



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

SKIBSFARTENS ORGAN.

REDIGERET AF L. DRECHSEL.

I REDAKTIONEN: KAPT. JACOB HOLM.

3^{DI}E AARGANG.

1896.



KJØBENHAVN.

TRIEBS BOGTRYKKERI (G. L. LIND & NUMA FRÆNKEL)

1896.

	Side
La Plata-Floden, Lodsforhold paa	216
Laguna, Forskud i	202
Langebrog og Knippelsbro	33
»Lerfabrikater« fra Sverrig	105
Libau, Skibsfarten paa, i 1895	154
Libelle-Kvadrant	398
Light wood goods	371
Limfjordens Belysning	353
Literatur:	
C. F. Bergs Ordbog for Skibsredere, Skibsførere og Styr- mænd	44, 392
Das Marine-Chronometer und seine Verwendung in der nautischen Praxis	15
Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Konge- riget Danmark med Bilandene	181
International Signalbog	473
Nautisk Almanak for 1897	392
Sømandskalender	54
Vejledning til at kende Sejlskibe	195
Lloyds Anmeldelse af Forlis	205
— Register over Forlis i 1895	361
— — over Nybygninger i 1895	31, 181
Loc Ness, Damperen	397
Lodsforholdene i Buenos Ayres	301, 321
Lodspenge, Sag angaaende	254
Lodstakster i Frankrig	71
Lodsvæsenet i St. Petersborg	397
Losning af Farvetræ i Håvre	371
— af Trælast i engelske Havne	103
Losseforholdene i Aberdeen	322
Lys om Bord, Uforsigtig Omgang med	261

M.

Madagascar, Østkysten af	483
Madrid, Fra	31
Magellan-Strædet, Sejlskibe gennem	305
Majlænder, Kaptajn, Arrestation af	291
Malta som Kulstation	365
Margate Havn og Red	302
»Mariane«s Sag	253
Mariehamn, Rederimøde i	51
Mattepengene i Sortehavet	101, 141
Meridian-Kompasset	244
Meyer, Jacob	411
Middelhavs-Regattaerne	156
Mindestøtte i Skagen	333
Mægler-Kurtagen i Håvre og Dunkerque	314

N.

Navigationen forbi Swin-Middle	510
New-Orleans, Ny Havn ved	304
Nord-Østersø-Kanalen	27, 31, 141
— Reglement for	389
— Takster for Passagen gennem	342
Nordby Skibsforsikringsforening	24, 363
Nordisk Skibsrederforening	73, 235
— , en Protektion & Indemnity Afdeling	471
Norge, Skibsrederbedriften i	470
Norsk Højesteretsdom	253, 344, 491
Ny Dampskibsroute	42
Ny Havn ved New Orleans	304
Nybyggede Kuttere	323

O.

Oberseeamts Dom (Damperen Hermann)	389
Ocean, Finsk Barks Forlis	322
Olie til Bølgedæmpning	8
Om Havneafgifterne i Cork	362
Om Seilskibsrigninger	13
Om Skibes Værdiforringelse	215
Ophold af Dampere, foranlediget ved Mangel paa russisk Toldvæsen	243

Ophold i Rio Janeiro	324
Opmaalinger, Engelske, i 1895	282
Overrettsdom i Viborg	354

P.

Paa Udkig 1, 11, 21, 31, 41, 51, 61, 71, 81, 91, 101, 111, 121 131, 141, 151, 161, 171, 181, 211, 221, 241, 261, 291, 321 331, 341, 351, 361, 371, 389, 397, 407, 469, 479, 489	301
Para	301
Patenter:	
Aaregaffel	294
Redningsbælte	264
Styreskrue anbragt i Boven	264
Pensacola	2
— Karantæneforholdene i	343
Pernambuco, Certepartier	351
— Forholdene i	332
— Sømandshjem i	11
Pilot chart 45, 85, 115, 175, 203, 243, 294, 333, 374, 472, 492	481
Port Elizabeth, En Skibsførers Beretning	66
Port Hamlin	341
Progress, Dampskibet, Assurancespørgsmaal	469
Prøve-Attest for Anker, Board of Trades	25
Puerto Barrios i Guatemala	126
Punta Delgade, Azorerne	264

R.

Redningsbælte	32
Redningsselskaber, De engelske	215
Redningsvæsen, Det engelske	162
Rejse fra Laguna de Terminus til Goole	111
Responsa, afgivne af Grosserer-Societetet i 1895	296
Rio, Bugsering i	225
Rio Grande do Sul, Skibsfarten paa	11
Rio de Janeiros Havn	341
— , Maalebrev	324
— Ophold i	489
River Plate, Forholdene paa	332
Rotur over Atlanterhavet	151
Rouen, Opkrævet Afgift i	519
S/S. Russias Sag	265
Russiske Havne	

S.

Sag angaaende Lodspenge	311
Sagførere, Sejlskibsrederi-Foreningens	321
Salg af gamle Skibe	241
Salget af engelske Skibe til Udlandet	203
Saltlast fra Syd-Rusland	513
Sammenligning mellem Fragterne før og nu	343
Sammenslutning, International	34
Sammenstødssager, To svenske	87
St. Pauls Stranding	397
St. Petersborg, Lodsvæsenet i	361
— Lossepladser i	62
St. Petersborgs Havn	63
— og Kronstadts Skibsfart i 1895	51, 101, 115, 131, 161
Sandnæshage, Fiskerihavn ved	183
Santos, Fra	353
— Sydamerikanske Forhold	23
Sejlskibene, Kul- og Trælast-Fortoldningen og	54
— og Kultolden	93, 152, 521
Sejlskibsrederi-Foreningen	311
Sejlskibsrederi-Foreningens Sagførere	460
Sejlskibsrederi-Foreningen og Nationaltidendes Søfartstidende	56
Sejlskibsrejser, Korte	13
Sejlskibsrigninger, Om	76, 94
Sejlsystem, Det gamle og det nye	33, 53
— Det ny, m. m.	372
Shanghai, Konsulatet i	26
Sidelanterternes Skærmning	333
Skagen, Mindestøtte i	

	Side
Skibe, Gamle og ny	46
Skibes Maaling, Gensidig Anerkendelse af	261
Skibsbemandslister, Vore	293
Skibsefterretninger	i hvert Nr.
Skibsfart, St. Petersborgs og Kronstadts, i 1895	63
Skibsfarten i 1895	112, 131
Skibsfarten paa Buenos Ayres	253
— paa Libau i 1895	154
— og Lovgivningsmagten	251
— og Toldloven	509
— , Tolden og	24
Skibsforsikringsforening, Nordby	24, 363
Skibsførerforening, Almindelig dansk, Koalition med	407
— — — Diskussionsmøde	407
Skibsførerne og Søvejsreglerne	437
Skibsførernes nuværende og tilkommende Stilling	262
Skibsmaal, Anerkendelse af	36
— Gensidig Anerkendelse af	511
Skibsrederbedriften i Norge	470
Sleipner	430
Smugleri i Skibene	124
Sortehavs-Certepartierne	66
South Overfalls og Sandelte-Bankerne	252
Spanien og De forenede Stater	131
Spørgsmaal og Svar 17, 44, 265, 294, 304, 342, 372, 392, 472,	503
— om Skibet »Colmore«s Sødygtighed	264
Stemmeret, Sømands, i Norge	221
Stranding, »St. Paul«s	87
Striken i Hamburg	479, 489
Styreskrue anbragt i Boven	264
Styrmandsforeningen i Hamburg-Altona	57
Styrmændenes Lønningsvilkaar	391
— og Maskinmestrenes Lønningsvilkaar	420, 439
— Optagelse i Skibsførerforeningen af 1874	81
Subvention mellem Norge og Spanien	31
Svenske Lasteadler, Forholdene paa	461
Swin-Middle, Navigationen forbi	510
Sydamerikanske Forhold, Santos	353
Sygeplejen om Bord	72
Synet af et særlig smukt Nordlys	8
Sø- og Handelsretsdomme	11, 111, 122, 213, 390, 417, 512
Sø- og Handelsrettens Anseelse	480
Sødygtighed, Skibet »Colmore«s, Spørgsmaal om	264
Søfarts- og Skibsbygnings-Præmier i Udlandet	234
Søforsikring i Sverig	71
Søkort, Anskaffelse af	460
— Ny	61
Søloven af 1892	315
— og Folkethinget	450
— s § 40	241
— s § 294	419, 437
— — , Diskussionsmøde om	427
— — vedtaget i Folkethinget	479
Sømandsbetragtninger	65
Sømandsskole, Den praktiske, i Nordby paa Fanø	21
Sømandsstand, Vor	63
Sømands Stemmeret i Norge	221

Søretsdomme:

	Side
Damperen »Dan«s Fører dømt	461
Ganymed af Odense	261
Søretssag i Amerika. Nøjagtig Journalføring	146
Søretter og Søulykker	201
Søulykker, Meddelelser fra Bureau Veritas, l. 67, 107, 146,	235, 284, 363, 452, 503
Søvejsreglerne, De ny	462, 499, 519
— , som skal indføres 1. Juli 1897	499
— , Forhandling om	331
— , Skibsførerne og	437

T.

Taagesignalerne	282
— , De ny, daterer sig fra	407
Telegrafering uden Traade	522
Telegrafisk Forbindelse mellem Fyrskibe og Land	264
»Thingvalla«, 100de Rejse	123
Thyborøn-Kanal, Besejlingen af	54, 354
— , Besejlingsforholdene ved	35, 45
Til Overvejelse	363
To svenske Sammenstødssager	34
Tolden og Skibsfarten	24
— paa Stenkul	135
Toldloven, Skibsfarten og	509
Toldregulativ fra London	162
Trælast-Certepartierne fra Nord-Amerika (2-Doll.-Klausulen)	25
Tvangslodder i Kejser Wilhelm-Kanalen	284

U.

Udstillingen i Kiel	373
Uforsigtig Omgang med Lys om Bord	261
Ugens Havarier	i hvert Nr.
Ulykkes-Forsikring for Søfolk	471
Undersøgelse af den vestsibiriske Kyst	283
Undersøgelser i det røde Hav	346
Undersøisk Baad	345

V.

Ventilation af Kulladninger	292
Verdens kraftigste Fyr	383, 392
»Vesta«s Havari, Dampskibet	211
Vesterhavshavnen	281
Viborg Overretsdøm	354
Vor Sømandsstand	63
Vore Dampskibes Bemanding 164, 172, 181, 195, 201, 213, 231	231
Vore ny Konsuler	342, 362
Vore Skibsbemandslister	293
Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne	163, 191
Vrag, Fjernelse af	291

W.

Waters Jurisdiction Act af 1878	351
Wilson, J. H., Dom	121

Ø.

Østkysten af Madagascar	483
-------------------------------	-----

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER FREDAG.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Januar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Kasko-Assurandørernes Erstatnings-Ansvar. — Pensacola. — Cape Town. — Extraassurance-præmie for Dæklast. — Konsulatloven i Folkethinget. — „Dansk Søfartstidende“. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. Telefon 248.

r, dirkefri.

„EXPRESORDNEREN“.

Praktisk Samlemappe
for Breve, Regninger etc.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Pøder Skramsgade.
Kjøbenhavn K.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier,

Maskinolier,
Carbolineum etc.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ **Teaktræ**

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

— **Teaktræ** —

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Skibssalg! Skibskøb!

Skibe af alle Størrelser og til alle Priser anvises til Køb
og Salg; kyndig Assistance ved Køb, Besigtigelse etc. ydes.
Gode Betingelser tilsikres.

Man henvende sig til

Kaptajn M. NISSEN,
Skibsreder.

Holsteinsgade 3, København Ø.

Telegr.-Adr.: „Kaptajn“, København.

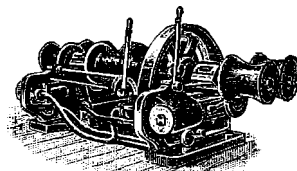
Telefon
1269

M. CLAUSEN,
KJØBENHAVN, K.

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



fra

Donkey-
Kjædler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

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

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen.

Den anerkjendte

• **Originale Rahtjens Composition**

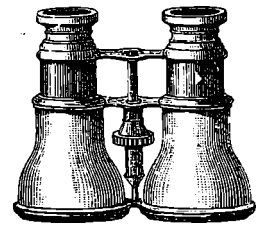
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, København.

John Hintze.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lissberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

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

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

Telefon 1089.

Eneforhandlere &
Fabrikanten i Danmark

De foren. Malerm. Farvemølle

Bedste Middel for Skibsbunde

— **GEOLIT** —

med Fuglighed, Rust, Svamp, Syredampe.

Grønnegade 33, Kjøbh. K.

Alle Artikler for
Malere.

Kun prima Varer.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Øversættelser

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

Specialitet: Tekniske Øversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

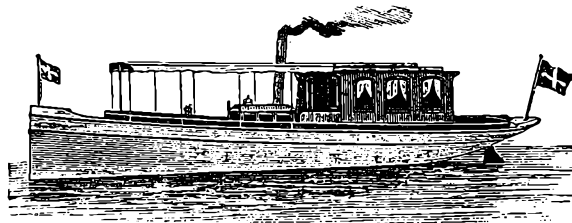
Skibshandlere & Sejlmagere,

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetaablisement,

Nyhavn Nr. 57.



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

Det Kønske Forsikrings Aktieselskab mod Ulykkestilfælde i Køl'n ved Rhinen

tegner

Forsikring mod Ulykkestilfælde med og uden Præmietilbagebetaling samt

Sørejsehedsforsikring for Passagerer og Skibsbesætninger af Orlogs- og Handelsflaaden for Døds- og Invaliditetstilfælde paa Rejser til alle Lande paa de gunstigste Betingelser.

Rejsehedsforsikrings Policer fra 4,000 til 88,000 Kroner udstedes strax, og nærmere Oplysninger gives beredvillig af Subdirektionen for Danmark:

Max Levig & Co.,

Kjøbenhavn K Holmens Kanal 14.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser, samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. Kjøbenhavn.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte i stort Udvalg

Fortrinlige Kvaliteter, billige Priser.

Østergade 31

Paa Udkig.

De sidste Aar have jo været Vidne til overordentlig omfattende Bestræbelser for at udvikle vore Forbindelser med oversøiske Lande, og siden Kjøbenhavns Frihavn aabnedes i Efteraaret 1894 ere de særlig gaaede ud paa at tilføre denne en ny Trafik ved at skabe nye Forbindelser mellem Kjøbenhavn og hine fjerne Lande. Disse Bestræbelser ville jo, om de bringe gode Resultater, komme alle vore Næringsveje til Gode, og de have da ogsaa fundet Sympati og Støtte hos alle Samfundsklasser. Skibsfarten er dog den Næringsvej, der naturligt er stærkest knyttet til dette Arbejde, idet en betydelig Udvikling af vor Skibsfart er en nødvendig Betingelse for vor Frihavns lykkelige Fremtid og for Tilvejebringelsen af nye Markeder for vore hjemlige Produkter. Og skal det lykkes at gøre vor Hovedstad til Centret ikke alene for vor egen Omsætning med oversøiske Lande, men for en betydelig Del af Skandinaviens og Østersølandenes, saa stilles der vor Skibsfart saa store Opgaver, at den maa søge allerede nu at gøre sig fortrolig med disses Karakter og Omfang.

I Overensstemmelse med denne Opfattelse har »Dansk Søfartstidende« allerede kort efter Frihavns Aabning medvirket til, i vor egen og Udlandets Forretningsverden at udbrede Kendskabet til Frihavnen, dens Benyttelse og Forretningsforhold, ved at træffe en Overenskomst med Frihavns-Selskabets Bestyrelse, efter hvilken denne i Bladet offentliggjorde en Række af de Bestemmelser, Opgørelser m. v., der i den omhandlede Henseende vare særlig oplysende, samt i Forening med Bladet udgav nogle paa Engelsk affattede Ekstra-Numre af dette, indeholdende Oplysninger om Frihavnen, der i stort Antal forsendtes i Udlandet.

Den Hensigt, disse Foranstaltninger har haft, har jo for en væsentlig Del været at udvikle Eksporten af danske Produkter og at lede Eksporten til oversøiske Lande, særlig fra Sverrig og Norge, over Kjøbenhavn. For at lede Arbejdet for disse Opgaver saa planmæssigt som muligt og fremme det med størst mulig Kraft er der, som en stor Del af vore Læsere allerede ville vide, for nylig dannet en Dansk Eksportforening, i hvis Ledelse Repræsentanter for vore forskellige Næringsveje have faaet Sæde. Medens denne Forening selvfølgelig faar mange Opgaver, der ikke direkte tage Sigte paa Udviklingen af vor Skibsfart, vil dens Virksomhed dog være saa stærkt interesseret i en saadan, at Skibsfarten i saa vid Udstrækning som muligt maa søge at samarbejde med den.

I denne Erkendelse har der i den sidste Tid været ført Forhandlinger mellem Dansk Eksportforenings Bestyrelse og Redaktionen af »Dansk Søfartstidende«, og disse Forhandlinger have nu ført til det Resultat, at »Dansk Søfartstidende« overtager Ledelsen, dels af et paa Engelsk affattet Blad, omhandlende danske

Forhold, som Foreningen maanedlig vil udgive og distribuere i Udlandet i meget stort Omfang, dels af Foreningens maanedlige Medlemsblad, der i vid Udstrækning vil offentliggøre Indberetninger fra danske Konsuler og fra Eksportforeningens Agenter i Udlandet samt iøvrigt alt, hvad der kan have Interesse for Udviklingen af vor egen og vore Nabolandes Eksport.

Vi tro, at den saaledes trufne Ordning vil være i vore Læseres Interesse, idet Skibsfarten bliver sat i Stand til paa nærmeste Hold at følge og drage Nytte af Resultaterne af Bestræbelser, der netop i særlig Grad have dens Udvikling til Formaal, og idet nærværende Blads Forbindelser med fremmede Havne udvides i en saa væsentlig Grad, at det vil komme vore Læsere meget til Gode.

Vicekonsul Søgaard har tilstillet Udenrigsministeriet en Indberetning, dateret Cardiff d. 23. December 1895, hvori det bl. a. hedder:

Den danske Vicekonsul, Hr. Lorange, Medindehaver af det ansete Firma Tellefsen & Co., er villig til uden Vederlag at modtage og hos solide Firmaer i Cardiff at anbringe Prøver af danske Varer. Uden regelmæssig Dampskibsforbindelse kan der vel ikke være Mulighed for at sende Smør hertil. Derimod antoges det for sandsynligt, at man kan indarbejde Mælk, Kakao, Ost, magre Skinker, Frugtsafter, Akvavit, — disse to sidst nævnte Artikler indføres hertil fra Norge — Frugtvine og »svenske Forklæder«. Bajersk Øl indføres hertil fra Norge, saa at der muligvis ogsaa kunde være Anledning til at sende Prøver af dansk Øl hertil.

Bureau Veritas har udsendt følgende Meddelelse om Søulykker i November Maaned 1895:

Sejlskibe.

9 amerikanske, 1 østerrigsk, 22 britiske, 4 danske, 4 hollandske, 15 franske, 10 tyske, 2 græske, 5 italienske, 21 norske, 1 portugisisk, 4 russiske, 1 spansk, 7 svenske; ialt 106.

Dampskibe.

17 britiske, 2 franske, 1 tysk, 1 spansk; ialt 21.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 42, Kollision 7, Ild 6, Sunkne 11, Forladte 14, Kondemnation 19, Savnede 7; ialt 106.

Dampskibe.

Stranding 10, Kollision 4, Ild 1. Sunkne 6; ialt 21.

Kasko-Assurandørernes Erstatnings- Ansvar.

Vi have modtaget følgende:

I Nationaltidendes Tillæg af 13. ds. findes refereret en Dom, afsagt af Rigsretten i Leipzig, hvori Kasko-Assurandørerne af et Skib, der kolliderede med Kajen ved

Dover, frikendtes for Erstatning af den Skade, der tilføjedes Kajen ved nævnte Kollision — og af »Dansk Søfartstidendes« Nr. 50 ser jeg, at De, Hr. Redaktør, finder at denne Dom er i Overensstemmelse med den danske Sølovs § 249, Slutningen af 1ste Stykke.

Ved at læse denne Udtalelse i Deres ærede Blad tør jeg ikke nægte, at jeg blev noget forbauset, og da »Dansk

Søfartstidende læses af ikke faa Skibsredere, har flere af disse vistnok tænkt saaledes: »Ja, naar Kasko-Assurandørerne ikke ogsaa hefte for Skade, som Skibe tilføje andre Genstande end netop Skibe, saa er min Risiko jo ikke dækket ved en Kasko-Police og er altsaa udsat for betydelige Tab, som vi slet ikke have tænkt os,« og De vil derfor, Hr. Redaktør, bevise mig og vistnok flere Skibsredere en stor Tjeneste ved i næste Nummer af »Dansk Søfartstidende« at oplyse, om der foreligger nogen dansk Retsdom i Analogi med den ovennævnte tyske Rigsretsdom.

Jeg kan imidlertid ikke tænke mig, at en dansk Ret vilde komme til samme Resultat som den tyske Rigsret, og da jeg ikke tør forudsætte, at den tyske Rigsretsdom er urigtig, ligger det nær at undersøge, om den tyske og den danske Sølov er i Overensstemmelse paa dette Punkt, og hertil formener jeg at turde svare: Nej, det ere de ikke, idet den tyske Sølovs Art. 824, Afsnit 7 og Art. 825, Afsnit 1 udtrykkelig udtale Sammenstød mellem Skibe alene, medens den danske Sølovs § 249, Slutning af sidste Stykke, kun udtaler Skade ved Sammenstød, og det er mulig heri, at der er Uoverensstemmelse i de to Landes Sølove. Mig bekendt findes der heller ikke i Motiverne til Søloven nogen Antydning om, at der ved Sammenstød kun menes Sammenstød med Skibe alene, og jeg slutter deraf, at enhver Skade, hvorfor et Skib i Kollisionstilfælde gøres ansvarlig, ogsaa er indbefattet i Kasko-Assurandørernes Erstatningspligt, ja, jeg mener tværtimod, at disse Motiver bekræfte Rigtigheden af min Opfattelse. I Konvention af 2. April 1850 finder jeg heller intet, der taler for, at Erstatningspligt af Kasko-Assurandører bortfalder ved Kollision med andre Genstande end netop Skibe, og jeg vil derfor bede Dem, Hr. Redaktør, at oplyse, hvilke danske Domme, der bekræfte Deres Opfattelse i denne Sag, thi det er altid bedre for en Reder forud at vide, hvad han i et saadant Tilfælde har at vente af sine Kasko-Assurandører, end at dette først staar ham klart ved et indtrædende Tilfælde.

Svendborg, d. 18. December. 1895.

P.

Der er siden Sølovens Ikrafttræden ikke afsagt nogen Højesteretsdom eller Sø- og Handelsretsdom, der udtaler sig om, hvorledes Ordet »Sammenstød« i Sølovens § 249 Nr. 1 skal forstaaes. Alligevel fastholder jeg vedblivende, at man er nødt til at forstaa Ordet »Sammenstød« i nævnte Paragraf som ensbetydende med »Skibssammenstød«. Dette er nemlig Sølovens egen Sprogbrug i Kap. VIII, hvis Overskrift »Om Skade ved Sammenstød« øjensynlig kun sigter til Skibssammenstød; det forudsættes tydelig i de norske Motiver S. 315, hvor der ved Omtalen af Reglen i Slutningen af § 249 Nr. 1 ved Siden af Ordet Sammenstød i Parantes sættes »Udkastets Kap. VIII«, saavel som derigennem at baade de norske Motiver S. 315 og de danske Motiver S. 134 erklærer Reglen i den danske og norske Lovs § 249 Nr. 1 i Slutningen for stemmende med den tyske Sølovs § 825 Nr. 1. Endvidere kan fremhæves, at den svenske Sølov saavel i Overskriften til Kap. VIII som i § 249 Nr. 1 i Slutningen bruger Udtrykket »fartygs sammanstötning« (jvf. ogsaa »Allmän svensk sjöförsäkringsplan § 45). Endelig kommer hertil, at man som Motiv til den omhandlede Regel bl. a. plejer at fremhæve de ejendommelige Ansvarsregler, der ofte ere gældende netop med Hensyn til Skibssammenstød.

Det vil saaledes ses, at det ikke er Ukendskab med den tyske Sølovs Udtryksmaade, men en virkelig indgaaende Undersøgelse af Sagen, der har foranlediget den Bemærkning i »Dansk Søfartstidende« Nr. 50, at danske Domstole i paakommende Tilfælde maa ventes at ville

forstaa Ordet »Sammenstød« i § 249 som ensbetydende med den tyske Lovs »Zusammenstoss von Schiffen«.

Efter den Anledning til nærmere Indgaaen paa det hele Spørgsmaal, som her er givet, bør det dog endnu tilføjes, at den nævnte Bestemmelse ligesom i det Hele Sølovens Bestemmelser om Forsikring selvfølgelig kun ere »deklaratoriske«, d. v. s. vige for modstaaende Bestemmelser i Forsikringskontrakten, og her er det da et Moment af Vigtighed, at de danske Assurandører, der forsikre i Henhold til Konvention 2. April 1850, ifølge denne anse sig at hæfte ogsaa for den Erstatning, Skibet maa tilsvare for Skade, det har forvoldt ved Støden mod fast Genstand. Imidlertid vilde det være mest betryggende for Rederierne, om denne deres Hæftelse fik et tydeligere Udtryk i den ny Forsikringsplan, som siges at være under Udarbejdelse, end sket er i Konventionen, og navnlig at man ikke paa dette Punkt slaar sig til Ro med Sølovens § 249.

E. T.

Pensacola.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.).

Der har i nogen Tid været klaget en Del over, at Ladninger fra *Pensacola* ofte paa denne Side findes at være mangelfulde, og at Modtagerne gør sig betalt af Fragten for, hvad der saaledes mangler. Det paastaas, at Lasten ofte bringes til Siden i Pramme, studeve paa en saadan Maade, at det er umuligt at kontrollere, om det Tal, som Styrmanden skal give Kvittering for, virkelig findes i Prammen, Undertiden leveres Lasten endog til Skibet uden Følgeseddél, og alligevel forlanges det, at Kaptajnen skal underskrive Konnossementer for det Tal, som Afladeren opgiver, uden Hensyn til om det stemmer med Styrmandens eller ej. Hertil er at bemærke, at ingen Aflader, efter vor Mening, kan tvinge Styrmanden til at kvittere for Tallet, forinden han har haft Anledning til at kontrollere, om det er rigtigt, selv om det nok saa meget er »Kutyme«, at Styrmandene gør det. Det forholder sig vistnok saa, at det som Regel er umuligt at stuve Lasten i Prammen paa en saadan Maade, at Tallet kan tages, saa længe Lasten er i Prammen. I saadanne Tilfælde bør Styrmanden ikke give nogen Kvittering fra sig, forinden han selv har konstateret Tallet, være sig ved Indladningen i Prammen, hvad der turde være det mest praktiske, eller ved Ombordbringelsen, og naar ingen Følgeseddél er medfulgt og altsaa ingen Kvittering afkrævet Styrmanden, bør Kaptajnen kun tegne rene Konnossementer for Afladerens Tal, naar det stemmer med Styrmandens. Det almindelige er, at Lasten tælles og maales af edsvorne og autoriserede Inspektører, som, efter hvad der meddeles os, skal være paa lidelige Folk. Heldigst vilde det være, om Skipperen kunde faa det arrangeret saaledes, at der med hver Flaade eller Pram, der bringes til Siden, kunde følge Inspektørens Certifikat for Maal, Tal o. s. v.; dette vilde vistnok efter Omstændighederne være den mest letvindte og effektive Kontrol, der kan tilvejebringes. Kan det lade sig gøre at engagere en Mand i Land til at kontrollere Maalet og Tallet, saa er det naturligvis ogsaa formaalstjenligt. Det er imidlertid ikke nok at sikre sig, at der maales og tælles rigtigt paa Lastestedet; ogsaa ved Losningen maa der øves tilbørlig Kontrol. Lasten maales i *Pensacola* med Baandmaal (*string measure*), men i Havne i U. K. maales den som Regel med Kalliper, og det er ikke usædvanligt, at man paa denne Side (f. Eks. i *Newcastle*) bortkaster Brøkdeler af en Fod, medens de medtages ved Maalingen i Amerika. Det er i Sælgerens Interesse, at Maalet bliver saa stort som muligt, medens Køberen, der

skal betale for Varerne, helst vil have det saa lidet som muligt. Denne Interessekonflikt kommer let til at gaa ud over Skibet, og det gælder derfor for Kaptajnen at være paa sin Post. Under alle Omstændigheder bør han ikke finde sig i, at Brøkdele af en Fod bortkastes; nøjagtigt Maai kan han altid forlange, og det bør han ikke undlade.

Om Ballastløsning i *Pensacola* skriver Cirkulæret fremdeles:

Der har i den senere Tid været klaget en Del over, at Afskiberne i *Pensacola* beregner Skibene 15 Cts. pr. Ton ekstra for Losning af Ballasten paa Karantænepladsen. Certepartierne bestemmer i Reglen *that the ballast is to be discharged at such place or wharf as the merchant may designate*. Nu er Karantænestationen beliggende i *Santa Rosa Sound* under en anden Jurisdiktion, end den, hvortil *Pensacola* hører, og Afskiberne gør derfor gældende, at de ikke har nogen Kontrol over Ballastløsningen, naar den foregaar paa Karantænepladsen, og at det derfor først bliver deres Pligt at udvælge en sikker Plads for Losningen, naar Skibet er kommet til *Pensacola*. Efter hvad der meddeles os, skal der ikke være nogen Udsigt til at vinde en Proces angaaende dette Spørgsmaal, og vi har derfor ikke kunnet tilraade de Redere, der har henvendt sig til os desangaaende, at søge Rettens Vej. Derimod tilraades det, naar man ikke helt kan slippe for den uheldige 2 Dollars Klausul, der paa Grund af de mange Tab og Ulemper af forskellig Art, som den medfører, er ganske udeladt i Nordisk Skibsrederforenings Form, da at faa tilføje: *the merchant to pay all costs of discharging ballast whether at Quarantine or other place (duly safe) as the merchant may designate*.

Cape Town.

Brødrene *Bjørnstad* i *Sarpsborg* har tilstillet Nord. Skibsrederforen. følgende Meddelelser fra en af deres Kaptajner angaaende denne Havn:

Skibsafgifterne her falder nok saa drøje, især er Beregningen for Tonnagen af Dækslasten højst urimelig. Vi betaler 6 d. pr. Gross Register ogsaa af Dækslast for de første 21 Dage og senere $\frac{1}{2}$ d. pr. Dag pr. do. for saavel Helligsom Arbejdsdag. Slæbepenge 25/ pr. 100 Tons Register; hertil kommer £ 40.0 til Lods, Ballast 3/ pr. Ton à 2000 lbs., saa *Cape Town* falder dyr nok. Her er megen Trafik og Skibe med Ladninger fra alle Kanter; men ingen Udfragter for Sejlskibe. At komme hertil med Høvellast er ikke saa ganske greit, da Losningen deraf tager meget lang Tid, men med alle andre Sorter Last faar man god Ekspedition. *Custom of the Port* er, at Skibe under 1000 Tons Register skal losse 100 eller mere, og Skibe over 1000 Tons 150 Tons pr. Dag.

For Trælaster gives ingen *Custom of the Port*, og betyder det heller intet, om Skibene kommer paa Overtid, thi der tages intet Hensyn til, om ét bestemt Antal Lossedage er fastsat.

Trælasterladninger losses paa den Maade, at Skibet lunder Planke for Planke. Klager man til Købmændene, faar man det Svar, at der kun er nogle enkelte Planker paa Kajen, og at Skibet jo ikke kan lande hurtigere. Købmændene her faar ej selv hente sine Varer fra Skibene; dette maa udføres af *Landing Agents*, som betaler betydeligt til Guvernementet for *Lisence* for denne Bedrift, saa Købmændene ser gerne, at Skibene losses hurtigt. Hvis imidlertid Skibene, ved at lande Plankerne hurtigere end *the Landing Agents* besørger dem væk, saaledes beviser, at de (Skibene) kan losse hurtigere, hjælper dette i Reglen, idet da Købmændene, der, som sagt, gerne vil have sin Last hurtigt, klager til Dokautoriteterne, og disse paalægger da *Landings Agents* at fjerne Lasten.

Ballasten faas ind med ca. 45 Tons pr. Time, saa vi kom,

grundet paa dette, ud paa de oprindelige Dokdues, medens de andre faar 8 à 10 Dage Dokrente à ca. £ 2.5.0 pr. Dag og Tidsspilde dertil. Vi brændte kun Ved under Donckeyen, men Vand maatte jeg købe. Alt, hvad et Skib tiltrænger her, er meget dyrt, f. Eks. 100 lbs. Kartoffler koster 14/, 1 Ton Kul 55/ etc.

Extraassurancepræmie for Dækslast.

For nogen Tid siden blev Nordisk Skibsrederforening anmodet om at tage sig af følgende Sag:

Den 5. Marts d. A. klarerede et Skib i *Port Liberté*, og Konnossementer tegnedes for en Ladning Logwood bestemt til Riga. Ved Fragtopgøret blev der debiteret Skibet $11\frac{1}{2}$ pCt. Ekstraassurancepræmie af 61 Tons Dækslast, vurderet til Mk. 7190, altsaa Mk. 826.85 + Police og Stempel Mk. 5.50, ialt Mk. 832 35. Skibet har Klasse $\frac{5}{8}$ A. l. l. og kobredes ifølge Certepartiet i Novbr. 1892.

Certepartiet havde følgende Klausul:

The Charterers Agents to supply a deckload at Captain's Option as to quantity at two thirds freight, the vessel paying the extrapremium of insurance.

Hvad det gjaldt at faa bragt paa det rene, var altsaa, om der virkelig var betalt $11\frac{1}{2}$ pCt. mere i Præmie for Dækslasten end for Rumslasten, og det viste sig ved anstillet Undersøgelse, at der faktisk var betalt saa meget mere for Dækslasten. Af den her aftrykte Præmietarif, som vi gengive *in extenso*, da vi formode den vil interessere mange, vil man se, at den oprindelige Præmie er $2\frac{1}{2}$ pCt. for $\frac{8}{8}$ Skibe, Tillæg for $\frac{5}{8}$ Skibe og $\frac{24}{96}$ Maaneders Metal $2\frac{1}{2}$ pCt. og yderligere Tillæg for Rejsen hinsides Libau $\frac{3}{4}$ pCt., altsaa ialt $5\frac{3}{4}$ pCt. Dækslasten skal betale det tredobbelte eller $17\frac{1}{4}$ pCt. Fradrages de nævnte $5\frac{3}{4}$ pCt. bliver Resten $11\frac{1}{2}$ pCt.

Vi har tidligere haft Lejlighed til indtrængende at tilraade Forsigtighed med at indgaa paa at betale Ekstrapræmie for Ladningen uden Begrænsning, grundet paa Skibets Klasse eller Alder, og vi føjer altsaa nu hertil Ekstrapræmie for Dækslasten.

Konsulatloven i Folkethinget.

(Fortsat).

Bluhme (fortsat).

Gaar England hen og vedtager Forholdsregler mod os, ere vi i højeste Grad uheldig stillede, hvis vi ikke have Ventiler, have Udsigt til at kunne bringe vore Frembringeleer andetsteds hen, men jo mere vi udvikle Søfarten og Handelen, desto sikrere kunne vi gøre Regning paa at finde andre Forbindelser til Nytte for vort Jordbrug. I det hele taget vil jeg sige, at det undrer mig at se, at imellem dem, som støtte og anbefale dette Forslag om Forhøjelsen af Afgiften paa Dampskibene, er en stor Del af de Folk, som støtte sig til Agrarerne, kalde sig selv Agrarer, ja endogsaa ere Medlemmer af Agrarforeningen, og paa samme Tid, som de fordre dette, fordre de overalt Nedsættelse i Fragterne baade for Import- og Eksportartikler. Men man kan dog ikke baade fløjte og have Mel i Munden, og ville vi have nedsatte Fragter for vore Eksportartikler, gælder det ogsaa om, at vi søge at nedbringe saa meget som muligt de Afgifter, som vore egne Skibe skulle svare til Finanserne. Nej, ville vi have billige Fragter, maa vi hæve saa mange Afgifter som muligt af dem, som hvile paa Skibsfarten, og da denne er den vigtigste

Støtte for Landbruget, maa jo alle Jordbrugere sige: Lad os nedsætte alle disse Afgifter saa meget som muligt! Jeg har nu ikke tænkt paa, at det kunde nytte at stille noget Ændringsforslag til den Betænkning, som her foreligger fra Finansudvalget; men jeg tilraader aldeles bestemt, at man stemmer imod Flertallet, at man forkaster Ændringsforslag under Nr. 3 og i alle Tilfælde holder sig til Ændringsforslaget under Nr. 4, som siger, at Afgiften nedsættes for Sejlskibe fra 17 til 12 Øre halvaarlig, men at man derimod forkaster Ændringsforslag Nr. 2, der siger det samme for Sejlskibenes Vedkommende, men samtidig forhøjer Konsulatafgiften for Dampskibe fra 50 til 55 Øre. Det er en stor Fejl, efter min Mening, at bebyrde vor Skibsfart mere, end den allerede er. Den højtærede Minister har rakt Haanden til, at ai efterhaanden have faaet disse Forhold noget bedre ordnede, end de hidtil have været. Skulde Resultatet nu i Aar blive det, at vi vedtage det ene eller det andet af de Ændringsforslag, som her foreligger, haaber jeg dog, at den højtærede Minister vedvarende vil arbejde hen til at lette vor Skibsfart, og det forekommer mig, at vi nok kunne have Lov til at vente en væsentlig Lettelse for Skibsfarten, hvad denne Afgift angaar. Naar vi se Ministerens egne Motiver, maa det ogsaa indrømmes, at de gaa ud paa, at der er ganske andre Interesser knyttet til Konsulatvæsenet end netop Skibsfarten. Den højtærede Minister siger selv, at det i første Linie er af Betydning for Skibsfarten, men ogsaa for Handelen, og de to Ting falde dog ikke nøjagtig sammen. Desuden har her været medbestemmende Ønsket om at virke for en forøget Trafik i Kjøbenhavns Frihavn. Denne Trafik vil jo imidlertid ikke udelukkende være knyttet til vore egne Skibe, saa for saa vidt man har ansat Konsulterne, for at de skulde virke for en forøget Trafik der, er det ikke en Sag, som direkte vedrører vor egen Skibsfart, men en Sag, som vedrører Trafikken i al Almindelighed. Naar der saa endelig siges i Motiverne, at naar man har tænkt paa at ansætte Konsuler i Konstantinopel, Bangkok og Shanghai, var det af Hensyn til den Konsulerne i disse Byer tillagte Domsmyndighed, er det saa ikke ogsaa en Sag, der gaar uden for Skibsfarten og vedrører alle andre Medlemmer i vort Samfund, som komme til de Steder? Men jeg vil yderligere nævne, at det i sin Tid var Meningen, at de fast ansatte Konsuler virkelig skulde have andre Hverv end blot at virke for de Skibe, som anløbe den Havn. De skulde afgive Beretninger til Regeringen og derfor sætte sig ind i de forskellige Forhold og Virksomheder i de forskellige Lande for derved at gavne vort Haandværk og Industri og desuden rundt omkring i Verden gavne den store Mængde af vore Medborgere, som rejse i Udlandet. Det er derfor urimeligt, at Skibsfarten alene skal bære Udgifterne ved disse Menneskers Lønning. Jeg skal nævne, at der blandt de Byer, der ere anførte som Konsulatpladser, ogsaa findes en saadan By som f. Eks. Chikago, men den kunne vi dog ikke være farende paa. Endelig er der London og Stockholm, men der have vi jo Gesandtskaber med Sekretærer, og er det saa virkelig nødvendigt der at ansætte en kostbar Konsul? Vore Skibe have der ubetinget deres Ekspeditionskontorer og alle de Handelsforbindelser, de behøve. Der er ikke af Hensyn hertil Spor af Brug for saadanne Konsuler, og skulde der for øvrigt paa de Steder være Spørgsmaal om den Slags Bistand, saa have vi jo der Gesandtskaberne, som kunne hjælpe. Paa alle disse Steder er der ikke Spørgsmaal om, at det væsentlig er hele det rejsende Publikum, som har Gavn af Konsulterne. Hvad Skibene angaar, som komme til de Steder, have vore Skibsrederier deres særlige Huse, som de henvende sig til uden i mindste Maade at have Brug for Konsulater. Jeg fastholder altsaa vedblivende, at det er en uretfærdig Afgift, der hviler paa Skibsfarten, naar man væsentlig vil lønne Konsulterne gennem de Konsulatafgifter, som Skibene betale. Jeg indrømmer dog, at som Forholdene nu en Gang ere, vil et Lovforslag som dette bringe en meget væsentlig og betydelig Fremgang i Forhold til Fortiden, navnlig i den Henseende, at Skibene, hvor de komme frem, ere bleve fritagne for de byrdefulde Henvendelser til Konsulterne, ligesom der jo ogsaa

skabes en lettere Maade at betale Afgiften paa. Men jeg finder, at Afgiften stadig er for høj, og at det er af største Interesse for os Agrarer at faa nedsat saa meget som muligt alle Afgifter, som hvile paa Skibsfarten, altsaa baade Konsulatafgiften og andre Skibsafgifter. Jeg anbefaler saaledes at forkaste Ændringsforslag Nr. 3 og at stemme for Ændringsforslag Nr. 4, men for øvrigt henstiller jeg til det ærede Finansudvalg og den højtærede Minister, om man ikke til tredje Behandling kunde faa en ny Ændring til Loven, hvorved Afgiften yderligere nedsættes.

J. Hage: Det glæder mig, at den ærede Ordfører straks indrømmede, at den Forandring, der er sket med Hensyn til Skibsmaalingen, idet man gaar over fra vore gamle Maaleregler til English Rule, ækvivalerer rigelig den lille Forøgelse, her er Tale om at lægge paa Dampskibene ved en Forhøjelse af Konsulatafgifterne. Saa snart man er enig om, at Dampskibene ikke faa nogen forøget Byrde, kan man se med en vis Ro paa de Klager, der rejse sig om Overbebyrdelse. Saa drejer det sig i Virkeligheden om, hvor vidt den Afgift, der i det hele er lagt paa Søneringen, ganske i Almindelighed er for høj baade for Dampskibe og Sejlskibe. Nu skal jeg ikke komme tilbage til, hvad der er udtalt fra flere Sider, at der bestandig er sket Nedsættelser i Skibsafgifterne og paa andre Maader; Havneafgiften i Kjøbenhavn, som indirekte spiller en stor Rolle, er bortfalden eller nedsat, og der er gjort mangfoldige Indrømmelser Aar efter Aar, hvilket ikke maa glemmes, naar der er Tale om Skatter. Hvorledes stiller det sig med Hartkornsafgifter, Bygningsafgifter og Forbrugsafgifter? Har der maaske ikke været de samme Klager hvert eneste Aar fra alle Sider over disse? Det lader til, at saa snart Søfarten klager, skal man øjeblikkelig afhjælpe det, og saa er det en stor Uret ikke at hjælpe. Men naar de andre komme og klage, saa kunne de klage saa meget, de ville, om det skal være i 20 Aar — der er ingen, der bekymrer sig om det. Da man endelig skulde lette lidt ved Sukker- og Petroleumstold, blev der straks lagt paa Øllet; og de andre Afgifter, Hartkorns- og Bygningsafgifter, har man ganske ladet ligge. Nu anføres der: ja, men Skibsfarten har sin Konkurrence i Udlandet og de andre have deres i Indlandet; men det er en ren Vildfarelse. Alle vore eksporterende Erhverv, specielt Agerbruget, har netop Konkurrence i Udlandet lige saa fuldt som Skibsfarten. Og tror man ikke, at det vilde være en overordentlig Lettelse for mange af dem, der sidde haardt i det, om de kunde faa deres Hartkorn lettet, de kunne da saa meget lettere sælge deres Korn i Udlandet, og hele Profitten ved Hartkornlettelsen beholdt de. (Afbrydelse af Frederiksen). Det er meget rigtigt, siger det ærede Medlem. Men jeg ved da ikke, hvorfor Søfartens Klager, naar den gerne vil have mere Overskud, skal anses for berettigede, hvorimod det skal være uberettiget, naar alle andre fremsætte denne Paastand, medmindre det ærede Medlem vil opløse alle Skatter; men det vil han formodentlig ikke. Saa anføres det, at Skibsfarten desforuden har Told paa Skibe. Ja, den har 3 pCt. Told. Jeg gad egentlig vide, hvor mange af os andre, som sidde i et ubeskyttet Erhverv, der sidde med 3 pCt.; det er meget faa. Naar man tager almindelige Sejlskibe, en Skonnert eller Brig, paa c. 300 Registertons, have de i Virkeligheden at svare 24 Øre om Aaret efter dette Forslag. Det vil sige 72 Kr. Altsaa et Sejlskib, der kan ansættes til 70,000 Kr., beregnet efter 250 Kr. pr. Ton — det maa vist være passende — svarer paa den Maade 72 Kr. om Aaret. Det er al den Afgift, der er lagt paa et saadant Skib; det bliver 1 pro mille af Værdien, men hvad svarer f. Eks. en Gaard til 70,000 Kr. — den kan vel omtrent gennemsnitlig sættes til 7 Tdr. Hartkorn? Den svarer som Regel almindst henimod 300 Kr.; det vil de fleste Steder snarere være for lavt, og det bliver 4—5 Gange saa meget, som Skibet svarer. Jeg skal indrømme, at der er en Ting, der er uretfærdig ved dette Forslag, og det er, at Afgiften kaldes en Konsulatafgift. Den skulde hellere hedde Skat paa Sønering eller Skat paa Skibe til Anlæggelse af Sømærker, Fyr o. s. v.

Saa var der ikke det mindste at sige til det, Sønæringen betaler omtrent intet til Fyr, Havne og alt det, hvortil Staten svarer mange Gange de 170,000 Kr., som her lægges paa Søfarten; der ofres ved de aarlige Finanslove paa alt, hvad der kan fremme og gavne Skibsfarten, langt mere. Hvis man for de andre Næringer vilde opstille den samme Beregning som her for Sønæringen, gik Staten meget hurtig fallit. Nogen maa jo betale. Der var en mærkelig Modsigelse til Stede mellem to ærede Talere. Den sidste stillede sig paa et Aгрarstandpunkt; han sagde, at det slet ikke var Skibene, der kom til at bære Skatten, men Eksportørerne. (Afbrydelse af Bluhme). Jo, det var Meningen med, hvad det ærede Medlem sagde. Det var Producenterne, Agrarerne, det vil sige Landmændene, der havde Fordel af, at Skibsfarten blev lettet saa meget som muligt, thi saa bleve Frægterne ogsaa nedsatte. Det ærede Medlem fra Ærø holdt derimod paa, at det var Skibsfarten, der skulde lattes for sin egen Skyld, altsaa et helt andet Standpunkt men kom i øvrigt underlig nok til at udtale noget lignende, som det ærede Medlem fra Esbjerg, formodentlig for at faa Forslaget til at glide godt ned, idet han sagde, at naar vi hævdede denne Skat, havde ogsaa Landbruget og dets Interessenter Fordel af det. Men i samme Grad som dette er sandt, er det falsk, at det er Skibsfarten, der bærer Skatten; thi naar man kan vælte Afgiften over paa Forbrugerne og andre, saa slipper man selv for den; saa gaar det den, som det gaar med de andre Erhverv, der komme her og sige: vi kunne ikke svare vore Skatter. Nu vel, saa trækker man paa Skuldrene og siger: saa vælt den over paa Køberne. Men det er først, naar de sige: det kunne vi ikke, at man kommer til at staa over for en Vanskelighed. Saa snart man kan lade det gaa videre, har man ikke noget at opholde sig over. Og hvis det er Tilfældet, at man til Dels kan vælte Byrden over paa andre, bliver Skatten i Virkeligheden ikke 170,000 Kr., men maaske kun Halvdelen, som i Virkeligheden bæres af hele den store danske Skibsflaade, og saa er disse 170,000 Kr. som eneste Skat paa Sønæringen en saadan Bagatel, at det næsten forekommer mig, at man skulde genere sig ved at klage over det. Jeg maa derfor paa det allerbestemteste paa alle de andre Næringsvejs Vegne — om jeg tør opkaste mig til Talsmand i saa Henseende — protestere imod, at man gaar videre med disse evindelige Lettelser for denne ene Næring, medens man vender det døve Øre til, naar der er Tale om Lettelser paa andre Omraader. Det forekommer mig, at man skulde være lidt varsom med at rejse disse Spørgsmaal om, hvad man har Nytte af for denne ene Nærings Vedkommende, thi komme vi til, som jeg tillod mig at antyde, at gaa nærmere ind paa, hvad der dertil bliver udgivet af Statskassen, og virkelig vil have, at Skibsfarten f. Eks. blot procentvis skal deltage i de Udgifter, som den har Fordel af i Form af disse talrige Indretninger, der hvert Aar komme frem paa Finansloven og andre Steder, vilde Skibsfarten komme til at betale ganske klækkeligt. Lægge vi sammen, hvad Skibsfarten har nydt godt af i den Henseende, saa er det kolossale Beløb, der ere medgaaede, naar man tænker sig Statshavne, Sømærker og Fyrtaarne, og der er bestandig ny Krav med Hensyn til Belysningen af vore Farvande, som der aldrig er Spørgsmaal om at forlange noget for i en eller anden Form. Lodstvangen er hævet de fleste Steder, og Statskassen har betalt i dyre Domme, for at Skibene kunne blive fri for at betale Lodsafgifter. (Der har bestandig været fremadskridende Lettelser, og man er nu endt med at fastsætte en nogenlunde konstant aarlig Afgift og en i sin Form meget rimelig Afgift, saa kan man kalde denne Konsulatafgift eller hvad man vil. Det er og bliver 170,000 Kr. for hele den danske Søfart.

Udenrigsministeren (Reedtz-Thott): Naar jeg har forelagt Forslag til Lov om Ansættelse og Lønning af Konsuler og Vicekonsuler m. m. er det væsentlig for at opfylde det Paalæg, som indeholdes i Loven af 14de April 1893. Jeg er vedblivende af den Mening, at den Ordning, som jeg har foreslaaet i det Lovudkast, der er forelagt for det høje Ting,

var en bekvem Vej til at opfylde det Paalæg, som Loven af 1893 indeholder. Jeg troede, at vi paa den Maade een Gang for alle kunde faa fastslaaet forskellige Steder, hvor der skulde ansættes Konsuler, saa at vi ikke behøvede, hver Gang der var Tale om Ansættelse af Konsuler, at tage dette Spørgsmaal frem. Fra det ærede Finansudvalg er der derimod udtalt, at det var en mindre heldig Fremgangsmaade at tage Bestemmelse allerede nu om Beløb, som i dette Øjeblik ikke ere disponible, idet man maatte antage, at den Sum, det vilde dreje sig om for at opfylde Fordringen i det af mig forelagte Lovforslag, vilde være 150,000 Kr., medens der i dette Øjeblik kun er til Raadighed et Beløb af 50,000 Kr. Da det er mit stadige Ønske at imødekomme Finansudvalget, har jeg ment at kunne gaa til den Ordning, som Finansudvalget har foreslaaet, og som foreligger i dets Ændringer, dog kun paa Betingelse af, at der med Hensyn til de Beløb, der i dette Øjeblik ere disponible, samtidig hermed tages Bestemmelse paa Finansloven saaledes, som den ærede Ordfører allerede har antydnet for det høje Ting. Jeg vil altsaa paa denne Betingelse kunne gaa ind paa det af Udvalget stillede Ændringsforslag under Nr. 1 til § 1, ved hvis Vedtagelse de øvrige Paragraffer i det af mig fremsatte Forslag til Lov udgaar. Der er af Udvalgets Flertal stillet Forslag til en ny § 2, som lyder paa, at den halvjaarlige Konsulatafgift forandres til 12 Øre pr. Register Ton Netto for Sejlskibe og 55 Øre pr. Register Ton Netto for Dampskibe. Allerede ved første Behandling var dette Spørgsmaal fremme, og jeg udtalte da, at der var jo en Mulighed for, at der ikke var truffet det rette Forhold — det ansloges den Gang som 3:1 — mellem Sejlskibe og Dampskibe. Jeg skal derfor heller ikke have noget imod at gaa til den Nedsættelse for Sejlskibe, som bliver foreslaaet af Udvalgets Flertal. Men naar jeg skal gaa ned til en Afgift af 12 Øre pr. Netto-Registerton for Sejlskibe, kan jeg ikke gaa til en Nedsættelse for Dampskibene, og faktisk vilde det, ikke at sætte Afgiften paa Dampskibene op, være det samme som at gaa til en Nedsættelse. Vi have jo nemlig faaet en ny Skibsmaaling, og ved den blive Dampskibene absolut nedsatte i Registertons. Det er blevet sagt, at Dampskibene have i dette Øjeblik omtrent 126,000 Registertons, og jeg er tilbøjelig til at tro, at efter den ny Skibsmaaling vil det samme Antal Dampskibe kun have 111,000 Registertons, Nedgangen bliver i alt Fald, som ogsaa den ærede Ordfører fremførte, mellem 5 og 10 pCt. Naar man altsaa sætter Afgiften for Dampskibene op fra 50 til 55 Øre, ville ærede Medlemmer se, at i Virkeligheden holde vi derved Afgiften for Dampskibe paa det samme som nu. Der bliver altsaa i Virkeligheden ikke nogen Forhøjelse af Afgiften for Dampskibene, men Afgiften bliver staaende paa samme Fod som nu, hvorimod Afgiften for Sejlskibe bliver nedsat meget betydeligt, nemlig fra 17 til 12 Øre. Det er min Overbevisning, at i Virkeligheden vil Vedtagelsen af dette Lovforslag medføre omtrent saa stor en Nedgang i Indtægterne ved Konsulatafgiften, som Nedsættelsen for Sejlskibene udgør, en Sum, som bliver omtrent 17,000 Kr. — Jeg mener ikke, at det egentlig fører til noget stort, om jeg vilde indlade mig paa at gaa nærmere ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibsfarten skal have endnu større Nedsættelser i Afgiften, end Tilfældet er for Tiden. Jeg ser ikke rettere, end at de Synspunkter, som den sidste ærede Taler fremførte, ere tilstrækkelig belysende. Afgifterne, som i dette Øjeblik hvile paa Skibsfarten, ere saa minimale som for noget som helst Erhverv her i Landet, og jeg mener ogsaa, at der er intet Erhverv her i Landet, som i de senere Aar har nydt en saa stor Reduktion i Afgifterne som netop Sønæringen. Det er jo ganske naturligt, at det er saaledes, thi det er en af de Næringsveje, som vi paa enhver Maade bør søge at fremme, en af de Næringsveje, som vi naturligt ere henviste til at udvikle her til Lands. Naar imidlertid de Afgifter, som i dette Øjeblik hvile paa denne Næring, ere saa overordentlig lave, ser jeg ingen Grund til at gaa endnu dybere ned. Jeg skal derfor heller ikke gaa nærmere ind paa de Betragtninger, som det ærede Medlem for Svendborg Amts 7de Valgkreds

(Frederiksen) gjorde gældende. Jeg kan kun udtale min Forundring over, at det ærede Medlem er saa reaktionær i sin Betragtningssmaade, at han allerede vil gaa bort fra de forskellige Fordringer, som i den senere Tid ere indtraadte, og ønsker, at Konsulatafgiften skal opkræves paa den gammeldags Maade, som en ligefrem Betaling for hver enkelt ydet Tjeneste. Det er jo et Spørgsmaal, som allerede ved Konsulatlovens Vedtagelse har været fremme her, og som er blevet tilstrækkelig belyst, at hvis Betaling skulde erlægges for hver enkelt ydet Tjeneste, maatte den Afgift, der skulde erlægges, hvis den skulde have noget at betyde, være saa ganske overordentlig stor, at jeg tror, det rette maa blive, at vi ordne os ligesom ved et Assuranceselskab, hvor Risikoen fordeles paa mange Hænder og kun en lille Præmie tages, under den Betragtning altsaa, at den ydede Tjeneste rundt om ved Ulykker jo kan falde paa et Sted den ene Gang og paa et andet Sted den anden Gang. Jeg kan unægtelig heller ikke andet end forbaus over, at det ærede Medlem mente, at Skibsafgifternes Ophævelse ikke var et stort Held for Sejlskibe.

Bluhme: Det er kun over for det ærede Medlem fra Fredensborg (J. Hage) jeg ønsker at sige, at de to Ting aldeles ikke falde sammen. Om den Afgift, som maa svares til Konsulaterne, og som det ærede Medlem er enig med mig i i Virkeligheden er en Næringsafgift, skal svares af Skibsfarten eller skulde lægges over paa Eksportørerne, paa Landbruget eller paa Konsumenterne, det kan ikke blive det samme. Skibsfarten kan ikke faa højere Fragter, end Verdensmarkedet giver; men vi kunne lette Skibsfarten ved ikke at lægge større Afgifter paa den, end at den kan tjene noget mere og konkurrere og udvide sig noget mere, end nu er Tilfældet. Lægge vi bestandig højere og højere Afgifter paa den, samtidig med at den ikke faar højere Fragter, er det til Skade for vor Eksport og vor Import; i det hele taget for vore Erhverv.

J. Hage: Ja, det at slippe for en Udgift eller have en Indtægt, det kommer vel ud paa et, og det var dog egentlig det, det ærede Medlems Replik gik ud paa. Naar Skibene skulle føre Varerne over for en bestemt Pris, som bestemmes af Verdensmarkedet, og de saa slippe for en Afgift, have de jo en forøget Indtægt, det er dog sikkert nok. En af Parterne maa tjene; letter man Afgiften, tjene Skibene, og gør man det ikke, saa tjener Statskassen. Det er de to Parter, der komme til at dele, og der kan jo dog ikke være Tale om at regne med samme Tal to Gange. Er Skatten paa Skibene derfor moderat, er en Lettelse urimelig.

Trolle: Naar jeg har bedt om Ordet, er det særlig, fordi jeg synes, at det ærede Medlem fra Fredensborg (J. Hage) i Dag har været lidt haard ved Sønæringen. Jeg tror nemlig ikke, at man skal betragte Sønæringen i Forhold til andre Næringer her i Landet, naar man skal være retfærdig. Man skal, som det ogsaa er anført af andre ærede Talere, betragte den i Forhold til dens Konkurrenter og til dens farligste Konkurrent i Udlandet, nemlig England. Denne Betragtningssmaade har ogsaa tidligere været gjort gældende her i Tinget ved 2den Behandling af Lovforslaget om Konsulatafgifterne den 23de Marts 1893, hvor den ærede Ordfører, som i Dag har talt for denne Forandring, udtalte følgende: »Derimod maa det erkendes, at de engelske Skibe ere stillede væsentlig gunstigere; for deres Vedkommende opkræves der nemlig ingen eller saa godt som ingen Konsulatafgift. Jeg gentager, at jeg for mit personlige Vedkommende vilde anse det for det heldigste, om vi i denne Henseende stillede vore Skibe, ligesom England stiller sine, og overhovedet helt fritogte vor udenlandske Skibsfart for Afgift til Statskassen. Det maa jo erkendes af alle, at der ikke er nogen Erhvervsgrænse, i hvilken den almindelige Konkurrence mellem Landene gør sig i den Grad gældende som just i den internationale Skibsfart.« Med Hensyn til, hvad der i Dag er

anført af andre ærede Medlemmer om alle de Lettelser, der ere indførte for Skibsfarten i de senere Aar, skal jeg bemærke, at de ikke ere komne Sønæringen direkte til Nytte, idet de snarere ere komne Konsumenterne til Nytte. Skibsfarten har ikke naaet højere Fragter derved, at Skibsafgiften er ophævet, den har tværtimod faaet flere Konkurrenter, siden Afgiften blev ophævet, i alt Fald for de Skibes Vedkommende, som indgaa fra Udlandet. Skibsfarten har sandelig ikke nydt godt af, at denne Skibsafgift er bleven hævet. Den ærede Udenrigsminister udtalte, at man vilde behøve 200,000 Kroner til Lønninger til de fast ansatte Konsuler paa de Steder, hvor de ere mest nødvendige. Jeg erkender ganske vist, at Skibsfarten ikke kan undvære Konsulerne, men jeg maa paa den anden Side hævde, hvad der ogsaa er gjort gældende fra andre Sider i Dag, at det ikke alene er Skibsfarten, der har Interesse af Konsulerne, der er andre Næringsveje, der have fuldt saa megen Anvendelse for dem, og derfor finder jeg det uretfærdigt, at Konsulatafgiften lignedes paa Søfarten alene. Det er jo fastslaaet, at Staten skulde kunne tilskyde indtil 30,000 Kr. Var det da ikke rimeligere, om disse 30,000 Kr. bleve tilskuete forlods, og at saa Resten af, hvad der behøves til Lønning af Konsulerne, blev paalignet Skibsfarten, idet man nemlig tør sige, at Handelen har fuldt saa megen Interesse af Konsulerne som Skibsfarten. Man maa ogsaa erindre, at Tonnagen vokser meget stærkt, saa at der vil komme et Øjeblik, hvor dette Beløb 200,000 Kr. helt er dækket af Skibsfarten, og hvorfor skal den, som sagt, bære det hele? Naar man ser paa, hvorledes Tonnagen har udviklet sig fra 1883 til 1893, vil man bemærke, at den for Dampskibes Vedkommende i Begyndelsen er stegen med 4,407 Tons aarlig, og derefter er tiltagen meget stærkt, saa at Stigningen i de sidste Aar har været omkring 10,000 Tons, medens Sejlskibstonnagen omtrent har holdt sig uforandret. Med en aarlig Afgift af 1 Kr. pr. Registerton vil Konsulatafgiften altsaa vokse med sa. 10,000 Kr. aarlig, og man tør forudsætte, at i Løbet af en kort Aarrække, en 5 à 10 Aar, er man kommen op paa et Beløb, som vil være fuldstændig tilstrækkeligt til at dække alle Udgifter, og det vilde dog være urimeligt, om Skibsfarten skulde bære Udgiften alene. Jeg vilde derfor finde det heldigt, at man kom til den Ordning, at man lod Staten forskudsvis yde disse 30,000 Kr., eller et Procenttal, f. Eks. 25 pCt af, hvad det koster at lønne Konsulerne, og at derefter Resten af Afgiften blev paalignet Skibsfarten i Forholdet 1:5. Jeg skal erkende, at vi i høj Grad trænge til udsendte Konsuler. Særlig efter at vi have faaet en Frihavn, trænge vi til Folk, som kunne sørge for, at den bliver udnyttet paa rette Maade, men at disse forøgede Udgifter udelukkende skulle paalignes Skibsfarten, finder jeg i allerhøjeste Grad uretfærdigt, da det jo er vor Handel og overhovedet Næringslivet herhjemme, der skal fremmes. Jeg skal slutte med at udtale, at jeg ganske tiltræder det Forslag, det ærede Medlem fra Esbjerg (Bluhme) kom frem med om, at man skal stemme for Mindretallets Indstilling, da der vel ikke kan opnaas mere paa dette Tidspunkt. Det ærede Medlem fra Ærø (Frederiksen) Ønske om, at denne Afgift skal opkræves paa gammeldags Maade, kan jeg ikke tiltræde. Jeg mener, at det er en meget heldig Ordning, man er kommen til ved at opkræve Konsulatafgifterne paa den Maade, som nu finder Sted. Det bliver paa en Maade, som den ærede Udenrigsminister bemærkede, en Assurance, som fordeles paa hele Skibsfarten, og det er Skibsfarten i sin Helhed bedst tjent med.

Frederiksen: Det er kun et Par Bemærkninger, jeg vil tillade mig, særlig over for det ærede Medlem fra Frederiksborg Amts 2den Valgkreds (J. Hage). Det ærede Medlem udtalte, at saa snart der kom en Klage fra Søfartens Side, skulde den straks imødekommes. Jeg er dog tilbøjelig til at mene, at det ærede Medlem skylder Bevis for denne Paastand. Saa vidt jeg ved, er det ikke saa, at der er kommet ret mange Klager fra Sømændenes Side. Tværtimod skulde jeg mene, at det i Almindelighed kun er faa Klager, der ere komne fra dem. Jeg erindrer imidlertid fra den Gang vi ved-

toge den nuværende Konsulatlov, at da kom der enkelte Ønsker frem, men der blev maaske ikke taget Hensyn til et eneste af dem, i alt Fald var det allerhøjest til et enkelt. Efter den Betragtning, som det ærede Medlem gjorde gældende, saa det ud, som om Sømændene vare Folk, der havde deres paa det tørre. Jeg maa rigtignok dertil bemærke, at er der nogen, der er ndsatte for at blive vaade, er det Sømændene, særlig dem, der sejle paa Sejskibe. Det er en alt andet end misundelsesværdig Stilling, disse Mennesker have ved mange Lejligheder. Naar Vind og Vejr ere uheldige, maa de undertiden flakke 14 Dage eller 3 Uger om paa oprørt Hav uden at kunne faa tørt Tøj paa, eller i det hele taget føre en ordentlig og menneskeelig Tilværelse. Saa jeg synes nok, at der ikke er Anledning til just at gaa saa haardt i Rette med dem, som det ærede Medlem for Frederiksborg Amts 2den Valgkreds tillod sig at gøre. Saa siger det ærede Medlem, at de have ikke anden Skat at svare end de 3 pCt. i Indførselstold paa Skibe. Det er ganske rigtigt, at der er 3 pCt. Indførselstold paa Skibe, men der er ogsaa et stort Misforhold til Stede, som jeg i Forbigaaende skal gøre opmærksom paa. Jeg holder her i min Haand et Regnskab fra et Skibsvarft, hvor Forholdene ere saaledes, at det har bygget tre Skibe til en samlet Værdi af 688,192 Kr. Men Tolden paa Materialerne til disse Skibe har været 41,971 Kr. 13 Øre, altsaa det er 6,1 pCt. Det er et Misforhold, som jeg tror, der kunde være Anledning for Lovgivningsmagten til at faa hævet eller forandret jo før jo hellere. Altsaa, Forskellen mellem Indførselstolden og Tolden paa Materialerne andrager i dette enkelte Tilfælde noget over 21,000 Kr. Saa siger det ærede Medlem, at han vil paa alle de andre Stænders Vegne, altsaa Landbrug, Haandværk, Handel og Industri o. s. v., protestere imod, at der gøres yderligere Nedsættelser i Konsulatafgifterne. Jeg skal dertil sige, at jeg tillader mig at mene, at jeg med lige saa stor Ret paa Sømændsstandens Vegne kan protestere imod, at man omtaler deres berettigede Fordringer paa en saa — jeg vil ikke bruge stærke Udtryk — afvisende Maade, som det ærede Medlem har tilladt sig at gøre her i Dag. Kun en Ting er jeg enig med det ærede Medlem i, nemlig naar han siger, at Konsulatafgiften burde omordnes saaledes, at det blev en Skat paa Sønæringen. Dertil siger jeg: Ja, det er rigtigt, det ere vi enige om; kunde vi faa det forandret saaledes, som jeg sagde i mit første Foredrag, til en Skat paa Sønæringen i Stedet for Konsulatafgifter, vilde det være en mere forstaaelig Skat. Man kunde da sige: Saa og saa meget skulle I svare i Skat, men I skulle ikke svare Afgifter til Konsuler, som I ikke bruge. Saa havde Sømændsstanden ikke den Klage. Den højtærede Konseilspræsident med samt det ærede Medlem, som sidst talte (Trolle), have ganske sikkert gjort sig skyldige i en Misforstaaelse af mine Ord, naar de mente, at jeg skulde have udtalt, at jeg ønskede Konsulatafgiften opkrævet efter den gamle Regel. Nej, det er paa ingen Maade min Mening, at jeg ønskede den opkrævet paa den gamle Maade, som efter Sømændenes egne Udtalelser er uheldig. Jeg sagde derimod — og det haaber jeg ogsaa, Rigsdagstidenden vil kunne vise — at naar de skulde have en saadan forøget Afgift, en tre Gange saa stor Afgift som den, de nu have, vilde de ganske sikkert langt hellere have beholdt den anden. Men dermed har jeg ikke sagt, at jeg vilde ønske Afgiften opkrævet paa den gamle Maade, det er slet ikke min Mening. Over for den højtærede Udenrigsminister og det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds (Bojsen) vil jeg fremdeles fastholde, at jeg ser ikke, at Ophævelsen af Skibsafgiften over for Sejskibene har været nogen virkelig Lettelse; i hvert Fald ere alle de Skibsredere, jeg har talt med angaaende den Sag, og hvis Regnskaber jeg har været med til at gennemgaa, paa det rene med, at det ikke har været Lettelse for dem. De vilde langt hellere have bibeholdt den, naar de andre Ting, jeg nævnede i mit første Foredrag, kunde være blevne forandrede paa en for Skibsfarten heldigere Maade. Jeg tror derfor ikke, at jeg paa Grund af det, jeg da sagde, fortjener

at stemples, som den højtærede Udenrigsminister gjorde, idet han stemplede mig som den, der var reaktionær.

J. Hage: Jeg maa værge mig lidt mod disse haarde Angreb fra to ærede Medlemmer, som have sagt, at jeg havde været haard mod Sømændene og afvisende over for deres retfærdige Krav. Jeg tror at have dokumenteret, saa vidt jeg formaaede, at der virkelig ikke er sket Søfarten nogen Uret, men tværtimod, var der nogen, der kunde beklage sig, var det de andre Næringer, der forholdsvis maatte betale mere end den. Naar det ærede Medlem, der sidst talte (Frederiksen), mente, at jeg ikke skulde behandle Klagerne fra Sømændene paa en saadan Maade, maa jeg minde om, at min Udtalelse ikke gjaldt Klagerne fra Sømændene, men det ærede Medlems Omtale af disse Klager, idet han endogsaa udtalte, at de vilde komme igen stærkere og stærkere, og at Lovgivningsmagten nok skulde blive nødt til at give efter. Der laa næsten noget truende i det ærede Medlems Maade at tale paa, som jeg ikke fandt heldig i denne Forbindelse. At de ville have Skattelettelser, er jo ikke mærkeligt; det ville næsten alle; saa der er ikke det mindste mærkelige i, at Sømændene ogsaa ville det; men deres Krav skal man ikke fremsætte som de eneste berettigede og lade de andres ligge. Et Punkt skal jeg endnu berøre, nemlig Misforholdet mellem de 3 pCt. og de 6 pCt. Ja, men Herregud! det samme er jo Tilfældet med alle de Industrier og Næringsveje, som ere aldeles ubeskyttede. De, der ere ubeskyttede, have ikke en Gang de 3 pCt., men de betale lige saa vel 6 pCt. og undertiden meget mere af de Materialier, de bruge. Det var ligesom, det var noget ganske særligt, at der ikke var Balance mellem Indførselstold og Tolden paa Raastofferne for Skibsfartens Vedkommende. Tværtimod, der er jo en Mængde Virksomheder, som ikke en Gang have 3 pCt. i Beskyttelse og maa svare endnu mere end 6 pCt. Hvad siger det ærede Medlem til det? Mærkelig nok endte det ærede Medlem jo med at udtale, at han var ganske enig med mig i, at Navnet var forkert, og at der nærmest skulde staa saadan noget som: Skat paa Sønæring til Fyr- og Vagervæsen, Konsulater og alle den Slags Ting. Ja, naar vi bare kunne blive enige om det, saa tror jeg ogsaa, at vi kunne blive enige om, at det ikke er uforholdsmæssigt, naar de 170,000 Kr. skulle bidrage til at dække alt dette. (Sluttes.)

Dansk Søfartstidende

vil fremtidig udgaa om Torsdagen i Stedet for, som hidtil, om Fredagen. Vi have truffet denne Ordning væsentlig af Hensyn til den Betydning, det har, at de officielle Efterretninger for Søfarende, som vi ugentlig offentliggøre, saa hurtigt som muligt kunne komme til vore Læseres Kundskab. For en meget stor Del af dette Blads Læsere have jo disse Efterretninger særdeles megen Interesse, men den Nytte, de kunne have af dem, er saa meget større, jo hurtigere de faa dem i Hænde efter deres Udgivelse. »Dansk Søfartstidende« vil nu blive forsendt med Posterne hver Torsdag Aften, saaledes at vore Abonnenter her i Byen og nærmeste Købstæder have den samme Aften, og vore Abonnenter i det øvrige Land Fredag Morgen. De talrige Skibsførere, vi tælle blandt vore Abonnenter, faa saaledes ad denne Vej disse Efterretninger, der udkomme Onsdag Eftermiddag, meget hurtigt, og de Rederier og lokale Afdelinger af Sejskibsrederi-Foreningen, der ugentlig sende »Dansk Søfartstidende« til deres Skibe, ville ved at sende Bladet om Fredagen skaffe Skibene baade det og Efterretningerne et Døgn tidligere end hidtil. Vi haabe ved denne Foranstaltning væsentlig

at have forøget den Betydning, som Bladet i det praktiske Liv har, særlig for Skibsførerne.

Fra Sø og Land.

1. Om Anvendelse af Olie til Bølgedæmpning beretter Kaptajn D. Schumacher fra Barken »Sterna«: »Den 19de Januar 1892 Kl. 11 Eftm., da Skibet paa Rejse fra Laurvig til Sydney befandt sig i det nordlige Atlanterhav paa 41° 5' N. Br. og 12° 1' V. Lgd., sprang Vinden, der efterhaanden var bleven temmelig stiv, om fra S. V. til N. V. Kl. 12 vendtes, og der styredes en kort Tid Syd efter. Men snart tog Sø og Vind saaledes til, at vi vare nødte til at dreje under, og Skibet laa nu meget godt bi for Bagbordshalse med Undermersejl, Stormmesan og Forestængestagejl.

Da Søen paa Grund af den forandrede Vind ogsaa fik en N. N. V. lig Retning og tillige voksede stærkt, besluttede jeg mig til at anvende Olie som Bølgedæmper, hvorfor jeg, i forreste Kloset om Styrbord stillede en Blikdaase med gennemhullet Bund og fyldt med nævnte Vædske.

Olien flød saa ud i rigelig Mængde og bredte sig paa Vandet over en Flade, der begrænsedes af en Linie fra luv Bong til den yderste synlige Ende af Kølvandet.

Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Form., efter at der i en halv Time var benyttet Olie, og til Trods for at denne bredte sig over Søen paa samme Maade som hidtil, tog Skibet ikke desto mindre en svær Styrtelse over sig. Vi opnaaede saaledes ikke den ønskede Virkning, hvilket efter min Formening ligger i, at man ikke formaar at bringe Olien tilstrækkelig langt op til Luvart paa Vandet.

2. Synet af et særlig smukt Nordlys beskrives saaledes i den meteorologiske Journal for Damperen »Slavonia«, ført af Kaptajn H. Schmidt: »Den 25. April 1892 under en Rejse fra New York til Hamburg paa omtrent 45° 4' N. Br. og 38° 9' V. Lgd. iagttog vi Kl. 9 om Aftenen et Nordlys, der bredte sig over hele den nordlige Horisont. Først viste sig en klar Glans i en Højde af 45 Grader, hvorfra der udgik Straaler lige op til Zenith, og samtidig var Natten saa lys som ved Fuldmaane. Nogen Tid efter saa det ud, som om hele Himlen var overtrukket med et Ildskær, og klare Straaler som fra en elektrisk Projektør viste sig paa Himlen fra Nord til Syd og fra Øst til Vest, medens lyse Skyer lejrede sig i Zenith. Efter en halv Times Forløb forsvandt Synet gradevis, dog af og til under Udsendelse af klare Straaler, og tabende sig i et blegt Skær mod Nord. Hele Fænomenet frembød et storartet Skue og varede omtrent $\frac{3}{4}$ Time.«

3. Dybdelodning i det Stille Ocean. Et dybere Sted end hidtil bekendt er nylig fundet af Opmaalingskibet »Penguin«. Uheldigvis blev Maalingen ikke fuldendt, eftersom en Fejl ved Linen bragte den til at springe, da 4,900 Favne (8,961 m.) var udløben uden at Bunden var naaet.

Kommandør Balfour beretter, at dette fandt Sted paa 23° 40' S. Br., 175° 10' V. Lgd., omtrent 60 Kml. nord for en Lodning paa 4,428 Favne (8,098 m.), som Kaptajn Aldrich udførte i Aaret 1888. Et tidligere Forsøg paa at naa Bunden var mislykket ved et lignende Uheld med Linen, efter at der var udløben 4,300 Favne (7,864 m.); en sig rejsende Vind og Sø gjorde Gentagelse af Forsøget umulig.

Da det hidtil fundne største Lodskud i Nærheden af Japan beløber sig til 4,655 Favne (8,513 m.), er i alt Fald saa meget sikkert, at Dybden paa det ovennævnte Sted mindst er 245 Favne (448 m.) større.

Man tør haabe paa, at der snart vil blive gjort et mere vellykket Forsøg paa at finde den virkelige Dybde.

(Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie.)

Udenrigsministeriet bekendtgør, at ifølge et fra den kgl. Generalkonsul i Stettin modtaget Telegram ville Isbrydergebyrene dersteds blive opkrævede fra og med den 27. Decbr.

Under 27. December er de paa forhenværende Skibsfører J. C. Breiningen, forhenværende Skibsfører J. H. Petersen, Kommandør C. Jessen, forhenværende Skibsfører L. C. Kraemer og forhenværende Skibsfører M. Carl faldne Valg til at være søkyndige Medlemmer af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn for et Tidsrum af 4 Aar stadfæstede.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har fra 1. Januar overdraget dets Ekspedition her i Byen til Hr. Chr. O. Ipsen, medens Hr. Chr. Kjær, der i mange Aar har haft Ekspeditionen, trækker sig tilbage.

Dødsfald. Skibsfører N. P. Nielsen af Nyborg er faaet ved Døden i West Hartlepool.

Sømand H. A. Nielsen her af Byen er forulykket i Østersøen i den haarde Storm Natten mellem d. 4. og 5. Decbr.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Cardiff 24. Decbr., bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Southampton 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Alger, 1. Jan., bestemt til Tunis, Piræus etc. — Castor, Holm, ankom til Malaga 22. Decbr., bestemt til Bordeaux. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Genua 1. Jan., bestemt til Livorno, Neapel, Sicilien. — Dagmar, Kofod, pass. Gibraltar 1. Jan., bestemt til Southampton, Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Bordeaux 24. Decbr., bestemt til Havre, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Novorossisk 1. Jan., bestemt til Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Malaga 30. Decbr., bestemt til Rouen. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 12. Decbr., bestemt til Middelhavet. — Kursk, Staal, afgik fra Dartmouth 29. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 15. Decbr., bestemt til Smyrna, Alger, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Strubberg, afgik fra Antwerpen 2. Jan., bestemt til Southampton, Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Stettin 16. Decbr., bestemt til Kbhvn., Middelhavet. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Saloniki 1. Jan., bestemt til Odessa. — Tejo, Fenger, afgik fra Dartmouth 1. Jan., bestemt til Oporto, Lishon. — Tomsk, Petersen, afgik fra Riga 2. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vesuv, Gade, afgik fra Southampton 28. Decbr., bestemt til Barcelona, Marseille, Italien. — Xenia, Ingerslev, ankom til Odessa 25. Decbr., bestemt til Smyrna, Antwerpen. Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 31. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 2. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 2. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 31. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 31. Decbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, Sørensen, afgik fra Odense 1. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Svendborg 31. Decbr., bestemt til Newcastle via Horsens og Aalborg. — Union, Bloch, afgik fra Leith 31. Decbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Reval 1. Jan., bestemt til Schiedam. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Swansea 25. Decbr., ankom til Stettin 1. Jan. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 25. Decbr., bestemt til Rouen. — Svend, Hveysel, afgik fra Blyth 26. Decbr., ankom til Libau 1. Jan. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Danzig 21. Decbr., ankom til Rotterdam 26. Decbr. — Skjold, N. O. Risø, afgik fra Sunderland 28. Decbr., ankom til Kbhvn. 1. Jan. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 31. Decbr., bestemt til Pensacola. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 18. Decbr., ankom til Buenos Ayres 24. Decbr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Buenos Ayres 1. Jan.,

bestemt til Rio de Janeiro. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 30. Decbr., bestemt til London. — Dan C. M. Kraemer, afgik fra Dunkerque 30. Decbr., bestemt til Blyth. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 1. Jan., bestemt til Montrose.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Riga 28. Decbr., bestemt til Ghent. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 27. Decbr., bestemt til Genua. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Blyth 20. Decbr., ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Riga 24. Decbr., ankom til Dundee 29. Decbr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 28. Decbr., bestemt til Libau.

Heimdal. A. Nine, Knudsen, afgik fra Grangemouth 23. Decbr., ankom til Kbhvn. 29. Decbr.

Det store nordiske Telegrafsekskab. H. C. Ørsted, Ørsted, ankom til Tuborg Havn 24. Decbr. — Store Nordiske, Suen-son, ankom til Shanghai 29. Decbr.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Dania, Nielsen, ankom til Pernambuco 23. Decbr. fra Hamburg. — Embla, Jepsen, afgik fra Hamburg 24. Decbr. til Madagascar, passerede Dungeness 26. — Gladstone, Sørensen, ankom til Falmouth 30. Decbr. fra Iquique. — Ines Röhl, Jessen, afgik fra Buenos Ayres 27. Novbr. til Paysandu. — Johanne, Nielsen, præjet 24. Decbr. paa 50° N. 11° V. fra Liverpool til Port Natal. — Laura, Toft, ankom til Guayaquil 28. Decbr. fra Hamburg. — Lenita, Clausen, afgik fra Mioka 10. Okt. til Samoa. — Nancy, Svarrer, ankom til Santos 28. Decbr. fra Cadiz. — Prins Valdemar, Winther, ankom til Auckland 30. Decbr. fra Rio de Janeiro. — Solid, Jørgensen, ankom til Pernambuco 23. Decbr. fra Santos.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Skagen Ø. Lystønderne i de danske Farvande Ø. for Skagen kunne ikke ventes at være paa Station.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. „Utgrunden“. I Følge Telegram fra Lodskaptajnen i Kalmar er Fyrskibet »Utgrunden« den 28de Decb. 1895 inddraget fra Station.

Tydskland. Frisches Haff. Masterne paa de to Lægtene, der vare sunkne ved Ø.-Kant af Kamstigaller Haken og ved Passarge Indløb, ere borttagne af Isen.

Stettiner Haff. I Følge Telegram fra det kgl. Generalkonsulat i Stettin ere Fyrskibene »Woitzig«, »Keiserfahrt« og »Swantewitz« inddragne for Is.

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

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydskland. Elhen. Den 21de Decb. 1895 er Zweidorf Fyr slukket.

„Weser“. Et Vrag ligger sunket c. 6 Kml. NV. for Fyrskibet »Weser«. Masterne ere over Vandet.

Holland. Zeegat van Texel. I Molengat er den sorte Kugletønde med Diamant fyttet. Den ligger nu i 13 Fod Vand. 52° 58' 21" N. Br. 4° 42' 50" Ø. Ldg.

Mellem Kugletønden og Stumptønde Nr. 3 skal man holde Helder V.-lige Kirketaarn til N.-Kant af det N.-lige Taarn paa Meteorologisk Observatorium, medens man iøvrigt skal holde sig langs Stumptønderne.

Zeegat van Goeree. Dybden i Aardappelengat er nu 13 Fod.

Vlissingen. Fyret paa Bastionen ved V.-Kant af Koffardihavne ved Vlissingen viser: Rødt Lys fra N. 42° V. til S. 85° V., over Stumptønde Nr. 1; hvidt Lys fra S. 85° V. gennem S. til S. 16° Ø.; grønt Lys fra S. 16° Ø. til S. 70° Ø.; hvidt

Lys fra S. 70° Ø. til S. 87° Ø., derfra rødt Lys over Walcheren. 51° 26' 23" N. Br. 3° 34' 33" Ø. Lgd.

England. Themsen. Vraget af »Johanne« ligger sunket 6 Kbl. fra S.-Siden i Gore Channel. Vraget er afmærket med en Vragtønde med et Vragfyrskib. 51° 23' 25" N. Br. 1° 15' 30" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland

Englands V.-Kyst. Morecambe Bay. Den 15de Jan. 1896 fytttes Lystønden »Danger Patch« i Morecambe Bay 9 Kbl. S. 58° V. hen i 26 Fod Vand, Lavvande, og faar Navnet »Lunee«. 53° 56' 57" N. Br. 3° 8' 3" V. Lgd.

Samtidig udlægges en sort og hvid ternet Stumptønde i 22 Fod Vand, Lavvande, 3 Kbl. N. 78° Ø. for Lystøndens tidligere Plads.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Den 5te Jan. 1896 indsættes en rød Sektor i Petit Minou Fyr. Den lyser over 47°, fra N. 80° Ø. gennem Ø. til S. 53° Ø., over Les Fillettes og Mengam Lys-ebnen for det røde Lys: 12 Kml.

Samtidig ophører Quclern (Capucins) Fyr at vise hvidt Lys over Les Fillettes.

Lorient. Den 4de Jan. 1896 tændes i Taaruet paa Trois Pierres ved Indløbet til Lorient et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 60° V. gennem V. og N. til N. 41° Ø.; rødt Lys fra N. 41° Ø. gennem Ø. til til S. 1° V. over det S.-lige og SØ.-lige Løb. Flammens Højde: 34 Fod. Synsviddens: 4½ Kml. for det røde, 3½ Kml. for det grønne Lys. 47° 41' 33" N. Br. 3° 22' 29" V. Lgd.

Gironde. Den 1ste Jan. 1896 tændes paa N.-Enden af Bec d'Ambés et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Synsviddens: 5½ Kml. Det vises fra en Baake. 45° 2' 28" N. Br. 0° 36' 22" V. Lgd.

Newfoundland SØ.-Kyst. Cape Race Fyr lyser over 180°, fra S. 38° V. gennem S. og Ø. til N. 38° Ø.

Canada. Fundy Bugt. Fyrbaaken ved Andersons Hollow, Chignecto Farvand, er ødelagt.

Et midlertidigt Fyr er tændt paa Bølgebryderens Yderende. 45° 37' N. Br. 64° 50' V. Lgd.

Førene Stater i Nordamerika. Chesapeake Bay. Virginia. Vraget af Lægteren »Ellen S. Mc Nelly«, der laa sunket 4½ Kml. S. 39° Ø. fra Stingray Point Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Norfolk. Virginia. Dampere »Holly«, der laa som Fyrskib ud for Bush Bluff Shoal, er ombyttet med Skonnerten »Drift«. Den viser 2 hvide, faste Fyr, et fra hver Top. Flammens Højde: 55 Fod. Skroget er rødt, mærket »Relief Bush Bluff« med hvidt.

Taagesignal gives med Klokke.

South Carolina og Georgia. Barnwell Place Fyr, Oglethorpe bageste Ledefyr, lige over for Spirit Island, viser nu hvidt, fast Lys. Holdt overet med Oglethorpe forreste Ledefyr leder det fra Fort Jackson Ledefyrlinie til Fig Island Ledefyrlinie.

Proctor Place hvide, faste Fyr er tændt paa Yderenden af Dæmningen, der løber ud fra NØ.-Pynten af Barnwell Island Nr. 3. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en rød Baake med rød Topbetegnelse. Den staar i 18 Fod Vand.

Oglethorpe hvide, faste Fyr er tændt ved V.-Pynten af Elba Island. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra en hvid Baake med hvid Topbetegnelse. Den staar i 5 Fod Vand. Holdt overet med Barnwell Place Fyr leder det fra Fort Jackson Ledefyrlinie til omtrent ud for South Flats nedre Tønde Nr. 14, hvor man skal begynde at dreje op i Fig Island Ledefyrlinie.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Portofino. Signal Stationen ved Portofino er fyttet VSV. hen til Mont Tocco, men Navnet er uforandret. Den ligger nu 1,400 Fod over Havet. 44° 19' 20" N. Br. 9° 9' 35" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Danmark. — Bestemmelserne i 2det Afsnit I. af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880 ere satte i Virksomhed overfor Skibe fra Marseille.

Gibraltar. — Karantæneforanstaltninger overfor Skibe fra Tanger og Tetuan ere ophævede.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
 Land 4 » »
 Varer i Kjøbstad 5 » »
 Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
 Formue c. 2 3/4 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
 Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
 Formue c. 3 1/4 » »
 Fordelt Overskud i 1894:
 ca. 400,000 Kr.

J. A. Thiesson,
 Smør-, Æg- & Osteforretning,
 Leverandør i Skibsproviant.
 Oprettet 1881.
 Raadhussstræde Nr. 2 B,
 Kælderen
 (ikke Hjørnekælderen),
 Kjøbenhavn. K.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

S. Jacobsens Sønner,

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

Største Lager
 af

Skindtrøjer

en gros en detail
 Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.
 P. Poulsen.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
 og
 Kridtstensværksted.
 Gothersgade 91. K.

Modeller for Støbegods

saavel til Bygnings- som Mas-
 skinbrug. (799)
 Victor Rasmussen,
 St. Kongensgade 59.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
 udført af Staal,
 til Passagerer og
 Bugsering,
 78 leveres.



Dampbaaden
 „Gasværkshavnen“
 til Færgeselskabet
 Havnen er udgaaet
 fra min Fabrik.

Lange & Møllers

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed
 henledes paa
 „SAPOLIO“,
 der kan rense og pudse alt og er
 det billigste, drøjest og nem-
 meste Pudse- og Renselses-
 middel, der eksisterer. Faas
 overalt.
 Fabriken Sapolio, Aagade 106.

Orgel-Harmoniums

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

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

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,
 tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
 med danske Skibe.
 Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
 Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
 plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
 Havne-Providensbyer.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.
 Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og
 Pakninger til Skibsbrug.
 Firma i Kjøbenhavn:
 Raadhustræde 4.

Ove Haugsted,

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

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.
 Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
 Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
 I Kommission hos Tillges Boghandel.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.
 Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Stæder.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 30% 50%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Januar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Sø- og Handelsretsdomme. — Efterretninger for Søfarende. — Fragterne i de sidste 3 Aar. — Om Sejlskibsrigninger, af Fr. Nielsen. — Konsulatloven i Folkethinget. — Literatur. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Spørgsmaal og Svar. — Juleaften i den skandinaviske Kirke i Antwerpen. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106.

Specialitet:

Skematiske og tabellariske
Bogtryk-Arbejder.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdenberømte

Helso-Sundheds-Salt,

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

Petersen & Nielsens
Galvaniserings-
Anstalt,

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

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1768.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrøng & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Skibssalg! Skibskøb!

Skibe af alle Størrelser og til alle Priser anvises til Køb
og Salg; kyndig Assistance ved Køb, Besigtigelse etc. ydes.
Gode Betingelser tilsikres.

Man henvende sig til

Kaptajn M. NISSEN,
Skibsreder.

Holsteinsgade 3, Kjøbenhavn Ø.

Telegr.-Adr.: »Kaptajn«, Kjøbenhavn.

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende
samt Bunkedul, saavel engelske som skotske.

Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagvarer.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugsørdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. Telefon 248.

Pengekasser, dirkefri.

„EXPRESORDNEREN“.

Praktisk Samlemappe
for Breve, Regninger etc.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Petersen & Rand,

Niels Juelsgade 7.

→: Telefon 3523. ←:

Import af finsk Smør,

fineste holdbar Kvalitet,
billigste en gros Pris.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Frihavnens

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørjes.

Kontor i Frihavnens Kontorb.

Telefon 2250.

Skoleskibet „Georg Stage“.

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

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest den 15de Februar til »Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, St. Annaplads 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K«, og skal indeholde Drengens fulde Navn, Forældres eller Værges Navne, Stilling og nøjagtige Adresse samt for de Elever, der forberedes til Konfirmation, tilige Angivelse af Konfirmationsdagen. Med Ansøgningen skal følge Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest for Helbred og legemlig Udvikling samt særskilt Attest for Syn og Farvesands. Ansøgeren, der som Regel skal være i en Alder af 14 til 18 Aar, maa afholde Udgifterne ved sin Paaklædning, men faar forøvrigt Ophold og Undervisning frit ombord. Dog vil der til et meget begrænset Antal Elever kunne tilstaa delvis fri Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom med Attester for Trang og Værdighed indsendes; men det maa udtrykkelig anføres heri, hvorvidt dens Bevilligelse betinger Modtagelse af Elevplads eller ikke.

For Drengene fra Kjøbenhavn og nærmeste Omegn fordres Ansøgningerne bragte af Drengene selv hver Søndag mellem 11 og 1¹/₂.

Bestyrelsen,
den 1ste Januar 1896.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Holman-Bang, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas å 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

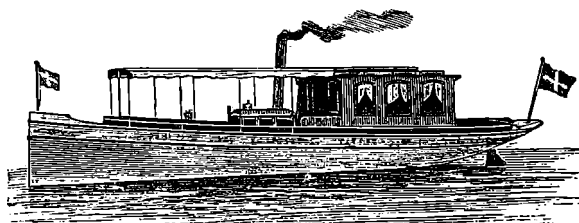
Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetaablisement,

Nyhavn Nr. 57.



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

Udmærket Skib tilsalgs.

3mastet Skonnert, 369 Reg., laster ca. 590 Tons Dødvægt, ca. 180 Stdr., bygget 1878 af Eg og Pitchpine, kobberfast, 16 Aars Originalklasse *3/3 L. 1. 1., forlænget for 6 Aar fra 1894, altsaa Klasse *3/3 L. 1. 1. til Juni 1900. Kobret i Juli 1894 Dimensioner 1267 x 281 x 151. Ligger her i Nærheden for Besigtigelse. Telegrafer bedste Bud mod Besigtigelse. Salget udelukkende overdraget undertegnede.

Chs. Berrum,

Rødingsmarkt 47.

Hamburg.

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gøthersgade 24.



ENEFORHANDLER:

V. LØWENER,

Kvæsthusgade 6,

KJØBENHAVN K.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbekjendte vandtætte Dug have stede paa Lager.

Holbergsgade 15.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

Brun, blød

Sæbe.

Garanteret uforfalsket.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte

i stort Udvalg

[Fortrinlige Kvaliteter, billigste Priser.]

Østergade 31.

Modeller:

for Støbegods

saavel til Bygnings- som Ma-

skinbrug. (799)

Victor Rasmussen,

St. Kongensgade 59.

Paa Udkig.

Fra den engelske Konsul i Pernambuco have vi modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

Et Sømandshjem er for nogen Tid siden bleven oprettet i Pernambuco, og det understøttes af mange, der nære Interesse for Sømands Velfærd, i den Hensigt at skaffe dem et Opholdssted, som er bedre og om muligt billigere indrettet end sædvanligt.

Sømandshjemmet har Privilegium paa at forhyre Sømænd; sædvanlig blive de, der ere blevne optagne i Hjemmet, foretrukne. Det modtager ikke Sømænd, der ulovligt have forladt deres Skibe; saaledes ville de, der ere deserterede, have stor Vanskelighed med at faa Hyre igen.

Sømænd kunne blive optagne uden Omkostninger, og de skulle ikke betale noget for at faa Beskæftigelse.

Taksterne for Kost og Logi ere de, der ere fastsatte af »Board of Trade« i London.

Bygningen er beliggende i Largo do Corpo Santo No. 11, er godt ventileret og er forsynet med en stor Spisestue, et Læseværelse, Badeværelse og en Forsamlings-sal; den kan optage 40 Mænd.

Ved at bringe denne Sag til Skibsrederes og Skibsføreres Kundskab føler undertegnede sig forvisset om, at disse ikke ville tøve med at yde deres moralske Støtte til

denne Institution, der kun er oprettet til Fordel for de Søfarende, der søge denne Havn.

Enhver Gave vil blive modtaget med Taknemlighed; Anvisninger til Sømandshjemmet skulle adresseres til Arthur B. Dallas Esquire, Honorary Treasurer.

N. Horrard,

H. B. M.'s Konsul,

Formand for den lokale Komite for Sømandshjemmet.

Udenrigsministeriet anmoder os om at henlede Opmærksomheden paa, at paa Grund af nogle Tilfælde af gul Feber med dødelig Udgang, der nylig have fundet Sted i Rio de Janeiros Havn, er det, ifølge Indberetning fra det derværende Generalkonsulat, indtil videre forbudt fremmede Skibe at lægge til ved Kysten. Som Følge heraf vil Losning og Ladning ske ved Hjælp af Lægttere, der blive at leje paa Skibenes Bekostning, medmindre der i Certepartiet udtrykkeligt er indført en Bestemmelse om »the cargo to be taken from alongside at charterers risk and expenses«.

Sø- og Handelsrettsdomme. *)

Ved Dom i S. S. 42/95, afsagt den 4. December 1895, idømtes der en Fyrbøder, der i Maj 1895 var rømt fra »Hekla« i New York, uden dertil at have nogen Grund, men ogsaa uden paa den Tid at skyldte Hyre til Skibet, i Henhold til Sølovens § 298 simpelt Fængsel i 14 Dage samt Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. 773/94. Dampbaaden »Tryk« var af dens Rederi udlejet til Sejlads paa Fursøen. Efter Lejemaalets Ophør vægrede Indehaveren af nævnte Sejlads sig ved at betale Lejesummen, og Rederiet sagsøgte ham derfor til at betale denne med 798 Kr. samt 63 Kr. 25 Øre i Godtgørelse for Inventariegenstande, der manglede ved Tilbageleveringen af Baaden, 77 Kr. 50 Øre for Udgifter ved Tilbageleveringen og 227 Kr. 35 Øre i Erstatning ved Baadens Reparation efter dens Tilbagekomst. Indstævnte paaberaabte sig, at Baaden havde lidt af forskellige væsentlige Mangler og derved paaført ham stort Tab; han kontrasagsøgte i den Anledning Rederiet til Betaling af 6,000 Kr. som Erstatning for dette Tab. Ved Dommen — der iøvrigt intet indeholder af almindeligere juridisk Interesse — dømtes Indstævnte til Betaling af den ovennævnte Lejesum 798 Kr. saavel som det meste af de to næste Poster, idet han ikke havde bevist, at Baaden, som han havde modtaget, benyttet og efter Benyttelsen endog tilbudt at købe, ikke var kontraktmæssig; derimod kunde der ikke tillægges Rederiet de 227 Kr. 35 Øre i Reparationsudgifter, da der ikke havde fundet nogen virkelig Besigtigelse Sted af Baaden, hverken ved dens Modtagelse eller Tilbagelevering, og det derfor ikke var givet, at den var ringere ved Tilbageleveringen end ved Modtagelsen. Om de 6000 Kr. Erstatning til Indstævnte blev der efter det ovennævnte selvfølgelig ikke Tale. Sagens Omkostninger ophævedes.

E. T.

„Efterretninger for Søfarende“.

Vi have modtaget følgende:

I det sidste Nummer af »Dansk Søfartstidende« meddeles, at Bladet fremtidig vil udgaa om Torsdagen i Stedet for som hidtil om Fredagen, idet man derved opnaar, at de officielle »Efterretninger for Søfarende« en Dag tidligere kunne komme de Søfarende i Hænde. At Redaktionen af Søfartstidende lægger Vægt herpaa er højst rimeligt; hurtigst muligt bør Efterretningerne spredes ud.

»Efterretninger for Søfarende« udgaves første Gang i 1885 og ere nu altsaa paa 12te Aargang. Det er saaledes allerede et ret anseeligt Antal Aar dette for Skibsfarten saa nyttige Meddelelsesmiddel har virket og maa man være Marineministeriet Tak skyldig for, at det satte Efterretningerne i Gang. Det var forstaaeligt, at man i sin Tid til en Begyndelse ikke paatog sig at meddele Efterretninger fra alle Farvande, men indskrænkede sig til, hvad der foregik i vor Nærhed, hvor danske Handelsskibe hyppigst færdedes. Imidlertid synes det nu at være betimeligt at gøre Skridtet fuldt ud og ikke nøjes med kun at holde underrettet om Søfartsforanstaltninger de af vore Skibe, som gaa i de kortere Farter.

Oversøiske Skibe under dansk Flag ere ikke nu til Dags Sjældenheder, som for tolv Aar siden. Randers har med priselig Virkelyst i adskillige Aar holdt Dampskibe i Fart paa Kinakysten, og de senere Aaringer har set opstaa en Sejskibsflaade med Hjemsted paa Fanø, hvilken paa værdig Maade hævder det danske Handelsflags Ry fjærnt fra Fædrelandet, i Havne og i Farvande, hvorom intet staar i »Efterretningerne«. Ej heller forsmaa de flinke Marstal-Redere jevnlig at lade deres Skibe tjene nogle Penge paa Vestkysten af Sydamerika og i det stille Hav.

Vor Nabo, Sverige, for hvem vi nødig i Søfartsforhold skulde staa tilbage, har, saa vidt vides, i mange Aar igennem sine »Efterretninger« udbredt Kundskab om, hvad der har Betydning for Besejlingen af alle Have. Vi bør følge Eksemplet og overgaa til at vore »Efterretninger« blive ligesaa fyldige.

Det synes noget smaatskaarent kun at kigge paa, hvad der foregaar lige udenfor vore Vinduer, og officielt tilkendegive, at vore Handelsskibe ikke antages at have

*) Under nærværende Rubrik optages vedvarende samtlige af Sø- og Handelsretten i dens Egenskab af Søret af-sagte Domme.

noget at gøre andetsteds end paa de nære Have og Kyster.

Udgifterne ville ganske vist blive noget større for »Efterretninger for Søfarende«, naar de udvides til at omfatte samtlige Farvande; men mange hundrede Kroner bliver der næppe Tale om, saa det kommer Statskassen nok ud over. Rigsdagen er jo samlet; et Ændringsforslag fra Marineministeriet og Pengene vilde sikkert faas. Fra næste Finansaars Begyndelse have vi da officielle »Efterretninger for Søfarende«, som det sømmer sig for en gammel søfarende Nation, hvis Flag helst, som i tidligere gode Dage, skulde hyppigt ses Jorden rundt.

S.

Fragterne i de sidste tre Aar.

Aaret 1895 har ikke, skriver »Hansa«, bragt nogen Bedring i Fragterne, i Sammenligning med de foregaaende Aar. Det begyndte med daarlige Udsigter, og disse have vist sig at svare til Virkeligheden, saa at 1895 maa siges at være et af de daarligste Aar, Rederierne have oplevet. Saavel Ud- som Hjemfragterne vare elendige, hvilket fremgaar af nedenstaaende, i »Glasgow Mail« offentliggjorte Sammenligning med tidligere Aar. Forretningerne paa Østen og Middelhavet have været slettere end nogensinde. Man behøver kun at anføre, at der noteres 6/6 d. fra Cardiff til Genua, Malta 5/—, Odessa 6/—, indiske Havne 10/6 d., for at paavise disse Fragters usle Tilstand. Man har i de sidste Aar akcepteret lave Udfragter i det Haab at kunne indvinde noget paa bedre Returfragter, og nu staa begge lige lavt. I de Forenede Staters Havne have Noteringerne i det forløbne Aar som i de to sidst forudgangne været eksempelvis: 2/6 d. og 3/— pr. Quarter fra atlantiske Havne til de Forenede Kongeriger. San Francisco har naaet Gennemsnitshøjde med 27/6 d., Portland (O) med 31/3 d. Et ikke mindre sørgeligt Billede frembyder Østen: Bombay 13/—, Kurrachee 13.6 d., Calcutta 20/—, Rishavne 22,6 d. Saa lave disse Fragter end synes, have de dog i Aarets Løb været længere nede, og der er virkelig blevet ført Ladning fra Bombay til Europa for 7/— pr. Ton. I Sortehavet var Situationen lige saa sørgelig: 9/6 fra Odessa, 12/— fra Donauhavne og 9/6 d. fra Sulina ere Fragter, der næppe synes mulige. Enhver vil indrømme, at under disse Forhold kan der ikke være Tale om nogen Fortjeneste for Skibsfarten. Verdensflaaden er vokset langt stærkere, end Fordringerne til Transporten kræve det, og saa længe denne Tilstand vedvarer, ville Forholdene ikke blive bedre.

Udfragter.

Sejskibe.

Kulladninger fra Bristol Kanal til

	1893		1894		1895	
	Juli	Dec.	Juli	Dec.	Juli	Dec.
Mauitius	12/12 6	13 6	11 0	11 3	12 0	11 0
Reunion	13 0	—	11 0	11 0	11 6	11 0
Bombay	10 6	10 0	11 0	9 6	9 0	—
Colombo	10 0	10 0	9 6	9 6	10 0	9 9
Chittagong	10 0	—	—	—	10 0	—
Rangoon	11 0	—	—	—	8 0	7 6
Singapore	—	12 0	11 6	10 0	10 6	10 0
Hong Kong	11 0	—	—	14 0	12 6	13 6
Batavia	18 6	14 0	12 6	11 0	12 0	12 0
Shanghai	—	18 0	—	—	—	16 0
Madeira	8 0	8 0	—	—	—	—
Cap Verde	—	—	8 6	7 6	9 0	—
St. Paul de Loanda	13 0	—	—	—	13 0	13 0
Algoa Bay	14 0	—	13 0	12 9	13 0	13 0
Bahia	13 0	13 0	12 6	13 0	13 0	19 6
Rio de Janeiro	14 6	15 0	13 6	14 6	13 6	14 0

	1893		1894		1895	
	Juli	Dec.	Juli	Dec.	Juli	Dec.
Santos	21 6	24 0	16 6	18 6	16 0	17 0
Para	12 6	13 0	14 0	13 0	13 0	12 6
Montevideo	13 6	11 0	11 6	8 6	11 0	11 0
Buenos Ayres (Boca)	14 0	11 0	11 6	7 6	10 6	10 0
Ensenada	12 6	—	11 6	—	—	10 0
Rosario	16 0	13 0	13 6	9 6	13 6	11 0
Rio Grande	—	25 0	—	26 0	24 6	24 6
Campana, San Nicolas og Rosario	16 0	13 0	13 0	10 0	14 0	11 0
La Guayra	12 6	11 6	11 6	11 0	13 6	12 6
St. Thomas	8 6	—	—	8 0	8 6	8 6
Martinique	—	—	—	8 0	8 6	9 0
Jamaica	—	—	8 0	7 6	9 0	8 6
Barbados	—	—	8 6	7 6	8 6	8 6
Havana	—	—	—	8 6	8 6	8 6
Callao	14 6	14 0	12 0	14 0	14 0	15 0
Acapulco	16 0	—	15 0	15 0	15 0	16 0
San Francisco	14 6	11 6	13 0	15 0	11 0	14 0
Santa Rosalia	—	—	—	17 6	14 0	20 0
Valparaiso, &c.	13 0	12 0	11 0	12 0	12 0	12 6

Dampskibe.

Fra Bristol Kanal til

Aden	9 0	9 0	8 0	8 6	9 6	10 6
Perim	9 0	9 6	8 0	8 6	9 6	10 6
Bombay	9 0	10 0	7 0	8 6	8 9	10 9
Ceylon	10 0	10 6	9 3	9 6	10 6	10 6
Singapore	6 6	12 0	9 6	9 6	11 0	12 0
Batavia	11 0	12 0	10 6	11 0	11 0	14 0
Gibraltar	6 6	6 0	5 9	5 0	5 9	5 3
Genua	6 9	5 9	5 3	5 6	5 3	6 6
Savona	7 0	—	5 4	5 6	5 6	6 9
Civita Vecchia	7 3	7 0	6 0	5 9	5 6	6 9
Malta	5 0	4 9	4 0	4 0	4 3	5 0
Brindisi	6 6	5 9	4 9	—	6 3	6 0
Venedig	7 6	6 9	6 0	6 6	6 3	7 6
Port Said	7 0	6 6	5 6	5 6	5 0	6 6
Constantinopel	6 3	—	5 0	5 0	5 0	7 0
Odessa	—	—	—	—	5 3	6 0

Returfragter

Erts fra Bilbao til

Cardiff	4 6	4 6	4 0	4 0	4 4 $\frac{1}{2}$	4 3
Glasgow	5 5	5 6	5 3	5 0	5 4 $\frac{1}{2}$	5 6
Tees	—	5 6	5 0	4 10 $\frac{1}{2}$	5 4 $\frac{1}{2}$	5 3
Hartlepool	—	5 6	5 6	—	5 6	5 3
Antwerpen	—	6 0	6 0	—	5 9	5 9
Tyne	5 6	5 6	5 0	4 9	5 0	5 0
Rotterdam	6 0	—	5 6	5 6	6 0	5 9

Fra Benisaf til

Tees	—	8 0	8 0	8 3	8 10 $\frac{1}{2}$	8 6
Tyne	—	8 0	8 0	8 3	8 3	8 3
Newport	—	7 6	7 6	7 9	7 9	7 6
Rotterdam	—	8 6	8 3	8 6	8 3	8 6

Korn fra Forenede Stater til Forenede Kongeriger pr. Quarter.

New York	}	3 0	3 3	2 6	3 6	2 3	3 0
Philadelphia							
Baltimore							
New Orleans	3 9	3 9	3 0	3 9	3 3	3 6	

Bomuld fra Forenede Stater til Storbritannien og Kontinentet pr. Netto-Reg.-Ton.

New Orleans	35 0	36 3	35 0	37 6	32 6	34 0
Charleston	37 6	33 9	32 6	31 0	30 0	30 0
Galveston	30 0	37 6	35 0	40 0	35 0	35 0

Bræddefragter.

	Juli 1893	Dec. 1893.	Juli 1894.	Dec. 1894.	Juli 1895.	Dec. 1895.
Montreal	—	37 6	40 0	40 0	41 3	
St. John	—	37 6	42 9	37 6	41 3	
Pensacola	92 6	100 0	102 6	100 0	95 0	

Træfragter fra Østersøen til England.

	1893. Juli.	1894. Juli.	1894. Dec.	1895. Juli.	1895. Dec.
Archangel	42 6	37 6	38 9	36 0	45 0
Onega	42 6	37 6	40 0	37 6	45 0
Luleå	26 3	23 0	27 6	26 0	27 6
Skellefteå	26 3	22 6	27 6	26 0	27 6
Piteå	26 0	22 0	25 0	23 0	25 0
Hernösand	24 0	22 6	25 0	23 6	26 0
Sundswall	23 0	22 0	27 6	25 0	26 0
Hudikswall	23 0	21 0	26 3	23 6	25 0
Söderhamn	22 6	21 0	24 0	22 6	24 0
Gefte	22 0	20 0	24 0	22 0	25 0

Fra Sortehavet til Forenede Kongeriger eller Kontinentet.

	1893. Dec.	1894. Juli.	1894. Dec.	1895. Juli.	1895. Dec.
Odessa eller Sebastopol	12/14/	10/6-11/	12/12/6	10/	9/6-10/
Nicolaieff	13/16/	11/6-12/	13/6-14/6	11/	11/
Novorossisk	12/	10/6-11/	12/	10/	9/6-10/
Eupatoria	12/	11/11/6	13/	10/6	10/
Azof	—	12/13/	14/	12/	14/
Donau	18/	12/13/6	16/6	11/6	14/
Sulina	13/	11/11/9	12/6-13/	10/6	9/6-10/6
Kustendje	12/	11/11/3	—	—	9/6
Poti	14/	12/6	12/6	11/6	—

Fra Ostindien til Storbritannien og Kontinentet.

	1893. Dec.	1894. Juli.	1894. Dec.	1895. Juli.	1895. Dec.
Bombay	16 0	16 6	17 0	17 0	13 0
Kurrachee	16 0	16 6	18 0	18 0	13 6
Madras Kysten	23 9	26 3	28 9	25 0	26 3
Calcutta	25 0	27 6	28 9	26 3	20 0
Chittagong	35 0	28 9	28 9	26 3	21 3
Rishavne	27 6	26 3	28 9	26 3	22 6
Java	30 0	30 0	31 3	30 0	25 0
Bangkok	28 9	27 6	30 0	28 9	22 6
Manilla	30 0	30 0	31 3	31 3	25 0

Fra San Francisco.

	1893. Dec.	1894. Juli.	1894. Dec.	1895. Juli.	1895. Dec.
	25/	25/	27/6-28/9	35/	27/6

Fra Salpeterhavnene.

	25.	26/3	25/	22/6	27/6	21/3

Kul fra Newcastle N. S. W.

	1893. Juli.	1893. Dec.	1894. Juli.	1894. Dec.	1895. Juli.	1895. Dec.
Penang	8 0	—	—	—	—	—
Manilla	10 0	—	14 6	14 6	11 6	12 0
Sourabaya	7 0	—	—	14 0	11 0	10 6
Batavia	7 6	—	10 6	14 6	12 0	11 0
Singapore	8 6	—	9 0	10 0	10 6	9 0
Madras Kysten	11 0	—	—	—	—	—
Hong Kong	—	—	—	—	7 0	—
San Francico	—	14 6	14 0	14 0	12 3	12 0
Acapulco	12 6	—	15 0	16 0	16 0	15 6
Wilmington	14 0	—	14 0	15 0	15 0	13 6
San Diego	14 0	—	14 6	15 0	15 0	13 6
Valparaiso, & c.	12 0	13 6	12 6	14 0	14 9	14 0

Om Sejlskibsrigninger.

Vi have modtaget følgende:

Ærede Hr. Redaktør! Nu efter min Hjemkomst har jeg gennemlæst »Dansk Søfartstidende«, som jeg ikke har haft Lejlighed til før i Aar, i alt Fald ikke alle Numrene. Der er i Nr. 29 en Artikel af Hr. Sejlskibsfører H. Nielsen, med Overskrift: Ingeniør Vogts Sejlsystem, som jeg gjerne vilde drøfte, hvorfor jeg beder om Plads for nedenstaaende.

Hr. H. Nielsen siger: »Vel er jeg ikke Dampskibsfører, men enhver, der kender Konstruktionen af den moderne Lastdamper, og som blot har et lille Begreb om et Skibs Konstruktion, maa absolut komme til det Resultat, at naar det gælder Sødygtighed — Fordelagtighed lades aldeles ude af Betragtning — da kan en mere fortvivlet Konstruktion ikke let tænkes; thi formedelst sin store Ensartethed i Sektionerne maa denne Konstruktion give urolige Bevægelser i Søgang.«

Ja, De havde fuldt ud Ret, Hr. H. Nielsen, hvis de Skibe altid løb med Vind og Sø tværs; men er De Sejlskibsfører, maa De vide, at det ikke er Tilfældet.

Lad os f. Eks. antage, at en Lastdamper skal i aaben Sø styre ret syd. Vinden er vestlig og altsaa Søen tværs; her har De Ret, men kun saa længe som Vinden varierer imellem V. S. V. og V. N. V.; er der mere sydlig Sø eller mere nordlig, saa forandrer Forholdene sig allerede i denne Konstruktions Favør; komme Vind og Sø endnu mere sydlig eller nordlig S. V. eller N. V., ja saa er den Konstruktion jo fuldt ud korrekt, for saa kan en høj Sø ikke tage mere end paa en lille Del af Skibssiden, idet den passerer Skibet eller Skibet gaar gennem Søen med Vind og Sø mere for eller agter ind, eller helt imod eller ret agter fra; da er denne Konstruktion vistnok korrekt nok; i alt Fald kan jeg ikke tro, den kan være bedre. Hvad jeg her har sagt, vil De næppe benægte. Men saa kan vi jo sige: ved de 4 Streger imellem V. S. V. og V. N. V., naar Søen kommer derfra, da har Lastdamperen, for at bruge Deres egne Ord, en fortvivlet Konstruktion; det er Deres, ikke mine Ord eller Mening.

Men saa er der jo flere Streger omkring N. V., som Vind og Sø oftere, ja under almindelige Forhold vel dobbelt saa ofte kommer fra, saa den Konstruktion efter det bliver dobbelt korrekt, men konstruere et Skib, som i alle de her nævnte Forhold bliver korrekt, kan jeg ikke, og jeg tvivler meget paa, at nogen Konstruktor vil eller kan det; og de Skibe ere fordelagtige til Stuvning, især af Trælast.

Med Hensyn til de saa meget i »Dansk Søfartstidende« omtalte Bundkøle, tror jeg, at de til Maade kan bruges med et godt Resultat, f. Eks. 2 eller 3 paa hver Side af den faste Køl, 6 à 8' høje, paa $\frac{1}{3}$ af Skibets Længde og $\frac{1}{2}$ Fod høje; er de svære og godt anbragte, vil de baade styrke og frede Skibet under en eventuel Grundstødning.

I samme Artikel siger Hr. H. Nielsen: Det er med dyb Beklagelse, at jeg ser, at der virkelig gives Folk med saa ringe Skarpsynethed over for Sejlskibsrigningernes Fejlagtighed som De, Hr. Kapt. M. Nissen, udviser gennem Deres Kritik over Hr. Vogts System i nærværende Blad Nr. 23.

I Juli Maaned 1894 riggede jeg en ny Galease, 45 Tons, bestemt til Fragtfart, altsaa ikke alene til Søndagssejlsads; jeg spekulerede baade Nætter og lyse Dage, som man siger, over Hr. Vogts Sejlsystem, men det gik mig, lige som Hr. M. Nissen: det fordelagtige, jeg kunde se, var mindre end de Ulemper, det vilde bringe, hvad jeg skal tillade mig nærmere at forklare.

Jeg skal straks indrømme, at ved bidevind Sejlsads vil mine Sejl staa lidt hult, men det er kun med fulde Sejl; der skulde altsaa i alt Fald 1 Spiler i hvert Reb og 2 oven over, hvis det skulde være fuldt ud korrekt; det bliver aller mindst 5 à 6 Spilere, det kan nok være godt til bidevind og godt Vejr, men heller ikke mere:

naar jeg skal have et Reb i Sejlene, staa de saa skarpt paa Kant, som det paa nogen Maade kan forlanges. De ere af Hr. H. Halmøes Fabrikat.

Men man sejler jo ikke bidevind altid; det er jo nok den Sejlads, hvor det særlig gælder om at et Skib sejler godt, derefter bliver Sejladsen i Reglen bedømt. Men til Sagen: saa snart Vinden bliver bedre, og man faar 1 Streg eller 2 i Sejlene, saa gaar det her ligesom jeg ovenfor har sagt med Hensyn til Skroget, saa forandre Forholdene sig i disse Sejls Favør, og naar vi saa har Vinden tværs eller særlig agter fra, saa er de Sejl jo bedre til at fange Vinden end Hr. Vogts System.

Ulemperne bestaa i, at jeg med rebede Sejl skal have alle de Spilere til ingen som helst Nytte; en Mast, en Bom, en Gaffel kan knække, hvem garanterer mig for, at Spilerne ikke kan knække under overhængende Forhold, og saa maatte de dog helst være helt borte, da de kun ere Luksus; de andre Rundholter kan ikke undværes, selv om de ogsaa kan knække.

Og saa er det meget ubekvemt at have de Spilere under Rebning, især i haardt Vejr, have dem ved Sejlføring, naar man skal beslaa Sejlet, ikke at tale om, naar de skal slaas fra og maaske ned i en Sejlkøje. Nej, jeg kan ikke anbefale det System, selv om jeg kommer paa Hr. H. Nielsens sorte Tavle.

Som jeg tidligere har sagt, naar Sejl og Topsejl skal være ud i et, hvor faar man saa de lange Master fra, især til større Skibe. Ogsaa indrømmer jeg, at ved Mastebaand falder Sejlet i Læ, og man faar ikke den fulde Nytte af Sejlet inde ved Masten, men de løbe let, baade op og ned, og er praktiske, især under overhængende Forhold. Saa jeg vil slutte for denne Gang med at gentage, hvad jeg tidligere har sagt andetsteds:

Man skal være meget forsigtig med at bortkaste noget, som har vist sig at være praktisk, selv om man faar noget teknisk rigtigere i Stedet.

Med Hensyn til Kapt. Trolles Forsøg, skal jeg blot bemærke: for det første har vi ingen Dampkraft, for det andet næsten ingen Haandkraft, da ikke i Sammenligning med »Hauch«. Naar vi i mørke Efteraars eller Vinternætter skal i aaben Sø klare os i en Storm, eller i Regn eller Snetykning i en orkanlig Storm skal klare Landet fra os, som vi paa Grund af Tykning er kommet for nær, hvad der hændte mig den 30te Oktober f. A. paa Østkysten af Øland, saa er »Hauch« nok smuttet ind i en eller anden Havn eller ligger inde i Flaadens Leje og har strøget sin Kommando. Vi maa i Solskin være belavede paa den Slags Tilfælde.

Vemmetofte, 2. Januar 1896.

Fr. Nielsen. »Nordlyset«.

Konsulatloven i Folkethinget.

(Sluttet).

J. C. Christensen: Jeg har ikke før begært Ordet for at omtale Flertallets under Nr. 3 stillede Ændringsforslag, fordi den ærede Ordfører omtalte det paa en saa rigtig og smuk Maade, at jeg egentlig ikke har noget yderligere at tilføje. Naar jeg har taget Ordet, er det væsentlig blot for at gøre en Bemærkning angaaende selve Afstemningen. Om den Sag, hvorom der har været ført Diskussion her, har jeg ikke stort at bemærke, thi Faktum er jo det, at det, man her byder Skibsfarten, er i Virkeligheden en Nedsættelse af Afgiften, og det, den Misfornøjelse, som er kommen til Orde i Diskussionen, gælder, er egentlig det, at Nedsættelsen er for lille (Bluhme: Ja!). Det ærede Medlem, som staar her ved Siden af mig, siger ja, og jeg kan godt forstaa, at de

Folk, som have megen Interesse af at faa Afgiften yderligere nedsat, klage over, at Nedsættelsen er for lille, men naar det dog er et Skridt i den Retning, som de Herrer ønske, synes jeg ikke, at de have saa stærk Grund til Klage. For Sejlskibenes Vedkommende er det en betydelig Nedgang, der bydes, og til Gavn for Sejlskibsfarten er det virkelig ogsaa, at man lægger denne forhøjede Afgift af 5 Øre paa Dampskibsfarten, thi gjorde man ikke det, vilde Dampskibsfarten jo faa en forøget Overvægt over Sejlskibsfarten alene ved de ny Maalebestemmelser, som ere indførte. Dette, at man paa lægger en Forhøjelse af 5 Øre, hjælper til at regulere Forholdet mellem Dampskibsfarten og Sejlskibsfarten. For Resten forstaaer jeg denne Forhøjelse for Dampskibsfarten saaledes, at den ikke fuldt svarer til den Begunstigelse, som Maalingen har medført. Jeg tror, at man maatte gaa 1 à 2 Øre højere op, hvis man vilde træffe det nøjagtig rigtigt paa dette Punkt. Det kan der maaske disputeres om, men i et og alt gaar Forslaget jo ud paa at begunstige Skibsfarten ved at give den en yderligere Nedsættelse af dens Afgifter.

Ordføreren (C. Hage): Jeg tror, at man har villet betone en vis Forudsætning som Modvægt mod det, der fra anden Side er blevet gjort gældende mod, at Søfarten alene skulde bære Udgifterne, nemlig den, at Konsulerne alene eller dog overvejende skulde være ansatte til Skibenes Nytte eller for at tjene Skibsfartens Øjemed. Men dette er ikke Konsulatlovens Forudsætning; tværtimod. Det hedder i § 7, at det paahviler Konsulerne, »ved Siden af at udføre alle ved et Konsulat forekommende Forretninger, særlig at varetage det danske Næringsvæsens Interesser og derom at indsende jævnlige Indberetninger.« Dette viser, at hvad man ved Konsulatlovens Vedtagelse tænkte sig, var Konsuler i samme Øjemed, som man kender dem i andre Lande, og at det var Meningen at udsende Mænd, som paa ingen Maade udelukkende eller særlig skulde befatte sig med Skibsfarten — undtagen da for saa vidt der er en særlig betydelig Skibsfart paa den Plads, hvor de blive ansatte — men som tillige og ikke mindre skulde varetage Handelens, Industriens og, om man vil, ogsaa Agerbrugets Interesser, kort sagt, undersøge og tage sig af ethvert Forhold, der har Betydning for Næringslivet her i Landet. Det er da fuldstændig klart, at saadanne Mænd meget ofte med størst Nytte ville kunne være ansatte i Landenes vigtigste Byer, i Hovedstæderne, hvor saa mange Traade løbe sammen, og hvor der er lettest Lejlighed til at komme ind i baade det ene og andet Emne. Derfor have vi troet, at det var rigtigt i det mindste for vore to Nabolandes Vedkommende at medtage Hovedstæderne, og vi ere derved heller ikke komne i Disharmoni med det, som Regeringsforslaget har forudsat. Allerede som det foreligger fra Regeringens Haand, omfatter Forslaget f. Eks. Pladser som Konstantinopel, der dog ganske sikkert for den danske Handel spiller en langt mindre Rolle end baade Berlin og Stockholm, og ogsaa indlandske Pladser som f. Eks. Chicago. I øvrigt har det ærede Medlem jo Ret i, at der her intet som helst vedtages om, hvorvidt der, naar det kommer til Stykket, virkelig vil blive oprettet Konsulater paa nogle af disse Pladser; det staar aabent for nærmere Forhandling. Men vi have troet, at det var rigtigt, naar man opregner en Række vigtigere Steder, da ikke at undlade at medtage ogsaa disse to. — Jeg gentager det. Den Indvending, som væsenligst er kommen til Orde her fra de forskellige Herrer, som have talt stærkt mod den nu bestaaende Konsulatafgift, er den, at Konsulerne ikke i særlig Grad gavne Skibsfarten, og at det derfor er uretfærdigt, at Skibsfarten alene skal afholde Konsulernes Lønning. Jeg maa dertil bemærke, at ifølge Loven skal Skibsfarten jo heller ikke alene afholde Udgifterne til deres Lønning; thi det er udtrykkelig udtalt i Konsulatloven, at der eventuelt vil blive ydet et yderligere Tilskud af de almindelige Statsmidler; det kommer an paa, hvorvidt man finder Anledning til at oprette færre eller flere Poster af denne Art. For saa vidt kan man altsaa ikke sige, at det udelukkende er Skibsfarten, som skal bebyrdes i Konsulatvæsenets Inter-

esse. Men i øvrigt erkender ogsaa jeg, at der selvfølgelig er nogen Modsigelse deri, at man opkræver en Afgift under Navn af Konsulatafgift og opkræver den alene af Skibsfarten, medens det dog er givet, at Pengene skulle bruges specielt til et Øjemed, som ikke udelukkende kommer Skibsfarten til gode. Jeg tror imidlertid, at man — bortset fra de adskillige andre derom fremsatte Bemærkninger, som jeg skal lade staa hen — vel kan sige, at Konsulatafgiften for en væsentlig Del søger sin Begrundelse deri, at den er historisk given; denne Afgift har eksisteret langt tilbage, i al Fald i hele dette Aarhundrede; den er lidt efter lidt bleven lempet og nedsat, og jeg haaber, at den Dag vil komme, da den helt vil kunne undværes, men indtil videre er den der. Vi vide jo nok, at det gaar ikke saa let at faa bestaaende Afgifter bort, og jeg kan ikke ande: end indrømme, at man fra Skibsfartens Side bør erkende, at Lovgivningsmagten har gjort meget i de senere Aar for at imødekomme dens Ønsker. Jeg haaber, at den Tid vil komme, da vi helt kunne ophæve Konsulatafgiften. Men ogsaa den nu her foreslaaede Nedsættelse for Sejlskibene bør man være glad ved, selv om man har Lov til at sige, at man gerne vil have mere. Lad os være enige om, at det dog altid er en lille Fordel, som vil opnaas gennem det af Udvalget stillede Forslag. — Det ærede Medlem fra Esbjerg (Bluhme) gjorde den Bemærkning, at han troede, at Statskassen vilde tjene ved den Forandring, som Flertallet foreslaar. Det vil den ikke; det vil omtrent gaa lige op. Hvis jeg tager Tallene fra 1894 som Grundlag, saa var der i udenrigsk Fart 150,000 Registertons Sejlskibe og kun et Hundrede og nogle og tyve Tusende Tons Dampskibe. Naar vi nedsætte Afgiften med 10 Øre for Sejlskibe, tabe vi 15,000 Kr., medens vi derimod ved at sætte Afgiften for Dampskibene op med 10 Øre tjene mellem 12 og 13,000 Kr.; der vil altsaa derved snarest blive en lille aarlig Nedgang i Indtægt for Statskassen. Det ærede Medlem fra Thisted (Trolle) henstillede, om man ikke forlods kunde tage de 30,000 Kr., som Konsulatloven bebuder, at Statskassen vil tilskyde ud over det, Konsulatafgiften indbringer, og saa supplere disse 30,000 Kr. med en reduceret Konsulatafgift. Jeg skal dertil sige, at der i Øjeblikket ganske vist ikke er og formentlig heller ikke vil blive stillet Forslag paa Finansloven om at anvende mere end omtrent de 170,000 Kr., som Konsulatafgiften indbringer, og at de 30,000 Kr., som ere stillede i Udsigt, altsaa foreløbig ville blive holdte tilbage. Men jeg er ikke i Tvivl om, at naar der er gaaet nogle faa Aar, vil der blive god Brug baade for de 30,000 Kr., som allerede nu ere lovede, og formentlig helst endog for adskilligt mere. Hvis de Konsulatposter, som oprettes, blive besatte med dygtige og til deres Hverv fuldt ud tjenlige Mænd, vil det forhaabentlig vise sig, at den Gerning, de gøre, er saa nyttig, at man snart vil ønske at faa oprettet en Del flere ny Konsulater.

Frederiksen: Det ærede Medlem for Frederiksborg Amts 2den Valgkreds (J. Hage) sluttede sine Bemærkninger til mig med at sige, at naar jeg kunde være enig med ham i, at vi burde omordne det saaledes, at vi fik Loven til at hedde »Skat paa Sønæring« i Stedet for Konsulatafgift, kunde vi ret snart blive enige, naar jeg saa kun vilde gaa med til Skat paa Sønæring, til Havne, Vager, Lodser o. s. v. Men dette sidste vil jeg ikke gaa med til, thi jeg finder ikke, at Sømændene have større Pligt til at betale Opførelsen af Havnene, end f. Eks. Landmændene have til at betale Anlæg af Jærnbannerne. (J. Hage: Det sagde jeg ikke). Ja, saaledes opfattede jeg i al Fald det ærede Medlem, og dette sidste kan jeg ikke være enig med ham i.

J. Hage: Jeg talte blot om Fyr- og Vagervæsen og Konsulatafgifter, og det er alt sammen noget, der vedrører Sønæringen.

Literatur.

Fra Deutsche Seewarte er udgaaet: »Das Marine-Chronometer und seine Verwendung in der nautischen Praxis von Dr. C. Stechert, Assistent der IV Abtheilung der Seewarte.«

Vi henlede vore Navigatorers Opmærksomhed paa denne Bog, der er 50 Sider stor og koster 3 Mark.

Indholdet omfatter: Sørets Konstruktion, Aarsagerne til Forandring i dets Gang, dets Forundersøgelse og Transportmaade samt dets Opbevaring, Behandling og Anvendelse ombord.

Bogen giver en Mængde gode Oplysninger om Kronometret, baseret paa de nyeste Resultater, der hovedsagelig ere udledede af Seewartes egne Undersøgelser, og i det Omfang, som formenes nødvendigt for, at en Skibsfører fuldt ud skal kunne udnytte dette for Navigationen saa vigtige Instrument. Fremstillingen er da ogsaa gennemgaaende klar og let forstaaelig, kun forekommer det os, at der paa flere Steder kræves for store matematiske Forudsætninger. Teksten er oplyst ved flere Tegninger, Kurver og Tabeller.

I Indledningen findes en Del historiske Optegnelser om Kronometret, som sikkert ville være af almindelig Interesse for vore Læsere, hvorfor vi skulle gengive dem i Oversættelse:

Den Tanke at bestemme Længden ved Overførelse af Tid blev først fremsat i Aarene mellem 1520 og 1530 af de to Spaniere, Alonso de Sta Cruz og Hernando Colon, hvilken sidste var en Søn af Christoffer Columbus. Hvem af disse to Mænd, Æren tilkommer for først at have faaet Ideen, har man ikke med Sikkerhed kunnet oplyse ad historisk Vej.

Paa Grund af Datidens mangelfulde Urmagerkunst forløb der dog mere end to Aarhundreder før man opnaaede et brugeligt Resultat af Problemets praktiske Anvendelse i Navigationen. Forinden manglede det imidlertid ikke paa Forsøg i denne Retning, thi Mænd som Huyghens, Leibnitz, Sully og Dudley arbejdede med stor Udholdenhed paa Metodens praktiske Gennemførelse.

Regeringerne i Spanien og England udsatte ogsaa Pengepræmier for Spørgsmaalets Løsning; men Maalet naaedes først, da det lykkedes Englænderen John Harrison at konstruere et ved Fjederkraft drevet Søur, der var forsynet med en Temperaturkompensation samt endvidere ophængt i Dobbeltbalance for at undgaa den forstyrrende Indflydelse af Skibets Bevægelser.

Efter flere Forsøg paa korte Ekspeditioner bestod John Harrisons Kronometer i 1761 paa en Rejse til Jamaika, under hvilken det var i Varetægt hos Opfinderens Søn William Harrison, den første større af utvivlsomt Resultat ledsaget Prøve.

Enkelthederne ved denne Rejse ere meget interessante. Skibet forlod d. 18. November 1761 Portsmouth og be fandt sig 18 Dage senere efter Kaptajnens Antagelse paa 13° 50' Længde vest for Afgangshavnen, da Kronometret gav en Længde af 15° 19', altsaa en Forskel paa 1° 5' imod Bestikkets.

Instrumentet blev da dømt som upaalideligt, og William Harrisons Paastand om, at man den følgende Dag vilde naa Øen Portland, betragtedes som fuldstændig utrolig. Saa meget større var derfor Forbavselsen, da Øen næste Morgen Kl. 7 virkelig kom i Sigte.

Ogsaa ved Landkending af Øen Désirade, en af Antillerne, og ved at anløbe Havnen Port-Royal blev den nye Metodes Sikkerhed fastslaaet. Sidste Steds Længde var i Særdeleshed bestemt med stor Nøjagtighed ved Merkurpassagen d. 5. November 1743, og Kronometret gav en derfra afvigende Værdi paa kuu 5 Sek.

Endnu en heldig Prøve bestod Harrisons Opfindelse i Aaret 1763 paa Krigsskibet »Princess Louisa«s Togt til Barbados, en Ekspedition, som særlig har opnaaet stor Betydning for Navigationen ved de berømte Astronomer Maskelyne og Green's Iagttagelser.

Ikke desto mindre opstod der i England de følgende Aar paany Tvivl om Kronometrets Paalidelighed, saa at selv den klartsynede James Cook ikke holdt det for Umagen værd at skaffe sig et Søur til Brug paa sin fra 1768—1771 med »Endeavour« udførte Ekspedition, under hvilken talrige Maanedistancer udgjorde det eneste Middel til Længdebestemmelse.

Først paa sin senere Verdensomsejling i Aarene 1772—1775 benyttede Cook et Kronometer, der var forfærdiget af Larcum Kendal, en af Harrisons Elever, og de fortræffelige Resultater, man opnaaede paa denne Rejse, bidrog i høj Grad til at skaffe den nye Længdebestemmelsesmaade Indgang i England.

Ogsaa i Frankrig havde man nu erkendt Tidsoverførelsens Vigtighed for Navigeringen og ved 5 større, i Aarene 1764—72 foretagne Forsøgsrejser prøvet Søurenes Nøjagtighed og Paalidelighed. Særlig værdifulde saavel ved det foreliggende Spørgsmaal som ogsaa for andre Dele af Navigationen ere de Resultater, som erholdtes paa den i 1771—72 udførte Ekspedition under Ledelse af Verdun, Borda og Piugre.

Harrisons Eksempel og det lykkelige Udfald af hans Arbejder virkede naturligvis ogsaa opmuntrende paa andre Opfindere, og inden faa Aartiers Forløb bleve Søurene ved Forbedringer af deres enkelte Dele bragte til en tidligere uanet Grad af Paalidelighed og Nøjagtighed.

Leroy opdagede saaledes, at en Spiralfjeder af en vis Længde, som kan findes ad Erfaringsvej, har ligetidige Svingninger: at Svingningerne for en saadan Fjeder, uafhængig af deres Størrelse og af Impulsens Kraft, stedse have lige Varighed, og Arnold indførte den cylindriske Spiralfjeder, som ved Vindingernes Ligestorhed hurtigere opnaar Isokronisme og lettere gør det muligt at bringe Tyngdepunktet til at falde sammen med Midtpunktet for Bevægelserne.

Arnold og Earnshaw opfandt endvidere nye Hemningsmekanismer, som paa Grund af deres Simpelhed langt overgik de hidtil benyttede Indretninger af denne Art i Paalidelighed, og endelig forbedrede Eiffe og senere Airy m. Fl. den allerede af Harrison anvendte Kompensationsmaade ved Indførelse af saakaldte Hjælpekompensationer, der først træde i Virksomhed ved yderlige Temperaturer og herved udligne de Gangforandringer, der fremkomme, saafremt kun den almindelige Kompensationsmekanisme benyttes.

Saaledes er Konstruktionsgrundlaget for de indtil Dato forfærdigede Kronometre. Ved finere mekanisk Udførelse af Instrumentet og ved videre Udvikling af de ovennævnte Principer, er det lykkedes Nutidens Kronometerteknik at fremstille Ure af fortrinlig Godhed og Paalidelighed, saa at en paa faa Sekunder nær rigtig Forudberegning af Kronometerstanden — selv efter flere Maaneders Forløb — næppe nu kan betegnes som sjælden.

Ugens Havarier.

Frederiksvaag, Skonnert af Færøerne, Restorff, indløb d. 30. Decbr. til Belfast læk paa Rejsen fra Liverpool til Hjemstedet. Ladningen maa losses og Skibet reparere.

Russia, Dpsk. af Kjøbenhavn, blev den 31. Decbr. indbragt til Frederikshavn af en Bremerdamper, efter at have mistet Skruen ved at tørne mod et skjult Vrag. Skibet ankom her paa Reden d. 2. ds. paa Slæb af Bjærgningsdampskibet Frederikshavn og indgik i Gasværkshavnen for at losse sin Ladning.

Orrik, Dpsk. af Aarhus, kom d. 3. ds. for Indgaende til Aalborg Havn fra Hamburg til at tørne mod en Dolfin, hvorved Orriks Skrue fik Skade.]

Anna Elise, Skonnert af Glimsaas, er d. 2. ds. strandet

paa Nordsiden af Skagen. Skibet var paa Rejsen fra Alloa til Kungsbacka med Kul og er Vrag. Besætningen bjærgedes.

Stine, Skonnert af Svendborg, er d. 28. Decbr. indkommen til Granton med en Del ovenbords Skade, forarsaget ved at Skibet udfor Yarmouth blev paasejlet af det norske Barksktb »Ax«. Skibet har iøvrigt haft en haard og lang Rejse (6 Uger) fra Havre til Granton.

Metal, Dpsk. af Glasgow, kom d. 31. Decbr. paa Rejsen fra Flensborg til Halmstad paa Grund paa Sprogø. Med Assistance af Bjærgningsdampskibet »Hertha« kom Skibet atter flot og ind til Korsør. Dpsk. er tæt.

Gufrune, Dpsk. af Hamburg, strandede d. 4. ds. paa Rejsen fra Liverpool til Kjøbenhavn med Stensalt og Stykgods indenfor den yderste Revle paa Lildstrand. Besætningen bjærgedes. Skibet blev bragt flot af Svitzers d. 7. ds.

Edda, Postdampskib, grundstødte d. 4. ds. i stærk Taage udfor Gjedser, Skibet kom dog hurtig flot og er ubeskadiget.

Ansio, Barksktb af Raumo, kom d. 4. ds., paa Rejsen fra St. Carlo til Hangø med Salt, paa Grund paa Saltholmen. Med Assistance af Svitzers »Kastrup« og efter at have oplossen i Del af Ladningen i Lægtene kom Skibet flot og indbragtes hertil. Skibet ubeskadiget, fortsatte Rejsen.

Kopernikus, Dpsk. af Königsberg, kom paa Rejsen fra England med Stenkul paa Grund paa Samsø. Med Assistance af »Hertha« kom Skibet atter flot og bliver, efter at være tætnet, bragt til Helsingør eller Kjøbenhavn.

Harald Klitgaard, Dpsk. af Kjøbenhavn, Rasmussen, har i Isen paa Düna faaet Skade paa Bougen. Skibet reparerer temporært i Riga og fortsætter Rejsen uden at losse Ladningen.

Fra Skagen tilskrives os den 6. Januar 1896:

Torsdag den 2. Januar d. A. Efterm. Kl. 1³/₄ grundstødte paa Skagen Nordstrand, øst for Højen Fyr, Skonnert »Anna Elise«, Kaptajn C. G. Lindh af Glimsaas, kommende fra Alloa til Gottskär med Kul; Fartøjet er 157 Reg. Tons drægtig med 7 Mandes Besætning.

Vinden var V. S. V. med frisk Kuling og nogen Sø samt Taage.

Besætningen blev bragt i Land med Redningsbaaden samt med en privat Fiskerbaad.

Skibet er erklæret for Vrag, hvorfor alt Inventar m. v. er bjærget i Land.

Fra Sø og Land.

Resultatet af Maskinisteksaminerne. Til den almindelige Eksamen havde indstillet sig 28 Eksaminander, hvoraf 22 bestode, til den udvidede Eksamen havde indstillet sig 11 Eksaminander, hvoraf 6 bestode, til Maskinpasserprøven havde indstillet sig 3 Eksaminander, der alle bestode.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri 4. Trækning begynder Onsdag den 15. Januar. I Henhold til den nye Plan vil der, uden Forhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 4. Træknings Vedkommende, henvises til Lotteriets Bekendtgørelse.

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

Lotteriets Plan og Fortegnelsen over kjøbenhavnske Leveandører kan gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

Med næste Nr. af »Dansk Søfartstidende« følger Titelblad og Indholdsfortegnelse for Aargangen 1895.

Kejser-Wilhelm-Kanalen passeredes fra 1. til 15. December af 225 Skibe, hvoraf 101 østgaaende, 124 vestgaaende.

Spørgsmaal og Svar.

Findes der paa dansk noget Værk, omhandlende Søarkitektur? I bekræftende Fald, hvad koster dette, og hvem er Udgifveren?

A.

Af Bøger, der ere i Boghandelen, nævne vi:

J. C. Tuxen: Lærebog i Jærnskiibsbygning, 4. Orlogsværftet 1894.

C. Jessen: Om Skibets Stabilitet, Bevægelser i stille Vand og i Søgang, med Theorien om Bølgebevægelse. 8. Kbhvn. 1879.

J. C. Tuxen: Om Søfarten og Skibsbygningskunsten. En Fremstilling af Søvæsenet og dets historiske Udvikling. 8. Kbhvn. 1879.

Juleaften i den skandinaviske Kirke i Antwerpen.

Fra Antwerpen skrives til Dansk Søfartstidende:

Først vil jeg forudskikke den Bemærkning, at det egentlig er en norsk og ingen skandinavisk Kirke, som Overskriften synes at tyde paa, men da den alt i flere Aar har modtaget betydelige Bidrag af danske og svenske Rederier har den norske Sømandsmission vel villet taget Hensyn hertil og brugt Benævnelsen skandinavisk. Dertil kommer ogsaa, at den aftagende Sejlskiibsfart, der tidligere hovedsagentlig var repræsenteret af Norge, nu er afløst af Dampskibe, hvoraf Danmark sender det betydeligste Kontingent med forholdsvis store Besætninger, saaledes at godt og vel de halve Søfolk ere af dansk Nationalitet og følgelig lægge det største Beslag paa Præst og Assistents Arbejde.

Julefesten blev som sædvanlig afholdt 2. og 3. Juledag i Kirken, som i den Anledning var festligt smykket med alle 3 Nationers Flag. Et stort Juletræ, sendt fra Norge, prangede foran Altret, behængt med Lys, Frugt, Konfekt og Gaver, sendte hjemmefra, dog næsten udelukkende fra Norge. Efter at Kirken var fyldt med henved 300 Søfolk tog Festen sin Begyndelse med en Tale af Præsten, hvori han betonedede Aftenens Betydning og derefter udviklede, at Gaverne ikke maatte betragtes som skænket fra rige til fattige, men snarere fra fattige til den rige, kraftige og selvstændige Sømand som et Minde om dem derhjemme, der tænkte paa ham og ønskede, han aldrig maatte glemme sin Moder, Fader, Søsken, Slægt og Venner, men holde fast ved dem og sit Fædreland som et Værn mod Fristelser, Sømanden i Følge sin ensomme Stilling er saa udsat for. For hvem der i denne Aand vilde modtage Gaverne, blev disse til Velsignelse, idet de knyttede Baandet stærkere sammen med dem, som maaske vare glemte eller kun sjældent mindedes, og — sluttede Præsten — elsker Sømanden sin Slægt, sine Venner og sit Fødeland vil han altid gøre det Land Ære, hvor han er fra. Derefter bleve de 3 Nationalsange, den danske, norske og svenske, afsungne og nu blev der drukket Te og uddelt

Kager, Frugt og Konfekt af skandinaviske Kvinder, og det i saadan Mængde, at alle Søfolkene bleve helt tilfreds-stillede. Efter at Kirkens Orgel havde spillet flere Nationalmelodier begyndte Uddelingen af Gaverne, der bestod af Underskjorter, Strømper, Vanter, Halstørklæder etc.; hver Sømand fik en Genstand, og det var en Glæde at se den Lykke, de gjorde, især naar der, foruden Giverens eller Giverindens Navn tillige f. Eks. stod paaskreven: »Til den Sømand, der tænker mest paa sin Moder« eller Til den Sømand, der holder mest af sit Fødeland« etc. Henimod Klokken 11 sluttede Festen med en Tale og Opfordring til Søfolkene om ikke at glemme Julen paa deres Vandring gennem Verden, hvor de saa end færdedes, eller de Steder, hvor man vilde deres Vel; mindedes de dette, ja, da kunde Giverne af Festen, baade de i Hjemlandet og i dette Land, have megen Glæde af denne Aften. For os bosiddende Danske her i Byen er det jo en Glæde at se den Kærlighed, med hvilken vore Landsmænd og Søfolk blive modtagne og medregnede i denne smukke Fest, da de ellers vilde staa ene og forladte i den fremmede By; thi Broderparten af Søfolkene ere ikke fra Skibene, men fra de mange Logihuse, som findes rundt i Byen. Dog paa den anden Side, endskønt, som ovenfor bemærket, flere af vore danske Skibsredere vise sig meget liberale overfor Sømandsmissionen, er det dog i Grunden noget ydmygende for os at se alle Gaver, med ganske faa Undtagelser nær, blive sendte fra Norge, til Trods for at Flertallet af Modtagerne tilhøre den danske Sømandsstand. Jeg ved meget godt, at der i Danmark ogsaa er flittig Indsamling af Julegaver, — blandt andre maa særlig nævnes Frøken Camilla Block i Frederikshavn — til Uddeling i danske Kirker, men naar man tager i Betragtning det overvejende Antal danske Søfolk her paa Pladsen, der langt overgaar Antallet andre Steder, hvor der findes dansk Sømandskirke, vilde jeg finde det ganske naturligt, om danske Gaver ogsaa fandt Vej til Antwerpen.

Af de her fastboende Skandinavier bliver der gjort det yderste for at støtte Kirken i alt, hvad der angaar Søfolkernes Ve og Vel, men vi ere kun faa og Midlerne ikke store; dertil kommer, at der gøres store Krav gældende ogsaa paa andre Omraader; der er saaledes oprettet en skandinavisk Understøttelsesforening med det Formaal at støtte tilrejsende og trængende Landsmænd, der enten ikke kunne faa Arbejde eller formedelst Sygdom maa hjemsendes. Foreningens aarlige Udgift til denne Post er ca. Francs 500, og naar man tager det ringe Antal af bosiddende, forholdsvis fattige Skandinaver i Betragtning er dette Beløb ikke ubetydeligt. Men det er baade Kærlighed til Landsmænd og den haarde Nød, hvori mange af disse omvandrende Stakler befinde sig, der tvinger os til at række en hjælpende Haand, som er saa meget mere nødvendig, som vor Lovgivningsmagt ikke giver Støtte til disse Sømand i Form af Hjemsendelser, en Hjælp, som kun bliver ydet trængende Søfolk. Der synes her at være en Mangel i vor Lovgivning, som hurtigst muligt burde forandres og afhjælpes; de ere dog alle Mennesker, hvad enten det er Søfolk eller Haandværkere, og Landet burde dog tage sig lige af alle dets Sønner og ikke paatvinge privat Godgørenhed at forsørge de første, som uden denne Hjælp vilde omkomme og forgaa i et Land, hvor de ikke ere forstaaede eller Befolkningen ikke har Hjærte for deres mange Gange daarlige Forfatning.

C. G.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 4. Januar:

Fragtmarkedet har i Løbet af de sidste Par Uger kun vist liden Aktivitet, hvilket tildels maa henregnes til Helligdagene og Aarsskiftet

Tendensen er vedvarende flov for de fleste Markeders Vedkommende, og uagtet der ikke er synderlig Udsigt til en snarlig Bedring af nogen Betydning, næres der dog lidt Haab om en Stigning i flere Retninger henimod Foraar.

Udfragterne vedblive yderst lave, og Langvejsfragterne ere især miserable.

Efterretningerne fra River Plate lyde fremdeles skuffende. Afskibning vil neppe for Alvor finde Sted til hen i Februar/Marts

Købmændene ere tilbageholdne med at optage Tonnage, især store Sejlere; Jærnskibe indtil 1200 Tons D. W. ere anbringelige fra de højere Flodhavne til 22/6 og 23/6 for Hvede og Mais. For Quebracho Træ er Noteringen 16/6 og 17/ fra Buenos Ayres og La Plata.

Dampere optages jævnlgt for nær og senere Lastning. Antallet af de optagne Dampere viser, at disse nu mere end nogensinde tilforn har faaet mere Indpas i den Trach, og vil det blive vanskeligere for store Sejlere at finde Reflektanter blandt Kornkøbmændene til nogenlunde sejlbare Rater.

Returfragterne udenom Kaperne ere for Øjeblikket gennemgaaende lavere end hvad der gennemsnitlig betales i 1895.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 4. Januar:

Kulfragterne til Middelhavet ere vedblivende faste med stigende Tendens. Til Østersøen er der ifølge Aarstiden kun ringe Begær. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til: Wismar 4/6. Lübeck 1000 4/6. Helsingør 780 4/6. Randers 550 5/3. Moss 1200 4 1/2. Oporto 1250 5/3. Lissabon 2000 5/. Cadiz 1000 5 1/2. Dagskurs. Gibraltar 900 5/3. Carthage 1600, 1800 5/9. Majorca 550 9/6. Genua 2600 5 10 1/2. Livorno 2200 6/. Torre Annunziata 1900 6/3.

Returmarkedet fra Sortehavet er vedvarende usselt, Begæret for Tonnage ringe og Fragterne nærene sig det laveste Punkt i foregaaende Aar. Sulina, Odessa og Krim-Havnene notere 9/ any direct, Nicolaieff 11/ n. c.

Fra Middelhavet er sluttet:

Limonia til Antwerpen 8/, fri dis. Smyrna til London, Hull ell. Leith 1375 net. Alexandria til Hull 4500 8/, prompt 9/, do. til London ell. Hull 8/6, Januar. Spanien til U. K. 32,000 c. f. £ 340. Bayonne til Swansea 7/.

Fra Østersøen etc. er sluttet:

Lower Gulf, Sverig (3 Pladser) til Gravelines, 330 Stk., fra 35 D. B. 1/3 h, 5 Rejser begyndende f. o. w. Memel til Boston 692 nett. 8/6 sleepers. Hvide Fav til Bordeaux fra 60 D. B. b. f. o. w. Archangel til Amsterdam 650 Stds. 37/6 D. B. b. f. o. w.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Cardiff 24. Decbr., bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 3. Januar. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Tunis 3. Jan., bestemt til Piræus, Constantinopel, Sortehavet. — Castor, Holm, afgik fra Barcelona 5. Jan., bestemt til Bordeaux. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Messina 3. Jan., bestemt til Kbhvn — Dagmar, Koføed, afgik fra Southampton 7. Jan., bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Havre 6. Jan., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 4. Jan., bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Valencia 30. Decbr., bestemt til Rouen. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 12. Decbr., bestemt til Danzig, Middelhavet. — Kursk, Staal, ank. til Kbhvn. 2. Jan. — Leopold II, Kruse, ankom til Smyrna 6. Jan., bestemt til Mostaganem, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Strubberg, afgik fra Southampton 6. Jan., bestemt til Algier, Tunis etc. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til Bordeaux. Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Stettin 7. Jan., bestemt til Kbhvn., Spanien. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Constantinopel 6. Jan., bestemt til Odessa. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 5. Jan., bestemt til Lishon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Gade, pass. Gibraltar 4. Jan. bestemt til Barcelona, Marsulli, Italien. — Xenia, Ingerslev, ankom til Odessa 25. Decbr., bestemt til Smyrna, Antwerpen.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 6. Jan., bestemt til Christianssund etc. — Ceres, Svensson, ankom til London 5. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Libau 3. Jan., bestemt til Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 7. Jan., bestemt til London — Christianssund, Bay Schmidt, ankom til Stettin 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Christiania — Fanø, Andersen, ankom til Manchester 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, pass. Hanstholm 7. Jan., bestemt til Kbhvn, Königsberg. — Libau, Andersen, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 4. Jan., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn 6 Jan., bestemt til Manchester. Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 7. Jan., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Anvers. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 1. Jan., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn 5. Jan., bestemt til Hamburg. — Odin, Lissner, ankom til Pillau 3. Jan., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom til Riga 4. Jan., bestemt til Libau. — Romny, Harder, afgik fra Hull 4. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Hamburg 4. Jan., bestemt til Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 5. Jan., bestemt til Danzig, Königsberg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Anvers 5. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 7 Jan., bestemt til Reval.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 7. Jan., bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 8. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 7. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens, Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 9 Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, Sørensen, afgik fra Leith 8. Jan. bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 7. Jan., bestemt til Nakkov. — Union, Bloch, afgik fra Odense 8. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 26. Decbr., anløb Frederikshavn 27., ankom til Newcastle 29, afgik 1. Jan., ankom til Aarhus 3 — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 29. Decbr., ankom til Gøteborg 31., afgik 4. Jan., ankom til Newcastle 7. — Orrik, Erichsen, afgik fra Aalborg 28 Decbr., ankom til Altona-Hamburg 30, afgik 1. Jan., ankom til Aalborg 3, afgik 4., ankom til Altona-Hamburg 6.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Reval 1. Jan., bestemt til Schiedam. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Stettin 7. Jan., bestemt til Libau. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 25. Decbr., ankom til Rouen 3. Jan. — Svend, Hveysel, afgik fra Blyth 26. Decbr., ankom til Libau 1. Jan. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Rotterdam 3. Jan., ankom til Blyth 4. Jan. — Skjold, C. A. Smith, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Libau. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 31. Decbr., bestemt til Pensacola. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 18. Decbr., ankom til Buenos Ayres 24. Decbr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Buenos Ayres 1. Jan., bestemt til Rio de Janeiro. — Harald, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 30. Decbr., ankom til London 5. Jan. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 5. Jan., bestemt til Libau. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 1. Jan., ankom til Montrose 7. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Ghent 7. Jan., bestemt til Tyne for Ordre. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 27. Decbr., bestemt til Genua. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Riga. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dundee 7. Jan., bestemt til Sunderland. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 28. Decbr., ankom til Riga 3. Jan.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Pillau.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, ankom til Alicante 4. Jan. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Ghent 6. Jan., ankom til Antwerpen 7. — Jylland, Starck, afgik fra London 2. Jan., ankom til Newport 5. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 1. Jan. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Dunkirk 6. Jan.

Det store nordiske Telegrafskibsselskab. Store Nordiske, Suenson, ankom til Shanghai 29. Decbr. — H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn siden 24. Decbr.

Sejlskibe.

C. J. Haas, Kolding. Hertha, Kladborg, afgik fra Santos 2. Jan. til Sidney.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Skagen Ø. Inddragning af Lystønder i de danske Farvande er udsat. Alle Lystønder ere paa Station.

Østersøen. Gjedser Havn. Klokketønderne uden for Gjedser Havn ere ombyttede med Vintersømærkerne.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Stockholm Skjærgaard. Farvandet, som fra *Vindbådan*, N. for *Hufvudskär*, gaar til og over *Nordstensfjärden* gennem Sundet mellem *Gillinge* og *Villinge*, er midlertidig afmærket for den lokale Fart med Sømærker og Fyr.

Bottniske Bugt. Lunea—Råneå. En 16 Fods Grund er funden NØ. for *Liggskär* S. for *Kälkholmsgrundet*. Den sorte Vager ved denne Grund er derfor flyttet uden for den nyfundne Grund.

Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Ved *Bergö* Lodsplads ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

8 Fods Grunden *Karlsten* med en Stage, hvid foroven, rød forned. Den staar i 18 Fod Vand $\frac{1}{3}$ Kbl. ØSØ. for Grunden. Denne ligger 2,3 Kml. S. 38° V. fra *Soettan* Baake. 62° 50' 4" N. Br. 21° 2' 5" Ø. Lgd.

13 Fods Grunden *Ursula* med en Stage, hvid foroven, rød forned. Den staar i 18 Fod Vand tæt Ø. for Grunden. Denne ligger 1,8 Kml. S. 30° V. fra *Soettan* Baake. 62° 50' 45" N. Br. 21° 2' 40" Ø. Lgd.

Ved Yderenden af *Soettan Rev* en Stage, rød foroven, hvid forned. Den staar i 18 Fod Vand $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 78° V. fra *Soettan* Baake. 62° 52' 15" N. Br. 21° 3' 57" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Fra Farvandet ved *Ruissaari* er et Løb over *Klamilanlahti* til *Kelkaniemi* afmærket privat. Skibe med 19 Fods Dybgaende kunne gaa op til *Kujasaari*, men N. derfor kun med 17 Fod.

Tydskland. Zeegat zu Memel. I *Zeegat zu Memel* er Vinterafmærkningen foretagen. Om Styrbord ligge tre røde Spirtønder, A, B og C med rød Fløj, om Bagbord tre sorte Spidstønder Nr. 1, 2 og 3.

Kolbergermünde. Ved *Kolbergermünde* er opført en ny, 24 Fod høj Vinkbaake, tæt ved den gamle, som er borttagen. Signal til Skibe gøres nu med en rød Skive paa Toppen af Baaken, paa samme Maade som tidligere med Flaget.

Swinemünde. Paa S.-Enden af Kajen ved *Swinemünde* er til Forsøg tændt et hvidt og grønt vekslende Fyr. Flammens Højde: 20 Fod.

Ekernförde Fjord. Stollergrund og Mittelgrund. Ved *Stollergrund* og *Mittelgrund* er Vinterafmærkningen foretagen.

Als. Kegenæs. I det nye Fyrtaarn paa *Kegenæs* er det nye Fyr tændt den 31de Decb. 1895. Et-Blinkene vises hver 4 Sekunder, Blink 2s., Mørke 2s.. To-Blinkene vises hver 20 Sekunder, Blink 4s., Mørke 2s., Blink 4s., Mørke 10s..

Samtidig er det gamle Fyr slukket.

Kattegat og Skagerrak.

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

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordseen. Hanstholm V. I Følge Meddelelse fra Dampskibeselskabet »Kjøbenhavn«, stødte Dampskibet »*Russia*« den 29de Decb. 1895, 13 à 14 Kml. V. $\frac{1}{4}$ N. for *Hanstholm* Fyr, paa noget Vraggods, der formentlig var Masterne af et i 15 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand sunket Vrag.

Tyskland. Fyrskibet »Eider Galliot« er inddraget. Lodser faas, saavidt mulig, fra Damperen »*Triton*«, der ligger ved *Eider* Munding.

Helgoland. Den hvide Baaketønde *Nathurn* ved N.-Enden af *Nathurn Brunnen* er, for at undgaa Forveksling med Baaketønden *Selle Brunnen*, ombyttet med en Spidstønde.

Elhen. Fyrskibet »*Schulau*« er den 28de Decb. 1895 inddraget for Is.

»**Weser**« NV. Vraget, som laa sunket c. 6 Kml. NV. for Fyrskibet »*Weser*«, har forgæves været eftersøgt.

Fra Fyrskibet er en Mast set drive forbi.

Jade. I *Jade* ere Lystønderne for Vinteren ombyttede med sorte Spidstønder med samme Topbetegnelse som Lystønderne.

Holland. Ameland N. En Damper er sunken 12 Kml. N. 3° Ø. for *Ameland* Fyrtaarn. En Mast var 10 Fod over Vandet.

Vlie Red. Vagtskibet paa *Vlie Red* er inddraget for Is. **Zeegat van Goeree.** *Bokkegat*, *Kwakt*, *Kwade Hoek* og *Bieningen* Lystønder samt *Aardappelengat* to Lystønder er inddragne for Is, og Vintersømærkerne udlagte paa Stationerne.

England. Themsen. Maplin. Fyrtaarnet »*Maplin*« er sat i telegrafisk Forbindelse med det engelske Telegrafnet. 51° 35' N. Br. 1° 4' Ø. Lgd.

Medway. Gillingham Reach S. *Friday Mølle*, $\frac{1}{2}$ Kml. SØ. for *Gillingham*, der tjente som Mærke i *Pinup Reach*, er nedreven. 51° 23' 15" N. Br. 0° 35' 5" Ø. Lgd.

Forandringen af Taagesignalet paa Fyrskibet »*Outer Gabbard*« er udsat til den 1ste Marts 1896.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland

England. Southampton Water. *Fawley* Baake skal ombyttes med en ny af Jærn. Fra den ny Baake skal til Forsøg vises et Fyr med Formørkelser. 50° 50' 40" N. Br. 1° 20' 15" V. Lgd.

Needles Channel. Cliff End. I 1896 vises om Tirsdagen fra *Cliff End* Batteri elektriske Lys

Bristol Channel. Caldy. Fyrtaarnet paa *Øen Caldy* er sat i telegrafisk Forbindelse med det engelske Telegrafnet. 51° 37' 52" N. Br. 4° 40' 59" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 17de Decb. 47° 31' N. Br. 6° 16' V. Lgd. En Mast fast i et Vrag, der var under Vandet.

Afrika. Kap Verga SV. SV. for Kap *Verga* mellem 9° 43' N. Br. 14° 46' V. Lgd. og 9° 41' N. Br. 14° 41' V. Lgd. er fundet Dybder paa kun 10 à 11 $\frac{1}{2}$ Fv.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Devils Head Ledge røde Spidstønde Nr. 4 er flyttet 250 Alen S. 31° V. hen, fra *Egg Rock* Baake i N. 37° V., 2,3 Kml.

Kennebec River. Et rødt, fast Fyr er tændt paa den røde Baake paa *Ames Ledge*, *Kennebec River* Ø.-Side, c. 6 $\frac{1}{2}$ Kml. oven for *Bath*. Flammens Højde: 16 Fod.

Massachusetts. Vineyard Sound. Fyrskibet »*Cross Rip*« er midlertidig ombyttet ued Reserve Fyrskib Nr. 9. Det er malet rødt, mærket Nr. 9 og har to Master med en rød Ballon paa hver. Iøvrigt uforandret. 41° 27' N. Br. 70° 17' V. Lgd.

Connecticut. Captain Harbor. *Cormorant Reef* røde Spirtønde Nr. 4 har nu Nr. 2 $\frac{1}{2}$.

Newfoundland Reef rød og sort vandret sribede Tønde er ombyttet med en rød Spirtønde Nr. 4.

Maryland. Thomas Point Fyr SØ. Den rød og sort sribede Spirtønde ved Vraget af Skonnerten »*Eva T. Barnes*«, SØ. for *Thomas Point* Fyr, er inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Det røde, faste Fyr paa *Meloria* Bank er forandret til et rødt Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sekunder, Lys 7s., Mørke 3s.. Synsviddens: 10 Kml. 43° 32' 45" N. Br. 10° 13' 11" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Haiti. Cape Haiti. Ved *Cape Haiti* ere nu alle seks Tønder udlagte, men man kan ikke stole paa, at deres Plads er nøjagtig.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Esperitu Santo. Den 15de Decb. 1895 er et rødt og hvidt Blinkfyr tændt paa Ø.-Siden af Indløbet til *Rio Doce*. Det viser hver $\frac{1}{2}$ Minut Et-Blink, afvekslende rødt og hvidt. Flammens Højde over Jorden: 107 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Det vises fra et hvidt Jærntaarn, som staar ved Fyrmasterboligen. 19° 37' 0" S. Br. 39° 45' 15" V. Lgd.

„DAN“

Ny dansk Petroleum-Motor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden. Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Eebjerg og Frederikshavn.



Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Patent

Universal Slippeapparatet

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

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

18de Series

4de Trækning begynder Onsdag den 15de Januar 1896.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.	Hovedgevinsttrække.	2. Præmiegevinsttrække.
1 Gevinst paa 900 Kr.	1 Gevinst paa 1800 Kr.	1 Gevinst paa 900 Kr.
1 — " 450 —	1 — " 900 —	1 — " 450 —
1 — " 300 —	1 — " 600 —	1 — " 300 —
6 — " 150 —	6 — " 300 —	6 — " 150 —
50 — " 100 —	50 — " 200 —	50 — " 100 —
75 — " 50 —	75 — " 100 —	75 — " 50 —
95 — " 20 —	95 — " 40 —	95 — " 20 —
100 — " 15 —	100 — " 15 —	100 — " 15 —
869 — " 10 —	869 — " 10 —	869 — " 10 —
1702 — " 8 —	1702 — " 8 —	1702 — " 8 —

Desuden 400 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 7,600 Gevinster.

I denne Trækning vil mindst 400 Numre 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 og Fortegnelsen over kjøbenhavnske Leverandører kan afhentes gratis.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

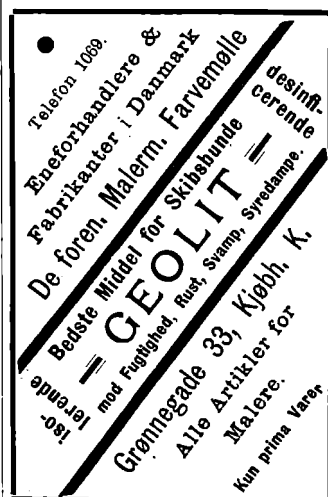
Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser



Telefon 1069.
Eneforhandlere & Fabrikantur i Danmark
De foren. Malerm. Farvemølle
Bedste Middell for Skibshunde desinficerende
mod Fuglpløst, Rust, Svamp, Syre damp.
GEOLIT
Grønnevej 33, Kjøbh. K.
Alle Artikler for Malere.
Kun prima Værelse

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail
Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11—3 og Holsteinsgade 9, Ø, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødegade, og flere Stæder.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	—	20 — do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	80 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100
	20 0/100	40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Januar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Konsulatloven og Folkethinget. — Kul- og Trælast-Fortoldningen og Sejlskibene. — Nordby Skibsforsikringsforening. — Tolden og Skibsfarten. — Trælast-Certepartierne fra Nord-Amerika. — Puerto Barrios i Guatanala. — Aarboeg for den danske Fiskerflaade 1896. — Sidelanternernes Skærmning. — Fotografien i Skibsfartens Tjeneste. — Eksporten fra Archangel af Tjære, Beg og Terpentint i 1895. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

International Kiel. Skibsfarts- og Fiskeri-Udstilling

fra 13. Maj til 30. September 1896.

Anmeldelser sendes snarest til Udstillings-Bureauet,
Kiel, Falekstrasse 9.

Teaktræ
Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
jævn Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Skibssalg! Skibskøb!

Skibe af alle Størrelser og til alle Priser anvises til Køb og Salg; kyndig Assistance ved Køb, Besigtigelse etc. ydes. Gode Betingelser tilsikres.

Man henvende sig til

Kaptajn M. NISSEN,
Skibsreder.

Holsteinsgade 3, København Ø.

Telegr.-Adr.: "Kaptajn". København.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kreditplagevarer.

M. Christiansen.

John Hintze.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, København.

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende
samt Bunkerkul, saavel engelske som skotske.

Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5

Telefon 3326.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845. Telefon 243.

Lomme-Agendaer.

Kjøbenhavns Frihavnspen.

Statspakpapier
til Arkivemballage.

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Frihavnens Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørger.

Kontor i Frihavnens Kontorb.
Telefon 2250.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Skoleskibet „Georg Stage“.

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

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest den 15de Februar til »Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, St. Annaplads 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K«, og skal indeholde Drængens fulde Navn, Forældres eller Værges Navne, Stilling og nøjagtige Adresse samt for de Elever, der forberedes til Konfirmation, tilige Angivelse af Konfirmationsdagen. Med Ansøgningen skal følge Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest for Helbred og legemlig Udvikling samt særskilt Attest for Syn og Farvesands. Ansøgeren der som Regel skal være i en Alder af 14 til 18 Aar, maa afholde Udgifterne ved sin Paaklædning, men faar forøvrigt Ophold og Undervisning frit ombord. Dog vil der til et meget begrænset Antal Elever kunne tilstaa delvis fri Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom med Attester for Trang og Værdighed indsendes; men det maa udtrykkelig anføres heri, hvorvidt dens Bevilligelse betinger Modtagelse af Elevplads eller ikke.

For Drengene fra Kjøbenhavn og nærmeste Omegn fordres Ansøgningerne bragte af Drengene selv hver Sønedag mellem 11 og 1½.

Bestyrelsen,
den 1ste Januar 1896.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. P. Hofman-Bang. Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvind, faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

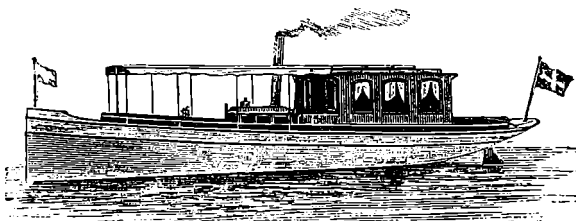
Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetaablisement,

Nyhavn Nr. 57.



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

Udmærket Skib tilsalgs.

3mastet Skonnert, 369 Reg., laster ca. 590 Tons Dødvægt, ca. 180 Stdr., bygget 1878 af Eg og Pitchpine, kobberfast, 16 Aars Originalklasse * 3/3 L. I. I., forlænget for 6 Aar fra 1894, altsaa Klasse * 3/3 L. I. I. til Juni 1900. Kobret i Juli 1894 Dimensioner 1267 x 281 x 151. Ligger her i Nærheden for Besigtigelse. Telegrafer bedste Bud mod Besigtigelse. Salget udelukkende overdraget undertegnede.

Chs. Berrum,

Rödingsmarkt 47.

Hamburg.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablisement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser, samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal, Kjøbenhavn.

Danchells Fabriker.

Linoleum. Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark for

J. Delmenhorster Linoleumfabrik.

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



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,
Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Hattemagasinet

„London“

Moderne elegante Herrehatte i stort Udvalg

Fortrinnlige Kvaliteter, billige Priser.
Østergade 31.

Paa Udkig.

Som vore Læsere andetsteds i Bladet ville se, har Sejlskibsrederi-Foreningen rettet en Henvendelse til Finansministeriet om en Omordning af Fortoldningen af Kul og Trælast. Et Lovforslag herom var i Fjor forelagt Folkethinget, og det blev særdeles velvilligt modtaget ved dets første Behandling i Thinget. Det Udvalg, hvortil det henvistes, afgav imidlertid ingen Betænkning, saa det er vanskeligt at vide, hvorfor det ikke gennemførtes. Da der ikke fra nogen Side fremførtes Indvendinger mod Lovforslagets Tanke, kan man mulig antage, at det var Frygten for overhovedet at røre ved Toldspørgsmaal, forinden Toldkommissionen har afgivet sin Betænkning, der hindrede dets Fremme. Vi haabe dog, at at Finansministeriet atter i Aar vil gøre et Forsøg paa at gennemføre Sagen, og vi haabe, at Rigsdagen ikke af Hensyn til en fremtidig Toldrevision vil nægte dens Fremme. Den ønskede Forandring i Toldloven berører jo nemlig slet ikke dennes Principer, idet den kun gaar ud paa at faa indført en forandret Opkrævningsmaade for de to Varers Vedkommende. Og da en saadan Forandring vil tilvejebringe den Ligestillethed mellem alle vore Skibe, Jer maa tilstræbes, vil den utvivlsomt fra alle Sider erkendes for at være i høj Grad belimelig. Vi haabe derfor, at denne Sag maa blive gennemført i indeværende Rigsdagssamling og ikke skubbet ud til en ubestemt Fremtid for den eventuelle almindelige Toldrevisions Skyld.

Om nogle Forhold ved Knippelsbro have vi modtaget følgende Spørgsmaal:

Maa det være mig tilladt gennem »Dansk Søfartstidende« til rette Vedkommende, formentlig Havnevæsenet, at henvende nogle Spørgsmaal angaaende Knippelsbro.

»Hvorfor ere Stenpillerne, som bærer Broen, forsynede med en halvrand, ca. 8" fremspringende Rand? Ved de fleste Kollisioner mellem passerende Skibe og Broen, er det den nævnte Rand, som foraarsager Brud paa Plader og Spanter. Da der vel næppe kan være Tale om at Randen borttages, forespørges, om det ikke kunde være hensigtssvarende paa denne at anbringe Risfendere i Stedet for som nu Tougfendere.

Af hvad Grund er der ikke ved Syd- og Østsiden af Broen anbragt et Bolværk til at tørne imod, ligesom det, der er anbragt ved Nord- og Vestsiden af denne?»

N. B. S.

Vi have i Anledning af den ærede Indsenders Forespørgsel rettet en Henvendelse til Københavns Havnevæsen, og dette har derefter meddelt os, at det agter at tage Spørgsmaalet om Besejlingen af Knippelsbro i det hele taget under Overvejelse. Da Langebros Ombygning jo ogsaa for Tiden staar paa Dagsordenen, er det sand-

synligt, at det vigtige Spørgsmaal om Besejlingen af Havnens sydlige Del i en nærliggende Fremtid vil træde stærkt i Forgrunden.

Det vilde være meget ønskeligt, om de talrige Søfarende, hvis Erfaringer i denne Sag vilde være særdeles vejledende med Hensyn til dens rette Løsning, vilde fremsætte disse, og vi skulle fremdeles meget gerne give dem Plads her i Bladet.

I Ugens Løb er Landets ældste Søofficer, Kommandør E. Dirckinck-Holmfeld, afgaaet ved Døden, over 93 Aar gammel. Der er ogsaa for Handelsmarinen Anledning til at mindes den Afdøde, idet han i en Aarrække, fra 1850—55, fungerede som Formand for »Foreningen til Søfartens Fremme«. Hans Virksomhed i denne Stilling var stedse præget af den varme Interesse, han nærede for Handelsmarinens Forhold. Ved Foreningens Initiativ lykkedes det saaledes efter mange Vanskeligheder at oprette en Navigationsskole i København; den udvirkede endvidere, at der ombord i Orlogsskibene oprettedes særskilte Bakker (»Flagmandsbakker«), hvis Medlemmer fik Lejlighed til at faa Undervisning i almindelig Styrmandstjeneste, f. Eks. Observation, Pejling, Journalføring, Udkig, Styring m. m. Under Dirckinck-Holmfelds Ledelse naaede Foreningen i det hele taget frem til en anset Position, og saavel Sømandsstanden som Autoriteterne viste den megen Tillid; den talte den Gang over 700 Bidragsydere. I det historiske Tilbageblik, Foreningen udgav ved sit 50-Aars Jubilæum i 1894, mindedes den derfor den Afdøde i disse Ord: »Foreningen skylder denne Mand meget; han stod for Styret i en vanskelig Periode; men med Kundskab, Kraft og Livlighed virkede han for de forskellige Formaalets Fremme; under ham indtraadte et stort Antal Medlemmer, saa at Indtægterne og Formuen bestandig voksede, og mange vigtige Foranstaltninger iværksattes.«

Til 2den Behandling af Finansloven har Folkethingmand Bluhme stillet Forslag om at yde den praktiske Sømandsskole i Nordby paa Fanø et aarligt Tilskud af 1000 Kr. Vi have tidligere gentagne Gange omtalt denne Skole og søgt at paavise den store Betydning, den vil kunne faa for vor Sømandsstand. Et saadant Foretagende har jo imidlertid altid, særlig i de første Aar, store Vanskeligheder at kæmpe med, og det vilde være i høj Grad ønskeligt, om Staten vilde yde den sin Støtte til at komme over disse. Den Plan, efter hvilken Skolen arbejder, har jo desuden fundet saa megen Anerkendelse baade hos Autoriteter og andre, at det vil være rimeligt, at Staten yder den sin Bistand. Vi haabe derfor, at man fra alle Sider vil modtage dette Forslag med Velvillie.

Konsulatloven og Folkethinget.

Vi have i vore sidste Numre bragt det meget udførlige Referat af Folkethingets Forhandlinger om Konsulatloven, dels for at fremstille Sagens Stilling i Øjeblikket

saa klart som muligt for vore Læsere, dels fordi den førte Forhandling afgiver et talende Vidnesbyrd om de mærkelige Opfattelser af Skibsfarten og dens Vilkaar, der kunne gøre sig gældende i den lovgivende Forsamling — ja, endog vinde Bifald i denne. Det vilde føre os for vidt, om vi i alle Enkeltheder vilde imødegaa de Syns-

punkter, der fremførtes af de Herrer, der talte imod den foreslaaede Nedsættelse for Sejlskibene og talte for den foreslaaede Forhøjelse for Dampskibene. Vi maa indskrænke os til at fremdrage de Argumenter, der i al Almindelighed gjordes gældende mod en Reduktion af Konsulatafgifterne.

Hovedtaleren imod yderligere at befri Skibsfarten for Byrder, der hvile paa den, var Folkethingmanden fra Fredensborg, Hr. Godsejer J. Hage. Han saa sig dog i den Nødvendighed at maatte indrømme, at Skibsfartens Interesse af Konsulatvæsenet var saa ringe, at det var uretfærdigt, at denne Næringsvej alene skulde underholde det. Hr. Hage mente imidlertid, at Konsulatafgiften skulde betragtes som en Skat paa Sønæring eller paa Skibe, der skulde benyttes til Anlæg af Sømærker, Havne, Fyr m. m. Vi glæde os over, at den Opfattelse saaledes synes at være trængt almindeligt igennem, at Konsulatvæsenet har udviklet sig til en Institution, der tjener Næringslivets Interesser i Almindelighed, saa at det er ganske urimeligt, at Skibsfarten skal betale det. Naar man imidlertid nu vil bestride Skibsfartens Ret til at faa denne Afgift væsentligt nedsat — en Ret, der er en ligefrem Følge af Konsulatvæsenets forandrede Stilling — ved at kalde Afgiften en Skat paa Sønæring, saa viser de af Hr. Hage fremførte Eksempler, hvor slet begrundet en saadan Skat vilde være. Det er jo nemlig ikke Meningen, at det skulde være en Skat til Statens almindelige Fornødenheder, og en saadan vilde da ogsaa være saa meget mere meningsløs, som de, der drive Sønæring, ligesom Landets andre Borgere, bidrage til disse Fornødenheder, skønt et meget stort Antal af dem i langt ringere Udstrækning end andre kunne benytte de almindelige Goder, som Staten byder sine Borgere. Nej det, der foresvæver Hr. Hage, er at Skibsfarten skal betale de Statsinstitutioner, der særlig ere baserede paa den, skal betale Havne, Fyr, Sømærker m. m. Men Hr. Hage glemmer her, at naar Staten har etableret og driver disse Institutioner, saa er det ingenlunde særlig for den danske Skibsfarts Skyld. Vi ville nu slet ikke nævne Havne, der fuldt saa meget staa i Landbrugets og andre Næringsvejenes Tjeneste som i Skibsfartens. Men ogsaa Fyrvæsenet, Lods væsenet, Vagervæsenet m. m. ere Institutioner, som langt mere ere til for de fremmede Skibes Skyld, end for vore egne. Enhver Stat, hvis Territorium støder op til befærdede Farvande, anser sig forpligtet til at gøre disses Besejlingsforhold saa bekvemme som muligt, ganske vist for sine egne Søfarendes Skyld, men fuldt saa meget for at trække den størst mulige Del af den fremmede Skibsfart til sine Havne, til Gavn, mindst for den hjemlige Skibsfart, mest for de andre Næringer, der drage Fordel af den forøgede Frekvens. Med Rette har derfor Driften af saadanne Institutioner altid været anset for en Statsopgave, og naar Staten, som det er Tilfældet i flere Lande, ikke selv afholder alle Udgifterne derved, saa opkræver den det manglende, ikke hos sine egne Rederier, men hos de fremmede Skibes. Nogen Begrundelse af en Skat paa Sønæring kan derfor umulig findes i den Omstændighed, at Skibsfarten drager Nytte af disse Statsinstitutioner paa samme Maade som andre Næringsveje paa Landjorden drage Nytte af mangfoldige Statsinstitutioner. Vi indrømme, at Konsulatskatten maaske vilde faa et mindre misvisende Navn, om man saaledes døbte den om, men vi se ikke, at den blev mere berettiget.

Det forekastes stedse Skibsfarten af Hr. Hage og hans Meningsfæller, at den i de senere Aar har modtaget saa store Lettelser, at det er urimeligt, at den klager nu, og man fremhæver da særlig, at den er blevet fritaget for Skibsafgiften. Hr. F. Bojsen fremhæver saaledes ved alle Lejligheder, at Skibsfarten er en, endogsaa særlig begunstiget Næringsvej. Men d'Hrr. glemme atter her at skelne mellem den Nytte, den danske Skibsfart har haft af Skibsafgiftens Ophævelse, og de Fordele, den har bragt fremmede Skibe. Det betydelige Beløb, som Skibsafgiften repræsenterede, er tilvisse meget langt fra kommen vor egen Skibsfart til Gode; dens Ophævelse har ikke stillet os det mindste lettere i Konkurrencen med Udlandets Skibsfart end hidtil, og den Nyttedevirkning, som denne Foranstaltning har haft for den danske Skibsfart, svarer i hvert Fald langt fra til det Beløb, Skibsafgiften androg. Det er derfor ganske urimeligt stedse at frembræve denne Reform som Argument mod Lettelser for Skibsfarten. Saafremt man ikke fra Skibsfartens Side i Tide søger at gøre det klart, at Skibsafgiftens Ophævelse ikke bragte os de svimlende Goder, som adskillige ere tilbøjelige til at tro, vil man muligt opleve den Tid, da man paalægger Skibsfarten nye Byrder, og som Grund for disse henviser til Skibsafgiftens Ophævelse. I hvert Fald se vi, at Hr. Bojsen allerede nu — i sine Udtalelser under Behandlingen af Ulykkesforsikrings-Loven — ikke havde videre Betænkelighed ved at paaligne Skibsfarten en Afgift, omtrent af samme Størrelse som den nuværende Konsulatafgift, fordi Skibsfarten ved Skibsafgiftens Ophævelse var bleven saa betydelig lettet. Det viser atter den beklagelige Misforstaaelse af denne Foranstaltnings Betydning for vor egen Skibsfart, som man saa jævnlig træffer.

Hvad nu Forhandlingens Resultater angaar, da have vi allerede tidligere udtalt, at Sejlskibsrederierne selvfølgelig med Glæde se deres Konsulatafgifter reducerede med de 5 Øre pr. Ton. Imidlertid maa vi vedblivende fastholde, at Sejlskibenes Afgifter fremdeles blive større, end de vare før 1893; men vi indrømme Berettigelsen af den ærede Ordførers Udtalelse om, at Skibsfarten staa sig bedre ved en mindre Nedsættelse, som den faar, end ved en større Nedsættelse, som den ikke faar. Og naar hvad der ligger ud over disse 5 Øre i Øjeblikket ikke er gennemførligt, saa tager Sejlskibsrederierne de 5 Øre i den Erkendelse, at de dog betegne et Fremskridt og endda et godt Fremskridt. Men vi stole paa, at efterhaanden som man faar Øjet op for det ganske urimelige i, at Skibsfarten betaler Konsulatafgiften, vil Lovgivningsmagten gaa med til yderligere Nedsættelser, og vi tvivle ikke om, at Skibsfartens Organisationer fremdeles ville søge at sprede den Begrebsforvirring, hvorpaa den nuværende Ordning i Virkeligheden hviler.

Thi det kan ikke nægtes, at Folkethingets Forhandlinger om denne Sag have aabenbaret en ganske fænomenal Mangel paa Forstaaelse af Skibsfartens Krav. Vi have allerede omtalt den Uforfærdethed, hvormed Hr. Joh. Hage nævner Udgifterne til Fyr, Sømærker og Havne som passende Grundlag for en »Skat paa Sønæring«, og den Dristighed, hvormed Hr. F. Bojsen betegner Skibsafgiftens Ophævelse som en af den nyere Tids største Skattereformer, foretaget i Favør af den danske Skibsfart. Denne Begrebsforvirring, hvor Talen er om Søfartsforhold, synes endog at have udstrakt sig til selve Finansudvalgets

Formand, Hr. J. C. Christensen. Hr. Christensen nærer det særdeles prisværdige Ønske at ophjælpe vor Sejlskibsfart, og et af de Midler, hvorved han vil opnaa dette, er at forhøje de Byrder, der hvile paa Dampskibene, idet han mener, at disse derved ville blive mindre stærkt konkurrerende med Sejlskibene. Hr. Christensen skyder dog her over Maalel, og vi kunne ganske bestemt forsikre ham, at Sejlskibene ikke sætte Pris paa denne Form for Beskyttelse. Hr. Christensen burde nemlig vide, at ogsaa andre Nationer, end den danske, drive Sønering baade med Damp- og Sejlskibe, og at den danske Dampskibsflaade er en meget ringe Bestanddel af den Flaade af næsten alle søfarende Nationers Skibe, hvormed vore egne konkurrere. Hverken vore Damp- eller Sejlskibsrederier forlange ved kunstige Midler at begunstiges i Konkurrencen; det, de forlange af Lovgivningsmagten, er fuld Ligestillethed, og de Forhold, der derefter bestemme Udviklingen, har Lovgivningsmagten ikke ringeste Indflydelse paa.

De ærede Herrer, der i Folkethinget havde saa mange skarpe Ord om Skibsfartens Krav, skulde dog forinden have overvejet, hvorledes vor Skibsfart er stillet overfor sine Konkurrenter. De vilde da have erfaret, at alle de Nationer, hvis Søfart har nogen Betydning, søge at lette dens Afgifter som saadan det mest mulige. Vor største Konkurrent, England, opkræver saa at sige ingen Konsulatafgift af sine Skibe, opkræver ingen Indførselstold af dem og søger i det hele taget at reducere deres direkte Afgifter til et Minimum. Andre Lande søge ved meget betydelige Subventioner at udvikle deres Skibsfart. Dette hviler paa den rigtige Erkendelse, at Skibsfarten indtager en ganske særlig Stilling blandt et Lands Næringsveje. For det første, fordi den direkte staar i de fleste andre Erhvervs Tjeneste, idet den danner det væsentligste Forbindelsesmiddel mellem disses Produktionssteder og Udlandet, og idet det saaledes er i disse andre Erhvervs Interesse, at Skibsfarten arbejder under de gunstigste Forhold. For det andet, fordi vore Skibe for den langt overvejende Dels Vedkommende tjene deres Udkomme i fremmede Lande og altsaa direkte tilføre Landet fremmed Kapital. Vi gad da nok vide, fra hvilket Synspunkt det kan forsvares at paalægge Skibsfarten Afgifter, som dens vigtigste Konkurrenter ere fri for. Lovgivningsmagtens Opgave maa dog tværtimod være at stille den lige med dens Konkurrenter. I rigtig Forstaaelse heraf ere vi for nylig gaaede over fra Danube Rule til British Rule, fordi vore Skibe ellers vilde svare langt højere Afgifter i fremmede Havne end andres. Men naar man nu anfører den mindre Tonnage, som Dampskibene ved denne Maalregel faa, som Argument for en Forhøjelse af deres Konsulatafgift, saa skulde man dog erindre, at der jo ikke var Tale om nogen Nedsættelse i Konsulatafgiften eller andre Afgifter, da man i sin Tid indførte Danube Rule og derved forøgede Dampskibenes Tonnage. Det synes da noget smaatskaaret, naar man nu vil forhøje Afgiften, fordi man vender tilbage til British Rule, og det synes det saa meget mere, som det Princip, Folkethinget med Hensyn til Konsulatafgiften tidligere har fulgt, har været suksessiv Nedgang.

Vi tvivle ikke om, at Landstinget ved den forestaaende Behandling af Konsulatloven vil akceptere den Nedsættelse i Sejlskibenes Afgifter, som vel nu tør siges fra alle Sider at erkendes for fuldt ud begrundet. Vi

haabe derimod, at Landstinget vil ændre den ganske umotiverede Forhøjelse for Dampskibenes Vedkommende, ogsaa i den Forvisning, at kun Ukendskab med Skibsfartens Forhold kan have foranlediget dens Fremkomst i Loven. Og hvad Fremtiden angaar, saa ville Danmark og Sejlskibsrederierne i fuld Enighed arbejde henimod det Maal, som Finansudvalgets Ordfører pegede paa, da han udtalte: »Jeg haaber, at den Tid vil komme, da vi helt kunne ophæve Konsulatafgiften.« I disse Ord angives kort og klart det Forhold, der bør være mellem Skibsfarten og Konsulatvæsenet, efter at dette har udviklet sig til en ren Statsinstitution, der bør drives som saadan.

Kul- og Trælast-Fortoldningen og Sejlskibene.

Efter hvad vi erfare, har Sejlskibsrederi-Foreningen til Finansministeriet indsendt følgende Andragende:

Til Finansministeriet.

Som det høje Ministerium vil erindre, forelagdes der i den sidst afsluttede ordentlige Rigsdagssamling af Hs. Eks. Finansministeren et Lovforslag om en Forandring i Loven om Told- og Skibsafgifterne, der tilsigtede Indførelsen af en forandret Opkrævningsmaade for nogle af disse Afgifters Vedkommende. Forslaget gik nemlig ud paa, at Fortoldningen af Stenkul, Koks og Cinders fremtidig skulde ske efter Vægt efter nærmere af Toldbestyrelsen foreskrevne Regler, og at der — for at tilvejebringe Ligestillethed mellem Dampskibe indbyrdes og mellem Damp- og Sejlskibe med Hensyn til Fortoldningen af Trælast — indføres en ny og hensigtssvarende Ordning ved Beregningen af Fradraget for Rummene til den bevægende Kraft.

Hensigten med dette Lovforslag var, som det fremgaar af dets Motiver, at stille alle danske Skibe ens ved Fortoldningen af Kul- og Trælastladninger, og denne Hensigt vilde, efter undertegnede Bestyrelses Mening, være naaet, om Forslaget var blevet gennemført. Dette opnaaedes imidlertid ikke, og da Lovforslaget ikke paany er blevet fremsat i indeværende Rigsdagssamling, tillade vi os at bringe denne Sag i det høje Ministeriums velvillige Erindring.

Bestyrelsen erkender fuldt ud, at der ved Gennemførelsen af den Ordning, der fastslaaes i Cirkulære fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet af 28. Marts 1895, ved hvilken Brutto Register-Tonnagen indføres som Fortoldnings-Norm i Stedet for Netto-Register-Tonnagen med et konstant Fradrag for Sejl- og Dampskibe, er sket et Fremskridt henimod Tilvejebringelsen af Ligestillethed mellem Sejl- og Dampskibe. Imidlertid ville de omhandlede Toldafgifter ikke blive opkrævede paa nogen fuldt ud retfærdig Maade, saa længe Fortoldningen af Kul ikke sker efter Vægt og førend Beregningen af Fradraget for Rummene til den bevægende Kraft ved Fortoldningen af Trælast ikke omordnes. Da det af det høje Ministerium ud-

arbejdede og ifjor forelagte Lovforslag hviler paa denne Erkendelse, skulle vi ikke gaa nærmere ind herpaa, men kun henlede det høje Ministeriums Opmærksomhed paa, at den nuværende Ordning vedblivende stiller Sejlskibene i høj Grad ugunstigt i Konkurrencen. Vi tillade os at anføre, at en meget stor Del af vor Sejlskibsflaade er henvist til Farten med Kul og Trælast, særlig mellem britiske Kulhavne og Danmark og mellem Botten og Østersøhavne og Danmark, og at denne Virksomhed vil være alvorlig truet, saafremt denne Del af vor Sejlskibsflaade ikke opnaar fuld Ligestillethed, dels mellem Sejl- og Dampskibe, dels mellem Sejlskibe indbyrdes. Dette vil først opnaas, naar de i oven omtalte Lovforslag krævede Foranstaltninger gennemføres, navnlig derved at Fortoldningen af Kul sker efter den Vægt, der fremgaar af Skibets Konnossement eller Faktura.

Da disse Foranstaltninger ikke i nogen Retning fordele andre Interesser, og da deres Gennemførelse er nødvendig, naar Ligestillethed mellem alle danske Skibe paa dette Omraade skal tilvejebringes, tillader undertegnede Forening, der repræsenterer Sejlskibsrederierne over hele Landet, sig i største Ærbødighed at andrage det høje Ministerium om paany at ville optage dette Spørgsmaal ved i Rigsdagen at fremlægge et Lovforslag, der tilsigter de i saa Henseende fornødne Forandringer i Lov af 4. Juli 1863 om Told- og Skibsafgifterne.

P. B. V.
John Hintze,
Formand.

L. Drechsel,
Sekretær.

Nordby Skibsforsikringsforening.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 7. Jan.: Nordby Skibsforsikringsforening, der i daglig Tale kaldes »Assurancekassen«, afholdt i Gaar sin aarlige Generalforsamling i Skibsrederforeningens Lokale. Regnskabet for forrige Aar, der fremlagdes i revideret Stand og godkendtes, udviser følgende Indtægtsposter:

1. Præmier og Indskud . . .	Kr. 57,762 69 Øre
2. Indvundne Renter . . .	6,066 39 -
3. Afdrag paa Laan . . .	14,330 00 -

Ialt Kr. 78,159 08 Øre

Af Udgifterne skulle vi fremhæve:

1. Udbetalt i Havariestatning	Kr. 43,643 37 Øre
2. do. til udmeldte Skibe	2,506 97 -
3. Udlaan	23,700 00 -
4. Gaver	895 00 -
5. Bøghold, Revision m. m. . .	937 00 -

Ialt Kr. 71,682 34 Øre

Foreningens Status er meget god.

Ved Aarets Slutning ejede den Kr. 260,742 38 Øre

Ved Aarets Begyndelse 247,436 18 -

Fremgang Kr. 13,306 20 -

Da Risikoen ved Aarets Begyndelse var 1,176,920 Kroner og ved Aarets Slutning derimod 1,183,400 Kroner, udgjorde Formuen henholdsvis 21 og 22 pCt. af Risikoen. I Foreningen er der delvis forsikret 67 Skibe.

Paa Generalforsamlingen bevilgedes følgende Gaver for indeværende Aar:

1. Til Nordby Enkekasse	Kr. 400
2. - »De fattiges Kasse« i Nordby . . .	275
3. - Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne	100
4. - en herboende Fisker	125
5. - Fanø praktiske Sømandsskole . . .	100

Ialt Kr. 1000

Af Styrelsen fratraadte efter Tur Formanden, Havnefoged Math. Pedersen af Nordby, i hvis Sted valgte Skibsreder og Bankdirektør J. P. Clausen her af Byen med 21 Stemmer; nogle Stemmer vare spredte. Til Suppleanter valgte Skibsrederne C. P. Holm og P. N. Harbye. Foreningens mangeaarige Bogholder og Kasserer, fhv. Skibsfører P. Svarrer samt Revisorerne, Skibsrederne L. Ankersen og Math. S. Jepsen genvalgte alle.

I Betragtning af, at Prisen paa Skibe er dalet betydeligt, har Styrelsen foreslaaet at nedsætte disses Takst.

I den Anledning sammenkaldtes for en Tid siden en Del af Foreningens Interessenter for nærmere at drøfte Sagen. Der valgte en Komité til i Forening med Styrelsen at bearbejde flere Forslag til Forandringer i Lovene. I Komitéen indvalgte d'Hr. Skibsredere C. H. Nielsen, P. N. Harbye, M. N. Thing, og J. N. Jessen. Efter at flere Møder vare afholdte, vedtoges det at forelægge Generalforsamlingen 4 Ændringsforslag. De 2 sidste om Forhøjelse af Præmien for gamle Skibe vedtoges ikke, medens efterfølgende Forslag vedtoges at gælde som Lov fra 1. Januar d. A. at regne:

I. Taksten nedsættes med 25 Kroner pr. Register Ton for de Skibe, som Styrelsen og Komitéen finde egnede til Nedsættelse.

II. Taksterne formindskes efter følgende Skala:

1. Skibe fra 300—400 Tons formindskes med	2 0/0
2. — - 400—500 — — — —	4 -
3. — - 500—600 — — — —	6 -
4. — - 600—700 — — — —	8 -
5. — - 700—800 — — — —	10 -
6. — - 800—900 — — — —	12 -
7. — - 900—1000 — — — —	14 -
8. — - 1000—1100 — — — —	16 -
9. — - 1100—1200 — — — —	18 -
10. — - 1200—1300 — — — —	20 -
11. — - 1300—1400 — — — —	22 -
12. — - 1400—1500 — — — —	24 -
13. — - 1500—1600 — — — —	26 -
14. — - 1600—1700 — — — —	28 -
15. — - 1700—1800 — — — —	30 -
16. — - 1800—1900 — — — —	32 -
17. — - 1900—2000 — — — —	34 -

Som Følge af denne Ændring udgaar den sidste Sætning af § 15 i de nuværende, for Foreningen gældende Love.

Tolden og Skibsfarten.

Vi have modtaget følgende:

Under Folkethingets Forhandlinger om Konsulatloven indlod Hr. Joh. Hage sig paa at forsvare de for Skibsfartens Vedkommende bestaaende Toldforhold. Hr. Hages Forsvar indskrænkede sig dog væsentligst til Udtalelser om, at Forholdene for Skibsfartens Vedkommende ikke vare mindre absurde, end for saa mange andre Næringsvejes Vedkommende — og det er vel tvivlsomt, om dette kan kaldes noget Forsvar. Imidlertid er det virkelige Forhold — der synes at være Hr. Hage ubekendt — det, at Tolden paa Skibe og Skibsbygningsmaterialier i sin nu-

værende Skikkelse er adskilligt mere urimelig, end nogen-
somhelst anden Told. Jeg ser bort fra den Omstændighed,
at Tolden paa de Raamaterialier, som Skibsværfterne be-
nytte, er 6 %, medens den for færdige Skibe er 3 % af
Købesummen, skønt det dog ser mærkeligt ud, at en
Næringsvej, man dog har til Hensigt at beskytte, nemlig
Skibsbyggeriet, maa betale mere i Told for Raamaterialerne,
end der betales for det færdige Skib. Men Hr. Hage
glemte, da han talte om denne Sag, at sammenligne vore
Forhold med vore Konkurrenters, og en saadan Sammen-
ligning skulde dog have nogen Betydning, naar Talen er
om de Afgifter, vi kunne paalægge vor Skibsfart. Og
hvis Hr. Hage har sat sig ind i denne Sag, maa han jo
vide, at som Forholdene ere nu beskyttes Udlandets
Redere paa vore egne Bekostning; et fremmed
Rederi kan lade et Skib bygge paa et dansk Værft, og
den Told, det har betalt for Materialerne, faar det godt-
gjort, naar Skibet udføres som færdigt; et fremmed Rederi
kan altsaa paa vore egne Værfter bygge ca. 4 pCt. billigere,
end de danske Rederier kunne det. Og jeg gad egentlig
vide, om det danske Skib, der bygges af indførte Materi-
aler, og derefter sejler bort og aldrig eller sjældent
kommer til dansk Havn, »indføres« mere end det frem-
mede Skib. Men hvorpaa støtter man da Berettigelsen af
at opretholde en Told, der for det første aarlig paalægger
vor Skibsfart meget store Afgifter for Forbrugsgenstande,
der i det væsentlige slet ikke forbruges indenfor Landets
Grænser, og for det andet tvinger et stort Antal af vore
Redere til at lade deres Skibe bygge i Udlandet og derved
berøver dansk Industri og dansk Arbejdskraft store Ind-
tægter. At vore vigtigste Konkurrenter paa Søfartens
Omraade ere fri for denne Told, gør Tilstanden endnu
værre for os; heller ikke dette meget væsentlige Punkt
havde Hr. Hage noget Ord tilovers for.

Det maa i høj Grad forundre, at en Rigsdagsmand i
1895 har Mod til at forsvare denne meningsløse Told-
bestemmelse; i 1891 var man klogere end som saa; da
vedtog Landstinget enstemmigt at fritage Skibe for
Told og give Skibsbyggerierne Godtgørelse for den til Skibs-
materialer erlagte Told — og det samme vilde sikkert
Folkethinget have gjort, om Sagen var naaet til det, hvad
den desværre ikke gjorde. Det ser dog mærkeligt ud, at
en Landborepræsentant nu bekæmper dette Krav, hvis
Berettigelse alle fornuftige Mennesker forlængst have været
enige om. Det er dobbelt mærkeligt, naar denne Modstand
kommer fra en Side, der ellers nok forstaar at stille For-
dringer. De beskedne Lettelser, som Skibstarten fordrer
i sin Virksomhed udenfor Landet, ere jo en ren Bagatel
mod de uhyre Fordringer, der fra Landbrugets Side
stilles til Staten og til os alle. G. L.

Trælast-Certepartierne fra Nord-Amerika.

2-Dollars-Klausulen.

Fanø Skibsrederforening meddeler os nedenstaaende
Indberetning fra en Skibsfører til Rederiet: Denne Klausul,
som der er skrevet saa meget om i den norske Søfarts-
tidende, burde enhver Søfartsforening arbejde paa at faa
afskaffet, da den foraarsager store Tab for Rederiet. Jeg
har saaledes faaet det Resultat, at hvis mit Skib, 850
Reg. Tons, ikke var bunden ved ovenstaaende Klausul,
men selv betalte sine Udgifter, vilde Rederiet spare ca.
1000 Doll. og være bedre tjent i alle Retninger, thi Steve-
doren, som Afladeren betaler, faar saa lidt Lønning, at
han umulig kan stuve et Skib godt uden at have Tab,
og skal et Skib skiftes fra et Sted til et andet, nægter
Afladeren at betale Omkostningerne derved. For danske
Skibes Vedkommende slipper Afladeren ogsaa for at betale

Konsulatafgift, da Staten opkræver den hos Rederen.
Ligeledes har Afladere her i Apalachicola nægtet at betale
Havnepenge, hvilket jeg dog med stor Møje slap fri for
selv at betale. Retssager faar næsten enhver fremmed
Skibsfører paa Halsen her, men slipper som oftest fri, da
det er Afladeren, der paa mange Maader søger at slippe
fri for at betale Skibsafgifterne. — O.

Puerto Barrios i Guatamala.

Fanø Skibsrederforening meddeler os nedenstaaende
Indberetning fra en Skibsfører til Rederiet: Ovennævnte
Plads er en ny Havn, beliggende i det sydlige Hjørne af
Honduras Bugten i en lille Bugt, som kaldes St. Thomas
Bigth, der er ca. 4 Kvartmile dyb og mellem 1 og 3
Kvartmile bred. Havnen ligger ca. 1 Kvartmil inde i
Bugten paa det smalleste Sted ved den østre Side og er
let at sejle ind og ud af, største Dybde er 5 Favne og
ved Broen, hvor man lossere, er der 18 Fod paa den ene
Side og 21 Fod paa den anden Side; Bundarten er Blaa-
ler, men da al Slags Ting kastes i Vandet omkring ved
Broen, vil Dybden og Bundarten dersteds snart forandres.
Der anlægges for Tiden en Jærnbane op til Byen Guata-
mala; den er omtrent halv færdig og skrider rask fremad;
det er Amerikanere, som anlægger den, og naar den er
færdig, antages det, at Havnen vil faa stor Betydning.
Toldvæsen er der ikke endnu, hvorfor man maa anløbe
en lille Plads, der kaldes Livingstone, der ligger 10 Kvart-
mile vestligere, for at klarere; dog bygges der nu en
Toldbod ved Havnen, saa Toldvæsenet om kort Tid vil
flytte dertil. Lods kan faas, naar man ønsker det, men
man kan godt gaa ind og ud af Havnen uden Lods.
Ballast faas langs Siden paa Jærnbanevogne for 2 sh. pr.
Ton og kan faas saa hurtig, som man kan tage imod. —
Puerto Barrios er en usund Havn, især fra April til Ok-
tober, i hvilken Tid Klimafæberer raser værst. Gul Feber,
siges der, forekommer ikke. Proviant og alt, hvad et
Skib behøver, kan faas, men er meget dyrt. — Mellem
Pt. Barrios og Livingstone, hvor Vandet er brak og meget
mudret, forekommer de saakaldte døde Vande, hvori et
Skib ikke vil styres, som formodentlig hidrører fra for-
skellig Strømning paa Overfladen og ved Bunden.

— O.

Aarbog for den danske Fiskerflaade 1896.

Det er 3die Aargang af denne for Fiskere særdeles
nyttige Haandbog, der udkommer i Esbjerg paa Dalsgaard
Olsens Forlag.

Dens forøgede Indhold er sikkert et Vidnesbyrd om,
at den vinder flere og flere Venner, og Forlæggeren har
da ogsaa i Aar anstrængt sig for at gøre den fuldkommen.
Vi notere saaledes af den forøgede Indholdsliste: Almanak
med de for Fiskerfartøjer nødvendige astronomiske Data,
en Tabel til Beregning af Høj- og Lavvande ved Nord-
skysterne, Uddrag af den gældende danske Fiskerilov, af
Anordningen angaaende Søvejsreglerne og Lovbestemmel-
serne om Beskadigelse af Sømærker. Derimod er Vejled-
ningen for Kedelpassere i Sejlfskifartøjer udgaaet, hvilket
forekommer os u hensigtsmæssigt. Listen over Fiskefartøjer
paa Island og Færøerne er i Aar fuldstændig og udviser
det glædelige Faktum, at Dæksfartøjers Anvendelse er i
betydelig Fremgang; medens det i 1881—83 var en
Sjældenhed at træffe islandske Dæksfiskefartøjer, fra regnet
Handelsfartøjer, der lejlighedsvis drev Torskefangst en

kortere Tid, naar de ventede paa Nedfragt, viser Listen nu, at der paa Island er indregistreret: 141 Sejlfartøjer og 17 Hvalfangerdampere, paa Færøerne: 47 Sejlfartøjer fra 20—122 Tons; i 1882 fiskede herfra kun 19 Skibe under Island. I Nordsøregisteret er Bornholm kommen til med 3 Dæksfartøjer, et Vidnesbyrd om, at man ogsaa der har faaet Syn for dette Fiskeris Betydning som Erhvervskilde. Vi medgive den lille nyttige Aarvog vor bedste anbefaling, idet vi haabe, at den vil optage Saltvandsfiskeri-Lovgivningen in extenso, i alt Fald naar den udkommer i revideret Skikkelse.

Sidelanternernes Skærmning.

»Deutsche Seewarte« udtaler sig, ifølge »Hansa«, i en meget interessant Afhandling om Skærmningen af Sidelanternerne. Institutet har efter Ordre foretaget en Række interessante Forsøg, og Udfaldet af disse Forsøg svarer i det væsentlige til Udfaldet af lignende Forsøg, der ere foretagne i England, men som endnu ikke ere offentliggjorte. Støttet paa disse Forsøg, stiller Deutsche Seewarte Forslag om at udstede følgende kejserlige Forordning for Tysklands Vedkommende:

Sidelanternernes Lanternebrædder eller Skærme skulle paa Forkant og i deres hele Højde forsynes med en Tværliste, hvis Bredder, maalt fra Skærmens Yderkant, skal være nøjagtig lig med Afstanden fra den inderste Kant af Vægen eller Lysgiveren og til Skærmens Yderkant.

Skærmene skulle anbringes fast og parallelt med Kølretningen. Lindserne, som ikke have en større Bue end 120° , skulle anbringes saaledes i Lanternen, at en Linie, trukket forefter fra Vægens Indrekant til Berøringspunktet mellem Lindsen og dens Indfatning, bliver parallel med Lanternens langskibs Sider, og Flammens eller Lysets Middelpunkt skal staa i Lindsens Middelpunkt.

Fotografien i Skibsfartens Tjeneste.

Dem, der nogensinde har forsøgt fra et Skib under Gang langs en Kyst at tegne Tonerer til Brug ved Navigeringen, vil sikkert have følt Vanskeligheden af et saadant Foretagende. Højest sandsynlig har selv en talentfuld og øvet Tegner sin Nød med fra et sig bevægende Skib i den korte til Raadighed staaende Tid og navnlig under vekslende Belysning at gengive alle karakteristiske Omrids i deres rigtige Forhold. Endvidere maa Toningens Vinkeludstrækning blive temmelig indskrænket, og da den videre Udførelse først kan finde Sted senere efter Hukommelsen, ligger den Antagelse nær, at den færdige Tegning ofte ikke svarer fuldstændig til Virkeligheden.

Saaledes er det forklarligt, at mange af de til Raadighed for Navigationen staaende Kysttoninger give et urigtigt Billede og derfor kun utilstrækkeligt opfylde deres Øjemed. Ved ensartede, navnlig flade og sandede eller skovbevoksede Kyster kan der let opstaa Forvekslinger, naar Afvigelserne ikke ere skarpt gengivne, og mangen Navigator har sikkert gjort den Erfaring, at en af ham for første Gang i en opgivet Retning anduved Kyst aldeles ikke svarer til det Billede, som han har dannet sig deraf efter Beskrivelser og Tonerer.

Det er klart nok, at en Rejses Sikkerhed og Hurtighed maa lide ved Vanskelighed af at faa Landkending, og vi skulle blot erindre om, at mangen Indsejling i Stræder og Floder, fornemmelig paa Steder, hvor Lodning er usikker, kun kan udføres, saafremt det i Sigte værende Land med Vished kan »gøres ud« før Mørkets Frembrud.

Hvor der endnu mangler tilfredsstillende Belysning, hvor der som Regel findes Strømforsætning, hvor der hersker Regntid eller overvejende daaarligt og diset Vejr, der besværliggør astronomiske Stedbestemmelser, skulde under alle Omstændigheder alene et Blik paa den for en kort Tid synlige Kyst være tilstrækkeligt til at bestemme Skibets Plads og muliggøre Rejsens Fortsættelse. I modsat Fald vil Skibsfarten ved Mindsken af Fart eller Staaen ud fra Kysten (om Natten), saavel som ved Strømforsætning, Forandring af Vind e. l. kunne lide betydelig Forsinkelse.

Selv i vore Farvande og fornemmelig i den engelske Kanal, hvor dog næsten alle Sofartens Krav ere opfyldte — bortset dog fra, at et ved Nordostenden af Varne-Banken udlagt Fyrskib endnu savnes — spiller en kort Tilsynkomst i Forening med en Pejling af den ud fra Taagen trædende Kyst en stor Rolle.

Karakteristisk og af særlig Betydning ere i dette Øjemed, hvad enhver Sømand har erfaret, Højderne ved Foreland og Dover for Udgaaende og Beachy Head for Hjemgaaende, naar man skal gøre Land.

Det er en bekendt Sag, at der, trods den høje Udvikling af Sømærkevæsenet paa de fleste europæiske og nordamerikanske saavel som paa flere andre fremmede Kyster, stadig stilles yderligere Fordringer til kostbare Forbedringer ved Fyrtaarne etc. I en overskuelig Fremtid kan man derfor ikke vente, at der vil blive gjort noget ad denne Vej for at lette Navigeringen paa saadanne fjerne Kyster som f. Eks. den nordvestlige og nordlige Del af Ny-Guinea, hvilke tilmed kun ere ganske utilfredsstillende opmaalte, hvorfor Skibsførerne i disse Farvande særlig maa lægge stor Vægt paa gode Tonerer.

De i Løbet af sidste Aarhundrede fremkomne Søkort og Sejlhaandbøger i Forbindelse med Kystbeskrivelser indeholde vel mange Tonerer, men dog er disses Antal ganske utilstrækkeligt, og deres Paalidelighed lader som ovenfor sagt meget tilbage at ønske.

Virkelig brugelige Landtoninger ere som Regel tagne fra Opmaalingsfartøjer eller saadanne Krigsskibe, der paa Grund af særlige Formaal have kunnet anvende Tid derpaa, og Koffardiskibe have sikkert kun i enkelte Tilfælde ydet noget Bidrag i denne Retning, af hvilke Grunde hovedsagentlig alene de for tidligere Tidens Navigation vigtige Punkter ere blevne aftegnede.

Men Handelen tilsøs søger stadig nye Veje paa samme Tid som Dan.pskibssejladens med sine af Vinden uafhængige direkte Ruter har trængt Skibsfarten nærmere mod Kysterne, hvor Tidevandsstrømningerne forarsage større Forsætninger. Endvidere har man heller ikke mere saa god Tid til at vente paa Lejlighed for astronomiske Observationer, og alt gør derfor Fordring paa, at Kysten af Øer og Fastlande, der berøres af Skibsfarten, med Tiden blive fremstillede fra saadanne Afstande og i saadanne Pejlinger, som Praksis kræver. Sideantallet i vore nuværende uhandelige, tykke og alligevel utilstrækkelige Sejlhaandbøger vil da sikkert kunne formindskes betydeligt.

Disse Krav kunne imidlertid alene opfyldes af Øjeblikksfotografien, der paa saa mange Omraader har fremkaldt en Omvæltning, ikke alene fordi den yder den ønskede Nøjagtighed, men ogsaa fordi den paa sit nuværende Standpunkt, selv i Lægmands Hænder, kan give brugbare Resultater, hvorved atter kan vindes talrige frivillige Medarbejdere paa alle Have.

Øjemedet med disse Linier er derfor at henlede Opmærksomheden paa Betydningen af hensigtsmæssige, ved Pejling og Afstand fastlagte fotografiske Kysttoninger.

Anskaffelses- og Vedligeholdelsesudgifterne af et til Afstands fotografi egnet Apparat, hvilket iøvrigt selvfølgelig ogsaa kunde benyttes i privat Øjemed, ville sikkert ikke

blive skyede af mange Skibsførere, Styrmand og Rejsende, der have Interesse for Sagen.

Uden Tvivl er der allerede tidligere taget mange for Skibsfarten værdifulde fotografiske Kysttoninger, uden at disse ere blevne almen bekendte eller have fundet Vej til Farvandsbeskrivelser og Søkort. Ønskeligt vilde det være, om saadanne Toner endnu maatte blive indsendte til velkommende Myndigheder.

Men fremfor alt er det vigtigt for Tiden, at Søfolk af Fag, der allerede i nogen Tid have beskæftiget sig med Optagelse af fotografiske Toner, sammenfatte deres Erfaringer paa dette Felt og bringe dem frem for Offentligheden; de kunde derved vise deres Kammerater en stor Tjeneste ved at oplyse om Valg og Behandling af Apparat og Plader samt om den heldigste Belysning for Fotograferingen m. m.

Vi skulle fremhæve, at efter vor Formening drejer det sig for Navigationen i første Linie om Billeder, der ved Andvning eller Forbipassage gøre det muligt at kende Kysten, altsaa om Fotografering tilsøs i størst mulig Afstand fra Kysten, efter denne eller Baglandets Højde og Tydelighed, og helst fra Steder, der ligge udenfor farlige Banker, Rev eller Grunde. Den praktiske Skibsfart maa vel som Regel stille den Fordring, at der til Raadighed under Navigeringen haves Toner for Afstande ikke under 4 Kml.

Endvidere vil det være af Betydning, at Omridset af en Kyststrækning, for at opnaa størst muligt Synsfelt, eventuelt gengives ved to kort efter hinanden tagne Billeder med tilsvarende samtidig eller umiddelbart efter stedfindende Pejling, Afstandsbestemmelse og Højdemaaing.

I anden Linie have selvfølgelig ogsaa Fotografier fra Ankerpladser Værdi for Søfarten, hvorved endelig de hyppig ganske forældede Toner i Søkort og paa Havneplaner kunde forsvinde og blive erstattede af bedre.

Til Slut skulle vi endelig udtale det Haab, at ogsaa den fremadskridende Teknik vil henvende sin Opmærksomhed paa dette vigtige Spørgsmaal ved Konstruktionen af Apparater, der særlig egne sig til Afstands- og Øjeblikkfotografering.

(Efter Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie.)

Eksporten fra Archangel af Tjære, Beg og Terpentin i 1895.

Fra Archangel skrives til »Dansk Søfartstidende«:

Ved at sammenligne Eksporten af disse beslægtede Varer, Produkter af Levningerne efter Tømmerhugsten, i Løbet af de forløbne 4 Aar, ser man, at Eksporten er højst forskjellig. Hvad Tjære angaar er Forskellen dog mindst; der skibedes 71,383 Barrels i 1895 mod 73,854 do. i 1894, 76,663 do. i 1893, 92,625 do. i 1892. Forskellen mellem det skibede Kvantum i Aar og 1892 bliver derefter 21,242 Barrels eller omtrent $\frac{1}{4}$ mindre.

I Begeksperten er Forskellen imidlertid for dette Aars Vedkommende endnu større; denne, der var omtrentlig jævn i 1892, 1893 og 1894, er i Aar gaet betydeligt ned; der skibedes nemlig i 1895: 13,319 Barrels, i 1894: 18,758 do., i 1893: 16,285 do., i 1892: 17,094 do.

Den største Variation udviser Eksporten af Terpentin; heraf udførtes i 1895: 10,960 Pud = c. 1096 Barrels eller Petrolfode, i 1894: 4,592 Pud, i 1893: 3,311 do., i 1892: 17,215 do.

Tjære skibedes af efterfølgende Firmaer: G. Lindes & Co. 22,612 Barrels, Appanage Saw Mill 57 do., A. & J. Belajewski 21,872 do., A. & S. Ananjin 7,805 do., W. Osipow 19,037 do., ialt 71,383 Barrels.

Beg skibedes af: G. Lindes & Co. 5,600 Barrels, A. & J.

Belajewski 3,089 do., A. & S. Ananjin 1,400 do., W. Osipow 3,230 do., ialt 13,319 Barrels.

Terpentin skibedes af: G. Lindes & Co. 3,467 Pud, A. & J. Belajewski 1,100 do., W. Osipow 6,393 do., ialt 10,960 Pud.

Storbritanien er Hovedmarkedet for disse Artikler; saaledes skibedes der i 1895 af Tjære 68,490 Barrels, af Beg 8,280 Barrels, af Terpentin 10,960 Pud., saaledes at kun 2893 Barrels Tjære og 5039 Barrels Beg blev skibet til andre Steder, nemlig til Tyskland 1227 Barrels Tjære og 400 Barrels Beg, til Holland 1387 Barrels Tjære og 1070 Barrels Beg, til Frankrig 229 Barrels Tjære og 875 Barrels Beg, til Amerika 50 Barrels Tjære, til Italien 2694 Barrels Beg, tilsammen 2893 Barrels Tjære og 5039 Barrels Beg.

Storbritanien fordelte disse Varer saaledes: af Tjæren gik til London 25,154 Barrels, til Hull 4,089 do., til Grimsby 1502 do., til Liverpool 6,952 do., til Plymouth 1,329 do., til Bristol 1,350 do., til Greenock 1,889 do., til Newcastle 3,450 do., til Sunderland 1,535 do., til Dundee 5,900 do., til Leith 4002 do., til Aberdeen 2,100 do., til Glasgow 7,215 do., til Dublin 510 do., til Belfast 1,513 do., ialt 68,490 Barrels. Af Beget skibedes til London 4,125 Barrels, til Hull 700 do., til Grimsby 350 do., til Liverpool 50 do., til Plymouth 300 do., til Bristol 300 do., til Greenock 300 do., til Newcastle 300 do., til Dundee 100 do., til Leith 155 do., til Aberdeen 100 do., til Glasgow 900 do., til Dublin 400 do., til Belfast 200 do., ialt 8,280 Barrels.

Af Terpentin skibedes til London 6,966 Pud, til Hull 1,327 do., til Newcastle 765 do., til Leith 1,902 do., ialt 10,960 Pud.

Efter hvad man paa Forhaand kan antage, vil Eksporten af disse Varer antageligt blive en lignende i 1896 som i dette Aar, af Beg formodentlig noget mere.

Eksporten foregaar næsten udelukkende med Sejlskibe, hvoraf de fleste ere danske.

Fra Sø og Land.

Fordelingen af Pladserne til den internationale Skibsfarts- og Fiskeri-Udstilling i Kiel vil sandsynligvis snart begynde. Denne Udstilling staar som bekendt under den tyske Regerings særlige Protektion; den er ogsaa — med Undtagelse af en lille Udstilling for flere Aar siden i Håvre — den første af sin Art paa Kontinentet. Den tyske Marine vil ogsaa tage Del deri, mere end den har gjort ved nogen anden Udstilling, og det er at vente, at Besøget fra alle Lænder vil blive overordentlig talrigt. Vi kunne kun støtte den Opfordring, der er udgaaet til alle i Skibsfarten interesserede Industrier om at sætte al Kraft ind paa at blive fyldigt repræsenterede paa denne Skibsfartens Verdenskonkurrence. Det kan jo ved en saadan Lejlighed ikke alene være til Held for de enkelte, men for hele Grene af Industrien, at gøre deres Frembringelser kendte.

Nord-Østersøkanalen. Kanalbestyrelsen paatænker ifølge »Berl. Tagebl.«, i Overensstemmelse med Rederiernes Ønske, at indrømme Dampskibe, der regelmæssig benytte Kanalen, at passere denne med en Fart, der er større end den hidtil tilladte. Man venter, at Forøgelsen vil andrage 2—2½ Sømil.

Et stort engelsk Dampskib, »Royal Standart« (bestemt fra Sverige til Rotterdam med Jernerts), som vilde benytte Nord-Østersøkanalen, stødte for nogle Dage siden paa Grund ved Bülk. Efter store Anstrængelser lykkedes det tre Bugserdampskibe at bringe Skibet flot og slæbe det ind til Kiel. Det har vist sig, at »Royal Standart« har faaet en betydelig Læk.

Kejser Wilhelm-Kanalen passeredes fra 15.—31. December 1895 af 157 Skibe, hvoraf 65 østgaaende og 92 vestgaaende.

Paa Grund af indtrufne Forhindringer vil Registeret til Aargang 1895 af »Dansk Søfartstidende« først medfølge Bladets næste Nummer.

En ny direkte Dampskibsroute agtes fra Foraarets Begyndelse aabnet mellem Helsingborg og Nordlandene.

Som Havnefoged i Aalborg er Hr. Kühn, der har været konstitueret under Vakancen, ansat.

Ungmand Christian Petersen af Hørby paa Tudse Næs ved Holbæk, er fra Skonnerten »Anna« faldet over Bord i Nordsøen og druknet.

En ung Sømand, Styrmand Martin Lose, en Præstesøn fra Fyen, omkom med det forliste Skib »Moresby«s Besætning.

Ugens Havarier.

Abba, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra England til Præstø med Kul d. 10. ds. grundstødt paa Fedhagen.

Jolantha, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 12. ds. indslæbt Dpsk. China af Hull til Libau med brækket Aksel. China, der var lastet med Stykgods til Reval, blev bugseret ca. 130 Sømil.

Dania, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 12. ds. efter en meget haard Rejse paa 33 Dage fra New Orleans. Ved Newfoundlandbankerne blev Skibet overfaldet af en Orkan, der rasede i 10 Timer og efterfulgtes af 3 Dages Storm, hvori Skibet fik en Del ovenbords Skade og mistede flere Baade. Under Rejsen ere 3 Mand af Besætningen skyllede over Bord og druknede. De Forulykkede ere Letmatroserne A. L. Petersen og J. P. Larsen, begge af Kjøbenhavn, og Matros Einar Jørgensen af Aarhus. Alle de Forulykkede vare ugifte.

Gutrume, Dpsk. af Hamburg, der paa Rejsen fra Liverpool til Kjøbenhavn med Salt og Stykgods grundstødte paa Lildstrand og senere bragtes flot af Svitzers, ankom d. 13. ds. hertil, ledsaget af Bjærgningsdamperen »Frederikshavn« og »Skandinavien«, og indgik i Frihavnen, hvor Ladningen, der er meget beskadiget, opløses. Skibet skal reparere her.

Fides, 3/m Skonnert af Thurø, strandede d. 9. ds. udfør Rudkjøbing Havnemole. Flot med Assistance. Skade paa Ror etc.

Forest Brook, engl. Dpsk., har d. 9. ds., da den laa ved Larsens Plads, haft Ild ombord, som dog slukkedes ved Hjælp af Skibets Materiel.

Carl Hecksher, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ligget i Tørdok i Helsingør. Stævnen var brækket og 7 Bundplader i Forskibet vare beskadigede.

Russia, Dpsk. af Kjøbenhavn, der har mistet Skruen, ligger under Reparation i Helsingør.

Franz Schwalbe, Barksbib af Fanø, Poulsen, er ifl. Meddelelse fra Lima indløben til Callao d. 3. December, for der at paamønstre nogle Folk, da en Del af Mandskabet var dearteret, medens Skibet laa i Cayo. Barksbibet afejlede samme Aften fra Callao.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Cardiff 24. Decbr., bestemt til New-Orleans. — A. N.

Hansen, Thidemann, ankom til Reval 13. Januar, bestemt til Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Constantinopel 13. Jan., bestemt til Samsoun, Trebezond, Batoum, Odessa. — Castor, Holm, ankom til Valencia 9. Jan., bestemt til Bordeaux. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Messina 3. Jan., bestemt til Vigo, Kbhvn. — Dagmar, Koføed, ankom til Kbhvn. 12. Jan., bestemt til Middelhavet. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Bordeaux. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 4. Jan., bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cadiz 13. Jan., bestemt til Southampton, Rouen. — Kiew, Rabe, ankom til Stettin 13. Jan., bestemt til Kbhvn., Southampton. — Kursk, Staal, ank. til Kbhvn. 2. Jan. — Leopold II, Kruse, afgik fra Smyrna 7. Jan., bestemt til Mostaganem, Southampton, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Strubberg, pas Qvessant 7. Jan., bestemt til Alger, Tunis, Piræus. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Pauillac 13. Jan., bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Newcastle, Southampton, Spanien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Odessa 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Oporto 10. Jan., bestemt til Lishon. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 12. Jan., bestemt til Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom til Marseille 12. Jan. bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Odessa 10. Jan., bestemt til Rodosto, Smyrna, Southampton, Antwerpen.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 8. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 6. Jan., bestemt til Christiansund etc. — Ceres, Svensson, ankom til London 5. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Hull 9. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 13. Jan., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Fanø, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 11. Jan., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Libau 12. Jan., bestemt til Riga. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 12. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Libau, Clauson Kaas, ankom til Hamburg 9. Jan., bestemt til Danzig, Königsberg. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 10. Jan., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Manchester. Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Danzig 11. Jan., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 12. Jan., bestemt til Libau. — Odin, Lissner, ankom til Kbhvn. 11. Jan., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 13. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 9. Jan., bestemt til Hull. — Romny, Harder, afgik fra Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Libau. — Tula, Paaske, ankom til Pillau 14. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 5. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Reval 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 11. Januar, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 16. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 16. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 14. Jan., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 14. Jan., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 15. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 14. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Aalborg 14. Jan., bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Reval 1. Jan., ankom til Rotterdam 9. Jan. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Stettin 7. Jan., ankom til Libau 10. Jan. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 14. Jan., bestemt til Libau. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 11. Jan., bestemt til Rotterdam. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Blyth 10. Jan., bestemt til Libau. — Skjold, C. Hansen, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., ankom til Libau 8. Jan. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 31. Decbr., bestemt til Pensacola. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 18. Decbr., ankom til Buenos Ayres 24. Decbr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Buenos Ayres 1. Jan., ankom til Rio de Janeiro 9. Jan. — Harald, O. Risøe, afgik fra London 11. Jan., ankom til Swansea 12. Jan. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 5. Jan., ankom til Libau 11. Jan. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Montrose 11. Jan., ankom til Burntisland 12. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Blyth 10. Jan., bestemt til Savona. — Pawel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Dundee 7. Jan., ankom til Sunderland 12. Jan. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Newcastle 27. Decbr., ankom til Genua 12. Jan. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 5. Jan., ankom til Riga

8 Jan. — Harald Klitgaard, J Rasmussen, afgik fra Riga 8. Jan., bestemt til Dunkerque.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Pillau 14. Jan., bestemt til Rotterdam.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 10. Jan. til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 27. Decbr., ankom til New-York 12. Jan. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 4. Jan. til Kbhvn.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, har været paa Kapelreparation siden 9. Januar i Nord-søen. Store Nordiske, Suenson, har været paa Kabelarbejde siden 6 Jan.

J. Lauritzen. Esbjerg. Nerma. Degn, afgik fra Methil 9. Jan., ankom til Esbjerg 11. afgik 13. til Newcastle. — Nord-søen, Meinritz, afgik fra Newcastle 10. Jan., ankom til Esbjerg 12., afgik 14. til Methil.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 9. Jan., anløb Frederikshavn 10., ankom til Newcastle 12. — Octa Enemark, afgik fra Newcastle 10. Jan., ankom til Gøteborg 14. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 7. Jan., ankom til Aalborg 10., afgik 11., ankom til Altona-Hamburg 14.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Agnes, Riber, ankom til Laguna 4. Jan. fra Rio Grande. — Claus, Hansen, afgik fra Rio de Janeiro 5 Jan. til Barbados. — Doris Brodersen, Mathiasen, afgik fra Dunedin 26. Novbr. til Lyttleton. — Elisabetha, Fischer, ankom til Rio Grande 7 Jan. fra Cadiz. — Emilie, Thomsen, ankom til Macassar 4. Jan. fra Amsterdam. — Erna, Thomsen, ankom til Port Natal 6. Jan. fra Antwerpen. — Gladstone, Sørensen, ankom til Falmouth 30. Decbr. fra Iquique, afgik fra Falmouth 7. Jan. til Landskrona. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Rio Grande 6. Jan. fra Cadiz — Ines Røhl, Jessen, ankom til Paysandu 5 Decbr. fra Buenos Ayres — Irvine, Andersen, ankom paa Rejsen fra Manta til Hamburg til Newhaven 8. Januar for Modvind. — Jørgiane Anna, Hansen, ankom til Portsmouth 6. Jan. fra Newcastle. — Lenita, Clausen, ankom til Apia 30. Novbr. fra Mioka. — Maren, Pedersen, ankom til Manta 4. Jan. fra Santos. — Marie Louise, Møcklenborg, ankom til Falmouth 2. Jan. fra Laguna, afgik 7. til Hamburg. — Nordby, Kolster, afgik fra Montevideo 25 Decbr. til Antwerpen. — Peruvian, Hansen, afgik fra Altata 4. Jan. til Falmouth. Prins Valdemar, Winther, ankom til Auckland 31. Decbr. fra Rio de Janeiro. — Rosa, Brinck, afgik fra Brixham 3. Jan. til Cardiff. — Sørine, Andersen, ankom til Valparaiso 9. Jan. fra Tahiti. — Valparaiso, Lorentzen, afgik fra Barcelona 9. Jan. til Marseille.

M. J. Ibsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, afgik fra London via Grimsby 21. Decbr., ankom til Rønne med Kul 4. Jan.

Fane, Sønderho. Agnes, Riber, ankom til Laguna 4. Jan. fra Rio Grande. — Ane Jenssine, Øhle, ankom til Para 8. Jan. fra Rio. — Eliza, Jessen, ankom til Aberdeen 10. Jan. fra Rosario. — Else, Thomsen, ankom til Havre 13. Jan. fra Punta Arenas via Falmouth. — Fortuna, Jensen, afgik fra Pernambuco 9. Decbr. til Macau. — Hans, Brinck, ankom til St. Thomas 10. Januar fra Rio Grande. — Helene, Thøgersen, er afgaaet fra Cardiff til Bangkok. prajet 12. Decbr. paa 14° N. 26° V. — Martha, Nissen, ankom til Laguna 25. Decbr. fra Barbados. — Merida, Pedersen, ankom til Santos 5. Jan. fra Hamburg. — Venner, Aarre, ankom til Imbetiba 13. Decbr. fra Pernambuco.

Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn Lübeck, meddele os den 15. Januar:

Reval noterer for Dampere:

London 1/1² d., Rotterdam 1/3 d., Antwerpen 1/3³/₄ d., Rouen 1/6 d., Glasgow 1/6 à 1/7¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Dansk Havre 13,14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau noterer for Dampere:

London, Hull eller Leith 11¹/₄ d. à 1/—, Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen, Dunkirque eller Ghent 1/— à 1/1¹/₂ d., Rouen 1/1¹/₂ d., à 13 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Dansk Havre 12 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis. 20/21 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noterer for Dampere:

London 5/9 d. pr. Ton Sukker, 10/6 à 11/— pr. load Ege-sveller, Liverpool 6/9 à 7/— pr. Ton Sukker, Hanstholm 8/— à 8/6 d. pr. Ton Sukker.

Sydeverrig til Østkyst London 1/1¹/₂ à 1/3 d. pr. 336 lbs. Havre.

Kulfragterne ere nedadgaende; der betales til Danmark for større Baade 3/9 à 4/—, for mindre Baade 4/9 à 5/3 d. pr Ton.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nord-søen. Graadyb VSV. Masten, som antoges fast i et Vrag 6 Kml. V. t. S. for Lys- og Fløjtetønden uden for Graadyb, er forgæves eftersøgt og maa antages at være bortdrevne.

Limfjorden. Jyllands V.-Kyst. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa Haørevlen 11 Fod.

I Kanalen 10 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Gotland. Fåröund. Den sorte Vager med Stage og Ballon ved Skarfgårdslytan i Fårösund Södra Gatt er inddragen. 57° 50' 56" N. Br. 19° 6' 15" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Ved Wåtskär Lodsplads er Modigs Grund, med 16 Fod Vand, afmærket med en Stage med Kors. Den staar paa Grunden 1,2 Kbl. N. 52° Ø fra S.-Spidsen af Øen Talholm. 60° 22' 6" N. Br. 26° 10' 32" Ø. Lgd.

Ved Pörtö Lodsplads er Fagerströms Grund, med 23 Fod Vand, afmærket med en rød Stage med Kost, som staar i 30 Fod Vand S. for Grunden, 1,1 Kml. S. 72° Ø. fra Söderskär Fyr. 60° 6' 12" N. Br. 25° 28' 2" Ø. Lgd.

Ved Helsingfors Lodsplads er Yderenden af Stora Löfö V.-Rev afmærket med en Stage, rød foroven, hvid forneden, med en nedadbunden Kost. Den staar i 17 Fod Vand. 60° 6' 10" N. Br. 24° 45' 58" Ø. Lgd.

Ved Bogaskär Lodsplads er Yderenden af Revet, som skyder sig ud mod S. fra Granö Ø.-Pynt, afmærket med en rød Stage med Kost. Den staar i 18 Fod Vand. 59° 55' 38" N. Br. 24° 0' 51" Ø. Lgd.

Wiborg Distrikt. S. for Øen Westerhäll ere følgende Grunde afmærkede:

22 Fods Grunden Ursula Norra med en Stage, hvid foroven, rød forneden. Den staar i 30 Fod Vand Ø. for Grunden. 60° 19' 27" N. Br. 26° 33' 4° Ø. Lgd.

19 Fods Grunden Ursula Södra med en Stage, rød foroven, hvid forneden, med 1 nedadbunden Kost. Den staar i 36 Fod Vand V. for Grunden. 60° 19' 17" N. Br. 26° 33' 4" Ø. Lgd.

Den hvide Stage ved Grillskärskubb er flyttet og staar nu i 30 Fod Vand, NV. for Stenene. 60° 19' 47" N. Br. 26° 33' 36" Ø. Lgd.

Den hvide Stage ved Grillskär er flyttet og staar nu uden for 23 Fods Stenene. 60° 19' 33" N. Br. 26° 33' 15" Ø. Lgd.

Stagen, rød foroven, hvid forneden, med rødt Flag med hvid Spunds, ved Winbärshäll Rev er flyttet og staar nu i 30 Fod Vand V. for en 18 Fods Sten. 60° 18' 54" N. Br. 26° 33' 2" Ø. Lgd.

V. for Papinniemi Baakefyr er uddybet et Løb, der fører til Wiborg. Ved Løbets V.-Side er i 17 Fod Vand udsat 4 Stager, hvide foroven, røde forneden.

Tyskland. I Følge Telegram af 12te Jan. 1896 fra »Marineamt« i Berlin har Fyrskibet »Adler-Grund« forladt sin Station.

Nord-søen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Nathurn Tønde er en sort og hvid vandret stribet Spidstønde med kort Stage og Diamant.

Elben. Fyrskibet »Oste Riff« er inddraget og »Schulau« udlagt.

Weser. Lystønden ved Geste Munding er for Is ombyttet med en rød Spirtønde G.

Flere Tønder ere inddragne for Is; mellem Brage og Vegesack ligge nu kun 7 røde Stumptønder og 8 sorte Spide-

tønder. ved *Hunte Munding* en sort og rød Baaketønde, mellem *Vegesack* og *Bremen* en rød Stumptønde og ved *Lesum Munding* en sort Baaketønde.

Østfriesiske Øer. V. for Vraget af »*Ocean King*«, som ligger sunket V. for *Otzumer Balge*, er udlagt en grøn Vragtønde.

Norderney V. En grøn Tønde er udlagt ved N.- og ved S.-Hjørnet af Pælene uden for *Victoria Halle* ved *Norderney V-Strand*.

Holland: Zuiderzee. Afmærkningen i *Zuidersee* er paa Grund af Isgang upaalidelig.

Zeegat van Goeree. I *Zeegat van Goeree* ere Lystønderne igen udlagte.

O.-Hellegat. Vraget af Tjalken, som laa sunket i Mundingen af *O.-Hellegat*, er borttaget. 51° 40', N. Br. 4° 23', Ø. Lgd.

England. Hartlepool. *Heugh* hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sekunder, Lys 4 s., Mørke 1 s. 54° 41' 50" N. Br. 1° 10' 20" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland, og Irland

England. Solent Channel. Vragtønden ved Vraget af Kutteren »*Azalea*«, som var sunket paa *Brambles Solent Channel*, er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Ferrol. Sømærket ved Grunden ud for *San*

Felipe er en sort Tønde, som ligger 1½ Kbl. S. 6° V. fra Slottets SV.-Hjørne.

Bermudas Øer. The Narrows. I Løbet i *The Narrows* ligger en 22 Fods Pulle, Springtids Lavvande, fra Fort *Catherine* Flagstang i N. 85° Ø., 5 Kbl Grunden afmærkes med en sort og hvid tærnet Stumptønde, mærket »23 feet«.

En 17½ Fods Pulle ligger 1 Kbl. N. 12° Ø. fra 22 Fods Pullen. Den afmærkes med en sort Spidstønde, mærket »18 feet«.

Newfoundland S.-Kyst. Fløjtetønden ud for *Powles Head* ved Indløbet til *Trepassey Harbor* er bortdrevet og udlægges foreløbig ikke.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Salerno. Fyrskibet »*Manfredi Bank*« er igen udlagt paa Station. 40° 39' N. Br. 14° 4' Ø. Lgd.

Brindisi. Ved Grunden *Fico* er udlagt en Tønde, hvorfra midlertidig vises en grøn Lanterne.

Italiens Ø. Kyst. Uden for Indløbet til *Sante Venere* Havn har der dannet sig en Banke, hvorfor Forsigtighed maa anvendes ved Beselingen.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — *Alexandria* er erklæret for kolerasmittet. Skibe derfra henvises til Karantæneanstalt. Havne inden for 85 Kml. Omkreds af *Alexandria* betragtes som mistænkte. Havnene *Casa Blanca* og *Nazagan* i *Marokko* ere erklærede for kolerasmittede og Havne inden for 85 Kml. Omkreds for mistænkte.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

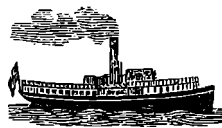
ferske, saltede og røgede Varer.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. København S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
1273 leveres.



Dampbaaden
„Gasværkshavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i København:
Raadhusstræde 4.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Anti-magnetiske

Ankergangs-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros

en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitielinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

½ Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end ½ Side 10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Januar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Farveblindhed og Lanterneføring. — Det nye Sejlssystem m. m., af Skibsfører H. Nielsen. — Langebro og Knippelsbro. — To svenske Sammenstødsager. — Besejlingsforholdene ved Thyborøn Kanal. — Generalforsamling. — Anerkendelse af Skibsmaal. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

International Kiel. Skibsfarts- og Fiskeri-Udstilling

fra 13. Maj til 30. September 1896.

Anmeldelser sendes snarest til Udstillings-Bureauet,
Kiel, Falekstrasse 9.

1486

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1.

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrang & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telef. 1297.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagvarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibehandelen henhørende
samt Bunkerkul, saavel engelske som skotske.

Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Protokolfabrik.

Over 1000 Lager-Numre.

1. Kl. Arbejde.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.



Isolering af Dampere
og Kjedler udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

C. M. Fonnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Frihavns Spedition & Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner

af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

Skoleskibet „Georg Stage“.

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

Ansøgning om Optagelse som Lærling skal indsendes snarest muligt og senest den 15de Februar til »Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde, St. Annaplads 3, 3die Sal, Kjøbenhavn K«, og skal indeholde Drængens fulde Navn, Forældres eller Værges Navne, Stilling og nøjagtige Adresse samt for de Elever, der forberedes til Konfirmation, tillige Angivelse af Konfirmationsdagen. Med Ansøgningen skal følge Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest for Helbred og legemlig Udvikling samt særskilt Attest for Syn og Farvesands. Ansøgeren, der som Regel skal være i en Alder af 14 til 18 Aar, maa afholde Udgifterne ved sin Paaklædning, men faar forøvrigt Ophold og Undervisning frit ombord. Dog vil der til et meget begrænset Antal Elever kunne tilstaa delvis fri Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom med Attester for Trang og Værdighed indsendes; men det maa udtrykkelig anføres heri, hvorvidt dens Bevilligelse betinger Modtagelse af Elevplads eller ikke.

For Drengene fra Kjøbenhavn og nærmeste Omegn fordres Ansøgningerne bragte af Drengene selv hver Søndag mellem 11 og 1½.

Bestyrelsen,
den 1ste Januar 1896.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Direct. **P. Hofman-Bang**, Ingr., M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc. etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekniske Oversættelser

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles kraftige og velsmagende Rødvin, faas à 65 Øre pr ¼ Bouteille.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

LANDMANDSBANKEN

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

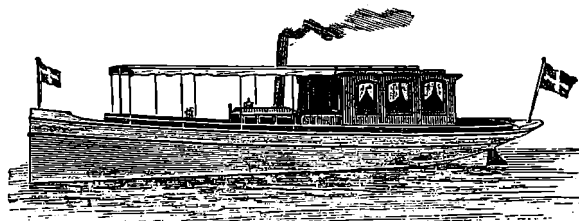
Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablissement,
Nyhavn Nr. 57.



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

Udmærket Skib tilsalgs.

3mastet Skonnert, 369 Reg., laster ca. 590 Tons Dødvægt, ca. 180 Stdr., bygget 1878 af Eg og Pitchpine, kobberfast, 16 Aars Originalklasse *3/3 L. I. I., forlænget for 6 Aar fra 1894, altsaa Klasse *3/3 L. I. I. til Juni 1900. Kobret i Juli 1894. Dimensioner 126' x 28' x 15'. Ligger her i Nærheden for Besigtigelse. Telegrafer bedste Bud mod Besigtigelse. Salget udelukkende overdraget undertegnede.

Chs. Berrum,
Rødingsmarkt 47.
Hamburg.

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryegade 105.

Gothersgade 24.



ENEFORHANDLER:

V. LÖWENER,
Kvæsthusgade 6,
KJØBENHAVN. K.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af **H. E. Hansens** gode velbekjendte vandtætte Dug have steds paa Lager.

Holbergsgade 15.

Hattemagasinet

„London“

Kjøbhvns største, billigste Hatteforretning.

Elegante Herrehatte, alle Kvaliteter

fra 3, 4½—7, 8 Kr.

Silkehatte, Chapeaux mec.

yderst billige.

Østergade 31.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdenberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Paa Udkig.

Vi have fra Udenrigsministeriet modtaget følgende Meddelelse:

Det danske Konsulat i Madrid har indberettet følgende:

Ved den norsk-spanske Handelskonvention af 27de Juni 1892 § 16 og den dertil sig sluttende Protokol af samme Dato forpligtede den norske Regering sig til at subventionere en direkte Dampskibslinie mellem Norge og Spanien med mindst 12 aarlige Rejser. Efter at være afgaaede fra Norge skal, ifølge Protokollen, Liniens Skibe anløbe en spansk Havn ved den biscayiske Bugt, og derfra fortsætte Rejsen til Barcelona med Anløb af mellemliggende Havne efter eget Valg. Fra Barcelona kan Skibene gaa til Genua og til en anden italiensk Havn, men skal da vende tilbage til Barcelona, Valencia eller en anden Havn ved Middelhavet. Paa Tilbagereisen til Norge skal Skibene i hvert Fald anløbe Valencia og Malaga.

Ved en den 31. f. M. i Gazeta de Madrid offentliggjort Tillægs Protokol af 7de Oktober i Fjor er heri sket følgende Forandring:

I Stedet for til sin Betjening kun at anvende et Skib, som efter at have anløbet en spansk Havn ved den biscayiske Bugt fortsætter til Barcelona, skal Linien nu kunne anvende to Skibe dertil; et som anløber en ved den biscayiske Bugt beliggende spansk Havn og fortsætter indtil Gibraltar, anløbende mellemliggende Havne efter Behag, og et andet, som uden at være forpligtet til at berøre en Havn ved den biscayiske Bugt udfører den øvrige Rejse.

Hvert af Skibene maa da gøre i det mindste 12 Ture aarlig.

Den ny Ordning træder i Kraft den 1ste Februar.

Udenrigsministeriet, den 17de Januar 1896.

Den danske Konsul i Libau, Købmand H. T. Christensen, er afgaaet ved Døden. Den Afdøde var en meget dygtig Mand, og han nærede en varm Interesse for det Konsulat, han bestyrede. Nærværende Blads Redaktion skylder ham Tak for den Velvillie, hvormed han ved adskillige Lejligheder sendte os Meddelelser af Interesse for vor Skibsfart.

Handelskammeret i Flensburg har afgivet følgende Betænkning over Nord-Østersø-Kanalen: »Vore Rederier, i Særdeleshed de, der drive nord-østersøisk Fart, havde med stor Spænding imødeset Kanalens Aabning og ventede sig af den en Stigning i den lidet lønnende Fart. Desværre er dette Haab ikke gaaet i Opfyldelse. Tarifen er gaaet saa højt i Vejret, at Dampere af vilkaarlig Størrelse kun ved betydelige Merudgifter kan opnaa en ringe Tidsbesparelse. Man har bebrejdet de tyske Rederier, at de ikke lod deres Skibe gaa gennem Kanalen for at fremtvinge en Nedgang i Tarifen. Denne Bebrejdelse rammer ikke vore Rederier. Forsøget er gjort af 20 forskellige Dampere af en Størrelse fra 600 til 1000 Tons, men i intet Tilfælde blev Merudgiften dækket af den opnaaede Tidsbesparelse. Dampene havde tværtimod paa hver Rejse et Tab, der varierede fra 30 til 4,000 Mark. Af de 20 Dampere led 6 mer eller mindre betydeligt Havari, der tilføjede Assurandørerne

og Rederne store Tab. Skal Kanalen bringe Skibsfarten nogen Nytte, maa Afgifterne sættes væsentlig ned«.

I Sø- og Handelsretten afholdtes i Mandags Søforklaring i Anledning af Damperen Danias Havari i Atlanterhavet. Til Stede vare Skibets Fører, Kaptajn Troensegaard, 1ste Styrmand Horn, 2den Styrmand Lyloff, 3die Styrmand Andersen, 1ste og 2den Maskinmester, Hansen og Juncker, Tømmermand Larsen og Matroserne Christensen, Hansen og Jensen. Søforklaringen bekræftede de kendte Enkeltheder om den ualmindelig haarde Rejse, Skibet har haft, og konstaterede, at ingen havde set de 3 Mænd, der omkom, blive revne ud over Rælingen af Søen; man saa dem først, da de vare udenbords, og ethvert Forsøg paa at redde dem ved Redningsbøjer var forgæves.

Paa Foranledning af Rettens Formand, udtalte Kaptajnen, at Forsøg paa at dæmpe Søen med Olie ikke vilde have været til nogensomhelst Nytte, fordi man maatte holde Skibet drejet op imod Søen og i Bevægelse fremad.

Mandskabet tiltraadte Kaptajnens Udtalelser, og Søforklaringen sluttede, uden at nogen blev taget i Ed.

Af »Engineers Gazette«s Oversigt over engelske Nybygninger i det forløbne Aar ses det, at der er en Damper med Babcock & Wilcox Rørkedler til 1350 indicerede Hestekraft under Bygning for det danske Firma A. N. Hansen & Co.; hos dette ville danske Rederier da ventelig snart kunne erfare noget om, hvorledes disse Kedler egne sig for Fragtdampere. Det bestilte Skib bygges i Sunderland og bliver paa ca. 5,600 Tons. Af nævnte Oversigt fremgaar endvidere, at i England alene er sidste Aar ikke mindre end 7 Dampere udstyrede med Babcock & Wilcox Kedler, og deraf have de bekendte Rederier Wilson, Sons & Co. og Petersen, Tale & Co. (Turretskibe) hver faaet to. Det er sikkert disse Kedlers ringe Vægt, der særlig bringe Rederierne til at foretrække dem.

Vi henlede Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse om nogle populære Foredrag om den første Behandling af Tilskadekomne, som praktiserende Læge V. Saxtorph Stein agter at atholde, og som ville blive ledsagede af praktisk Anvisning til Anlæggelse af Forbindinger. Til disse Foredrag have Handelsmarinens Officerer gratis Adgang. Vi give den gode Idé og den smukke Tanke, der ligger til Grund for dem, vor bedste anbefaling, og haabe, at denne Lejlighed til at erhverve Indsigt i Forhold, der ofte forekomme ombord i Skibene, vil blive stærkt benyttet.

Ifølge »Lloyds Register« er der i 1895, foruden Krigsskibe, paa Skibsværterne i Storbritanien og Irland blevet bygget 579 Skibe med en samlet Drægtighed af 950,967 Tons, hvoraf kun 53 Seilskibe med 45,976 Tons, hvilket er over 95,000 Tons mindre end i 1894.

Seilskibstonnagen er gaaet stærkt ned; i 1892 beløb den sig til 24 pCt., 1893 til 14, 1894 til 8 og i 1895 kun til næppe 5 pCt. af den samlede Tonnage.

Næsten 99 pCt. af Dampskibene ere byggede af Staal, Resten af Jærn. Omtrent 20 pCt. byggedes efter Bestilling til Kolonierne og Udlandet, hvilket er mere end det nærmest foregaaende Aar. Til Norge byggedes 14 Skibe paa 39,756 Tons, til Tyskland 13 Skibe med 34,053 Tons, til Rusland Skibe med en samlet Drægtighed af 21,000, og til Danmark og Holland over 14,000 Tons til hver. I Glasgow blev der bygget mest, nemlig 196,184 Tons, derpaa kommer Newcastle med 161,476 Tons, Sunderland med 125,266 Tons o. s. v.; i Belfort byggedes 95,629 Tons. Over 60 pCt. af Seilskibstonnagen byggedes i Greenock-Distriktet. Det største Dampskib, der byggedes, er »Georgie« paa 10,077 Tons; det største Seilskib er »Iranian« paa 2958 Tons. Den 31. December stod der 53,000 Tons under Bygning mere end ved Aarets Begyndelse.

Paa hele Jorden synes der ifjor at være blevet bygget 1,218,000 Tons, hvoraf 104,000 Tons Seilskibe. Ved Forlis, Ophugning m. m. er der tabt 700,000 Tons, hvoraf 410,000 Tons Seilskibe, saa at Verdens Seilskibstonnage er gaaet 306,000 Tons ned, medens Dampskibstonnagen i 1895 er stegen med omtrent 824,000 Tons.

De engelske Redningsselskaber have i 1895 udfoldet en omfattende Virksomhed, om hvilken »Hansa« meddeler følgende: De heftige Storme i Aarets Begyndelse og Slutning foraarsagede talrige Forlis i Kanalen og paa Englands Nordø-Kyst. Den mest anstrængende Dag, Redningsselskaberne havde, var 2.—3. Oktober, paa hvilken 27 Baade stak i Søen og 54 Menneskeliv tabtes. I hele det forløbne Aar gik »Royal National Lifeboat Institution«s Baade 427 Gange tilsøs og reddede 519 Menneskeliv. I Forhold til dette Resultat ere de Offre, som Redningsarbejdet kostede, ubetydelige. Iøvrigt indskrænker nævnte Selskabs Virksomhed sig ikke til Redning af Menneskeliv, men udstrækker sig ogsaa til det svømmende Materiel, idet f. Eks. ifjor 33 Skibe bleve reddede fra fuldstændigt Tab eller fra alvorligt Havari. Ogsaa talrige Fiskerbaade skyldte Selskabet, at de naaede i Havn. Selskabet ejer for Tiden 303 Baade, hvis Védligeholdelse andrage meget betydelige Beløb, der udelukkende tilvejebringes ved Indsamlinger og frivillige Forsikringspræmier.

Farveblindhed og Lanterneføring.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I »Dansk Søfartstidende« for 20. Decbr. findes i »Paa Udkig« en Artikel efter »Hansa«, hvori der gøres opmærksom paa, at Prøverne for Farveblindhed ikke ere fuldt paalidelige, og at der altsaa endnu sejler Folk tilsøs, hvis Farvesands er mangelfuld, samt at der i England næres Betæneligheder ved at gøre den grønne Lanterne lige saa stærk som den røde af Hensyn til eventuelt Farveblinde.

Maa jeg i den Anledning gøre opmærksom paa en Forholdsregel, der i høj Grad vil formindske Faren, der opstaar ved Farveblindhed eller svag Farvesands for Dampskibenes Vedkommende. Denne bestaar simpelthen i at

anbringe Sidelanterne agten for Toplanteren, helst midt paa Skibet. Ved at anbringe Lanterne saaledes, vil jo nemlig selv et 10 Aars Barn, ganske bortset fra Farvernet kunne angive hvilken Side af Skibet det ser, naar det ved, at den lave Lanterne staar agten for den høje. Ses den lave Lanterne tilhøjre for den høje, er det B. B. Side man ser og omvendt. Vare Lanterne saaledes anbragte i alle Dampskibe, vilde Faren for Kollisionen paa Grund af Farveblindhed være reduceret til et Minimum. At dette holder Stik i Praksis, har jeg adskillige Gange bragt i Erfaring, naar jeg har mødt Dampere uden Sidelanter. Hvor utroligt det end lyder, møder man desværre undertiden saadanne Uhyrer, navnlig henad Morgenstunden. Jeg har saaledes i det forløbne Aar mødt to saadanne paa meget befærdede Steder, nemlig imellem Dover og Dungeness og Dungeness og Beachy-Head. Begge havde jeg om Styrbord og begge vendte deres B. B. Side imod mig, hvilket fremgik af nogle oplyste Køjne langs Skibssiden; da disse saas tilhøjre for Toplanteren, maatte det være Skibets B. B. Side, jeg saa, og handlede derefter. Disse oplyste Køjne overflødiggjorte jo saaledes paa en Maade den røde Lanterne. Troligvis have farveblinde Folk tidligere hjulpet sig ved denne Lanternernes Stilling til hinanden, og det er jo da ogsaa først efter at man er begyndt med at anbringe Sidelanterne forude, at Spørgsmaalet om Farveblindhed er kommen frem. Da det nu viser sig, at man ikke fuldt ud kan sikre sig imod denne Svaghed, hvorfor kan man saa ikke bibeholde den gamle Stilling af Lanterne, der ikke alene vil formindske Faren ved oftnævnte Farveblinde, men ogsaa være til Gavn og Glæde for os andre, idet de ikke alene straks antyde et mødende Skibs Drejning og omtrentlige Kurs, men ombord i selve Skibet ere lette at kontrollere og ikke i tykt og diset Vejr gøre det dobbelt usigtbart ved at oplyse og overstraale hele Rummet foran for Skibet? Det er jo en ganske simpel Forholdsregel, der maa falde i enhver Reders og Skibsførers Smag, thi selv kan man jo nok forsikre sig om sine egne Officerers Farvesands, men derimod kan man intet vide om Officererne i de Skibe, man møder, og for hvis Skyld man jo hænger sine Lanterne ud. Desuden har denne Forholdsregel den Fordel, at den er billigere end den moderne, idet man sparer de dyre og som Regel af Søfolk ildesete Fyrtaarne forude.

I Sammenhæng med ovenstaaende vil jeg gærne, Hr. Redaktør, gøre Dem et Par Spørgsmaal: Hvorfor er der nogle Skibe, der føre en Agterlanterne omhyggeligt skærmet saaledes, at den ikke kan ses samtidig med Sidelanterne? Hvad i Alverden kan det skade, at man ser en Lanterne paa Skibets Agterende, samtidig med at man ser Skibets øvrige Lanterne? Efter min ringe Mening vil den jo kun tydeliggøre Skibets Stilling: omtrentlige Kurs, og øjeblikkelig angive dets Drejninger. Endvidere: Der er af og til fremkommen Klager over at Passagerskibe, f. Eks. de store Paketter, udsende for mange Lys og at disse burde dæmpes. Jeg maa tilstaa, at disse Klager have været mig uforstaaelige, da det dog altid er en Fornøjelse at møde saadanne Skibe »tip-top« i alle Henseender. Ganske vist berøre de mange Lys, naar man ser Skibet fra Siden, de kulørte Lanterne en Del af deres Intensitet, men denne er jo i saa Tilfælde heller ikke af Betydning, thi man ser jo en høj ensom Lanterne og derefter et op-

lyst Palads nedenfor, eller en lang Række Lys, som man ved ligger agtenfor den høje. Ret forude ser man næsten ingen Lys, og der vise Sidelanterne sig med fuld Styrke. Hvorfor rejser der sig Stemmer mod disse pragtfuldt oplyste Skibe? Er det fordi nogle Søfolk ere skabte som Møl, og, medens de lede efter de kulørte Lys, flyve lige lukt ind i alle de Tusinde klare?

Kunde der endelig ikke oprettes Signaler, hvorved man kunde gøre den vagthavende Officer ombord i en mørk og uhyggelig Tramp, der kommer sludskende med sin osende Topplanterne og sine udgaaede Sidelanter, opræksom paa, at disse ikke brænde og saaledes forhindre, efter at man selv er undgaaet ham, at han sender andre Skibe ind i Evigheden?

Ærbødigst

—t—

Dampskibsfører.

Vi skulle komme tilbage til den ærede Indsenders ovenfor anførte Udtalelser.

Red.

Det nye Sejlsystem m. m.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Jeg beder Dem aabne mig en Plads i Deres ærede Blad til følgende Gensvar til Hr. Fr. Nielsen:

Jeg maa i Følge Hr. Niensens bestemte Udtalelser formode, at han er fuldt ud fortrolig med det nye Systems Indretning i alle Detailler; men at det virkeligt er saa upraktisk, som Hr. N. forsøger at gøre det, finder jeg dog ikke.

Det har, maa jeg altsaa antage, været Hr. N's. Hensigt at forsøge Systemet i sin Galease; men han er ved nøjere at gennemgaa Enkelthederne i dette blevet skuffet i sine Forhaabninger om dets praktiske Fortrin. Jeg maa dog hertil svare Hr. N. og enhver, der i det hele taget interesserer sig for Sagen: »Betragt det nye System som en i teoretisk Henseende korrokt konstrueret Rig, ved hvis Konstruktion der altsaa er taget mere Hensyn til at gennemføre selve Principet, end til praktiske Reforme af det gamle System.« Man maa derfor ikke staa uforberedt over for ubetydelige praktiske Fejl, der upaatvivlelig vil mødes ved at antage Systemet, som det endnu foreligger i sin første Skikkelse. Havde Hr. N. betænkt dette, og dertil haft en bedre Tro til Videnskaben, havde han næppe fældet saa afgjort en Dom derover.

Igennem Hr. N's. Slutningsbemærkning lyder et Mistillidsvotum til de i »Hauch« af Hr. Kapt. Trolle anstillede Forsøg, der ikke alene ere foretagne i videnskabelig Henseende, men ogsaa for at konstatere Systemets Brugbarhed i Praxis. Jeg har virkelig meget vanskeligt ved at forestille mig, at denne Mand er udsendt for at anstille saadanne Forsøg, der, for saavel Lægmand som Videnskabsmand, baade indenfor og udenfor vort eget Land, have en saa overordentlig Interesse, uden at Vedkommende ogsaa har været kompetent til at anstille disse Forsøg. Hvis Hr. N. vil gøre sig den Ulejlighed at gennemlæse Hr. Kapt. Trolles Afhandling (nærværende Blads Nr. 5 og 6 for 1895), vil han meget let blive overbevist om, at »Hauch« hverken »er smuttet i Havn eller har strøget sin Kommando i Flaadens Leje,« men tværtimod foretaget Forsøgene under endog temmelig høje Kulingsgrader.

Dernæst endnu et Par Ord om Skibskonstruktionen. Naar jeg har brugt et saa strængt Udtryk som »fortvivlet Konstruktion«, hvilket Hr. N. særligt betoner, da

kan jeg ogsaa overbevise ham om, at jeg heri har Ret, naar der refereres til Sødygtigheden. For flere Aar tilbage, da jeg stod som Menig om Bord i en engelsk Damper, hørte jeg en Dag blandt Officererne udtalt alvorlige Bekymringer over, at en Sprængning af Ballasttankens Top kunde befrygtes formedelst de voldsomme Rullinger, Skibet udsattes for i den høje Tværse. Dette Skib var konstrueret med gode Dimensioner. Siden da har Konstruktørerne forandret sig betydeligt, men ikke altid til Fordel for Sødygtigheden. Tro endelig ikke, jeg dadler Konstruktørerne herfor. Rederne forlange steds deres Skibe større og fordelagtigere. Længden maa ikke gærne blive for stor, det fordyrer Bygningen; Dybden skal være yderst begrænset; det skal og maa da gaa ud over Bædden. Det Baand, der herved er lagt paa Konstruktørerne, hindrer dem ofte i at konstruere til Fordel for Sødygtigheden: de ville søge at overgaa hverandre i at levere den fordelagtigste Type. Resultatet er altsaa blevet, at i de fleste Tilfælde er det fordelagtigste Skib det mindst sødygtige. Spørgsmaalet om Skibes Sødygtighed eller Slingring er derfor ogsaa blevet alvorligt overvejet imellem Nutidens første Teknikere. Jeg skal iøvrigt henvise til flere Artikler om dette Spørgsmaal, bl. a. i Februar- og Majnummeret af »The Steamship« for 1895. Paa Mødet i Paris i Juli s. A. blev Spørgsmaalet ligeledes berørt.

Lignende Resultater, hvortil man i England er kommet gennem de Forsøg, der ere gjorte med flere af de første Klasses Kampskibe efter at være forsynede med Slingrekøle, tror jeg næppe vil opnaas med en almindelig Lastdrager; det maa nemlig erindres, at disse Slingrekøle ere 3 Fod dybe og 200 Fod lange. At de ere et virksomt Middel mod Slingring, selv anvendte i mindre Maalestok, faas Beviset for i de store Bekostninger, enkelte Rederier ere gaaede til, blot for at forsyne deres Skibe med Slingrekøle. Det er ikke altid Smaabeløb, det her drejer sig om; Bekostningen paa et af Orient-Selskabets Skibe var over 1000 £, for at forsyne dette med Slingrekøle. Naar Rederierne skulle bebyrdes med slige Ekstraudgifter efter Skibenes Fuldførelse, for at faa disse nogenlunde sødygtige, kan min Udtalelse »fortvivlet Konstruktion« da kaldes for stræng. Naar der i det hele taget tænkes paa, tales om eller eksperimenteres med en Skibskonstruktions Bevægelser i Søgang, da forestiller man sig begribeligvis ikke dem, der hidrøre fra Bølgernes Indflydelse ret for eller agter fra. Hr. N's. Bemærkninger om dette ere derfor aldeles intetsigende.

Bundkøle synes Hr. N. at sympatisere med. Jeg gør ligeledes; men Bygningsmaaden bliver for dyr, naar de skulle kunne modstaa det enorme Tryk, de udsættes for i en Tørhavn. Det kan interessere mig at vide, hvilke Forstærkninger et Skib behøver for at hvile paa 3 eller 4 korte Bundkøle, anbragte paa Bundens Midte. Har Hr. N. Erfaring i denne Retning?

Svendborg, den 13. Januar 1896.

H. Nielsen.
Sejlskibsfører.

Langebros og Knippelsbro.

Der foreligger, som bekendt, for Tiden i Kjøbenhavns Borgerrepræsentation et Forslag om Langebros Ombygning, som vi refererede i dette Blads No. 44 for 1. Novbr. f. A. Da det, som vi i vort sidste Nummer havde Lejlighed til at fremhæve, er sandsynligt, at dette Forslag vil give Stødet til, at Besejlingsforholdene i Havnens sydlige Del ville blive Genstand for en indgaaende Overvejelse, og da dette Spørgsmaals heldige Løsning er af meget stor Betydning for Skibsfarten paa Kjøbenhavn, skulle vi kortelig gengive de Udtalelser, der faldt ved Sagens Behandling i Borgerrepræsentationen i November Maaned, og som omhandlede Skibsfartens Interesse i Forslaget.

Af Talerne var det særlig Direktør Hagemann, der kom ind paa denne Side af Sagen. Han udtalte bl. a.: Der er vel ingen Tvivl om, at Knippelsbro en Gang vil blive ombygget. Det vil blive nødvendigt, baade fordi dens Beliggenhed frembyder Vanskeligheder, og fordi den er for smal, hvortil kommer, at der finder en betydelig Transport Sted, og at Strømmen er bleven meget stærkere. Var der ingen anden Grund til at ombygge Langebro, maatte det altsaa ske af Hensyn til, at Knippelsbro skal ombygges, og Langebro maatte da helst lægges saaledes og udstyres med en saadan Bredde, at den kan optage den Trafik, som nu gaar over Knippelsbro. I Forbigaaende tilføjede Taleren her, at hele Indsejlingen til Kjøbenhavns Havn ogsaa trænger til at forandres. Bomløbet burde ikke bevares i sin nuværende Skikkelse. Der var intet til Hinder for ved Hjælp af to Svingbroer at skaffe Passage derigennem baade for større og smaa Skibe. Det var en Sag, som nødvendig maatte optages til Overvejelse; den var af ikke mindre Vigtighed for den indre By end Ombygningen af Langebro. I Magistratens Skrivelse hedder det, at Broens Beliggenhed er bestemt ved Hensynet til, at dens Retning skulde være saa nær vinkelret paa Strømlinien som muligt, og at derved er det givet, hvorledes den skal udmunde paa Kristianshavns-Siden. I saa Henseende ønskede han oplyst, om det skulde frembyde Vanskeligheder paa Kristianshavnsiden, at Broen blev flyttet længere mod syd. Kunde den ikke komme til at udgaa fra Boulevarden, maatte man ønske, at den kom til at ligge ud for Vestervoldgade, men jo større Afstanden blev mellem de to Broer, desto lettere vilde det blive for Skibene at komme igennem. Det havde undret Taleren, at Havnevesenet mener med Sikkerhed at kunne antage, at Strømmens Retningslinie ikke vil blive forandret. Strømretningen maatte med Tiden blive forskellig, enten den kommer fra nord eller syd, og det var saaledes i al Fald givet, at Broen ikke vil kunne lægges normalt paa begge Strømretninger. Det Spørgsmaal kom da frem, om man skulde vælge en Svingbro*). Dette Spørgsmaal var Havnevesenet gaaet for let hen over. Det udtaler, at en Klapbro kan man hurtigst aabne og lukke, og imod Svingbroen anføres, at naar den er aaben, danner den ligesom et Ledeværk for Øjet og gør det vanskeligt for Styrmanden at styre. Ved en Svingbro fik man imidlertid to Løb til Raadighed, og derved lettedes Passagen. Selv om Passagen tager længere Tid ved en Svingbro, vilde denne være at foretrække, naar Strømmen gennem Havnen bliver stærkere, og hermed maatte man regne. I »Dansk Søfartstidende« No. 51 var denne Betragtning ogsaa gjort gældende med Hensyn til Knippelsbro. Det udvikles der, at hvorledes man end lægger Broen, kan den ikke komme til at ligge normalt paa Strømretningen, men at Vanskelighederne kunne overvindes og i al Fald betydelig formindskes ved Hjælp af en Svingbro.

De øvrige Deltagere i denne Forhandling kom kun rent i Forbigaaende ind paa Skibsfartens Interesse i Spørgsmaalet. Vi fremdrage derfor kun Borgmester Øllgaards Udtalelse om, at man havde valgt en Klapbro væsentlig af Hensyn til Landfærdslen.

To svenske Sammenstødssager.

Nedenfor meddeles et kortfattet Referat af to lærerige Domme om Skibes Sammenstød. I begge Sager var den svenske Orlogsmarine Part, henholdsvis som Sagsøger og som Indstævnt.

I.

I Stockholms Skærgaard indtraf der om Formiddagen den 3. Juni 1892 et Sammenstød mellem Dampskibet

»Linnéa«, der befandt sig paa en Prøvetur for udgaaende fra Stockholm, og en den svenske Orlogsmarine tilhørende Dampslup »Skeppsholmen«, ligeledes for udgaaende, der var beskæftiget med at transportere Flytgedes for en af Flaadens Officerer. Sluppen, der i Rælingen var 16 Meter lang og 2,75 Meter bred, indhentedes af den i samme Retning gaaende store Damp (Længde 58,5 Meter, Bredde 8,07 Meter), hvilken passerede tæt forbi den uden at give noget Signal, og da »Linnéas« Køl vand bragte Sluppen i en stærkt gyngende Bevægelse, slyngedes det lille Fartøj ind imod det stores Boug, kæntrøde og sank, ved hvilken Lejlighed to af de ombord paa Sluppen værende Personer druknede, og Godset, som den førte, gik til Bunds. Sammenstødet gav Anledning til en Erstatningssag, og under denne viste det sig, at den nautiske Forklaring af, hvorledes Ulykken kunde indtræffe, var lige saa vanskelig, som Spørgsmaalet om, hvem der i juridisk Henseende bar Ansvar for »Linnéas« Manøvrering, var tvivlsomt.

Det var i førstnævnte Henseende givet, at Skibene fra først af fulgte samme Kurs og at Farvandet var bredt nok til at levne rigelig Plads til dem begge. Afstanden imellem dem, den Gang »Linnéa« indhentede Sluppen, angaves noget forskelligt af Parterne, henholdsvis fra 3—4 Meter til c. 9 Meter; men selv om den mindre Afstand lagdes til Grund, syntes deri ikke at ligge nogen absolut Hindring for, at det store Skib kunde passere forbi det lille uden at foraarsage nogen Skade, tilmed da Søen var aldeles rolig. Af Sluppens Besætning blev det opgivet, at dens Rorgænger i Overensstemmelse med Søvejsreglerne havde holdt sin Kurs uafbrudt i Tillid til, at det indhentende Skib skulde gaa udenom, og først da Sammenstødet viste sig truende, stoppede Maskinen for at mindske Farten. Fra denne Side søgtes Forklaringen dels i den »Sugekraft«, som det store Skib skulde have udviklet overfor det lille, i Forbindelse med, at Køl vandets Styrke skulde have hindret Sluppen fra at lystre Roret, dels i en lille Svingning til Styrbord fra »Linnéas« Side, som dette Skib havde foretaget, straks efter at dets Forstavn havde passeret Sluppen, for at undgaa et Sammenstød. Modparten gjorde derimod gældende, at da Afstanden var fuldt tilstrækkelig og da en »Sugning« som den anførte ikke kunde anses som andet end en Fantasi, burde Sammenstødet kun tilskrives en eller anden Fejl, enten ved Sluppens Manøvrering eller ved dens Lastning. Selv om dette nu ikke lod sig oplyse, maatte Sølovens § 221 i al Fald føre til, at hvert Skib burde bære sin Skade.

Efter en overordentlig vidtløftig Bevisførelse fra begge Sider, under hvilket et stort Antal Marineofficerer og Koffardkaptajner fik Lejlighed til at yttre sig som sagkyndige, kom Stockholms Raadstueret til det Resultat, at Sammenstødet skyldtes »Linnéa«, da dette Skib ikke havde styret i tilstrækkelig Afstand fra Sluppen og heller ikke i Henhold til Søvejsreglernes § 18 havde stoppet og bakket eller endog blot mindsket Farten, da det nærmede sig denne. Retten gik herved ud fra Rigtigheden af den opgivne Forklaring om Krængningernes Magt til at berøve Sluppen Styreænnen.

Tilbage stod imidlertid den Indvending fra Indstævntes Side, at Marinen havde anlagt Sagen mod urigtig Sagvolder. Indstævnte i denne Sag var nemlig det svenske Fabriksselskab, som havde bygget »Linnéa« i Henhold til en Leveringskontrakt med et finsk Dampskibsselskab. Ifølge denne Kontrakt skulde Køberne under hele Bygningstiden være berettigede til at have en Repræsentant paa Værftet, og der skulde, inden endelig Aflevering fandt Sted, paa Leverandørens Bekostning foretages en Prøvetur med Skibet paa mindst 4 Timer i Nærværelse af Køberens Befuldmægtigede; naar denne Prøvetur faldt tilfredsstillende ud, skulde Skibet af Bestilleren skriftligt »godkendes«. Nu var det netop paa denne Prøvetur Sammenstødet skete. Hvorvidt Skibet paa denne Tur stod under Kommando af Køberens finske Kaptajn, der sammen med Værftets Direktør stod paa Kommandobroen, eller af denne sidste, var ikke uomtvistet; men under en samtidig med den her omhandlede Retssag mod Direktøren anlagt Straffesag fri-

*) Fremhævet af Red.

kendtes denne for Ansvar i Anledning af de to Omkomnes Drukning. Givet var derimod, at Skibet løb ud under svensk Flag, men efter Sammenstødet, da Prøveturen befandtes tilfredsstillende, blev godkendt af Køberne og derpaa i Stedet hejsede finsk Flag.

I Henhold hertil gjorde Fabriksselskabet gældende, at der efter Søloven intet Ansvar paahvilede det for den indtrufne Skade. Det forment, at enten maatte det finske Selskab, paa hvis Bestilling og under hvis Tilsyn Skibet var bygget, betragtes som Ejer af dette under hele Bygningstiden, eller ogsaa maatte Fabriksselskabet, selv om man med Urette vilde paastaa, at dette var Ejer, indtil Skibet var endeligt afleveret, frifindes af den Grund, at det ikke var og aldrig havde været Reder for Skibet. Sølovens § 8 taler nemlig kun om Rederens Ansvar, men til Begrebet Rederi hører efter almindelig Opfattelse, at Ejeren benytter Skibet til at drive Søfart, hvad Fabriksselskabet aldrig havde gjort eller agtet at gøre i dette Tilfælde. Fra Marinens Side bestredes hele denne Argumentation; særligt henvistes til Sølovens § 273, der netop taler om den »Ejeren« af et Skib for Salget paahvilende Forpligtelse og paalægger ham personligt at ansvare for dens Opfyldelse, naar Salget sker til en Udlænding. Men herimod indvendte Fabriksselskabet, at den »frivillige Overdragelse«, hvorom § 273 taler, i dette Tilfælde umuligt kunde paavises at have fundet Sted efter Sammenstødet; Værftet havde overhovedet slet ikke foretaget nogen »Overdragelse« til det finske Selskab.

Ogsaa paa dette Punkt fik »Linnéa« dog Uret. Retten dømte Fabriksselskabet i Henhold til den Betragtning, at Ejendomsretten over Skibet maatte tilkomme Leverandøren, indtil Skibet var godkendt af Køberne, til Betaling af hele det bevisligt opstaaede Tab (c. 10,000 Kr.) under udtrykkelig Henvisning til de nævnte §§ 8 og 273 i Søloven.

Denne Dom stadfæstedes først af Svea Hoffsätt og d. 15de ds. af Højesteret.

II.

Paa Rejse fra Stockholm til Norrkøping passerede Dampskibet »Schweden« af Stettin den 5. September 1894 Kl. 8^{1/2} Aften et henved 300 Meter bredt Sund i Stockholms Skærgaard og traf der en Eskadre, bestaaende af 5 svenske Krigsskibe for Anker. Sundet gik i Retning fra V. til Ø., og Krigsskibene laa alle paa tværs af dets Løb med Forstævnene mod N. »Schweden«, der havde Lods ombord, gik uden Vanskeligheder N. for de tre første Krigsskibe; men da det fjerde, Kanonbaaden »Urd«, laa nordligere i Farvandet end de andre, drejede »Schweden« derefter til Styrbord, gik agter om »Urd« og drejede derpaa atter til Bagbord for at passere Forstavnen paa det femte og sidste Skib, Kanonbaaden »Skuld«. Denne sidste Manøvre mislykkedes imidlertid; uagtet »Schweden« først mindskede sin Fart og derefter stoppede og bakkede, tørnede den imod »Skulds« Forstavn paa dennes Bagbordside og tilføjede Kanonbaaden en Skade, som senere takseredes til c. 3,400 Kroner.

Under Søgsmaalet mod »Schweden«s Rederi til Erstatning for den nævnte Skade anførte dette til sit For svar bl. a., at Damperen straks efter at have passeret »Urd« mødte en Dampslup, som nødte den til atter at gøre en Svingning til Styrbord, hvorefter den paa en Afstand af henved 100 Meter fra »Skuld« igen indtog sin forrige Kurs til Bagbord for at klare »Skulds« Forstavn.

Raadstueretten i Stockholm fandt vel, at der havde været Plads nok i Farvandet, til at »Schweden« kunde have passeret baade N. og S. for »Skuld«, men den frifandt ikke desto mindre Rederiet, da Placeringen af de fem Krigsskibe paa tværs af det smalle Farvand under det herskende Mørke maatte have vanskeliggjort »Schweden«s Manøvrering i høj Grad. Retten fandt det i sidstnævnte Henseende ikke fuldt godtgjort, at »Skuld« — som fra Citantens Side paastaaet — behørigt havde fyldstgjort sin Forpligtelse til at holde Skibet saaledes oplyst, at dets Længde og Beliggenhed kunde bedømmes fra »Schweden«,

og den gik mærkeligt nok ud fra, at Bevisbyrden med Hensyn til den omtalte Dampslups Opdukken i Farvandet mellem Kanonbaadene ikke paahvilede »Schweden«s Rederi, uagtet det nævnte Faktum var bestridt af Citanten. Et Medlem af Retten var af en modsat Mening angaaende Bevispørgsmaalet og dissenterede i Henhold hertil ogsaa i Resultatet. Dommen er af Marineforvaltningen appelleret.

I. H.

Besejlingsforholdene ved Thyborøn-Kanal.

Vi have modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

Underskrevne Skibsførere, som alle i kortere eller længere Tid har besejlet Thyborøn-Kanal i Fart mellem Udlandet og de vestlige Limfjordsbyer, nogle af os endog fra først i Halvfjerdserne, har i Løbet af Sommeren læst flere Bladartikler, skrevet af forskellige Mænd, saavel for som imod Besejlingsforholdene ved Thyborøn.

Ved det store Havnemøde i Thisted, hvor Marinekaptajn Trolle særlig fremhævede den store Fare ved at besejle Kanalen, var vi forhindrede i at deltage, og tillader vi os derfor at fremkomme med følgende:

Naar der ved forskellige Lejligheder har været udtalt, at Kanalen i Reglen kun kan besejles med Magsvejr og østlige Vinde, da maa det absolut være fra Mænd, som har lidt eller ingen Kendskab til de virkelige Forhold ved Kanalen; thi vel kan det være forbunden med Fare at søge ind med stormende paalands Kuling, hvilket for Resten enhver Indsejling fra Seen er, men langt fra som af Kaptajn Trolle udtalt paa Havnemødet i Thisted, thi enhver af os har ved forskellige Lejligheder holdt Kanalen ind med haard paalands Kuling, uden at vore Skibe har taget Skade, selv om de en enkelt Gang har rørt eller hugget paa Revlen, og de faa Havarier eller Forlis, der indtræffer i Forhold til det store Antal Skibe, der besejler Kanalen, maa absolut være de bedste Beviser for at Sejladsen over Havrevlen ved Thyborøn ikke er saa farlig, selv om Kaptajn Trolle har søgt at bevise det modsatte. Paa Havrevlen har der paa enkelte Undtagelser nær i de sidste 20 Aar været fra 9 til 12 Fod Vand, saa i Reglen har Skibene altid kunnet komme ind i Kanalen, men før vi fik Sandpumperen, var der Aar, hvor der næppe var 6 Fod Vand paa Fjordgrunden, saa næsten hele Skibets Last skulde lægtes, og da det undertiden var forbunden med store Vanskeligheder at erholde Lægtene, kostede det baade Tid og Penge, saa de fleste Englandsfarere foretrak den Gang at søge den længere Vej Skagen rundt.

Siden vi fik Sandpumperen, lykkedes det i kort Tid at tilvejebringe et Løb over Fjordgrunden med 10 à 11 Fod Vand, og det har vist sig efter den sidste store Stormflod i December f. A., som vi ikke har kendt Mage til siden Aaret 1839, at Farvandet har holdt sig uforandret over Fjordgrunden, og paa Havrevlen er nu 11^{1/4} Fod.

De Mænd, som har den største praktiske Erfaring til Forholdene ved Kanalen, maa i første Række være Lodserne, der hele Aaret igennem observerer, hvorledes Sandvandringen foregaar, og deres Mening er, som vi fuldt ud slutter os til, at hvad der særlig bør gøres, er Beskyttelse af den nordre Tange ved Opførelse af en stor Høfde i Lighed med Nr. 59, som vi bestemt tror vil bidrage til at forandre Forholdene paa Havrevlen til det bedre, samt tildels standse Sandvandringen ind i Kanalen.

Vi er meget taknemlige for alt, hvad der fra Statens Side er gjort i de senere Aar for at forbedre Besejlingsforholdene i Kanalen, men meget staaer endnu tilbage, nemlig Belysning af Farvandet, en fast Lodsstation paa Land, saaledes at Lodserne kan opholde sig paa Stationen hele Aaret rundt, samt Beskyttelse af den nordre Lim-

fjordstange; da vil det sikkert vise sig, at der kan tilvejebringes et stabilt Sejlløb ved Thyborøn, hvilket vil have en meget stor Betydning saavel for Skibsfarten som for Nordsøfiskeriet.

C. M. Petersen, Skonn. »Hjalmar«, Nykjøbing, Morsø. Hans Rasmussen, Tjalk »Pietronella«, Nykjøbing, M. J. A. Villadsen, Skonnert »Asta«, Nykjøbing, M. H. P. Larsen, Galease »Skirner«, Vordingborg. M. Hansen, Jærnkuf »Libra«, Horsens. J. C. Kjølhede, Skonnert »Thales«, Nykjøbing, M. B. Poolsen, Jagt »Cort«, Nykjøbing, M. C. V. Hansen, Skonnert »Viktor«, Nykjøbing, M. H. P. Andersen, Fhv. Fører af Tjalk »Gebroeders Nyhuis«, Lemvig. H. P. Thomsen, Galease »Vilhelmine Sophie«, Thyholm. Jens Kusk Jensen, Skonnert »Skjold«, Thisted. C. B. Christensen, Skonnert »Hans«, Svendborg.

Generalforsamling.

»Den nye Sømandskasse i Marstal« har, ifølge *Ærø Avis*, afholdt Generalforsamling. Kassereren, Hr. Kromann, oplæste Regnskabet, hvoraf vi nævne: i Kontingent 2053 Kr., Renter 1221 Kr., Kapitalrente 880 Kr., ifølge Lovens § 7 64 Kr.; ialt har der været en Indtægt af 4270 Kr. 81 Øre. Af Udgifter nævne vi; Pensioner: 5321 Kr., Kassererens Løn 70 Kr., Lotteri 52 Kr. 40 Øre. Aaret har bragt et Underskud af 1294 Kr. 94 Øre.

Kassen ejede i 1894 ialt 60,490 Kr., i 1895 59,265 Kr.

Mægler Albert Bøye: Der er et Spørgsmaal, som vi vil bede Medlemmerne afgøre. En Skibsfører A. B. har i sin Tid tilskrevet sine Forældre sin i Tilfælde af Dødsfald tilkommende Pensionsret i Kassen. Faderen er imidlertid død for et Par Aar siden og nu er kun hans Stedmoder tilbage, som gjør Pensionskravet gældende for sig. Bestyrelsen har ikke ment at ville afgøre Spørgsmaalet og henstiller det derfor til Generalforsamlingens Afgørelse. Taleren mente, at der kunde siges baade for og imod Sagen, i hvilken Retning ligeledes Skibsheder R. J. Albertsen med flere udtalte sig.

Kaptajn Jens Carlsen kunde til Dels dele denne Opfattelse, men gjorde opmærksom paa, at A. B. Moder havde været død længe før han tilskrev sine Forældre Pensionsretten, og der kunde saaledes ved Udtrykket »Forældre« deri forstaaes hans Fader og Stedmoder.

Da der ikke var mødt et tilstrækkeligt Antal Medlemmer, besluttedes det at udsætte Spørgsmaalets Afgørelse og indkalde en ny Generalforsamling i en nær Fremtid.

Derpaa foretoges Valg af Bestyrelse: Mægler Albert Bøye og Kaptajn Jens Carlsen ønskede ikke Genvalg. Valgte bleve d'Hrr. Hans Carlsen, Niels Jepsen, Jørgen Petersen og Rasmussen (»Sifa«).

For Aaret 1896 sattes Pensionen til 30 Kr.

Sluttelig fik Mægler Albert Bøye Ordet. Han beklagede vel, at der havde været et mindre Underskud i Kassen i sidst forløbne Aar, men i Løbet af de nærmeste Aar vilde der nok opnaas Balance igen. Af større Betydning var det at faa en forøget Tilgang af nye Medlemmer. Vel reklamerede man i Avisen, dette havde ogsaa forøget Tilgangen, men han vilde dog samtidig bede ærede Medlemmer formaa deres voksne Børn eller Paarørende til at indmelde sig i Kassen, der vistnok var den bedste i sin Slags her paa Øen. Der er mange, som har nydt store Goder af Kassen; saaledes var der en, hvis Pensioner tilsammen var løbet op til 1200 Kr. Det var et godt Udbytte af 200 Kr., hvilket er den Sum, der betales, for at blive pensionsberettiget.

Dermed hævdedes Generalforsamlingen.

Anerkendelse af Skibsmaal.

Generaldirektoratet for Skattevæsenet har udsendt følgende Cirkulære:

I.

Anerkendelse af dansk Skibsmaal i engelske, franske og norske Havne.

Til Efterretning for de Rederier og Skibsførere, hvis Skibe fare paa de ovennævnte Havne, meddeles det herved, at i nedennævnte Stater, som anvende den i Danmark fra d. 1. April 1895 gældende, saakaldte »British Rule« som Fradrags-Regel for Rummene til den bevægende Kraft i Dampskibe, bliver den i de for danske Sejlskibe saavel før som efter dette Tidspunkt og for danske Dampskibe paa eller efter dette Tidspunkt udstedte Nationalitets- og Registrerings-Certifikater angivne Netto Register-Tonnage — tilligemed den i de før d. 1. April udstedte Certifikater for Dampskibe under et »Appendix« med Overskriften »British Rule« optagne Netto Register-Tonnage — tagen for gyldig paa samme Maade, i samme Udstrækning og for samme Øjemed, som disse Staters afgiftspligtige Register-Tonnage gøres gældende i egne Havne, nemlig:

Storbritannien og Irland ifølge »Order in Council« dat. Windsor d. 21. November 1895:

Frankrig ifølge Cirkulære fra »Direction Générale des Douanes« dat. Paris d. 10. August 1895 samt

Norge ifølge Skibsmaalings-Cirkulære Nr. 21 fra Finans- og Told-Departementet dat. Kristiania d. 9. Juli 1895.

II.

Gensidig Anerkendelse af Dansk og Græsk Skibsmaal.

Ifølge en mellem Danmark og Grækenland d. 14/2 December 1895 afsluttet Deklaration skulle danske Sejl- og Dampskibe forsynede med Nationalitets- og Registrerings-Certifikat udstedt efter d. 31. Marts 1895, naar de ankomme til en græsk Havn, ligesom græske Sejl- og Dampskibe forsynede med nationalt Maalings-Certifikat udstedt efter d. 30. Juni 1878, naar de ankomme til en dansk Havn, være fritagne for Ommaaling, idet den i de nævnte Certifikater anførte Netto Register-Tonnage skal lægges til Grund for Beregningen af de Afgifter, der opkræves i den fremmede Havn; med mindre Ejeren eller Føreren af et græsk Skib — for at erholde dets Netto Tonnage formindsket — forlanger Fradraget for Maskinrummet beregnet efter den i Danmark gældende Regel, hvilket i saa Fald skal ske uden nogen som helst Omkostninger for Skibet.

For danske Sejl- og Dampskibe forsynede med Nationalitets- og Registrerings-Certifikat udstedt før d. 1. April 1895 anvendes uden Forandring Deklarationen af 28. November 1880 (jfr. Skibsm. Cirk. Nr. 16 af 21. Januar 1881).

Denne Skibsmaalings-Overenskomst er traadt i Kraft d. 1. Januar 1896.

III.

I Overensstemmelse med en til Udenrigsministeriet indkommen Anmodning fra den Kejslerlig tyske Regering meddeles det herved Toldstederne til Efterretning og Iagttagelse, at det for tyske Skibe — som Erstatning for disses »Schiffs-Certifikat« — udstedte »Amtlich beglaubigter Auszug aus dem Schiffs-Certifikate« kan, naar det fremlægges i danske Havne, anerkendes som Legitimations-Dokument for det paagældende Skibs tyske Nationalitet.

For Anerkendelsen af det tyske Skibsmaal vil dog — som foreskrevet ved Skibsmaalings-Cirkulære Nr. 3 af 27. November 1895 — Frømlæggelsen af det paagældende Skibs »Schiffs-Messbrief« meddeles være nødvendigt.

Fra Sø og Land.

Nordby Havneudvalg. D'Hrr. Skibsredere C. H. Nielsen og M. N. Thing, der begge i mange Aar har været Medlemmer af Nordby Havneudvalg, har if. »Fanø Avis«, ved Begyndelsen af indeværende Aar anmodet om Fritagelse for dette Hverv. I deres Sted og for Resten af deres Funktions-tid har Nordby Sogneraad valgt henholdsvis Skibsreder C. P. Holm og Købmand Joh. Mathisen.

Aktieselskabet »Dampskibsselskabet Øresund« er hævet.

Chalup »Johann Hermann«, Kaptajn Hermann Rogge, af Stralsund, som afgik den 12. Juli f. A. fra Svinemünde hertil med en Ladning Chamottesten, er sporeløst forsvundet.

Rettelser. I Artiklen »Juleaften i den skandinaviske Kirke i Antwerpen« i Bladets No. 2 er indløbet følgende Fejl: S. 17, Sp. 2, Lin. 12 f. o. staar »Julen«, skal være »Kirken«; Lin. 16 f. o. skal der efter »Aften« være ny Lin; Lin. 11 f. n. staar »Sømænd«, skal være »Stakler«; Lin. 4 f. n. staar »første«, skal være »sidste.«

Ugens Havarier.

Til Aalborg indkom paa Slæb af Bugserbaaden »Frem« den af S. S. Union, Kapt. Block, i Nordsøen indbjergede Skonnertbrig Rigmor af Kjertemind. Skonnerten har mistet Forstængerne, Storbommen er knækket, de tilbageværende Sejl flængede og Skanseklædningen knust agter om Styrbord, men Skibet er tæt. Mandskabet er bjerget af S. S. Kronen.

Bjerget Skibsbesætning.

Kronen, Dpsk., Petersen, ankom den 17. ds. til Odense fra Newcastle og landsatte Besætningen fra Skonnertbrig Rigmor af Kjertemind. Rigmors Besætning blev optaget af Kronen i Nærheden af Hanstholmen. Rigmor førtes af 1ste Styrmand, Hansen, da Kapt. Nielsen var bleven syg i Hartlepool, og blev indlagt paa Hospitalet der.

Atter sødygtig.

Irene, 3/m Skonnert af Marstal der, som bekendt, i sin Tid strandede paa Jyllands Vestkyst, og som, medens det stod paa Stranden, blev købt af Skibsmægler Grube og Købmand Rasmussen af Marstal, er nu blevet repareret og løb d. 15. ds. af Stablen fra Skibstømmer Boas Værft i Rudkjøbing, fra hvilket Værft det i 1894 byggedes.

Nordpol, Dpsk., af Kjøbenhavn, er den 20. ds. paa Rejsen fra Alicante til Rouen grundstødt i Nærheden af Honfleur. Flot med Assistance og fortsat Rejsen.

Perm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 20. ds. været paa Grund i Themsmundingen. Flot uden Assistance.

Redruth, Dpsk. af Cardiff, er den 20. ds. paa Rejsen fra Danzig til Baltimore strandet i Nærheden af Nexø. Bjergnings-dampere »Hertha« herfra assisterer.

Die Erndte, Dpsk., er paa Rejsen fra Kalebog med 117 Hornkvæg den 16. ds. grundstødt i Sneykning i Aabenraa Fjord. Flot med Assistance og bragt til Flensborg, hvor Skibet reparerer.

Marie Louise, Barkskib af Esbjerg, kom den 14 ds. paa Rejsen til Hamburg med Blaatræ paa Grund i Nærheden af Selsey. Flot, og fortsatte Rejsen.

Augusta, Dpsk. af Thisted, har den 13. ds. paa Rejsen til Lybeck fra Sverrige med Sild været paa Grund paa Traven. Skibet kom atter flot efter at have losset en Del af Ladningen i Læglere. Skibet ligger i Lybeck Havn.

Sirenen, Galease, Petersen, kom den 16. ds. paa Rejsen fra Bandholm til Kjøbenhavn med Sukker paa Grund paa Nyord Red. Roret brækket.

Professor, Barkskib af Fanø, Beck, er den 17. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Guayaquil med Stykgods indbragt til Cuxhaven læk og med Bagbords Skade, forårsaget af Isen. Skibet reparerer i Cuxhaven. En Del af Ladningen er meget beskadiget.

Dana, Dpsk. af Helsingør, Nielsen har den 17 ds. maattet gaa til Ankers paa Cuxhaven Red paa Grund af Kulmangel. Skibet var paa Rejsen herfra til Grangemouth.

Marie Elisabeth, Dpsk. af Vegesach, Reins, er paa Rejsen fra Warberg til Reval ankommet hertil den 20 ds. med Skade paa Skruen. Skibet reparerer paa Burmeisters Værft.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 22. Januar:

Reval noter for Dampere:

London 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/3 d., Antwerpen 1/3³/₄ d., Rouen 1/6 d., Glasgow 1/6 à 1/7¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Danmark nordligst Aarhus 13/14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau noter for Dampere:

London, Hull eller Leith 11¹/₄ d. à 1/—, Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen, Dunkirque eller Ghent 1/— à 1/1¹/₂ d., (20 frcs. pr. Ton Hør). Rouen 1/1¹/₂ d., à 1/3 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis, specielle Ordre 4/5000 Quv. Newcastle 1/— à 1/1¹/₂ d., 4/5000 Quv. Bristol Kanalen 1/6 d. pr. 320 lbs. Havre. Østnorge 12/13 M. pr. 2000 Kilos Linfrø. Odense 13 M. pr. 2000 Kilos Linfrø, Danmark nordligst Aarhus 20/21 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Danzig noter for Dampere:

London 5/6 à 5/9 d., Liverpool 7/— à 7/6 d., Manchester 7/6 à 8/— d., New York 10/— à 10/6 d., alt pr. Ton Sukker i Sække. Dunkirk 15 frcs. pr. 2000 Kilos Melasse.

Malmø—Dunkirk 8 frcs. pr. Ton Melasse.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 18. Januar:

Kulfragterne herfra ere uforandrede. Der er sluttet til Libau 1600 4/. Rostock 750 4/9. Wismar 1600 4/1¹/₂. Malmø 1350 3/10¹/₂. Kjøbenhavn 2000 3/6. Oporto 1350 5/4¹/₂. Sevilla 1300 6/3. Motril 2000 7/3. Adra 900 7/3. Barcelona 1500 7/11, 2000 8/. Marseille 2600 6/3. Monaco 1550 7/3. Ca Vecchia 1900 6/3. Neapel 3000 6/3. Torre Annunziata 1900 6/3. Venedig 3500 7/1¹/₂, 2500, 2900 7/3. Alexandria 3000 6/.

Returmarkedet fra Sortehavet har en noget fastere Tone, der noteres f. T. fra Odessa og Sulina 10/3, Varna og Kustendje 9/9 og Krimhavne 9/9 à 10/ n. c.

I Returmarkedet fra Middelhavet er der ingen Bedring, der er god Efterspørgsel for Tonnage fra Ertshavnene saavel til Amerika som til U. K., men det stærke Tilbud holder Raten nede. Der bydes Benisaf til Middlesbro 7/9, til Tyne 7/6. Bilbao til Middlesbro 4/10¹/₂. Tyne 4/9. Rotterdam 5 6. Cardiff 4 1¹/₂, og der er i Ugens Løb sluttet bl. a.:

Smyrna til Bristol 2200 9/—.

Tripoli & Homos til Garston eller Birkenhead 2150 t. £ 750, Esparto.

Oran til Fleetwood 2200 13/6.

Alexandria til Hull 1650 Netto 8/—, til U. K. 2500 & 2200 d. V. 10/ Ordre, 9/ direkte.

Seriphos & Bona til Glasgow 7/9 Erts, 13/6 Esparto.

Sevilla til Boness 1500 6/6.

Spantien, 3 Pladsar, til U. K. 950 d. V. £ 500, Bly & Frugt.

Fra Østersøen etc. er sluttet:

Sundswall til Burghhead 290 stds., 27/ Battens.

Archangel til Antwerpen 520 stds., 52 frcs. D. B. b. 2 Rejser, begyndende f. o. w.

Time charter:

Vest Afrika Fart 1850 d. V. £ 470 pr. Maaned.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 18. Januar:

Fragtmarkedet vedbliver stille for saavel Sejl-som Dampskibe, og Raterne ere gennemgaaende lave for saavel Ud-som Hjemfragter.

Lidt mere Aktivitet spores fra Pitch Pine Havnene, hvorfra en Del nye Ordre ere fremkomne haade til Europa, Brasilien, River Plate og Syd-Afrika, og for Marts—April Lastning kan derfor betinges lidt bedre Betingelser.

Fra Vestindien er Markedet middelmaadigt; de til Europa ankomne Træsarter finde i senere Tid et flovt Marked, tildels paa Grund af rigelige Tilførsler af lignende og bedre Varesorter fra Afrika; og Afskiberne ere lidt tilbageholdne med Optagning af Spekulationstonnage. Fra Jamaica betales 27/— à 28/— for Logwoodrødder, lignende Rater betales for Logwoodved fra Jucaton, medens Laguna noteres i 30/— for Logwood og 40 for Mahogani.

River Plate Markedet er fremdeles stille, og dertil ankomne Skibe udbydes nu for Quebracho Træ i Mangel af Kornladninger; dog ventes der snart mere Liv i derværende Fragtmarked, da Høstens Udfald snart vil være bekendt, men samtidig maa det ikke forglemmes, at Sejskibene iaar har flere Dampere at konkurrere med end i tidligere Aar.

Returfrafterne udenom Kaperne holde sig næsten alle lavere end Gennemsnitsraterne for 1895.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til New-Orleans 18. Januar, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Reval 13. Januar, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Batoum 18. Jan., bestemt til Novorossisk, Odessa. — Castor, Holm, pass. Gibraltar 18. Jan., bestemt til Bordeaux, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Catama 20. Jan., bestemt til Vigo, Kbhvn. — Dagmar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 12. Jan., bestemt til Middelhavet. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 4. Jan., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 20. Jan., bestemt til Rouen, Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 17. Jan., bestemt til Southampton, Marseille. — Kursk, Staal, ank. til Kbhvn. 2. Jan. — Leopold II, Kruse, pass. Gibraltar 19. Jan., bestemt til Southampton, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Strubberg, afgik fra Tunis 21. Jan., bestemt til Piræus, Smyrna, Salonique, Constantinopel, Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Pauillac 12. Jan., bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Southampton 20. Jan., bestemt til Marseille, Spanien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Odessa 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Lissabon 19. Jan., bestemt til Grimsby, Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 12. Jan., bestemt til Sortehavet. — Vesuv, Gade, afgik fra Neapel 20. Jan., bestemt til Messina. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Smyrna 19. Jan., bestemt til Antwerpen.

Anglo Dane, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 19. Jan., bestemt til Kbhvn, Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 20. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Charokow, Norden, ankom til Kbhvn. 21. Jan., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 13. Jan., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Fanø, Jørgensen, ankom til Stettin 18. Jan., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Riga 16. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 19. Jan., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Granton 21. Jan., bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 21. Jan., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, pass. Skagen 20. Jan., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Liverpool 19. Jan., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Munck, ankom til Kbhvn. 18. Jan., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, pass. Hanstholm 18. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 17. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Reval 18. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 17. Jan., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Perm, Christensen, ankom til London 20. Jan., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, pass. Hanstholm 20. Jan., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 15. Jan., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Libau 20. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Tula, Paaske, ankom til Pillau 14. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Reval 20. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 23. Jan., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik Newcastle 16. Jan., bestemt til Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 22. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 21. Jan., bestemt

til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 23. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 21. Jan., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 21. Jan., bestemt til Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 22. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Schiedam 17. Jan., ankom til Sunderland 19. Jan. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Libau 19. Jan., bestemt til London. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 14. Jan., ankom til Libau 20. Jan. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 11. Jan., ankom til Rotterdam 18. Jan. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Blyth 10. Jan., ankom til Libau 16. Jan. — Skjold, C. Hansen, afgik fra Libau 17. Jan., bestemt til Leith. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 31. Decbr., ankom til Pensacola 21. Jan. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 20. Jan., bestemt til Rio de Janeiro. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rio de Janeiro 15. Jan., ankom til Montevideo 20. Jan. — Harald, O. Risøe, afgik fra Swansea 14. Jan., bestemt til Pensacola. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 5. Jan., ankom til Libau 8. Jan. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Burntisland 16. Jan., ankom til Kbhvn. 20. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Blyth 10. Jan., bestemt til Savona. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Riga 17. Jan., bestemt til Dunkerque. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Genua 12. Jan., ankom til Tripolis 21. Jan. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 20. Jan., bestemt til Genua. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Riga 8. Jan., ankom til Dunkerque 18. Jan.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Pillau 14. Jan., ankom til Rotterdam 21. Jan.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Alicante 4. Jan. til Rouen. — Jylland, Starck, ankom til Gibraltar 15. Jan. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Riga 21. Jan. til Dundee.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 21. Jan. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 10. Jan. til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 18. Jan. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 21. Jan. til Kbhvn.

Det store nordiske Telegrafskibsselskab. H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Newcastle 16. Jan. afgik 18. til Frederikshavn. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Methil 17. Jan., afgik 18., ankom til Esbjerg 20.

Sejskibe.

Fanø, Nordby.

Alexandra, Nielsen, afgik fra Cittagong 15. Januar til Trinidad (Vestindien). — Anita, Lybecher, ankom til Cadiz 16. Jan. fra Liverpool. — Anna & Emmy, Svarrer, afgik fra Rio de Janeiro 13. Decbr. til St. Thomas. — Fanø, Mortensen, ankom til St. Thomas 26. Decbr. fra Pernambuco. — Gladstone, Sørensen, ankom til Landskrona 19. Jan. fra Iquique via Falmouth. — Irvine, Ankersen, ankom til Hamburg 16. Jan. fra Manta. — Marie Louise, Mecklenburg, ankom til Hamburg 20. Jan. fra Laguna via Falmouth. — Nancy, Svarrer, afgik fra Santos 17. Jan. til Pernambuco. — Professor, Bech, afgik fra Hamburg 13. Jan. til Guayaquil, indkom til Cuxhaven 17. Jan., beskadiget af Is. — Puck, Pedersen, afgik fra Amsterdam 17. Jan. til Gorontalo. — Rosa, Brinck, ankom til Cardiff 13. Jan. fra Håvre via Brixham.

Ifølge Telegram fra Australien fra Barkskibet Esperance af Fanø, Kapt. J. P. Toft, ikke ankommet til Jalnit medio December, og da nævnte Skib afgik i Ballast fra Santos 27. April, maa det befrægtes, at Skibet er forulykket.

C. J. Haas, Kolding. Cimbria, Pedersen, ankom til Fecamp 15. Jan.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordsoen. Jyllands V. Kyst. Fra den 1ste Febr. 1896 er

Adgangen til Dokbassiniet ved *Esbjerg* Havn, i Anledning af forestaaende Arbejder ved dets Uddybning, indtil videre spærret ved en Fangedæmning tværs over Slusegabet.

Masten c. 4 Kml. VNV. for *Klegod* Baake er forgæves eftersøgt og maa antages at være bortdreven.

Store-Bælt. Laalands V.-Kyst. Samtidig med Udlægningen af Sommersømærkerne i 1896 udlægges en hvid Spidstønde med hvid Stage og 3 nedadbundne Koste i c. 5 Fv Vand, V. for Landgrunden, som fra *Laaland V.-Kyst* skyder ud V. for *Albu Triller*. 54° 49',₃ N. Br. 10° 53',₆ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Smaalands-Farvandet. *Fæmø* Havnefyrt er brændt og midlertidig slukket.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverlig. Hveen. Taagehornet ved *Hakens* Fyr giver nu følgende Signal hver Minut: Stød 8^s, Pause 8^s, Stød 8^s, Pause 36^s.

Finland. Sveaborg. ØNØ. for Grunden *Mars*, som ligger 4 Kbl. N. 31° V. fra *Sveaborg* Kirke, er i 20 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forned. 60° 9' 12" N. Br. 25° 0' 2" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Helsingfors Lodsplads. Vageren *Norra Portpricken*, Ø. for *Degerö Kanal*, i Farvandet mellem *Brändö* og *Botby*, er inddragen. 60° 11' 12" N. Br. 25° 5' 15" Ø. Lgd.

Wiborg Distrikt. Ved 6 Fods Grunden *Wraksten*, som ligger 1 Kbl. S. 55° V. fra Klippen *Wraksten*, paa *Fredrikshamn* Red, er paa S.-Siden i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 32' 52" N. Br. 27° 12' 11" Ø. Lgd.

Tyskland. Greifwalder Oie S. Skonnerten »*Hulda*« er sunken i 5½ Fv. Vand, c. 2 Kml. S. 24° Ø. fra *Greifwalder Oie* Fyr. 54° 13',₂ N. Br. 13° 57',₁ Ø. Lgd. Masterne ere over Vandet.

En Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt N. for, og en Vragtønde med S.-lig Topbetegnelse S. for Vraget.

Femern. Orth Havn og Havneindløb er uddybet til 13 Fod. Uden for Molen er Renden 32 Alen og inden for Molen 24 Alen bred.

Kieler Fjord. I *Kieler Fjord* ere Fløjtetønden, Lystønden og Klokketønden ombyttede med Vintersømærkerne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyrskibet »*Oste Riff*« er igen udlagt paa Station.

Holland. Zeegat van Vlissingen. I *Sloe*, S. for Jernbandedæmningen, har Spidstønde Nr. 4 nu Ballon. 51° 27' 36" N. Br. 3° 41' 16" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Colbart S. Den 19de Decb. 1895 laa et Vrag sunket tæt S. for *Banc de Colbart*, c. 12 Kml. fra *Boulogne*. En Mast var 6 Fod over Vandet.

England. Dover. Det hvide, faste Fyr med Blus paa S.-Kant af Fortet paa Yderenden af *Admiralty Pier* er ombyttet med et Fyr af samme Art paa NV.-Kant af Fortet. Flammens Højde: 53 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret vises fra et hvidt Fyrtaarn med rød Top.

Taagesignalet gives nu med en kraftigere lydende Klokke. 51° 7' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

Bristol Channel. I Indløbet til *Swansea* er den sorte »*Fairway*« Tønde ombyttet med en rødmalet Lys- og Klokketønde, og den sorte Tønde Nr. 1 med en rødmalet Lystønde; begge vise hvidt, fast Lys.

Skotland. Firth of Clyde. Vraget af Damperen »*Wallachia*«, som var sunket c. 1 Kml. Ø. for *Toward Point* Fyr, er borttaget. 55° 51' 45" N. Br. 4° 57' 0" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Det rød og sort vandret sribede Taarn paa *Grande Vinstière* er væltet ved Paasejling. 48° 21' 58" N. Br. 4° 48' 27" V. Lgd.

En rød og sort vandret sribet Spidstønde Nr. 2 er udlagt 200 Alen NNØ. for Klippen.

Gironde. Ved *Point de Grave* er den Ø.-lige, rødmaledede Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, midlertidig inddragen. 45° 34' 27" N. Br. 1° 3' 9" V. Lgd.

Spanien. I Bilbao er Bestemmelsen om, at Skibe kun maatte løbe ind i Havnen fra 2 Timer før til 2 Timer efter Højvande, ophævet. Havnemesteren kan nu give Tilladelse til, at Skibe løbe ud og ind, naar der er Vand nok paa Barren.

Spanien V.-Kyst. Arosa Bugt. Grunden *Barcal* ligger 3 Kbl. N. 5° V. fra Klippen *Lobeyras* og S. 85° Ø. fra Midten af *Øen Coroso*. 42° 34' 15" N. Br. 8° 56' 15" V. Lgd.

Prince Edwards Island Ø.-Kyst. Fyret paa Yderenden af *Souris East* Bølgebryder er ødelagt. I *Knights Point* Fyr er, indtil *Souris East* Fyr igen tændes, indsat en rød Sektor, som lyser over Ankerpladsen i Læ af Bølgebryderen.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland-Harbor. En rød Spirtønde Nr. 6 er i 18 Fod Vand udlagt 2½ Kbl. N. 79° V. fra *Cushing Island* N.-Pynt. Man skal gaa uden om Tønden.

Kennebec River. Tændingen af Fyret paa *Ames Ledge* er udsat til Skibsfartens Begyndelse i 1896.

Virginia. Great Mochipongo Inlet. Den 31. Jan. 1896 tændes paa *Hog Island* et hvidt Blinkfyrt, der hver ¾ Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 175 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Fyret vises fra et sort, ottokantet Jærntaarn ½ Kml. N. 8° V. fra det gamle Fyr. Boligerne ved Taarnet kunne ikke ses fra Søen. 37° 23' 46" N. Br. 75° 41' 59" V. Lgd.

Samtidig slukkes det nuværende *Hog Island* Fyr, men Fyrtaarnet forbliver staaende.

South Carolina. Port Royal Sound. V.-Enden af Grunden, som skyder sig ud fra *Daw Island* S.-Pynt, er tiltagen SØ. hen. Ved dens SØ.-Ende er i 17 Fod Vand udlagt en rød Spidstønde Nr. 2, fra *Paris Island* forreste Ledebaake i S. 48° V., og fra *Hilton Head* NØ.-Side i N. 34° V.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Iles d'Hyères. Grunden N. for *Pointe de la Badine* er tiltagen N. efter. 28 Fods Grænsen gaar fra Midten af *Øen Esterel* mod N. 2,000 Alen, derfra mod V. indtil 1,600 Alens Afstand. Større Skibe maa ikke komme V. for *Øen Esterel* Meridian.

Sardinien. Cagliari. Ved Grunden *Scaffa* ere de tre Tønder ombyttede med tre hvide Spidstønder med Stage og Ballon.

Sardinien N.-Kyst. Den 15de Jan. 1896 forandres det røde, faste Fyr paa Yderenden af den nye Ø.-Mole ved *Porto Torres* til et rødt Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sekunder, Lys 3½^s, Mørke 1½^s. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyret vises fra en Pæl ved et lille Fyrhus.

Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af den gamle Havns V.-Mole forstærkes samtidig.

Østerrig-Ungarn. Det hvide, faste Fyr, med røde Blus paa *St. Andrea*, paa *Øen Donzella*, er nu forandret til et rødt og hvidt vekslende Fyr. 42° 39' N. Br. 17° 57' Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Kertsch Stræde. I *Jenikale*, 2 Kbl. S. 75° V. for *Jenikale* Fyrtaarn, er oprettet en Rednings Station.

Batum SV. Tschoruk Baake, 4 Kml. S. 40° V. for *Batum*, er ødelagt af en Storm.

Ægypten. Alexandria. I *Boghaz* er Dybden 29 Fod; men man kan dog ikke stole sikkert paa at finde denne Dybde. Med Sø maa dybgaende Skibe ved Besejlingen vise stor Forsigtighed.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Vraget af Bark »*Eitel Frits*«, som ligger sunket paa Barren ved *Santos*, er afmærket med en grøn Spidstønde, mærket C. S., med Stage.

Uruguay. Lobos Island N. Vraget, som var rapporteret at ligge 1 Kml. N. for *Lobos Island*, er forgæves eftersøgt og antages ikke at være farligt for Sejladsen. 35° 0',₂ S. Br. 54° 53',₂ V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Færøerne. — Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 ere satte i Kraft over for Skibe, der ankomme til *Færøerne* fra Guvernementet *St. Petersborg* og *Marseille*.

„DAN“, Ny dansk Petroleums-Motor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden.

Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumsforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornegade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

Carl Krarup, Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«.

»Falken« og »Svanen« i Farten

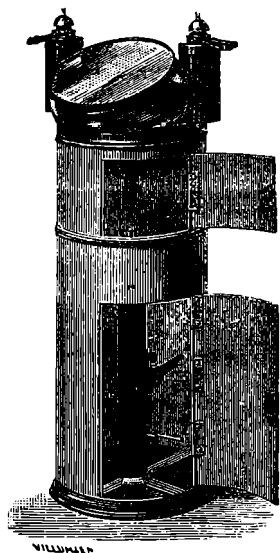
Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplicator Kompasser.

Sprit- og Baadskompasser.

Patent Tidsglas. Saltmaaler.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre. Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Paralellnealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Sygehjælp ombord.

Praktiserende Læge V. Saxtorph Stein holder populære Foredrag om den første Behandling af Tilskadekomne, samt giver praktisk Anvisning til Anlæggelse af Forbindinger.

Adgangen er gratis for Handelsflaadens Skibsofficerer.

Foredragene holdes foreløbig hver Fredag Aften Kl. 6½ i Navigations-skolen, Holmens Kanal 18, og begynde Fredag d. 31. Januar.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

CARL PETERSEN L.V. Olsens

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blod
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings-
Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,

anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement medtages St. Annæ Plade 18, St. 11—3 og Holsteinegade 9, Ø.

Øvrigt ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Brødegade, og flere Stæder.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Januar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Farveblindhed og Lanterneføring. — Generalforsamlinger. — Knippelsbro. — Spørgsmaal og Svar. — Literatur. — Besejlingsforholdene ved Thyborøn Kanal. — Pilot chart. — Gamle og nye Skibe. — Kæmpebølger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa **Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl** direkte til os, da vore Forhandlere kun fore Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteilleringsanstalt for Exporten.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i **Frihavnen**
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rodt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende
samt **Bunkerkul**, saavel engelske som skotske.

Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

C. F. Schlüter,

**Skandinaviens største
Skibshandel.**

Etableret 1857.

En gros Lager af **Maskin- og
Cylinderolier.**

Alle Arter **Maskin-Pakninger** etc.

26, Peder Skrammegade.

Kjøbenhavn K.



Isolering af Dampere
og Kjedler udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

M. Christiansen.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagvarer.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

John Hintze.

International Kiel. Skibsfarts- og Fiskeri-Udstilling

fra 13. Maj til 30. September 1896.

Anmeldelser sendes snarest til Udstillings-Bureauet,
Kiel, Falekstrasse 9.

1486

Børste- og
Gadekoste-Oplaget
Skandinavien,
Holsteinegade 26, I., Ø.
Prima Dæks- og Gadekoste,
Levanger og Tjærekoste
leveres fra Lageret
til billigste Priser.

Rugbrød
A **Frederiksberg** A
er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

CARL PETERSEN
KJØBENHAVN. Ø.
Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

**Internationalt
Bureau**
(oprettet 1870)
Direct. P. Hofman-Bang, Ingr., M. Ing. F.
Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc. etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc
Specialitet: Tekniske Oversættelser
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

„Montferrand“
Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.
Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Petersen & Nielsens
**Galvaniserings-
Anstalt,**
Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T 37.

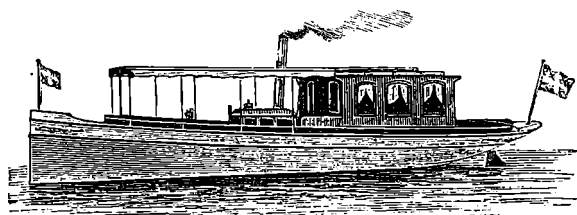
Største Lager
af
Skindtrøjer
en gros en detail
Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.
P. Poulsen.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,
Skibshandlere & Sejlmagere.
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

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



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

Fanø praktiske Sømandsskole.
Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved
P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Amerikansk Pitch pine
Master, Dæksplanker etc. anbefales.
Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Dampskibe, Bugserbaade,
mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser,
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.
Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

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

Svendborg Margarinefabrik.
Jes Jensen & Søn.
Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og
Pakninger til Skibsbrug.
Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Danchells Fabriker.
Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

**Delmenhorster
Linoleumfabrik.**

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

Hattemagasinet
„London“
Kjøbhvns største, billigste Hatte-
forretning.
Elegante Herrehatte, alle Kvaliteter
fra 3, 4 1/2—7, 8 Kr.
Silkehatte, Chapeaux mec.
yderst billige.
Østergade 31.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte
Helso-Sundheds-Salt,
diætetisk Middel
til Konservering af
Helbrødet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

L.V. Olsens
Møbelmagasin.
Største Udvalg. Billigste Priser.
14 Adelgade 14.
Telefon 3796.

Anti-magnetiske
Ankergangs-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.
**Marinekikkerter og
Barometere.**
Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.

Paa Udkig.

Efterat Landstinget nu har vedtaget Konsulatslovforslaget i den Skikkelse, hvori det var oversendt fra Folkethinget, er dets Ophøjelse til Lov altsaa sikkert. Vi have saa indgaaende udtalt os om den ny Lov, der nu skal træde i Kraft, at vi ikke paany skulle fremhæve dens gode og daarlige Sider. Men inden Rigsdagens Forhandlinger om Sagen skrives i Glemmebogen, skulle vi dog med nogle Ord omtale, dels Forhandlingen i Landstinget, dels den Behandling, Sagen har været Genstand for i Dagspressen.

Det er bekendt, at man fra Dampskibsrederierne Side modtager den ny Lov med afgjort Uvillie, og det er med fuld Føje, at man anker over den Smaalighed, hvormed Konsulatafgiften nu forhøjes for Dampskibene, fordi disse paa et andet Punkt have modtaget en ganske selvfølgelig Lettelse. Det er derfor naturligt, at Dampskibsrederierne have søgt at paavirke Stemningen imod den Affattelse af Loven, som Regeringen og Finansudvalget vare blevne enige om, og som derefter Folkethinget tiltraadte. Saa vidt os bekendt har Dampskibsrederi-Foreningen rettet en Henvendelse til Rigsdagen i denne Anledning, og en her-værende Dampskibsreder, Hr. Torm, har i en Række Artikler i »Nationaltidende« paavist det uretfærdige i at forhøje Konsulatafgiften, og fremstillet, med hvilken ringe Forstaaelse den Lovgivningsvirksomhed, der angaar Skibsfarten, i det hele taget ledes. Vi finde, at særlig de Bestræbelser, der fra Hr. Torms Side ere udfoldede for at skaffe Loven en anden Affattelse for Dampskibenes Vedkommende, ere særdeles prisværdige, og at de havde for-tjent et bedre Resultat, end de fik. Skibsfarten fører jo i det daglige Liv en ret tilbagetrukken — sikkert en for tilbagetrukken — Tilværelse, og naar den ved en enkelt Lejlighed tvinges til at paakalde en offentlig Menings Hjælp, da gælder det om at paavirke et større Publikum, end det, der i snævrere Forstand hører til Skibsfarten. Dagspressen kan og bør i saadanne Tilfælde yde Skibsfarten en vægtig Støtte, og vi ønske oprigtigt, at den i større Omfang, end det hidtil har været Tilfældet, vil erkende dette som en af sine Opgaver.

Efter at der saaledes har været gjort, hvad under de givne Forhold kunde gøres, for at faa Loven ændret paa det omhandlede Punkt, kommer Landstingets Behandling af den unægtelig som en Skuffelse. Denne Behandling indskrænkede sig nemlig i sit første Afsnit til nogle Beklagelser fra to Landstingsmænds Side over Forhøjelsen for Dampskibene. Disse Beklagelser vare sikkert vel mente, men det synes os dog, at man kunde have taget saa meget Hensyn til Skibsredernes Ønsker, at man kunde have henvist Loven til et Udvalg. Selv om der ikke heraf var resulteret en forandret Affattelse — hvad altid er noget usandsynligt, naar Regeringen og Folkethinget ere enige om den foreliggende — saa havde man dog mulig gennem en Afstemning samlet et Mindretal i Landstinget om en Affattelse, der tog Hensyn til Skibsredernes Standpunkt, og dette vilde have haft sin Betydning for Sagens Stilling, naar den atter kommer til at foreligge. Vi nægte ikke, at vi havde tiltroet den Omstændighed, at et af Hovedstadens Dagblade tog sig af denne Sag, i hvert Fald saa megen Betydning, at dette

Blads Meningsfæller i Rigsdagen — og de ere jo i Flertal i Landstinget — havde gjort blot et Forsøg paa at faa Loven ændret. Men efter at Hr. Torm paa Dampskibsrederierne Vegne med overlegen Dygtighed har fremstillet deres Krav, kommer det unægtelig som en Skuffelse, at det Blad, der fremfører dem, ikke har saa megen Prestige i sit eget politiske Parti, at det kan fremkalde det Forsøg paa at imødekomme dem, der vilde have ligget i et Udvalgs Nedsættelse. Naar vi mindes den Indflydelse, politiske Dagblade f. Eks. i Tyskland og England have haft i saadanne praktiske Spørgsmaal, synes Forholdene her hjemme i saa Henseende dobbelt uheldige. Men hvis Dagspressen i videre Udstrækning end hidtil vilde støtte Fagbladene og de praktiske Erhverv ved i det større Publikum at vække Interessen for saadanne Spørgsmaal, vilde disse Forhold sikkert efterhaanden ændres til det bedre.

Vi maa endnu omtale en Løsning af Konsulatspørgsmaalet, som i de sidste Dage har været omtalt, bl. a. i flere lokale Søfarts-Foreninger. Det gaar ud paa, at man kunde slippe for Konsulatafgiften mod at faa Skibsafgiften genindført. Det er ganske naturligt, at man kan drøfte en saadan Løsning, naar man betænker den Tankeløshed og Mangel paa Forstaaelse, hvormed Skibsafgiftens Ophævelse er bleven betegnet som en Reform i den danske Skibsfarts Interesse. Men vi ville dog absolut fra-raade, at Agitationen for Konsulatafgiftens Afskaffelse arbejder paa Grundlag af Skibsafgiftens Genindførelse. Det gælder jo først og fremmest at overveje, hvad der er praktisk gennemførligt, og det er Genindførelsen af Skibsafgiften ikke. Denne er jo, hvad der bør staa klart for alle, ikke ophævet for Skibsfartens Skyld, men for at fremme vor Omsætning med Udlandet, og særlig for at støtte Bestræbelserne for at skabe Trafik paa Kjøbenhavns Frihavn. De Interesser, der ere knyttede til Skibsafgiftens Ophævelse, ere saa store og omfattende, at det vilde være ganske haabløst at basere en Agitation paa dens Genindførelse. Den Vej, Dampskibsrederierne og Sejlskibsrederierne i Enighed maa gaa, er at gøre det klart for Lovgivningsmagten, at Konsulatafgiften er en Uretfærdighed mod Skibsfarten. Lykkes dette, vil Konsulatafgiften blive ophævet. Og selv om det vil ske ad de smaa Fremskridts Vej, vil et ihærdigt Arbejde fra Skibsfartens Organisationers Side dog tilsidst bære Frugt.

Et nyt Aktieselskab, Dampskibsselskabet af 1896, er i disse Dage stiftet her i Byen med det Formaal at drive almindelig Fragtfart, særlig paa Nord- og Østersøen. Det indbyder til Tegning til pari Kurs af 500,000 Kr. i Aktier à 1,000 Kr. Dets Plan er at købe mindst 3 Skibe paa c. 2000 Tons D. W. Man tænker at vælge Skibe, der allerede have været i Fart i nogle Aar, og som paa Grund af de engelske Rederes stigende Tilbøjelighed til hurtigere og hurtigere Fornyelse af deres Materiel, navnlig i Retning af større Tonsdrægtighed, kunne købes billigt, men desuagtet ere tidssvarende til Brug i den paatænkte Fart. Da det er Hensigten at købe færdige Skibe, venter man at kunne optage Farten saaledes, at

Selskabet i hvert Fald for nogle af Skibenes Vedkommende mener at kunne benytte Konjunkturerne paa Foraarsmarkedet. Firmaet C. K. Hansen er Selskabets korresponderende Reder.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os:

Barken »Esperance« af Nordby, Kaptajn J. H. Toft, der i April Maaned f. A. sejlede fra Santos til Sydhavsøerne, var — i Følge Telegram fra Jaluit af medio December 1895 — den Gang endnu ikke ankommen til sit Bestemmelsessted, saa det desværre maa befrygtes, at dette nye Staalskib, der er bygget i Sunderland for nogle Aar siden, er totalt forlist, og at Mandskabet er forulykket fjærnt fra Hjemmet paa de store Have paa den sydlige Halvkugle.

Ny Dampskibsroute. Firmaet Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffsbau-Aktien-Gesellschaft i Bremen aabner denne Maaned en ny regelmæssig Dampskibsroute mellem Hamburg og Østasien via Suezkanalen. Foreløbig bliver der sat 8 Dampere i Farten med Afgang for hver 4 Uger. Dampene, der vil kunne laste 5 à 7,000 Tons, ere ikke beregnede til Passagerbefordring, idet de kun have Plads til 8 à 10 Kahytspassagerer. Agent for den nye Linie er Hr. E. Th. Lind i Hamburg.

Flv. Skibsbygmester P. C. S. Petersen i Nyborg er afgaaet ved Døden.

Farveblindhed og Lanterneføring.

I Anledning af den i vort sidste Nummer med ovenstaaende Overskrift fra en æret Indsender fremkomne Artikel skulle vi bemærke, at med Hensyn til Farveblindhed synes Hr. —t— at se Sagen alt for meget fra et Dampskibs-Standpunkt, eller som om Søen udelukkende blev besejlet af Dampskibe, medens Forholdet dog endnu er saaledes, at der er langt flere Sejlskibe end Dampskibe, og selv om alle Dampskibe førte Sidelanterne agtenfor Toplanteren, se vi ikke, at dette vilde hjælpe noget, naar den Vagthavende i Dampskibet var farveblind og det mødte et Sejlskib.

Hr. —t— spørger, hvorfor nogle Skibe skærmer deres Agterlanterne, saaledes at den ikke kan ses samtidig med Sidelanterne? Vi skulle her først bemærke, at ifølge Anordningens Bestemmelser maa det anses som tvivlsomt, hvorvidt Skibene ere berettigede til at føre en fast Agterlanterne. Saavidt os bekendt eksisterer der ikke her hjemme nogen Søretsdom, som kan siges at have skabt et Præcedens i den Retning. I England synes imidlertid saadant Præcedens at foreligge, men det forlanges der, at naar der føres en fast Agterlanterne, saa skal denne skærmes saaledes, at den ikke kan ses samtidig med Sidelanterne og Toplanteren. Dette forekommer os at være fuldkommen rigtigt, idet et Skib derved om Natten bliver i Stand til at afgøre, hvorvidt det kommer ind under Kategorien: et indhentende Skib, eller ikke. Haler et Skib ind paa et andet, hvis Agterlanterne kan ses, medens Sidelanterne ikke ere synlige, da er det et indhentende Skib, der skal

gaa af Vejen for det andet, medens dette skal holde sin Kurs.

Med Hensyn til de store Paketter og deres mange Lys, da berøve de ikke alene de kulørte Lanterne en Del af deres Intensitet, men disse kunne, særlig naar elektrisk Belysning benyttes, blive helt ædt op af dem, saa de faktisk ere usynlige, og selv om dette ikke har saa stor Betydning, naar Paketten ses fra Siden, saa har det sin store Betydning, naar den ses for ind eller næsten forind.

Der kunde selvfølgelig godt vedtages et Signal, der gjorde et andet Skib opmærksom paa, at dets Lanterne ikke brændte. Foreløbig eksisterer der imidlertid intet saadant anerkendt Signal, og det eneste, der kan gøres, naar man ikke er paa Prajehold, er at give et langt Stød i Dampipen. hvad der er fuldt berettiget.

Generalforsamlinger.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os under 26. ds.:

Fanø Skibsrederforening afholdt i Gaar sin aarlige Generalforsamling. Kassereren, Skibsreder Jg. N. Hansen, fremlagde Regnskabet for Aaret 1895. Foreningens Indtægter, af hvilke vi skulle nævne:

1. Gave fra Hr. Jacob Mayer, Hamburg	100 Kr.	»	Øre
2. Medlemsbidrag	737	-	»
3. Bidrag af Skibene, 28,666 Reg. Tons à 1½ Øre	429	-	99
(et lignende Beløb betales til Sejlskibsrederi-Foreningen),			

udgjorde ialt 1369 Kr. 13 Øre

Udgifterne, hvoraf vi særlig skulle fremhæve følgende Poster:

1. Bladhold	340 Kr.	94	Øre
2. Sekretærens Lønning	175	-	»
3. Brændsel og forskellige Udgifter.	383	-	18
4. Rejsseudgifter i Anledning af Søfartsmødet i Odense	115	-	30

beløb sig til en Sum af 1057 Kr. 21 Øre, og Overskudet bliver altsaa 311 Kr. 92 Øre. Foreningens Formue udgjorde ved Udgangen af Aaret 1895 2090 Kroner 53 Øre, hvortil kommer 2 Indskrivningsbeviser, hvert lydende paa 1000 Kr., hvoraf Generalkonsul Pontoppidan i Hamburg har skænket 1000 Kr., og Generalkonsul Berg i St. Petersborg og Chefen (Jac. Mayer) for Mæglerfirmaet Knøhr & Burchard Nfl., Hamburg, hver 500 Kr. Af de nævnte 2000 Kr. er indtil Dato indvundet et Rentebeløb af c. 370 Kroner.

Foreningens Medlemsantal var i det forløbne Aar 189, i 1894 192.

Derefter fremlagde Sekretæren, Skibsreder J. H. Svarrer, Regnskabet for Foreningens Invalidefond for 1895. Indtægten var ialt 958 Kr. 48 Øre, deraf 573 Kr. 32 Øre af Skibene (2 Øre pr. Ton af 28,666 Reg. Tons) og 385 Kr. 32 Øre Renter og Kontingent af Fondens Medlemmer. Da Udgifterne kun beløb sig til 98 Kr. 15 Øre, er Fondens Formue forøget i 1895 med 860 Kr. 33 Øre, og den udgjorde den 31. December 3247 Kr. 58 Øre.

Efter at der var bevilget Fanø praktiske Sømandsskole en Understøttelse paa 100 Kroner af Foreningens Midler, genvælgtes ved skriftlig Afstemning efternævnte Herrer til Foreningens Styrelse for indværende Aar:

Skibsreder P. N. Winther (Formand), Skibsreder J. P. Clausen, Skibsreder Jg. N. Hansen, Skibsreder C. H. Nielsen og Skoleinspektør Holger Poulsen.

Til Kasserer og Sekretær valgtes Skibsreder J. H. Svarrer.

Revisorerne, Skibsrederne Math. S. Jepsen og Math. Pedersen, genvalgte ligeledes.

Marstal Skipperforening har, if. »Ærø Avis«, afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Navigationslærer T. Tønnesen bød velkommen samt oplæste Regnskabet, hvoraf vi notere følgende:

Kontingent og Restancer 922 Kr., Sygekassen 424 Kr., Enkekassen 1772 Kr., indvundne Renter 682 Kr., Æresmedlemmers Kontingent 367 Kr., Lotterigevinst 50 Kr.

Af Udgifterne nævnes: Sygehjælp 272 Kr., andre Udgifter 442 Kr., Renter 682 Kr., Kassereren 100 Kr. Indsat i Sparekassen (Enkekassen) 2600 Kr., Understøttelse til 15 Enker 625 Kr.

Status: Skipperkassen ejer 1737 Kr., Sygekassen 2346 Kr. og Understøttelseskassen 17,953 Kr.

Oversigt: i 1894 havde i Medlemsbidrag 2939 Kr., i 1895 3108 Kr., af Æresmedlemmer i 1894 389 Kr., i 1895 367 Kr. I 1895 har der været en Tilgang af 15 nye Medlemmer. Kassen ejede i 1895 ialt 22,408 Kr., i 1894 19,570 Kr.

Regnskabet godkendtes.

Det vedtoges at fastsætte Enkepensionen for 1896 til 50 Kr.

Bestyrelsen foreslog at optage d'Hrr. Erik Boye og Erik Lauritsen som Medlemmer, trods det at de vare over den fastsatte Aldersgrænse, imod at betale Restancen for al den Tid, Kassen har bestaaet.

Generalforsamlingen sanktionerede Bestyrelsens Indstilling.

Ligeledes foreslog Bestyrelsen ekstraordinært at bevilge Sygehjælp for Aaret 1896 (12 Uger) til Rasmus Hermansen, (Sygehuset) og Rasmussen, (»Concordia«.)

Forslaget billigedes af Generalforsamlingen.

Generalforsamlingen gav sin Tilslutning til Skibsreder Torms Artikler om Konsulatsagen.

Skibsreder Nagel henstillede til Generalforsamlingen og Bestyrelsen, om der ikke kunde sættes en Grænse for Repræsentationsudgifterne ved Rejser paa Skipperforeningens Vegne.

Ud af denne Forespørgsel rejstes der en Diskussion, som til Tider havde en ret skarp Form. Den sluttede med at man godkendte Bestyrelsens Dispositioner.

Derpaa skred man til Valg af tvende Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Skibsreder Børge Friis og Kaptajn Lars Weber; ingen af dem vilde modtage Genvalg.

Ved den skriftlige Afstemning valgtes Kaptajnerne Jens Hansen med 55 Stemmer og Alb. Minor Andersen med 51 Stemmer. Dernæst havde P. Jensen Petersen (»Laurine«) 50 Stemmer. Resten af Stemmerne var spredt paa 10 forskellige Medlemmer.

Hr. P. J. Petersen valgtes til Revisor-Suppleant.

Der afgaves ialt 176 Stemmesedler.

Forinden Generalforsamlingens Slutning opfordrede Formanden indtrængende Medlemmerne til at indmelde sig i Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Foreningen havde, trods den var i sin Vorden, allerede udrettet noget godt for Sømandsstanden. Man kunde saaledes vente, at Konsulat-afgiften vilde blive nedsat, og Æren herfor tilkom hovedsagelig Sejlskibsrederi-Foreningen. Samme Forening vilde i den nærmeste Tid indgive et Andragende til Regering og Rigsdag om Forandring af det Misforhold, der er til Stede mellem Dampskibe og Sejlskibe med Hensyn til Fortoldningen af Kul- og Trælaster. Kunde denne Sag ordnes paa en for Sejlskibsflaaden tilfredsstillende Maade, var derved mere vundet end hvad Nedsættelsen af Konsulatafgiften angik.

Men, sluttede Taleren, vi maa alle Landet over slutte os sammen; saa først bliver vi en Magt. Enkeltmand kan intet udrette. Det vil være en Skam for Marstal, om den skulde svigte i denne Sag.

Til Slut udbragte et Medlem et af kraftige Hurraer besvaret Leve for Foreningen.

»Den lille Søassurance« paa Ærø har, ifølge »Ærø Avis« afholdt Generalforsamling.

Formanden, Hr. Dam, bød velkommen. Det var i Aar et Mærkeaar for Foreningen, idet det nu er 20 Aar siden, den lille Søassurance udskiltes fra den store. Foreningen var i de svundne 20 Aar stadig gaet fremad. Man begyndte med 7 à 8 pCt., men var nu naaet til 12 pCt., foruden at der har været udrettet meget andet godt i Foreningen. Den Gang ydedes kun Støtte ved Total-Forlis, men nu er dette ændret i forskellige Retninger til Gode for Medlemmerne.

Kassereren, Mægler Albert Boye oplæste derpaa Regnskabet. Vi uddrage heraf: Der var ved Aarets Begyndelse en Kassebeholdning af 4724 Kr. 33 Øre, tilbagebetalt Forskud: Kaptajn R. Hermansen, Ommel, 119 Kr., do. Jens Hansen (»Enigheden«) 267 Kr., do. A. Jensen 713 Kr. 58 Øre, R. Hermansen (»Marie«) 251 Kr. 1 Øre, do. Nielsen (»Bertha«) 101 Kr. 8 Øre, Indskud 1618 Kr. 50 Øre, Sommerpræmie (indenlandsk) 2915 Kr., do. (udenlandsk) 1210 Kr. 95 Øre, Vinterpræmie (indenlandsk) 305 Kr. 50 Øre, do. (udenlandsk) 220 Kr. 25 Øre, Indskud 6299 Kr. 20 Øre, Renter 169 Kr., Præmie 220 Kr. Ialt har der været en Indtægt af 14,720 Kr.

Af Udgifterne nævne vi: Dividende 1350 Kr. 50 Øre, Aktieret 2163 Kr. 38 Øre, til Forlis og Kollision m. m. 3134 Kr. 59 Øre, Indskud i Sparekassen 2000 Kr., Kassererens Løn 150 Kr.; desuden har der været forskellige mindre Udgifter. Status er: Kassen ejer i Obligationer 4600 Kr., private do. 5520 Kr., i Marstal Sparekasse 20,460 Kr. 41 Øre, resterende Indskud 4059 Kr., Kassebeholdning 4761 Kr. 79 Øre, Restancer 131 Kr. 30 Øre, samt 200 Kr. og endelig Netto-Udbytte ved Salg af Vrag og Inventar 643 Kr. 80 Øre. Der skal udbetales for Forlis og Havarier 7738 Kr. 68 Øre, hvorefter Kassen naar op til 11 pCt.

I Aaret 1895 har der været 81 Interessenter med 80 Skibe med et Forsikringsbeløb af 82,506 Kr. Ved Havarier har Kassen haft en Udgift af 3345 Kr. 55 Øre. Det nye Aar begynder med et Antal af 75 Skibe.

Dernæst behandlede forskellige Lovforandringer. Der forelaa et Forslag for Bestyrelsen om at forandre § 3 i Til-læget af 18. Januar 1893. Den nuværende § er for liberal og elastisk, ytrede Mægler Albert Boye. Man tænker sig f. Eks., at et Medlem har et Skib, vurderet til 2000 Kr., grundstøder, og forlanger 1000 Kr. tilsendt til Hjælp for ydet Assistance. Skibet er i Forvejen behæftet saaledes med Gæld, at Skipperen, efter at være kommet i Havn, erklærer ikke at kunne klare sig længere, men siger: »Gør hvad I vil«. Saa viser det sig, at andre har Obligationer paa Skibet, og Resultatet kan blive, at Assurancen taber de 1000 Kr. Der bør derfor sættes en Grænse for det Beløb, der kan forlanges. Der bør tilføjes en Bestemmelse til § 3, saalydende: Skibet kan kun forlange udbetalt et saa stort Forskud, som Foreningen kalkulatorisk kan blive forpligtet til at yde.

Forslaget vedtoges.

Ligeledes vedtoges et Forslag fra Bestyrelsen om, at Medlemmerne stilles lige under Grundstødning og Kollision.

Endvidere savnedes i Lovene en Bestemmelse om, hvor Skibe ere fritagne for at betale Vinterpræmie, naar de ere oplagte. Det vedtoges paa Forslag af Bestyrelsen, at Skibe, som ere oplagte i gode, sikre Havne i Sverig, fritages for at betale Vinterpræmie, da saadant er Tilfældet i danske og tyske Havne.

Kaptajn Raahauge, der med »Sif« var ankommet til Svendborg med en Ladning Cement, blev fritaget for at betale Vinterpræmie, da han, trods det, at Ladningen ikke var losset, dels havde afmønstret sit Mandskab, dels havde af-rigget, og hans Rejse maatte betragtes som afsluttet, da han havde naaet sit Bestemmelsessted.

Da man befrygtede, at ældre Skibe paa 50 Tons med den nye Maaling kunde melde sig til Optagelse i Foreningen, hvilket formentlig vilde være til Skade for denne, vedtoges det at sætte Maksimum for Indtegning af Skibe i Assurancen til 50 Brutto-Tons.

Et Forslag fra et Par Medlemmer om at forhøje det første Indskud for nye Medlemmer fra 2 til 3 pCt. vedtoges ved skriftlig Afstemning med 37 St. imod 19.

Kaptajnerne Nielsen og Eriksen androg om ekstra Understøttelse i Anledning af et Par Kollisioner, de havde haft, hvorved der var paaført dem pekuniært Tab. Efter længere Tids Diskussion nægtedes Fremme af disse Sager, da man derved kom udenfor Lovene.

Dernæst foretoges Valg af tvende Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for d'Hrr. Dam og Jens Friis. Hr. Dam havde solgt sit Skib, hvorfor han udtraadte af Foreningen, og Hr. Friis ønskede ikke Genvalg. Valgte bleve d'Hrr. Johan Albertsen med 35 St. og Jørgen Birkholm med 30 St. Til Besigtelsesmand valgtes i Stedet for Hr. Schultz, der ikke ønskede Genvalg, Hr. Bay. Revisorerne genvalgtes.

Sluttelig rettede Hr. Albert Boye en Tak til d'Hrr. Dam og Jens Friis for deres dygtige og omsigtsfulde Arbejde for Foreningen i den lange Periode, hvori de have siddet i Bestyrelsen.

Knippelsbro.

Vi have modtaget følgende:

Uden at være Søfarende, men derimod fortrolig med Søfartsforhold i Ind- og Udlandet, tillader jeg mig ifølge Redaktionens Opfordring i »Dansk Søfartstidende«, at fremsætte min Formening om, hvorledes Besejlingen af Knippelsbro skulde kunne meget væsentlig forbedres. Forudsat at man ikke vil gaa den, for en stor Havn og By mesværdige Vej, at bygge en helt ny Bro i Retning og Forlængelse af Niels Juelsgade, gaar mit Forslag ud paa at flytte den nuværende Knippelsbro hen i Retning af Børs-gade og Lille Torvegade, og saaledes bringe Broens Længde-retning nøjagtigt vinkelret til Strømretningen, i Stedet for som nu at Strømpillerne staa skraat paa denne. En saadan Flytning vil, selv om den bliver kostbar, dog kun udkræve 2 eller 3 nye cylindriske Strømpiller, idet en eller to af de nuværende ville kunne bibeholdes, samt en ny Landpille paa Byens Side, medens den nuværende fortrinligt solide Overbygning med Klapbroer og disses Mekanisme kunne bibeholdes uforandrede, eventuelt dog med Sejlaabningens Udvidelse nogle Fod. Flytningen maatte kunne udføres uden at Landtrafikken lider nogen Standsning, ligesom samme fremtidigt vil kunne fordeles ad Børs-gade og Slotsholmsgade ved passende Foranstaltninger.

En Tekniker.

Spørgsmaal og Svar.

1) Jeg har været Sejlskibsfører i over 20 Aar, har taget Maskinisteksamen i 1887. Der spørges: Skal jeg først sejle som Styrmand i en Damp, for at kunne blive Dampskibsfører?

2) Jeg har været Sejlskibsfører i 25 Aar, men har ingen Maskinisteksamen; jeg er nu tilbuddt Dampbaad; kan jeg føre denne uden ovennævnte Eksamen?

ad 1. I Sønæringsloven af 25. Marts 1892 § 27, 2. St., hedder det: »Den, der er i Besiddelse af Næringsadkomst som Skipper, skal kunne erholde det i Lov 20, November 1876 § 9 ommeldte Tillægsbevis for Ret til at føre dansk Dampskib, naar han godtgør at have bestaaet enten den efter de tidligere Bestemmelser befalede Prøve i Maskinlære eller den i Lov om Styrmandseksamen m. m. § 2 Nr. 11 omhandlede tilsvarende Prøve.«

Da Spørgeren maa antages at fyldestgøre de her krævede Betingelser, vil han altsaa ved Henvendelse til Øvrigheden kunne faa meddelt det nævnte Tillægsbevis for Ret til at

føre dansk Dampskib, hvilket udfærdiges paa ustemplet Papir og uden Betaling.

ad 2. Ja, forsaavidt Dampbaaden ikke er paa over 20 Tons, hvorhos der til at passe Maskinen i det mindste skal være ansat en, der har Bevis som Maskinpasser. Er Fartøjet paa over 20 Tons, maa ovennævnte Regel i Sønæringslovens § 27, 2. St. komme til Anvendelse.

Maa jeg bede den ærede Redaktion være saa venlig at forklare, hvorledes De fortolker Søløvens Paragraf 99. Mig forekommer den at maatte forklares saaledes, at en Mand ombord, som ved Rejsens Paabegyndelse har faaet udbetalt en Maanedes Hyre i Forskud, først efter Forløbet af den 2den Maaned kan fordrø de $\frac{2}{3}$ af Gagen udbetalt, da jo dog Hyren betinges maanedsvis. Ligeledes ønskede jeg gerne at vide, om Bestemmelsen kontant udbetalt, eller i Anvisning paa Rederiet, skal være efter Skipperens Valg eller efter Mandens, som fordrer sit Tilgodehavende udbetalt.

Paimpol, d. 20. Januar 1896.

Med særdeles Agtelse, ærbødigst

Julius Møller.

»Agnete« af Svendborg.

Efter selve Søløvens § 99 har ingen Sømand Krav paa Forskud; derimod er han under Rejsen berettiget til at forlange indtil $\frac{2}{3}$ af den til enhver Tid fortjente Hyre udbetalt. Er Hyren altsaa bestemt maanedsvis, kan han ved hver Maanedes Udløb forlange $\frac{2}{3}$ af den i den paagældende Maaned fortjente Hyre; og har han allerede faaet den Maanedes Hyre forud, har han følgelig intet Krav før ved næste Maanedes Udløb. Forlanger han Hyrebetaling, medens Skibet ligger i Havn, har han Ret til at faa Betaling i rede Penge; forlanger han Hyrebetaling til anden Tid, har han kun Krav paa Anvisning paa Rederiet.

Er der imidlertid i Hyrekontrakten truffet Bestemmelser, afvigende fra de ovennævnte, ere saadanne Bestemmelser gyldige.

Hvilken Tidsfrist henregnes til en Arbejdsdag paa denne Aarstid, naar Losningen af en Ladning ifølge Certepartiet er stipuleret at være et bestemt Antal Arbejdsdage?

Herom findes ingen lovmæssige Forskrifter, men Afgørelsen beror paa Skik og Brug det paagældende Sted. I en Sø- og Handelsretsdom af 9. Jan. f. A. (se »Dansk Søfartstidende« S. 146) angaaende en Losning, der fandt Sted i Oktober Maaned ved Karrebæksminde, er Arbejdsdagen forudsat at være fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften.

Literatur.

Vi have faaet tilsendt 2. Hefte af C. F. Bergs Ord-bog for Skibsredere, Skibsførere og Styrmand, omarbejdet af Højesteretsadvokat A. Winge og kgl. Fu'dmægtig A. Conradi. Vi have tidligere haft Lejlighed til at anbefale vore Læsere denne Bog, der sikkert vil være til megen Nytte i det praktiske Liv, ogsaa for danske Læsere. Af det foreliggende Heftes Artikler nævne vi de om Bjærgeløn, om Bodmeri, om Bog- og Regnskabsførelse samt indgaaende og paa de nyeste Meddelelser støttede Beskrivelser af flere betydeligere Havnepladser og Forholdene paa disse. (H. Joh. Dyrings Forlag, Porsgrund).

Haandbog for Søværnet for 1896 er udkommen, som sædvanlig udgiven ved Marineministeriets Foranstaltning. Af dens Indhold fremhæve vi som særlig interes-

serende Handelsmarinen: Fortegnelse over Lodserierne og over Lodsvæsenets overordnede Personale, Fortegnelse over Fyr, Fyrskibe og Lystønder samt over Fyrvæsenets Embedsmænd og Funktionærer, samt Fortegnelse over de til Vægervæsenets, Navigationsundervisningens og Maskinistuddannelsens Administration knyttede Embedsmænd m. Fl.

Besejlingsforholdene ved Thyborøn-Kanal.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Efter den i nærværende Blads Nr. 4 af 13 Skibsførere fra Nykjøbing p. M. fremsatte Erklæring at dømme, maatte man nærmest antage, at Besejlingsforholdene ved Thyborøn Kanal intet lod tilbage at ønske.

Vi tro nu næppe, at ret mange af d'Hrr. Skibsførere, som paa Rejser benytte Farvandet Thyborøn Kanal, føle sig i den Grad trygge under Passagen som de 13 Skibsførere fra Nykjøbing. D'hrr.s særlige Tilfredshed med nævnte Farvand maa vistnok søges ad anden Vej.

Det skulde glæde os og vistnok mange andre, om Thyborøn Kanal var i den Grad sikker og farefri at passere, som nævnte Erklæring vil give det Udseende af.

Naar d'Hrr. ville formene, at der ved Beskyttelse af den nordre Limfjordstange — hermed maa vel menes ved en Høfde eller Molebygning paa dette Sted — vil kunne tilvejebringes et stabilt Sejlløb ved Thyborøn, da tro vi aldeles ikke paa den Stabilitet. At en Indsnævring af Sejlløbet vilde bevirke, at Strømmen i Indsnævringen vilde af sig selv frembringe et dybt Løb, det hører der selvfølgelig ikke meget til at kunne forstaa, men lige saa sikkert vilde Strømmen fremdeles, som hidtil, aflejre sine Revler saavel indenfor som udenfor det indsnævrede Løb, og hvad vilde det vel nytte, om man ogsaa havde et dybt Løb $\frac{1}{2}$ eller $\frac{1}{4}$ Mil længere end det nuværende, naar man paa Grund af Revler og Fjordbanker ikke er i Stand til med Fartøj at flyde over i Løbet.

Forøvrigt fatte vi ikke Meningen med den uafbrudt rosende Omtale af Thyborøn Kanal, vi vilde finde det naturligere, fra en dansk Sømands Standpunkt betragtet, om man, ligesom Hr. Kaptajn Trolle, fremdrog Skyggesiderne ved vore mangelfulde Vandveje for om muligt snarest at faa dem forbedrede.

Er det Vestkystbavnesagen, som stikker d'Hrr. i Øjnene, da forunder det os. Nej, den kan nogen dansk Sømand næppe modarbejde, og det er da vistnok ikke de 13 Skibsføreres Mening, at Thyborøn Kanal, selv ved de kostbareste Foranstaltninger, vil kunne bringes i Lighed med hvad der bør forstaaes ved en Vestkysthavn.

Nogle af os have, siden vi som Sømand sidste Gang, saa vidt vi erindrer i 1862, passerede igennem den gamle Agger Kanal og et Par Aar senere igennem den nuværende Thyborøn Kanal, under vor senere Sejlads igennem nævnte Farvand stadig haft Lejlighed til at iagttage Naturforholdene dersteds.

Vi skulle i al Beskedenhed tillade os at bemærke, at de fleste af os ogsaa have været med til at komme Thyborøn Kanal ind i Stormvejr adskillige Gange, men vi have ogsaa været med til at ligge i flere Uger i Kanalen for at komme ud igen, og set mange, saavel mindre som større dybtgaaende Skibe vente i maanedsvis.

At der ikke er sket flere Forlis end Tilfældet er, skyldes ikke Farvandets gode Egenskab, men derimod den Forsigtighed, hvormed det nødvendigvis maa benyttes.

Vi tro os selv i Besiddelse af tilstrækkeligt Kjendskab til Forholdene ved Thyborøn Kanal, til at vi tør tale med om den Sag, selv om vi ikke ere fuldt ud enige med d'Hrr. 13 Skibsførere fra Nykjøbing p. M., som have været

saa heldige en Gang imellem at komme Thyborøn Kanal ind i Stormvejr uden Tab af Liv eller Gods.

Thisted, den 23de Januar 1896.

A. C. Klooborg, R. Hansen, A. L. Nielsen, O. Hausgaard, forhenværende Skibsførere, N. P. Andersen, »Willemoes«, S. Sørensen, »Nicoline«, J. Schjøning, A. Larsen, »Wega«, P. Larsen, »Marie«, S. F. Nielsen, L. C. Nielsen, »Thyra«.

Pilot chart.

Ifølge Pilot chart for Januar har Vejret over det nordlige Atlanterhav gennemgaaende været meget haardt i December. Særlig gælder dette nord for 45° Brede og for den Dei af Oceanet, der ligger vest for 55° Lgd., endog saa sydlig som til de vestindiske Øer. Storm-Centrene bevægede sig fra Kysten af de Forenede Stater og gik i en nordostlig Retning tæt forbi eller ligeover Newfoundland. Et stort Isbjerg blev iagttaget i Nærheden af Cap Race d. 27. December.

Forudsigelsen for Januar er: Stiv Kuling nord for 40° Brede og ved den amerikanske Kyst nord for Hatteras. Langs den transatlantiske Dampskibsroute haarde vestlige og nordvestlige Storme, hvis Virkninger ofte ville føles ned til Bredeparallelen paa 35°. Af og til Taage, men kun af ringe Udstrækning ved de store Banker. Is kan ventes i Nærheden af Cap Race mod Slutningen af Maanedens.

Pilot chart for Januar indeholder foruden de sædvanlige, for Skibsfarten vigtige meteorologiske og nautiske Meddelelser, endvidere en Beskrivelse af Isforholdene i det sydlige Atlanterhav for Aarene 1892—94, ledsaget af et Kort, der ifølge talrige til de Forenede Staters hydrografiske Institut i Washington indgaaede Rapporter, viser Grænserne for de uhyre Ismasser, som Skibe have mødt i disse Egne under de ualmindelig strenge Aar 1892—1893.

Alle Rapporterne ere enige om at beskrive Isbjergene, man saa i disse Aar, som overordentlig kolossale i Højde og Udstrækning samt saa tæt sammenpakkede, at ethvert Forsøg paa Forcing af en Passage derigennem var ledsaget af saa alvorlig Fare, at mange Skibe bleve mere eller mindre havarerede og to endog helt forliste.

En Ejendommelighed ved Isen, der saas i disse Aar, var den forskellige Alder af nær ved hverandre liggende Bjerge, idet mange af dem havde skarpe Grænser, takkede Rande og lodrette Flader som ved nylig løsevet Is, medens andre viste Udseende af at have været længe i Drift, om end Jordpartikler og farvede Pletter paa adskillige af dem røbede, at de til en eller anden Periode havde været i Berøring med Land.

Og endelig findes paa Bagsiden af det foreliggende Pilot chart en meget interessant Meddelelse om nogle Iagttagelser fra den senere Tid vedrørende Oceanstrømningerne. De nye Oplysninger ere fremkomne ved overbordkastede Flasker, og de ere ledsagede af et stort, tydeligt Kort over det nordlige Atlanterhav, i hvilket den antagne Vandring af de enkelte Flasker med Lethed kan følges.

Som en særlig Mærkværdighed kan det nævnes, at et stort Antal af Flaskerne have fundet Vej til Vestkysten af Irland og Englands Kanalkyst i Maanederne Maj, Juni, Juli og August 1895, tiltrods for at der herskede normale Vejrforhold i disse Egne under denne Periode, nemlig vestlig Vind af Styrke 4—6 i 62 af Dagene fra 1. Maj til 31. August med kun faa og ikke heftige Storme. Ingen af Flaskerne, hvis Gennemsnitsdistance var 4,2 Kml. pr. Dag, har givet Vidnesbyrd om Eksistensen af den formodede Rennels Strøm.

En stor Del af de anvendte Flasker bleve satte overbord fra Prinsen af Monaco's Yacht l'Hirondelle paa dens 3die videnskabelige Rejse, der strakte sig fra 39° 58' N. Br. 36° 25' V. Lgd. til 45° 50' N. Br. 48° 34' V. Lgd., langs hvilken 600 Kvartmile lange Linie over 900 Flasker kastedes i Vandet.

Gamle og nye Skibe.

Som vi gentagende har omtalt, skriver »Norg. Sjøft.«, arbejder de engelske Skibsredere ihærdigt for at rense Certepartierne for uheldige Klausuler samt for en heldigere Form for Konnossementerne; men den Komité, den saakaldte Documentary Committee, som i den Anledning er udnævnt, støder selvfølgelig paa mange Vanskeligheder, og det er endnu ikke lykkedes at finde noget virkelig brugbart. — »Fairplay« udtaler imidlertid, at Indførelsen af »clean« i Stedet for »dirty« Skibsdokumenter ikke medfører bedre bedre materielle Resultater, da Befragterne betaler Ekstrarater for Indtagelse af modsatte Klausuler, men tilbageholder disse, naar Klausulerne er udeladt.

Idet man erkender dette, arbejder en Del Skibsredere for en Sammenslutning, i den Tanke at fremtvinge en Stigning i Fragterne ved at lægge op en vis Procent af Tonnagen samt ved Nægtelse af Befragtning paa Forhaand. Det er indlysende, at en saadan Forholdsregel absolut maatte bevirke en Stigning i Raterne; men det store Spørgsmaal er, hvorledes en saadan Sammenslutning skulde istandbringes og hvorledes den skulde holdes gaaende.

Nogle Ejere gaar saa vidt, at de paastaar, at en Sammenslutning, der hindrer Befragtning paa Forhaand, vil være tilstrækkelig til at bringe Stigning i Fragterne, men naar der er fire Dampskibe, der søger tre Fragter, da er det klart, at Købmanden har Fordelen paa sin Side, og ligesaa klart er det, at Skibsrederen i dette Tilfælde intet vinder ved at afslaa Befragtning paa Forhaand og udsætte den til lige under given Dato. — Faktum er det, at de trykkede Fragter har én og kun én Grund — for megen Tonnage.

Det paastaas fra enkelte Sider, at der ikke kan være Overflod paa Tonnage, da omtrent alle Dampskibe er exploierede og kun faa oplagte. Men da Fragterne vilde blive høje eller i al Fald lønnende, — lad os sige 20', hvor der nu er 10/ — dersom den flydende Tonnage var 5 eller 6 Gange mindre, end den nu er, da er det indlysende, at der er Overflod paa Tonnage, uagtet forholdsvis faa Dampskibe er oplagte. Paa den anden Side er der mange Redere, som indrømmer, at de lave Fragter og de vedblivende daarlige Udsigter kun alt for godt beviser, at der er for megen Tonnage og at det eneste Middel til at rette paa de uheldige Fragtforhold er en Sammenslutning, hvis Formaal det er at sætte en Stopper for eller i al Fald i høj Grad indskrænke Bygning af nye Skibe. Men her gør atter en Misforstaaelse sig gældende; thi forudseende Redere bygger ikke, naar Fragterne er ualmindelig høje, da Skibsbyggerne under saadanne Omstændigheder er overfyldt med Bestillinger, og som Følge deraf forlanger Maksimumspriser for Bygning af Skibene. De venter derfor med at afslutte Kontrakt om Bygning til der er mindre at bestille ved Værfterne og Priserne lavere, særlig i en Tid som denne, da Anvendelsen af moderne Redskaber og øvrige Processer i saa betydelig Grad reducerer Omkostningerne ved Bygning baade af Skrog og Maskine.

Med de nyeste Dampskibe med deres forbedrede og i alle Henseender besparende Indretninger kan Rederne faa det til omtrent at ballancere selv med de nu gældende Fragtrater, og skulde der saa indtræde en Forbedring, vilde selvfølgelig disse forbedrede Skibe kastes ind for at opnaa de bedst mulige Resultater. Compoundskibe har omtrent udspillet deres Rolle, og selv de tidligere Tripleskibe bliver mere eller mindre forældede i Sammenligning med de nye, som nu bygges. Der er bleven en Kamp for Eksistensen og som Følge deraf et Spørgsmaal om, hvad der er mest skikket. Redere, som ønsker at følge med Tiden, og som vil kunne se Fremtiden med Tillid i Møde, har intet andet Valg end at benytte den mest belejlige og fordelagtige Tid til at forstærke deres Flaader med billig og tidssvarende Tonnage, og en saadan Tid er netop nu inde. Dersom de nuværende Skibsredere kunde bringes til at

slutte sig sammen for enten at indskrænke eller sætte en fuldstændig Stopper for Bygning af nye Skibe, er det klart, at nye Mænd, der stod udenfor denne Sammenslutning, vilde begynde at bygge, og disse kunde da med god Grund gøre Regning paa med billigere og bedre Skibe at gaa foran dem, der har sluttet sig sammen om en Bestemmelse, der ikke uden Straf kunde overskrides.

Faktum er, at de fleste Redere nu lider som en Følge af deres ufornuftige og sorgløse Overbygning i Løbet af flere Aar, og paa Grund af hvilken de nu ejer en Dampskibsflaade af forældet Type, der ikke er i Stand til at optage Konkurrencen med de moderne Skibe.

Redere, der ejer Compound- eller ældre Tripleskibe, befinder sig i en alt andet end misundelsesværdig Stilling; men der er jo intet andet at gøre end at tage Tingene, som de er. Den største Vanskelighed ved at faa en Sammenslutning i Stand til Rejsning i Fragterne er den, at de Redere, der ejer ny Tonnage, ikke bryder sig om at gøre deres Interesser afhængige af dem, som ejer ældre Skibe. De, som raaber ud, at noget maa gøres, bør gøre sig klart, hvad dette »noget« er, og hvorledes det kan lade sig gøre at faa løst det store Spørgsmaal om Forbedring i Fragterne.

Kæmpebølger.

I et i Fjor udkommet Hefte af »Naut. Mag.« har en Forfatter ved Navn William Allingham optraadt mod en Artikel i det engelske Tidsskrift »Nature«, i hvilken der gjordes et Forsøg paa at forklare Oprudelsen til de usædvanlig store Bølger, som ikke sjældent viser sig i den nordlige Del af det atlantiske Ocean. Ifølge »Natur« skulde disse Bølger anses som Virkninger af Jordskjælv, der hjemsøger Faraday-Grunden, der er beliggende paa 50° N. Br. og 28° V. Lgd og danner en Banke, der hæver sig henimod 6000 Fod over Havbunden, der omgiver den. Allingham henleder Opmærksomheden paa, at saadanne ekceptionelle Bølger ogsaa træffes i mange andre Farvande, og benytter Anledningen til at omtale, hvad andre Iagttagere har skrevet om lignende Foreteelser.

Enhver Sømand har lagt Mærke til, at der ofte følger tre eller fire Bølger efter hverandre, som er højere end de foregaaende. Saadanne Bølger hidrører sandsynligvis fra den forøgede Vindstyrke i de Byger, som med visse Mellemrum optræder under næsten hver eneste Storm; men paa Grund af Forskellen i den Hastighed, hvormed Stormen og Bølgerne iler frem, naar disse store Bølger ikke frem til Skibet paa samme Tid som den Byge, der har fremkaldt dem. De kan derfor forekomme ligesaavel mellem som midt under Bygerne. Hidtil har man alligevel ikke kunnet finde nogen fuldt tilfredsstillende Forklaring paa dette Fænomen. Hvad Bølgernes Højde angaar, opgives det, at Admiral Fitzroy under en Storm maalte Bølger paa 60 Fods Højde. Dumont har truffet paa saadanne indtil 100 Fods Højde, og Ralph Abercromby har ved nøjagtige Maalinger iagttaget en lodret Højde af 46 Fod, som fandt Sted ihellem Kap det gode Haab og Ny Zeeland, altsaa i det Farvand, hvorom en maritim Forfatter siger, at »Bølgerne ligner grønne Præriebjerge, som med snebedækte Toppe jager efter hverandre som i Leg, men hvis fremadgaaende Bevægelser er statelige og majestætiske«. Mellem saadanne Søer kan et Fartøj alligevel klare sig meget vel, hvorimod selv de største Fartøjer er udsatte for at gøre Havari, hvis de møder de vældige Bølger, som kommer væltende frem ligesom Bjerge af Vand og dertil ganske uventede.

Om en saadan forfærdelig Sø, der ramte Kabelfartøjet »Faraday« i Februar Maaned 1884 paa 46° N. og 28° V. berettes, at den viste sig ved Synskredsen som en højtliggende Landstrækning 5 Minutter førend den naaede Fartøjet. Da den amerikanske Damper »San Francisco« i 1853 paa Rejsen fra New York til Kalifornien passerede Golfstrømmen, skyl-

lede en Bølge, der beskrives som ti vældige Bølger forenede til en, 179 Offiicerer og Soldater overbord.

I Begyndelsen af Trediverne havde den amerikanske Paketbaad »Dreadnought«, som førtes af Kapit. J. Samuels, Ord for at være en af de mest hurtigsejlende, som da fandtes. Paa en af sine Rejser blev Fartøjet, medens Mandskabet var til Vejrs, ramt af en usædvanlig svær Sø, hvorved det mistede Roret, og Kaptajnen vilde være skyllet overbord, hvis det ikke var lykkedes ham at trykke sig ind under Varerundholterne, hvorved han slap med et brækket Ben. Ved Hjælp af Sejlene, men uden Ror, lykkedes det ham imidlertid at føre Fartøjet i Havn.

I September 1874 laa Fartøjet »City of Perth« paa 45° S. Br., da det aldeles uforvarende blev ramt af en vældig Sø, som med en Gang gjorde rent Dæk. 1880 mødte Postdamperen »Chimborazzo« ligesaa uventet ved Quessant en svær Sø, som tvang Skibet til at vende tilbage til Plymouth. Bølgen havde nemlig spylet overbord en stor Dampbarkasse, 6 Baade, Røgelugaren og alt, som fandtes over Dæk. Tre Mand gik overbord, en blev dræbt og sytten saaredes. Heldigvis havde alle Passagererne netop forladt Røgelugaren. — I Oktober 1891 blev Barkskibet »Rosina« paa Rejse fra Catania til New York ramt af en Bølge, medens hele Mandskabet befandt sig paa Dækket med Undtagelse af en syg Matros, som laa i sin Køje. Bølgen skyllede hele Besætningen overbord. Den eneste Overlevende var den syge, som blev reddet af et forbisejende Skib efter i 8 Dage at have drevet omkring paa Vraget. — Da Kaptajn H. Parsel var første Styrmand paa et 900 Tons Sejlfartøj, saa han, medens han var til Vejrs for at observere Eddystones Fyr, et Vandbjærg træffe Fartøjet midtskibs. Skibet fik adskillig Skavank, men endnu værre gik det en Brig, som laa i Nærheden. Den ramtes af en Sø, hvorved den mistede Riggeren og hele det vagtlavende Mandskab blev skyllet overbord. — I 1892, da »Loch Torridon« lænsede forbi Kap det gode Haab, skyllede en Bølge Kaptajnen og den halve Besætning overbord.

Oktober 1878 kængrede Sejlskibet »Ablana« paa 49° N. og 10° V. og fik alle Master overbord. En eneste vældig Sø viste sig pludselig til Luvart. Fartøjet løftede sig for den, men idet den gik videre kængrede Skibet, uagtet det ikke havde taget Vand ind paa lav Side. — Da »Vancouver«, tilhørende Dominion-Linien, 1890 passerede Atlanteren, skyllede en svær Sø Kommandobroen og Styrehuset bort, hvorved Kaptajnen og Kvartermesteren, som befandt sig deroppe, gik overbord. — I November 1890 paa 47° N. og 41° V. ramte en lignende Kæmpebølge Damperen »Venetian« og slog Hul i en af Pladerne, knuste 3 Baade og skyllede 6 Ventilatorer bort. — I Juni 1892 paa 20° N. og 35° V. mødte Skibet »Holyrood« en Bølge, der rejste sig som en Mur og styrtede sig over Fartøjet. Saavel forud som agterud var Havet roligt med en let nordvestlig Bris. — I April 1893 mødte Skibet »Mc. Callam More« mellem Kap Horn og Øen St. Paul tre Bølger efter hverandre, alle af usædvanlig Højde. Den tredje faldt ned over Agterskibet og knuste Roret, hvorved Rorgængerer fik begge sine Ben brækket. — I December 1893 maatte Damperen »Fairfield« vende tilbage til Plymouth, efter at den paa 47° N. og 10° V. var bleven ramt af en vældig Sø, der havde knust Rækken om Styrbord og ødelagt tre Baade, foruden at den havde forarsaget adskillig anden Skade.

Videre omtales Damperne »Alameda«, »Cresswell«, »Normanina« samt Sejlfartøjerne »Benjamin J. Packard« og »Montgomery Castle«, der alle blev ramt af saadanne pludselig opstaaende, usædvanlige Bølger og derved led større eller mindre Skade.

Allingham slutter sin Artikel med den Bemærkning, hentet af Erfaringen, at et godt sødygtigt Fartøj til og med i svær Sø kun har lidt at befrygte, naar blot Havets Bevægelser er normale, men at selv de fineste Beregninger er unyttige, naar en eneste Bølge, som er meget større end de andre, falder over et Fartøj. Matematikerne har ganske vist nøje undersøgt Lovene for Bølgebevægelserne, men de har endnu ikke kunnet finde nogen paalidelig Løsning af det Spørgsmaal,

hvorledes saadanne enkelte, abnorm høje Bølger opstaaer. I de sidste Aar er Olie bleven almindelig brugt af de Søførende, for at forsøge at dæmpe Bølgerne Magt, men der ingen Sandsynlighed for, at hverken Olie eller andre lignende Midler vilde kunne hindre en Bølge af usædvanlig Højde fra at styrte sig over et Fartøj.

„Dansk Søfartstidende“s Redaktions- og Ekspeditions-kontor henflyttes fra Lørdagen d. 1. Februar til St. Annæ Plads Nr. 26, K. (Det Forenede Dampskibsselskabs nye Bygning). Kontoret er aabent alle Hverdage fra Kl. 10—3. Alle Breve og andre Forsendelser til Bladet bedes sendte til Kontoret. Paa dette modtages ligeledes saavel Abonnement som Annoncer. Redaktøren træffes sikkrest Kl. 10—11 Fm.

Aargangen 1895 af »Dansk Søfartstidende« kan, saa vidt Oplaget rækker, erholdes til Købs paa Bladets Kontor for 6 Kr.

Fra Sø og Land.

Det forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Laura« vil paa Returrejsen fra Island og Færøerne c. 11. Februar anløbe Leith i Stedet for Granton. Hvis Forsøget falder heldigt ud, vil Selskabets Skibe i Islandsruten for Fremtiden anløbe Leith i Stedet for Granton.

Rettelser. I Nr. 3, S. 25, Sp. 2, Lin. 13 f. o. »Bight«, skal være »Bight«.

I Nr. 4, S. 32, Sp. 2, Lin. 4 f. n. staar »berøre«, skal være »berøve«.

Til Uddybning af engelske Krigshavne, hvor den engelske Marines storartede Udvikling og Skibenes tiltagende Dimensioner har nødvendiggjort det, er i disse Dage den anden Sending af Uddybningsmateriel afgaaet fra Nord-Østersø-Kanalen til London. Uagtet Englænderne kun ugærne anskaffe, hvad der er »made in Germany«, have de i dette Tilfælde anerkendt nævnte Materiels fortrinlige Egenskaber, hvorved det blev muliggjort at fuldføre Kanalen rettidigt. Materiellet er indkøbt ved Ingeniør Andr. Vang her i Byen.

Ugens Havarier.

Leconfield, Dpsk. af Hull, paa Rejsen fra Baltimore til Aarhus med Majs, strandet paa Sjællandsrev, kom flot efter at have kastet ca. 400 Tons Majs overbord og med Assistance af Svitzers. Ankom d. 23. til Aarhus tæt.

Columbus, Dpsk. af Bergen, er d. 21. grundstødt paa Samsø. Skibet var paa Rejsen fra Grangemouth med Kul til Vejle.

Marie, 3/m. Skonnert, har i Cuxhaven Havn været i Kollision med en Fiskekutter. Marie mistede Klyverbom og fik Skade paa Forrigning.

Argo, Skonnert af Hasle, kom paa Rejsen til Danzig i Ballast d. 19. ds. paa Grund ved Fyrtaarnet Heiternest paa Hela. Flot med Assistance.

Tomsk, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 23. ds. paa Schelden været i Kollision med Dampskibet Petropolis, hvorved Tomsk fik nogle Plader trykkede ind og et Spant bøjet.

Dora, Barkskib af Fanø, Sønnichsen, er i fl. indløbne Meddelelser indkommet til Mauritius læk og med Skade paa Roret. Skibet, der var paa Rejsen fra Menado til St. Michael,

har været ude i en frygtelig Storm under 24° S. Br. og 56° Ø. Ld. Skaderne repareres i Mauritius.

Redruth, Dpsk. af Cardiff, der d. 20. ds. strandede ved Nexø, ankom hertil d. 22. ds. og fortsatte sin afbrudte Rejse.

Marstrand, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Gøteborg til Stettin med Sild faaet betydelig Skade i Isen.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 29. Januar:

Reval noterer uforandret for Dampere:

London 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/3 d., Antwerpen 1/3³/₄ d., Rouen 1/6 d., Bristolkanalen 1/7¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Danmark nordligst Aarhus 13/14 M. pr. 2000 Kilos Rug. Libau noterer uforandret for Dampere:

London, Hull, Leith 11¹/₄ d. à 1/—, Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen, Dunkirque 1/— à 1/1¹/₂ d., (20 frcs. pr. Ton Hør). Rouen 1/1¹/₂ d. à 1/3 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Østnorge 12/13 M., Danmark 12/13 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis. 20/21 Mark pr. 2000 Kilos Kliid.

Danzig noterer for Dampere:

London 5/6 à 6/— d., Newcastle 6/6 à 6/9 d., Dundee 6/6 à 6/9 d., Liverpool 6/6 à 7/— d. pr. Ton Sukker.

Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark ere nedadgaende og senest er betalt 5/— for Smaadampere, 3/9 for større Dampere.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 25. Januar:

Der er vedblivende godt Begær for Kuldampere til Middelhavet til uforandrede Rater. For Østersøen er derimod saa godt som ingen Efterspørgsel. Der er sluttet Tyne Blyth eller Wear til: Bordeaux 2100 4/—, Bilbao 1700 3/— Dagskurs, Oporto 1100 5/3, 1400 5/—, Lissabon 1200, 1850 5/—, Barcelona 1100 8/—, Marseilles 2100 6/3, Nizza 2200 6/—, Genua 2500, 2200 6/—, 2400, 3000 5/10¹/₂, Spezzia 2100, 5/10¹/₂, Neapel 2100 6/1¹/₂, Venedig 2400 7/1¹/₂, Libau 4/—, Neufahrwasser 950 3/9, Swinemünde 2600 3/3, Rostock 700 4/6, Lübeck 1200 4/4¹/₂, Helsingør 1000 4/6.

Returmarkedet fra Sortehavet er fast, med stigende Tendens. Der er sluttet: Odessa 10,6, Krimhavne, Varna Bourgas & Kustendje 10/3, Sulina 10 6 n. c. Poti til Middlesbro 12,6. Returmarkedet fra Middelhavet fremviser ingen Bedring. Der er sluttet: Alexandria til Greenock 8/—, Sukker, prompt do. til Staterne 10/— Sukker, Febr.; do. til Montreal 11/— Sukker Marta.

Alexandria til Hull 8/— & 1/6, til London 8/3 & 1/7¹/₂, Spanien til Firth of Forth 90,000 cf. £ 450, Esparto, Tripolis & Homos til Østkyst England 929 netto tons £ 600 Esparto. Triest & Fiume til Bordeaux 1409 net. frcs. 950 Staver, Triest til Bordeaux 811 Netto frcs. 10 Staver, Sevilla til Cardiff 1500 6/—.

Limonia & Seriphos til Antwerp, 5000 t. 8/4¹/₂, Bilbao til Dunkirk 5/6, Rotterdam 5/4¹/₂, Middlesbro 4/10¹/₂, Newport 4/3. Fra Østersøen er sluttet:

St. Petersburg til Odessa 2400 t., £ 1125 f. o. w., Memel til Grimsby 903 net. 9/— sleepers, prompt, Sundswall til Hull 21/— D. B. b. f. o. w.

Svartvik til Hull 525 netto 25/— floorings 4 Rejser f. o. w.

Anhang til Sharpness 750 stds. 37/— Deals f. o. w.

Onega til Sharpness 800 stds. 37/— D. B. f. o. w.

Time charter:

Atlantic Trade 3000 t. d. V. 6/—.

Staterne & W. Indien 591 net. £ 480 p. Maaned for én, £ 500 pr. Maaned for 5 Mdr.

River Plate Trade 5000 d. V. 6/6, deliv. Plate.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 25. Januar:

Der har været mere Aktivitet i Fragtmarkedet i forløbne Uge; mange Dampskibe ere optagne, og Tendensen synes gennemgaaende mere lovende.

Udfragterne fra forskellige engelske Havne vise Tegn til Bedring i flere Retninger; fra Cardiff kan saaledes for Øjeblikket faas 14/6 til 15/— pr. 1200 Tons Kul til Cape Town — imod 12/— for 2—3 Maaneder siden.

Fra River Mersey kan ligeledes nu betinges 10/6 à 11/— for Kul til Buenos-Ayres, hvilket er en Stigning over, hvad der er betalt det sidste Aarstid. Returfragterne fra Vestkysten af Syd-Amerika regnes nu til omkring 23/9 for Salpeter; den der liggende betydelige Skibstonnage vanskeliggør dog vist for nærmeste Fremtid yderligere Bedring i Fragtmarkedet. — San Francisco Fragterne ere i Dag 22/6 mod 26/3 for 3 Uger siden.

Fra Canada begynder der nu at optages flere og flere Fartøjer; fra de nedre Havne er Noteringen omtrent den samme som ifjor, men med bedre Tømmerpriser her tør en Bedring i Fragterne maaske ventes, især hvor Skibene netop passe for de solgte Ordre.

Tømmer- og Lumberfragterne fra Gulfhavnene ere lidt fastere, og bedre Betingelser kan nu lettere erholdes.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til New-Orleans 18. Januar, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 27. Jan., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Bordeaux 24. Jan., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, pass. Gibraltar 25. Jan., bestemt til Vigo, Kbhvn. — Dagmar, Kofoed, ankom til Pillau 25. Jan. bestemt til Kbhvn., Spanien. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Georgios I, Kihl, pass. Constantinopel 26. Jan., bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Havre 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, pass. Gibraltar 27. Jan., bestemt til Marseille, Italien. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 2. Jan. — Leopold II, Kruse, afgik fra Southampton 25. Jan., bestemt til Aarhus, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Strubberg, ankom til Smyrna 26. Jan., bestemt til Salonique, Constantinopel, Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Pauillac 17. Jan., bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Southampton 20. Jan., bestemt til Marseille, Spanien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Odessa 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Grimsby 25. Jan., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 26. Jan., bestemt til Southampton, Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom til Messina 26. Jan., bestemt til Vigo, Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Smyrna 19. Jan., bestemt til Antwerpen.

Anglo Dane, Jacobæus, pass. Skagen 23. Jan., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 27. Jan., bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 26. Jan., bestemt til Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 26. Jan., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Gøteborg 28. Jan., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 25. Jan., bestemt til Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 24. Jan., bestemt til Hull. — Kasan, Nidersøe, afgik fra Kbhvn. 23. Jan., bestemt London. — Laura, Christiansen, ankom til Trangisvaag 25. Jan., bestemt til Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Stettin 26. Jan., bestemt til Kbhvn., Christiania. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 23. Jan., bestemt til Kbhvn., Kønigsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Stettin. — Morsø, Munck, ankom til Hamburg 24. Jan., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 21. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 28. Jan., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 26. Jan., bestemt til London. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Danzig. — Perm, Christensen, ankom til London 20. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 22. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, afgik fra Libau 23. Jan., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Libau 28. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 27. Jan., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Libau 24. Jan., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Hamburg. — Viking, Jørgensen, ankom til Danzig 26. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle. 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 30. Jan., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Geørg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 28. Jan., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 28. Jan., bestemt til Nyborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 29. Jan., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 28. Jan., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 28. Jan., bestemt til Aalborg. **Kjøbenhavn.** Hafnia, Neergaard, afgik fra Antwerpen 27. Jan. til Rio de Janeiro. — Jylland, Starck, afgik fra Gibraltar

22. Jan. ankom til Alicante 24. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 23. Jan. afgik 28. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Dundee 28. Jan

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 24. Jan. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 10. Jan., ankom til New-York 25. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 18. Jan. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 26. Jan., ankom til Stettin 27.

Det Jydsk-Engelske Dampeskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Burntisland 19. Jan., ankom til Aarhus 21. — Octa Enemark, afgik fra Gøteborg 18. Jan. til Newcastle. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 17. Jan., ankom til Aalborg 19

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, ankom til Frederikshavn 21. Jan., afgik 23., ankom til Oskarshamn 28. — Nordseen, Meincitz, afgik fra Esbjerg 23. Jan., ankom til Boness 25.

Sejlskibe.

Moses & Søn G. Melchior. Freya, Jespersen, ankom 25. Jan. til Queenstown paa Rejsen fra St. Croix. Alt vel.

Fanø, Nordby. Clara ankom til Rosalia 15. Jan. fra Cardiff. — Copley, Struckmann, afgik fra St. Francisco 23. Jan. til Kanalen f. O. — Doris Brodersen, Mathiasen, ankom til Lyttleton 1. Decbr. fra Dunedin. — Franz, Pedersen, vilde sejle fra Gorontala først i December til Punta Delgade. — Havila, Mortensen, afgik fra Helsingborg 20. Jan. til Cardiff, passerede Skagen 21. — Puck, Pedersen, afgik fra Amsterdam 17. Jan. til Gorontala. — Tercera, Holm, ankom til Liverpool 24. Jan. fra Valparaiso. — Thea, Jessen, ankom til Rio Grande 20. Jan. fra Liverpool.

Fanø, Sønderho. Anne, Mortensen, ankom til Kbhvn. 23. Jan. fra London. — Cathrine, Christensen, ankom til Rio Grande 11. Jan. fra Hamburg. — Fides, Sørensen, er afgaaet fra Yap til Azorerne f. O., passerede Anjer 15. Decbr. — Fortuna, Jensen, afgik fra Macao 1. Jan. til Rio Grande. — Hans, Brinch, afgik fra St. Thomas 25. Jan. til Maracaibo. — Phønix, Øhle, er afgaaet fra Rockingham til London, passerede St. Helena 15. Jan. — Venner, Aarre, afgik fra Imbetiba 27. Jan. til Isle de Sal.

Efterretninger for Søfarende.

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

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Tyskland. Den 15de Jan. 1896 er Taagesignalet ved *Hela* forandret. Der gives nu med en Kanon To-Skud hver 8 Minutter.

Swinemünde. Vinkbaaken paa *Swinemünde* Ø-Mole er brændt. En midlertidig Baake, hvorfra Ledefyret vises, er rejst. Vinksignalet gives midlertidig fra Galeribaaken paa V.-Molen, og naar de indstilles, fra Lodsartøjet, som ligger mellem Molerne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Et Vrag ligger sunket 27 Kml. S. 70° V. fra Fyrskibet »*Borkum Riff*«. En Mast er 10 Fod over Vandet. 53° 40' N. Br. 5° 35' Ø. Lgd.

Holland. Hollandsh Diep. Vraget, som laa sunket i *Hollandsh Diep* lige over for *Strijensas* Havn, er optaget. 51° 42' 40" N. Br. 4° 35' 24" Ø. Lgd.

England. Vraget, som laa sunket NV. for Fyrskibet »*Dudgeon*«, er uskadeligt for Skibsfarten.

Damperen »*Claudia*« er sunken i *Filey Bay*. En grøn Vragtønde er i 21 Fod Vand udlagt tæt ØNØ. for Vraget, 2½ Kml. S. 37° Ø. fra St. Oswald Kirke i *Filey*.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. I 1896 forandres *Alprech* hvide, faste Fyr med rødt Blus hver 2 Minutter til et Blinkfy, der hver 5 Sekunder viser rødt Et-Blink. Flammens Højde bliver uforandret. Synsvidden: 17 Kml.

Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændes. Synsvidden: 8 Kml. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Beliggenhed: 50° 41' 57" N. Br. 1° 33' 47" Ø. Lgd.

England. Dee. Vraget af »*William Henry*« i *Dee* Munding er uskadeligt for Skibsfarten. Vragtønden er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 22de Decbr. 1895. 47° 54' N. Br. 5° 38' V. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Frankrig. Gironde. Den 19de Jan. 1896 er *Blaye* røde Havnefy forandret. Det viser nu grønt Lys. Synsvidden: 3 Kml. 45° 7' 23" N. Br. 0° 39' 54" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. St. Croix River. En rød Spirtønde Nr. 0 er i 4 Fv. Vand udlagt ved S.-Enden af *Lower Middle Ground*, 1¼ Kbl. S. for 3 Fods Grunden og 1½ Kml. S. 24° Ø. fra *St. Croix River* Fyr. Der er intet Løb mellem Tønden og Grunden.

Booth Bay. En sort Spirtønde Nr. 1 er i 4 Fv. Vand udlagt tæt NØ. for *Ram Island Ledge*, 1¼ Kbl. N. 50° Ø. fra *Ram Island* Fyr.

Muscongus Bay. Den røde Spirtønde Nr. 10 ved *Kegs*, ved det vestlige Indløb til *David's Strait*, er inddragen.

Moosabec Reach og Narraguagus Bay. En rød Spirtønde Nr. 2½ er i 21 Fod Vand udlagt tæt SØ. for 8 Fods Grunden *Leighton Rock*, fra Stagen paa *Gilchrist's Rock* i N. 54° V., 1¾ Kbl. og fra *Moosabec Reach* Fyr i N. 78° Ø.

En sort Spirtønde Nr. 1 er i 4 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for 8 Fods Grunden *Pond Island Shoal*, fra *Narraguagus* Fyr i N. 51° Ø., 1¾ Kbl. Der er intet Løb mellem Tønden og *Pond Island*.

Mount Desert Island. En rød Spirtønde Nr. 4½ er i 4 Fv. Vand udlagt 1½ Kbl. N. 34° V. fra *Sperlin Point* ved Ø.-Siden af det Ø.-lige Indløb til *Cranberry Island Passage*, 1¾ Kml. S. 11° V. fra *Bear Island* Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika SØ.-Kyst. Det rød og sort sribede Taarn paa Klippen *Chiapino*, ved det S.-lige Indløb til Bugten ved *Porto Vecchio*, er ødelagt af Søen. 41° 35' 53" N. Br. 9° 22' 19" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi. Ved *English Turn Bend*, lige over for *Shingle Point*, ½ Kml. neden for det gamle Fort *Leon*, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en hvid Pæl.

Cuba N.-Kyst. Paa Pynt *Peregrina* ved *Gibara* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Det vises fra et hvidt Taarn. 21° 4' 30" N. Br. 76° 16' 24" V. Lgd.

Haiti. *Port Plata* Fyr ligger paa 19° 48' 51" N. Br. og *Lalla Rock* paa 19° 49' 15" N. Br.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Bahia. Det er forbudt Skibe, som efter Solnedgang løbe ind i *Bahia* Havn, at komme N. for en Linie fra Fort *Gamboa* i V.; de skulle ankre S. for denne Linie. Ankerpladsen ¾ Kml. V. for Kap *San Antonio* er uren. Beliggenhed af Fort *Gamboa*: 12° 59' 5" S. Br. 38° 31' 20" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Gibraltar. — Skibe fra *Casa Blanca* og *Mazagan* underkastes 14 Dages Karantæne, og Skibe fra Havne inden for 85 Kml. Omkreds 7 Dages Observationskarantæne fra Afrejsen at regne.

Spanien. — *Rio de Janeiro* og *Santos* ere erklærede for smittede af gul Feber og Havne inden for 85 Kml. Omkreds for mistænkte.

Portugal. — *Ceara, Para* og *Pernambuco* ere erklærede fri for gul Feber. De østerrig-ungarske Havne ere erklærede fri for Kolera. Kysten af *Marokko, Mogador* undtagen, og *Ceuta* ere erklærede for kolerasmittede, *Mogador* og *Tanger* for mistænkte.

Malta. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 11 Dages Karantæne fra Afrejsen at regne.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet i Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, fra 1. Februar St. Anna Plads Nr. 26² (Det Forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

Hans Chr. Berg,
Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridtstensværksted.
Gothersgade 91. K.

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

**S. Jacobsens
Sønner,**
48, Gothersgade 48,
Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annegade 3.
Kjøbenhavn C.

Orgel-Harmoniums
og alle
Musik-Instrumenter

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

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

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Sygehjælp ombord.

Praktiserende Læge V. Saxtorph Stein holder populære
Foredrag om den første Behandling af Tilskadekomne, samt
giver praktisk Anvisning til Anlæggelse af Forbindinger.

Adgangen er gratis for Handelsflaadens Skibsofficerer.

Foredragene holdes foreløbig hver **Fredag Aften Kl. 6¹/₂ i
Navigationskolen, Holmens Kanal 18, og begynde Fredag d. 31.
Januar**

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Københavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser

Ny Carlsberg Øl

kan særlig anbefales til **Skibsprovisantering** paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. København. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.



Faas hos de fleste Handlende
i Byen, paa Broerne og Fre-
deriksberg til følgende Priser:
Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.
Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.
Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,
Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

**Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.**

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 2239.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 18, St. 11-3 og Hølesteinsgade 9, Ø.,
hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 90 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Februar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Fotografien i Skibsfartens Tjeneste, af Kaptajn R. Hammer. — Det nye Sejlssystem m. m., af Skibsfører Fr. Nielsen. — Besejlingen af Thyborøn Kanal. — Literatur. — Sejlskibene og Kultolden. — Generalforsamling. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Stempelpapirs-Udsalg.

Lejekontrakter.

Huslejekvitteringer etc.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1,

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrøng & Co.,

Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteilleringsanstalt for Exporten.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Dampskib søges.

En lille solid Damper af Træ, ca. 80 Fod Køl og indrettet til Fiskeri i Nordatlantehavet, ønskes. Skibet maa have Triple Expansion med mindst muligt Kulforbrug, Folkerum til 10 Mands Besætning samt en lille Separatkahyt. Tilbud om Levering af et saadant Fartøj med nærmere Oplysninger og Vilkaar, bedes indleveret paa dette Blads Kontor i Løbet af 4 Uger i Billet mrkt. Dampskib H. E.

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende samt Bunkerkul, saavel engelske som skotske.

Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditoplagvarer.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

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

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

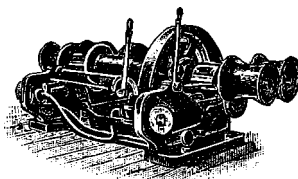
Telefon
1269

M. CLAUSEN,

KJØBENHAVN, K,

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



fra

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

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

Telegr.-Adr.:
„Baltic“.

Donkey-
Kjedler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udealg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Frihavnens

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner af enhver Art besørger.

Kontor i Frihavnens Kontorb.

Telefon 2250.

John Hintze.

Auktion
over strandet Skib
ved Grenaa Havn.

Onsdag den 12. Februar d. A.
Fmd. Kl. II affholdes offentlig
Auktion over den strandede og
til Grenaa Havn indbragte Skon-
nert »Vidfarne« af Brevig, dræg-
tig 179 Reg.-Tons, laster c. 290
Tons d. V. og c. 100 Standard
Trælast, bygget i Brevig 1887
af udsøgt Materiale, **kobber-**
forhudet for et Aar siden og
kobberfast over Lastemærke,
staar i Kl. A. I. L. norsk Ver-
ritaa.

Skibet opraabes for sig, der-
efter **Inventar og Redskab**, Sejl,
Ankre, Ankerkæder, Tougværk,
Slæbere, Pertliner, Rigning,
Blokke, Kompas, to havarede
Skibsbaade m. m.

Oplysning om Dykkerattest,
Konditioner samt Paavisning
ved Herredsfuldmægtig Ulrich
i Grenaa.

Auktionskontoret i Grenaa,
den 1. Februar 1896.
Rothe.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

Brun, blod
Sæbe.

Garanteret uforfalsket.

Internationalt
Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4188.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

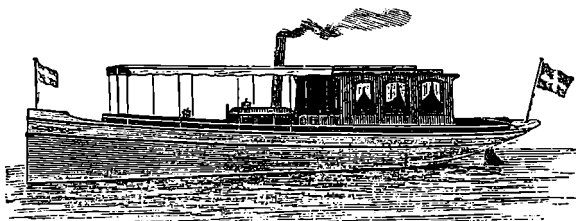
Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetaablisement,

Nyhavn Nr. 57.



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

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafedere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Protokoller & Regnskabsbøger

i smukke og solide Indbindinger haves altid paa Lager til
billigste Priser. Bøger indbindes.

Edvard Nielsen, Skindergade 35 (*Jorks Passage*).

Hattemagasinet

London'

Kjøbhvns største, billigste Hatte-
forretning.

Elegante Herrehatte, alle Kvaliteter

fra 3, 4 1/2 — 7, 8 Kr.

Silkehatte, Chapeaux mec.

yderst billige.

Østergade 31.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide

og øvede Folk.

Paa Udkig.

I det nye engelske Ugeblad »Reuters Finanz-Chronik« skrives:

Det forløbne Aar har været ugunstigt saavel for Skibsbyggerne som for Rederne. Grunden hertil ligger i Overproduktion af Dampskibe. I Særdeleshed er Dampskibstrafikken mellem Europa og Nordamerika forøget saaledes, at flere Rederier af Mangel paa Fragt maatte indstille enkelte Linier. Desuagtet bliver der saavel i England som paa Kontinentet bygget Dampere efter Dampere i stedse større Dimensioner. Alene paa Værfterne i Storbritannien er der i det forløbne Aar bygget Skibe med en Tonnage af tilsammen 1,000,000 Tons, hvoraf 40,000 Tons falder paa Sejlskibe. Denne Produktion er den samme som i 1894, skønt Sejlskibenes Tonnage i dette Aar kun var halvt saa stor. Af denne Million Tons forblev de 820,000 i England, Resten gik til Udlandet. Ved Forlis, Salg, Ophugning udgik af Registret i det hele 750,000 Tons, hvoraf 550,000 faldt paa Dampskibe og 200,000 paa Sejlskibe. Der er altsaa for Dampskibenes Vedkommende en Netto-Forøgelse af 300,000 Tons, hvorimod Sejlskibstonnagen er betydelig formindsket. Af de nye Dampskibe repræsenterer 7 en Tonnage af 58,000 Tons, 18 (de 7 nævnte deri indbefattet) raader alene over 100,000 Tons, altsaa en Trediedel af den større Produktion. Af disse store Dampere er nogle bygget for de regulære Linier med Regeringssubvention. Da disse Linier byder de øvrige en farlig Konkurrence, kunde man fremsætte det Spørgsmaal, om det er rigtig, at disse subventionerede Linier bliver foretrukket for de andre. I alle Tilfælde ikke, thi de sidste har ved deres billige Fragt en stor Fortjeneste af Handelens Udvikling.

De enkelte Bestillinger beløber sig til 42,000, 35,000, 32,000, 21,000 og 15,000 Tons, et Bevis for den nervøse Overbyden i Trafikken. Alene til Eksporten fra kinesiske Havne har England og fremmede Lande leveret 50,000 Tons. I dette Aar vil der blive gjort talrige Bestillinger fra Japan og Kina. Tysklands Værfter kan ikke udføre alle Bestillinger for 1896, af hvilken Grund de britiske Værfter derfra vil erholde flere betydelige Bestillinger. Ligeledes er alle de amerikanske Værfter optaget af Arbejde. Ved forskellige Omstændigheder, som den højere Pris paa Materiale, Strejker etc. er Priserne paa de nye Dampere ikke gaaet ned, men snarere steget.

En vigtig Rolle spiller endnu Assurancen ved de ældre Dampere. Skibene kan virkelig ikke betale den høje Præmie, der bliver forlangt. Det vilde derfor være ønskeligt, om Ejerne selv bar en større Risiko for derved at forringe Præmien.

Kullene er i det forløbne Aar bleven billigere. Nord-Østersøkanalen er bleven aabnet, for at spare Tid, men de nuværende Afgifter for Gennemfarten ere for høje, til at den kan benyttes med Fordel. Handelen i det hele er bleven livligere, men desværre har Skibsfarten ingen Fordel deraf.

Under Folkethingets Forhandlinger forleden meddelte Kaptajn Trolle, at han havde forhandlet med et engelsk Ingeniørfirma om et Projekt til en Fiskerihavn ved Sandnæsbhage paa Jyllands Vestkyst, og at han

fra England havde modtaget en Plan, som han vilde søge fremmet, hvis Regeringen stillede sig gunstig hertil. Det engelske Firma tilbyder at anlægge en Havn ved Sandnæsbhage paa c. 100 Tdr. Land, som i alle Maader vil tilfredsstillende Fordringerne til en Fiskerihavn, imod at den danske Stat yder en aarlig Rentegaranti af 8,000 Lst. Taleren udtalte som sin Overbevisning, at saafremt Regeringen og Rigsdagen vilde stille sig velvillig overfor disse Ansøgere om Koncession, vil Spørgsmaalet om Anlægget af en Nordvestkyst-Havn for Fiskeriet blive løst. Rentegarantien skulde naturligvis ydes et dansk Aktieselskab, stiftet paa samme Maade som Frihavns-Aktieselskabet i sin Tid stiftedes. Frihavns-Selskabet fik en Rentegaranti paa 8 Mill. Kr., men her fordres, udtalte Taleren, langt mindre, og jeg vil endnu en Gang fremhæve, at de Penge, her ofres, i Virkeligheden ikke er noget Offer, thi det er ikke økonomisk forsvarligt at lade en saa betydelig Kapital ligge hen som den, vi have liggende udenfor Nordvestkysten.

Under de fortsatte Forhandlinger udtalte Ministeren for offentlige Arbejder: Trolle nævnede, og med en vis Sikkerhed, at man mod at give en Garanti for Renten af 8,000 Lst., altsaa 144,000 Kr., vilde kunne opnaa at faa en mindre Fiskerihavn, men dog en holdbar Havn, paa Nordvestkysten, formentlig ved Sandnæsbhage. Om dette kan lade sig gøre, kan jeg ikke have nogensomhelst Mening om; men det følger af sig selv, at hvis der fremkommer et Projekt i denne Retning, skal det blive undersøgt med stor Velvillie. Jeg er ganske enig med Trolle i, at det maa være et dansk Selskab, som tager Sagen i sin Haand; men deraf følger jo ikke, at der ikke kan staa fremmede Penge bagved. Skulde man virkelig for en saadan begrænset Sum kunne opnaa at faa noget af større Betydning paa Vestkysten, selv om det kun væsentlig kom Fiskeriet til Gode, maatte man være tilbøjelig til at række Haand dertil, for saa vidt Projektet viser sig realisabelt.

I Antwerpen ere Havneafgifterne blevne reducerede. Skibsmæglerne Giani & Müller tilskrive os herom:

Vi har herved Fornøjelsen at meddele, at Dokpengene i Antwerpen nu ere reducerede til 50 Centimer pr. Netto Reg. Ton, og at Fyrpengene — 22 Centimer pr. Ton — ere afskaffede fra 1ste Februar dette Aar.

Fra Mariehamn i Finland meddeles Nordisk Skibredereforening følgende om et dersteds afholdt Rederimøde:

Ved et den 18. Januar afholdt Rederimøde i Mariehamn fremstilledes som ønskeligt, at der i denne og næste Maaned ikke antages lavere Fragter end de her anførte:

Fra nordligst Hernösand og østligst Kotka til østlige franske Kanalhavne 33—35 Francs efter Ladningens Kvalitet, vestlige Havne 38 à 40 Fr. pr. Standart.

Til engelske Kanalhavne for Planker, Battens, mindre Partier Brædder 27 sh. pr. Fav. Til Østkyst-Havne 25 à 30 og til Kulhavne 2 sh. lavere.

Esbjerg synes Aar for Aar at udvikle sig til en stedse betydeligere Plads for Skibsfarten. Esbjerg Toldkammers Aarsberetning for 1895 udviser saaledes, at den indenrigske indgaaende Skibsfart i 1895 var repræsenteret af 2,588 Tons og 702 Tons Bestuvning mod henholdsvis 1,588 og 201 i 1894, den udgaaende 2,102 Tons og 369 Tons Bestuvning mod 1,935 og 4 i 1894. Den udenrigske indgaaende Skibsfart udgjorde i 1895 157,575 Tons og 60,073 Tons Bestuvning mod henholdsvis 131,463 og 48,429 i 1894; den udgaaende 161.102 Tons og 67,009 Tons Bestuvning mod 131,054 og 58,151 i 1894. Medens den indenrigske Skibsfart paa Toldstedet er og formentlig vil vedblive at være af forsvindende Betydning, er den udenrigske desto vigtigere, og det nys afsluttede Aar har sikkerligt bragt Esbjerg et Stykke opad paa Søstædernes Rangstige, idet den samlede Stigning i Bestuvningen for indført og udført Gods naar op til over 20,000 Reg. Tons. Denne Stigning skyldes for Indgaaende større Indførsel af Kul, Foderstoffer og Bygningsartikler; særlig kan fremhæves det betydelige Antal Sejlskibe, som fra Elbpladser tilførte Byen c. 3,600,000 Stkr. Mursten til Supplering af Byens egen store Produktion; for Udgaaende skyldes den den forøgede Eksport af Flæsk, Smør og Hornkvæg.

Havfiskeriet fra Esbjerg udviser et nedadgaaende Udbytte, idet Værdien i 1894 var 124,359 Kr., men i 1895 kun 84,606 Kr.; Fiskeriet dreves i det forløbne Aar af ialt 44 Fartøjer med en Bemanding af 161 Mand.

Vi anføre endnu, at Esbjergs Handels og Fiskeriflaade i 1895 androg 77 Fartøjer med 5,084 Tons mod 68 Fartøjer med 2,674 Tons i 1894. Heraf er 9 Dampskibe med ialt 3,207 Tons. Af Søfolk udmønstredes 516 og afmønstredes 243.

Fra Island. Vor Korrespondent i Seydisfjord tilskriver os d. 12. Januar:

Den danske Trawldamper Cimbria, Kaptajn Bagger, er vedblivende i Fart mellem de østislandske Fjorde og Grimsby, hvortil den nedbringer fersk Sild i ispakket Tilstand; iøvrigt er Sildefiskeriet nu standset i de fleste Fjorde. Den administrerende Direktør for det islandske Regeringsskib Vesta har nu udsendt Skibets Fartplan for 1896, sanktioneret af Landshøvdingen over Island. Vesta skal dette Aar gøre 7 Rejser til Island med Afgang fra København 6te Marts, 18de April, 1ste Juni, 5te September og 26de Oktober; fra Liverpool Afgang 11te Juli og fra Leith 31te Juli.

Den store Strike blandt Skibsbyggerne i Storbritanien er nu omsider endt og Arbejdet er genoptaget baade ved Belfast og ved Clyden. Den Overenskomst, der for nylig var Udsigt til, strandede paa Modstand fra Belfast-Arbejdernes Side; de ere dog nu gaaede ind paa Forliget paa de samme Betingelser, som den Gang bleve dem tilbudte. Det, der særlig fremkaldte Strikens Afslutning, var den Omstændighed, at Maskinarbejdernes Forening ikke længere vilde støtte de strikende, idet de ikke vare saa interesserede i Sagen, at de vilde ofre deres sidste Midler for den.

Doktor Steins første to Foredrag over Sygehjælp ombord havde vundet udmærket Tilslutning. Doktoren

har anmodet os om at meddele, at han efter Tilhørernes Ønske fortsætter med to Foredrag om Ugen, de afholdes foreløbig hver Tirsdag og Fredag Kl. 6 $\frac{1}{2}$ i Navigations-skolen, Holmens Kanal 18.

Fotografien i Skibsfartens Tjeneste.

Vi have modtaget følgende:

Højstærede Hr. Redaktør! I Anledning af Artiklen i »Dansk Søfartstidende« Nr. 3 af 16. Januar 1896 om »Fotografien i Skibsfartens Tjeneste« tillader jeg mig at anmode om Plads for nedenstaaende Bemærkninger.

Undertegnede, som i en Række af Aar har ført et Opmaaalingstartøj her hjemme i vore Farvande, hvor gode Landtoninger spille en saa stor Rolle for ukendte navigerende, har allerede for flere Aar tilbage arbejdet meget med det Spørgsmaal at benytte Øjeblikksfotografien i Navigationens Tjeneste til Optagelse af gode Kysttoninger. Jeg er nemlig fuldstændig enig med den ærede Forfatter i at gode Toner til Brug ved Navigeringen, selv af en talentfuld og øvet Tegner, ikke godt kunne skaffes tilveje fra et sig bevægende Skib. For at skaffe fuldt paalidelige Toner har det i Opmaalingen været nødvendigt, hver Gang en Toning skulde tegnes, at stoppe og helst ankre Skibet op, saa længe Tegningen varede. At dette foraarsager et betydeligt Tids-spilde og saa godt som umuliggør Tegning af fuldt paalidelige Toner fra Skibsførere, Styrmand og Rejsende ombord i Skibe, som ikke kunne spille Tiden med at ligge stille, saa længe Toningen tegnes, er selvfølgelig. Det vilde derfor være af stor Betydning, saavel for Opmaalingen som for Skibsfarten i det hele taget, om man ved Hjælp af et Øjeblikksfotografi kunde skaffe gode Toner. For at opnaa dette er der for nogle Aar tilbage gjort talrige Forsøg i vore Opmaalingsskibe, uden at dog Spørgsmaalet paa nogen Maade kan siges at være løst.

I ovennævnte Artikel skrives: »Men fremfor alt er det vigtigt, at Søfolk af Fag, der allerede i nogen Tid have beskæftiget sig med Optagelse af fotografiske Toner, sammenfatte deres Erfaringer paa dette Felt, og bringe dem frem for Offentligheden o. s. v.« Ogsaa heri kan jeg være enig med den ærede Forfatter, og jeg har derfor ment det rigtigt at fremkomme med mine Erfaringer angaaende denne Sag, om end Resultatet ikke har været saa tilfredsstillende som ønskes kunde. Det viste sig straks ved Forsøgene. — hvad ogsaa er umiddelbart indlysende — at den første Betingelse, der maa stilles for at kunne fotografere fra Skib, er at det Moment, i hvilket Pladen udsættes for Lysets Virkning, bliver saa kort som muligt, for at ikke en ufrivillig Bevægelse af Skibet skal udviske Billedet. For at opnaa dette, maa man have hurtigt virkende Plader og saa enkelt og hurtigt virkende Objektiv som muligt. Det sidste medfører imidlertid, at Billedet bliver betydelig formindsket. saa at Toner, tagne i nogen Afstand fra Land, blive for smaa til at være brugelige, idet Enkelthederne sløt ikke træde frem. Ogsaa dette er let forklarligt; man ved jo, at ethvert Fotografi er en betydelig formindsket Kopi af Originalen, og den praktiske Sømand ved ogsaa, at man, for at gøre et Punkt ud i Land paa nogen Afstand, maa benytte en Kikkert, som forstørrelse Billedet adskillige (15—30) Gange. En fotograferet Toning vil altsaa give et Billede, som vil blive endog over 50 Gange mindre end det Billede, man ser i Kikkerten, og at dette ikke er tilfredsstillende, vil enhver kunne forstaa. Forsøgene maa derfor gaa en af de to Veje, enten at forstørre det saaledes tagne Billede paany, eller at anvende et Objektiv, der i Lighed med en Kikkert forstørrelse Billedet straks. Den første Fremgangsmaade medfører imidlertid, at alle Konturer paa det forstørrede

Billeder blive meget udviskede, saa at Enkelthederne ikke kunne ses, samt at alt, hvad der ligger i Skygge, slet ikke kommer frem; kun ved betydelig Retouchering vil man kunne faa noget brugeligt frem, og da er man allerede inde paa Haandtegningen igen. Den anden Fremgangsmaade kan benyttes i Land, men den fordrer, at Pladen skal være belyst i betydelig længere Tid, saa at man kommer bort fra den første Betingelse, nemlig Momentet. I Land, hvor Apparatet kan opstilles urokkelig fast, spiller dette jo ingen stor Rolle, men ombord har det været umuligt at holde Skibet urokkeligt stille saa længe som nødvendigt. Med de endnu eksisterende Apparater og Plader tror jeg ikke det er muligt at faa nogen brugelig Toning paa længere Afstande. Hermed mener jeg Afstande fra Land af henimod 1 Kml. og derover. Noget andet er Fotografier tæt under Land fra Ankerpladser o. l., som Forfatteren med Rette sætter i anden Linie; de kunne ofte være til Nytte, selv paa Teknikens nuværende Standpunkt.

Endnu skal jeg blot angaaende Belysningsforholdene anføre, at den heldigste Belysning er med godt, klart Vejr, naar Solen staar bag ved Fotografen, men er skjult bag Skyer. En fotograferet Toning, taget i lyst Vejr med overtrukken Himmel, bliver langt bedre, end naar den er taget i skarpt Solskin.

Til Slut vil jeg med den ærede Forfatter udtale det Haab, at den fremadskridende Teknik vil henvende sin Opmærksomhed paa dette Spørgsmaal, saa at der muligvis kan fremkomme Apparater, der kunne benyttes til Øjebliksfotografier paa længere Afstande, samt at Forsøg hermed maa blive genoptagne.

R. Hammer,
Kaptajn i Marinen.

Det nye Sejlsystem m. m.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Ærede Hr. Redaktør! Jeg skulde jo gjerne svare Hr. H. Nielsen; maa jeg da bede om Plads for efterfølgende:

De formoder, Hr. H. Nielsen, at jeg kender Systemet i alle Detailler. For 2 à 3 Aar siden, i Sommertiden, var Hr. Vogt i Rødvig Havn med sin »Albatrossen«, men jeg blev ikke, ved at se den, meget begejstret over det nye System. Storsejlet gjorde Skrue, da det var halvt ophejst, men ved Hjælp af en Baadshage kom det alligevel op. Tænk, hvis vi havde vore Sejl saaledes anbragte til Masten under overhængende Forhold; der kunde jo da let vederfares os en stor Ulykke. Derfor siger jeg, som jeg sagde i min forrige Artikel: man skal være forsigtig med at bortkaste noget, som er praktisk; om det nye System er bedre, ved jeg ikke, men de lange Master høre især til store Skibe, Hr. H. Nielsen.

Og saa har jeg Tegningen fra »Hauch« liggende for mig; jeg fandt det ved første Øjekast mærkeligt, at d'Her. Søofficerer, som har haft noget at sige med Hensyn til »Hauch's Udrustning, har antaget den Tegning og anbragt Rigning i »Hauch« efter den; men De, Hr. N., som endog dybt beklager andre Folks Mangel paa Skarpsyn overfor Sejlskibsrigningernes Fejlagthed, bør se i dette Blads Nr. 29. Og saa kan d'Hr. Vogt og H. Nielsen ikke forstaa, at Folk, som hele deres Liv ikke har noget andet at tænke paa, end Brugen af Sejl, ikke blindt hen paa deres Ord kasserer det gode, praktiske, gamle og billigere System i deres Fartøjer, og anbringe det nye, upraktiske og fejlagtige, meget kostbarere System i Stedet. Dets Fejl skal jeg ikke fremdrage her; vil De, Hr. H. Nielsen, sige os de væsentlige Fejl ved det gamle System, vil det være et Bevis paa Skarpsyn hos Dem.

Da jeg byggede »Nordlyset«, traf jeg en Gang en højt-

staaende Herre i Kjøbenhavn og Hr. Vogt System kom paa Tale. Denne Mand sagde: det er ikke umuligt, at Ingeniør Vogt rigger Deres Skib med sit System gratis, for at faa des Overlegenhed konstateret i Praksis, saa der kunde jo nok være Anledning til at studere det nye System, selv om det ikke kostede mig noget at faa det anbragt i mit Skib, ikke som Hr. Vogts Tegning viser, men alligevel med Spilere; jeg talte ogsaa med Hr. Vogt om det, men det blev da ikke til noget; selv bekoste den Rigning har jeg ikke fundet Anledning til eller Mening i.

Hr. H. Nielsen siger endvidere, at min Slutningsbemærkning lyder som et Mistillidsvotum til de i »Hauch« af Hr. Kapt. Trolle anstillede Forsøg.

Jeg havde aldrig draget Kapt. Trolles Forsøg ind i denne Diskussion, hvis ikke De, Hr. Nielsen, blandede disse Forsøg ind, og fremdrog dem som et Bevis paa Sejlskibsrigningernes Fejlagthed.

De siger i Deres Artikel i dette Blads Nr. 29, at De med Interesse har læst de Resultater, der ere opnaaede ved Brugen af dette Sejlsystem i Kanonbaaden »Hauch«, og i Følge disse synes De, at Sejlskibsredere og Førere, med Glæde maa imødesee den Tid, da noget fordelagtigere og bedre lader sig anvende som Fremdrivningsmiddel i Sejlskibet. Jeg kan ingen Resultat se, som vedrører Sejlskibene. De Forsøg have ene og alene Betydning for Dampskibene. Hvis De, Hr. Nielsen, vil gøre Dem den Ulejlighed at gennemlæse Hr. Kapt. Trolles Afhandling i nærværende Blads Nr. 5 og 6 for 1895, med Overskrift »Om Sejlens Økonomi i Dampskibe«, vil De se, at de omtalte Forsøg gælde Dampskibe. Men det var vel ikke ubeskedent, om Sejlskibene søgte om tilsvarende Forsøg; men det maa være i et Fragtskib; Lystfartøjer eller Dampskibe kan ikke nytte os noget, og saa maa det sejle saavel ledigt som med Last paa alle Tider af Døgnet. Jeg har, som sagt, ingen Tro til det, selv om Systemet rettes og stilles paa en fornuftigere Maade.

Jeg har aldrig kritiseret Hr. Kapt. Trolles Forsøg eller hans Afhandling i dette Blads Nr. 5 og 6, og tro ikke, at jeg bebrejder Hr. Kaptajnen, at han har søgt Læ for Nattens Storme og uroligt Vejr; det vilde jeg og enhver vel gøre, det skulde jo være, at Hr. Kaptajnen havde særlig Paalæg om at forsøge det nye System i mørke, stormfulde Nætter, men det tror jeg ikke, og det var der heller ikke Spor af Mening i, da Forsøget, som sagt, kun kunde gælde for Dampskibe; at der til Tider har været Kuling under de Forsøg, er jo ganske naturligt og kan ikke benægtes.

De siger, Hr. H. Nielsen, endvidere om Lastdampere, at ved at bygge dem grundgaende og lidt bredere, skulde de blive usødygtige; det tror jeg næppe; se en Gang disse hollandske Kuffer; det er nok Sejlskibe, men de lader dem ualmindelig haardt, og de er alligevel gode Søskibe. Skulde mine Bemærkninger om et Skibs Ende være intetsigende, da vil jeg kun sige, at jeg har altid taget Hensyn til, at et Skib har gode Ender; enten man lænsler eller ligger med Søen forind, tror jeg Enderne af et Skib har Betydning.

Om Bundkøle i Tørdok, vil jeg endnu bemærke, at hvis der er en meget haard og ujævn Bund, da tror jeg ikke de vil være til videre Nytte ved at styrke eller frede Skibe, men hvad andet er bedre, og, som sagt, om Hr. Nielsen har en anden Mening, det skal jeg ikke dybt beklage; vi maa lære, saa længe vi lever.

Hvad hedder, maa jeg spørge, Deres Skib, Hr. Nielsen! De har naturligvis Spilere lige fra Dækket til Fløjknappen; skulde jeg komme sammen med Dem, vilde det interessere mig, hvorledes det ser ud.

D'Hr. Skibskaptajner, som har rettet Forespørgsel til mig, om hvorfor jeg vil diskutere denne Sag, vil jeg kun svare, at jeg fandt Hr. H. Niensens Angreb paa Kaptajn Nissen uretfærdigt og derfor tog til Orde imod det.

Vemmetofte, den 28. Januar 1896.

Fr. Nielsen,
»Nordlyset«.

Besejlingen af Thyborøn-Kanalen.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 5 findes en Artikel fra 11 forhenværende og nuværende Skibsførere i Thisted, adresseret som Svar til 13 Skibsførere i Nykjøbing paa en tidligere Artikel.

Vi beklager meget, om d'Hrr. ikke skulde have set, at kun de 7 af Underskriverne var hjemmehørende i Nykjøbing, vi kan nemlig ikke møde med saa stort et Antal, med mindre vi skulde grave nogle gamle Kolleger op, der forlængst har glemt, hvorledes Kanalen saa ud i For tiden, for ikke at forlange, at de skulde kende Forholdene i Nutiden.

Naar d'Hrr. omtaler Havnesagen, da kan vi forsikre dem om, at vi aldrig har været Modstandere af en Vestkysthavn, men da Havnesagen blev rejst i Thisted, blev der samtidig af nogle af de ledende Mænd rejst et stærkt Stormløb mod Besejlingen af Kanalen — hvilket ogsaa er udtalt i det danske Folkething — og Folk, som var ukendte med Forholdene, maatte absolut faa den Tro, at af de Skibe, som forsøgte en Indsejling der, forliste mindst Halvparten, og Resten slap i heldigste Tilfælde med større eller mindre Havarier.

Dette har vi bestemt villet bestride, og vi har søgt at fremdrage ogsaa Lyssiderne og Fordelene ved nævnte Besejling, saavel for Søfarten til de vestlige Limfjordsbyer som for Nordsøfiskeriet.

Skyggesiderne kan vi ganske rolig overlade til Kapt. Trolle med flere; dog maa vore ærede Kolleger i Thisted undskylde, at vi stærkt betvivler, at vi fra den Side kan vente os nogen Hjælp til Forbedring af Besejlingsforholdene ved Thyborøn, og denne Tvivl næres ogsaa sikkert af andre Limfjordsbyer.

Det glæder os for Resten at høre, at nogle af d'Hrr. ogsaa er sluppet godt fra at komme Kanalen ind med stormende Kuling, men naar de skriver om Skibenes Ophold i maanedsvis for at komme til Søs, da tror vi sikkert, at d'Hrr. tænker paa den gamle Agger Kanal eller Thyborøn Kanal, forinden Dampbaaden »Prøven« kom til Kanalen, thi skal man nu til Dags have noget Udbytte af Sejladsen og gøre 7 à 8 Rejser paa England og Kanalen fra Marts til November, da er næppe Tid til at ligge i maanedsvis for udgaaende, og det behøves heldigvis heller ikke, thi det blæser sjældent i saa lang Tid, og med Magsvej kan ethvert Skib blive bugseret til Søs.

Naar de 11 Skibsførere i Thisted ikke kan forstaa, hvad Meningen er med Beskyttelsen af den norde Limfjordstange, da skal vi først anbefale dem at læse, hvad der af kompetente Mænd i den sidste Tid er udtalt i Rigsdagen angaaende denne Sag, og dernæst skal vi anbefale nogle af d'Hrr., som vistnok i mange Aar ikke har set Thyborøn Kanal, at gøre en lille Tur derop for at bese den nordre Tange og tale med praktisk kendte Folk ved Kanalen; da kunde de mulig faa et andet Syn paa Sagen.

For d'Hrr. Skibsføreres Vedkommende i Thisted, som endnu besejler Kanalen og rimeligvis i en Del Aar endnu vil drage Nytte deraf, kan vi kun anbefale at støtte de Mænd, hvis Opgave det er at arbejde paa Forbedring af Besejlingsforholdene ved Thyborøn Kanal.

Nykjobing, i Januar 1896.

*C. M. Petersen. Hans Rasmussen. J. A. Willadsen.
B. Poolsen. J. Leffers. J. C. Kjolhede.
C. W. Hansen.*

Literatur.

Sømandskalender for 1896 og 1897, ved Valborg og Thorvald Isaachsen. Eget Forlag. Rotterdam.

Af denne Kalender, hvis første Aargang vi anmeldte i dette Blads Nr. 57 for 26. Oktober 1894, foreligger nu 2den Aargang, der, som det ses af Titlen, er beregnet for dette og næste Kalenderaar. Bogen fremtræder som en Kalender for den skandinaviske Sømandsstand og den synes os fuldt ud at holde de Løfter, som dens første Aargang gav. Dens Almanak bringer talrige nautiske Oplysninger, og i dens øvrige Stof lægges fremdeles megen Vægt paa at yde Sømanden virkelig nyttig Vejledning i det praktiske Liv. Vi fremdrage af dens Indhold Oplysninger om Posttakster og om den Tid, Breve bruge for at naa London fra en Mængde forskellige Havne; Meddelelser om Telegraftakster, om Møntsorter, Maal og Vægt samt en Række »Lidt af Hvert«; dette sidste Afsnit, der for Resten er ganske kort, har maaske dog mere sin Plads i Bladene, end i Aarsskrifter. I den derefter følgende alfabetiske Fortegnelse over Havnebyer er optaget de Steder, hvor Skibsfarten er naaet op til over 1 Mill. Tons Søskebe i 1 Aar, Skibe i Kystfart undtagen, samt hvor der har været ud over 20 skandinaviske Skibe i det sidste Aar. Denne Fortegnelse vil være til megen Nytte for Sømanden som en udmærket Vejleder i de fremmede Havne, han besøger. Den er ledsaget af en Række Prospekter, der paa en smuk og heldig Maade have afløst den første Aargangs æstetiske Stof; vi nævne de danske Billeder fra Fanø, Kjøbenhavn, Kronborg og Svendborg. I et særligt Afsnit findes de vigtigste Bestemmelser i de tre nordiske Landes Sølove praktisk fremstillede af Navigationslærer Rasch.

Vi forny vor Anbefaling af denne Kalender som en særdeles nyttig Haandbog, særlig for Sømandsstandens bredere Lag. Dens Pris er 1 Kr., altsaa yderst moderat; den faas kun ved Henvendelse til Navigationslærer Rasch i Aalborg.

Kgl. dansk Hof- og Statskalender for 1896 er udkommen. Den er, i Modsætning til oven omtalte Bog, anlagt for snævrere Kredse, men dens Betydning i det praktiske Liv er dog stigende. Den stiler øjensynligt mod det Maal at blive en Haandbog for alle Stænder og Klasser, selv om den endnu er langt fra at naa det. Naar vi skulle omtale dens Brugbarhed for Skibsfarten, maa vi beklage, at Kalenderens Redaktion ikke synes at omfatte denne med samme Interesse som andre Næringsveje. Ingen af vore Rederiforeninger, hverken Dampskibenes eller Sejlskibenes, findes saaledes omtalte, ja end ikke en saa betydelig Institution som Nordisk Skibsrederforening. Skibsførerforeningerne kender Kalenderen heller ikke, hverken de for hele Landet eller de lokale; det er saa meget mere paafaldende som paa andre Omraader smaa og rent lokale Foreninger opføres. De offentlige Institutioner, der vedkomme Skibsfarten, ere behandlet med mere Interesse, saaledes de under Orlogsmarinen hørende Institutioner: Fyrvæsenet, Lodsvæsenet, Navigationsvæsenet m. fl. Men i det hele giver Kalenderen de maritime Afsnit en ret løs Behandling, ogsaa for Orlogsmarinens Vedkommende; vi nævne saaledes, at »Marinens Bibliotek« slet ikke findes opført, hvilket er saa meget mere paafaldende som f. Eks. »Garnisons Biblioteket« omtales ret udførligt. — Vi haabe, at Kalenderens Redaktion i de kommende Aargange vil lægge mere Vægt paa den her omtalte Del af Stoffet, saa at Kalenderen ogsaa i Handelsmarinen vil kunne benyttes som Haandbog.

Sejlskibene og Kultolden.

Finansministeren har i Folkethinget fremsat følgende Lovforslag:

§ 1. Bestemmelsen i § 1, Løbe-Nr. 127 i Lov af 4de Juli

1863 om Fortoldningen af Stenkul ophæves, og Tolden for Stenkul, Kokes og Cinders bliver fremtidig:

a. naar Vægten kan opgives efter nærmere af Toldbestyrelsen foreskrevne Regler:

1) Stenkul 100 Pd.: 4,5 Øre.

2) Kokes og Cinders 100 — 7,5 —

b. i andet Fald 1 Tønde (à 176 Poiter). 14,5 —
Kreditoplag. Tilskrivning. Fraskrivning.

Stenkul, Kokes og Cinders 30,000 Pd. 7,000 Pd.

§ 2. Denne Lov træder i Kraft den 1ste April 1896.

Da den nu gældende Drægtighedsfortoldning af Kul indførtes, blev Tolden pr. Kommercelæst ansat i nøje Overensstemmelse med Toldsatsen 7 Sk. pr. Tønde, idet det ved de i sin Tid anstillede Undersøgelser blev konstateret, at 21 Tdr. Stenkul i Gennemsnit svarede til Bestuvningen af en Kommercelæst, og Tolden pr. Kommercelæst vilde herefter — beregnet efter 7 Sk. pr. Tønde — udgøre 1 Rdl. 51 Sk., der imidlertid afrundedes til 1 Rdl. 48 Sk., der nøjagtig svarer til Tolden af 20⁴/₇ Td. à 7 Sk. Den saaledes fastsatte Fortoldning af Stenkul i fuldlastet Skib efter Kommercelæster maa anses for at have været baade principrigtig og praktisk, saa længe Skibsmaalingen af 1830 var gældende, idet denne gik ud paa Udfindelsen af Skibets Drægtighed σ : Bæreevne, udtrykt i Kommercelæster à 5,200 Pd. Medens Drægtighedsfortoldningen den Gang i alt væsentligt svarede til Fortoldningen efter det udmaalte Tøndetal og i Reglen kun ydede Klarereren en mindre Fordel, blev Forholdet efter Indførelsen i 1867 af det engelske Skibsmaalingssystem et andet, idet den engelske Maalingsmetode gaar ud paa at udfinde det kubiske Indhold saavel af hele Rummet under Dækket eller Dækkene som af samtlige paa øverste Dæk fast anbragte og tillukkede Opbygninger. Summen af de saaledes udfundne Kubik-Indhold udtrykker da Skibets Brutto-Register-Tonnage. Fra Brutto-Tonnagen drages derpaa Summen af Tonnagerne for visse særskilt afdelte Rum i Skibet, saasom Folke-, Navigerings- og Maskinrum. Det tiloversblevne viser da Skibets Netto-Register-Tonnage σ : den afgiftspligtige Tonnage. Medens som anført den til 1867 gældende Skibsmaaling gik ud paa at finde Skibenes Bæreevne, gaar altsaa den nu gældende ud paa at udfinde deres Ladeevne, altsaa et Rummaal, og det er derfor en uløselig Opgave paa Grundlag af Register-Tonnagen at udfinde, hvor stor Ladning f. Eks. af Kul et Skib kan bære. Stenkul er nemlig en saa vægtig Vare, at et Skib med Stenkul meget ofte er fuldlastet uden derfor at være fuldbestuvet, og følgelig er Ladningens Størrelse, saavel hvad Vægten som Mængden i Tønder angaar, afhængig af Skibets Bæreevne. Sagen er nu den, at Register-Tonnagen efterhaanden er bleven gjort overvejende afhængig af de afsluttede internationale Overenskomster om gensidig Anerkendelse af dette Skibsmaal og er derfor underkastet Forandringer, der særlig i den senere Tid gaa ud paa Nedsættelsen af den afgiftspligtige Tonnage, væsentlig gennem ny fradragsberettigede Rum, uden at Skibenes Bæreevne derved undergaar nogen mærkbar Forandring, hvorimod Bæreevnen stadig ved nye Forandringer i Konstruktionerne forøges. Følgen heraf er bleven, at Register-Tonnagen i bestandig højere Grad afgiver et upaalideligt Grundlag for Toldens Beregning, og de i saa Henseende anstillede Undersøgelser have givet det Resultat, at Drægtighedsfortoldningen i Forhold til Fortoldning efter det udmaalte Tøndetal medfører et Tab for Statskassen af gennemsnitlig 12,6 pCt. for Stenkul indført i Dampskibe, og 5,0 pCt. for Stenkul i Sejskibe; et Tab, der ved Indførelsen af British Rule, der har fundet Sted fra 1ste April 1895, vilde ved Fortoldning af Stenkul, indført i Dampskibe, efter Register-Tonnagen blive forøget med ca. 10 pCt. og beløbe sig gennemsnitlig til i alt henimod 25 pCt., saafremt man ikke ad administrativ Vej havde søgt at raade Bod herpaa, saa at Tabet i alt Fald foreløbig er blevet begrænset som hidtil; men Fortoldning efter Tonnagen er desuagtet uheldig.

Da Fortoldning alene efter det udmaalte Tøndetal maa anses for u hensigtsmæssig paa Grund af den Tidsspilde, som baade for Importøren og Toldvæsenet er forbunden med

denne, hvor hver enkelt Tønde ved Udlosningen maa paases rigtig opmaalt og noteres af Toldopsynet, foreslaas en ny Fortoldningsnorm, nemlig Fortoldning af Stenkul efter Vægt.

Med Hensyn til den foreslaaede Toldsats bemærkes følgende: Hvis Vægttolden saa nøjagtig som muligt skulde svare til 7 Sk. pr. Tønde, maatte den — beregnet efter den højeste Vægt af de almindelige Stenkularter — 310 Pd. pr. Tønde — sættes til 4,7 Øre pr. 100 Pd., men da det ikke er Meningen at berøve Importørerne den Fordel, de nu faktisk have ved Drægtighedsfortoldningen, men kun at ansætte Kultolden saaledes, at Statskassen sikres mod yderligere Tab ved Forandringer i Skibsmaalingen, hvorover man ikke er Herre, har man foreslaaet den sat til 4,5 Øre pr. 100 Pd., hvorved der vel kan antages at bevirkes en Nedgang i Kultolden af ca. 30,000 Kr., et Tab, som imidlertid ikke skønnes at være af nogen Betydning over for de Fordele, som Indførelsen af den forandrede Fortoldningsform vil medføre.

Medens Toldsatsen saavel for Stenkul som for Kokes og Cinders ved den nu gældende Drægtighedsfortoldning er den samme, er, da Vægtfylden for Kokes og Cinders (i Gennemsnit 155 Pd. pr. Td.) er betydelig lavere end for Stenkul samt af Hensyn til den indenlandske Kokesproduktion foreslaaet ansat en betydelig højere Toldsats for disse Varer, nemlig 7,5 Øre pr. 100 Pd., der vil give omtrent samme Toldindtægt som Drægtighedsfortoldningen hidtil har givet.

Toldsatsen for Stenkul, Kokes og Cinders efter det udmaalte Tøndetal er i Lovforslaget omsat fra 7 Sk. til 14,5 Øre, altsaa 0,85 Øre pr. Tønde mindre end hidtil, hvilket dog ikke vil have nogen nævneværdig finansiel Betydning. Bibeholdelsen af denne Fortoldningsnorm vil ved Overgangen til Fortoldningen efter Vægt i visse Tilfælde kunne faa praktisk Betydning, idet Fortoldning af Stenkulsladninger, for hvilke Vægten ikke kan opgives, eller med Hensyn til hvilke Misstanke opstaar med Hensyn til den i Konnossement og Faktura anførte Vægts Rigtighed, i saa Fald kan ske efter det udmaalte Tøndetal, hvorved Udfindelsen af Ladningens Vægt ved en baade kostbar og tidsspildende Opvejning vil kunne undgaas.

Den foreslaaede Fortoldningsnorm efter Vægt vil blive mindst lige saa simpel som den nuværende Drægtighedsfortoldning, idet Vægten saa godt som al Tid vil være angiven i Konnossementer og Fakturaer, og vil medføre det afgørende Fortrin, at de mange mere eller mindre begrundede Klager over Forfordeling i Kularten af ældre Dampskibe lige over for Dampskibe af nyere Konstruktion fremtidig ganske ville bortfalde.

Som det vil ses af ovenstaaende, har Finansministeriet efterkommet det af Sejskibsrederi-Foreningen indsendte Andragende om i indeværende Rigsdagssamling at søge gennemført en forandret Opkrævning af Tolden paa Kul. Foreningens Andragende gik, som man vil erindre, ud paa ogsaa at faa Opkrævningsmaaden forandret for Trælastens Vedkommende; der foreligger i Øjeblikket intet om, hvorfor Finansministeriet har ment det rigtigst ikke i Aar at gentage det Forsøg, det i Fjor gjorde ogsaa for denne Vares Vedkommende, men i hvert Fald skylder man Ministeriet Tak for, at det vil søge Kultoldens Opkrævningsmaade ændret saa snart som muligt. Vi haabe, at dette Forsøg i Aar vil lykkes, saa at alle danske Skibe i hvert Fald paa dette Punkt snart maa være ligestillede.

Generalforsamling.

Marstal Sygeassurance har, ifølge *Ærø Avis*, afholdt Generalforsamling. Kassereren, Mægler Albert Bøye, oplæste Regnskabet, der viste Overskud.

Af Regnskabet uddrages følgende Summer: Ved Udgangen af 1894 havdes en Kassebeholdning af 1238 Kr. I 1895 havdes Indskud af 3 Skibe til Beløb af 64 Kr., i Præmie af 45 Skibe à 20 Øre 232 Kr. 80 Øre, 161 Skibe à 25 Øre 2065 Kr. 50 Øre, 5 Skibe à 35 Øre 134 Kr. 40 Øre og 4 Skibe à 45 Øre 167 Kr. 40 Øre, udbetalt Aktier 134 Kr., Ristorno 159 Kr. 32 Øre, i Sygeunderstøttelse 926 Kr. 18 Øre, Begravelseshjælp 130 Kr. 57 Øre, Kassererens Løn 107 Kr. 52 Øre, indsat i Sparekassen 1300 Kr., Kassebeholdning 982 Kr. 16 Øre.

I 1895 talte Foreningen 218 Interessenter med 215 Skibe, hvorpaa var forsikret 887 Mand. I Aarets Løb er udgaaet dels ved Salg, dels ved Forlis 11, indmeldt 3 nye, 4 resterede med Præmie og 3 Skibe have været oplagte. Aaret slutter med et Antal af 204 Skibe.

Status stiller sig saaledes: Indestaaende i Marstal Sparekasse 4232 Kr. 22 Øre og i Kassebeholdning 982 Kr. 16 Øre, saaledes at Kassen ialt ejer 5214 Kr. 38 Øre. Reserven bliver saaledes 5 Kr. 87 Øre pr. assureret Mand.

Til Kassen, der nu har bestaaet i 5 Aar, knyttedes den Bestemmelse, at saa snart dens Reservefond var naaet til en Sum af 5 Kr. pr. Mand, skulde det overskydende Beløb tilbagebetales Medlemmerne. I Henhold hertil vilde Medlemmerne faa udbetalt $\frac{1}{2}$ pCt., saaledes at et Skib med 6 Mand Besætning faar 3 Kr., 4 Mand 2 Kr. o. s. v.

Bestyrelsen udvidedes til i Henhold til Loven at omfatte 4 Medlemmer; der har hidtil kun været 3. Valgt blev ved skriftlig Afstemning Kaptajn Hans Tofte med 20 Stemmer. Derefter havde Kaptajn Rasmussen (»Sifa«) 12 Stemmer. Resten af Stemmerne var spredt paa 4 forskellige Medlemmer. Den nuværende Bestyrelse bestaar saaledes, foruden af Kassereren, af d'Hr. Skibsredere R. Albertsen, F. Jørgensen, Agent N. Petersen og Hans Tofte.

Dernæst indledede Hr. Albert Bøye en Diskussion om forskellige Spørgsmaal vedrørende Skippernes Forhold overfor Foreningen og den nye Sølov. Taleren vilde saaledes henlede Skippernes Opmærksomhed paa Søloven, der siger, at Rederen er forpligtet til at betale for sine syge Folk i Indlandet i 4 Uger, i Udlandet 8 Uger. En Skipper maatte derfor passe paa ved Indlæggelsen af en Syg paa Hospitalet, særlig for Indlandets Vedkommende, ikke at kationere for større Beløb, end Søloven siger, da Foreningen ikke indlader sig paa at betale derud over. Skipperen maa derfor løbe Risikoen for egen Regning efter den Tid. Han omtalte saaledes Hospitalerne i Kjøbenhavn, og fandt det rettest at gaa til Kommunehospitalet, der vel var dyrere end Frederiks Hospital, men til Gengæld ikke fordrede en saa stor Kaution. For Udlandets Vedkommende var det ikke saa slemt, da man gennem Konsulen kan faa sine udlagte Penge tilbage.

Skibsreder Nagel havde Erfaring for, at det ikke var saa let at faa Erstatning fra Udlandet. Forøvrigt fandt han Sygeassurancens Love mindre heldige. Naar en Skipper ikke er ganske tilfreds med en Mand, og denne bliver syg, kan han sende Vedkommende hjem paa Foreningens Regning.

Kaptajn Jens Carlsen bemærkede hertil, at slikt kunde passere, men hvorledes kan man forhindre det, og kan Nagel sige os, hvorledes man skal kunne skrive en Lov, hvor dette kan undgaa.

Mægler Albert Bøye henviste til Lovene, der var i temmelig god Overensstemmelse med Søfartsloven. Taleren vilde saaledes henlede Opmærksomheden paa, at medens danske Søfolk kunde forlange fri Hjemrejse, var dette ikke Tilfældet for Udlændinges Vedkommende, der vare forhyrede med danske Skibe. Disse sidste havde ligesom de danske Søfolk fri Kur og Pleje, men Hjemsendelsen skulde ske gennem paagældende fremmede Konsul, til hvis Nationalitet Sømanden hørte.

Kaptajn Jens Carlsen troede, at for Norske og Svenske gjaldt denne Bestemmelse ikke; ved en international Overenskomst mellem de nordiske Lande havde disse 3 Nationers Søfolk lige Ret til Kur, Pleje og Hjemsendelse.

Denne Sag diskuteredes derefter noget.

Et Forslag af Kaptajn Albertsen om at nedsætte Præ-

mien fra 5 Kr. til 3 Kr. fandt ikke tilstrækkelig Tilslutning.

Kassereren afsluttede derpaa Generalforsamlingen med Ønsket om et godt Nytaar for Foreningen og Medlemmerne.

Fra Sø og Land.

De korteste Rejser med Sejlskibe, der i 1895 tilbagelagdes til Sydamerikas Vestkyst, bleve, ifølge »Hansa«, udførte af Sejlskibene »Palmyra«, »Pamelia« og »Potosi«, mellem hvis Rejser der kun var ringe Forskel. Det første af disse tre Skibe gik i 69 Dage fra Prawle Point til Valparaiso, medens »Pamelia« kun brugte 68 Dage til hele Rejsen fra Elben til Chile. »Potosi« sejlede fra Beachy Head til Iquique i 69 Dage. En lignende Rejse udførte det engelske Skib »Pricilla«, der i 68 Dage sejlede fra Prawle Point til samme Havn. Ved Hjemrejsen var »Pamelia« atter No. 1 med 68 Dage fra Iquique til Prawle Point; derefter fulgte »Preussen« med 71 Dage til Dover og »Hebe« med 74 Dage fra Iquique til Cuxhaven. Den længste Rejse, der blev gjort paa denne Rute til Lizard, af engelsk Bark »Inveromsey«, tog 149 Dage. Af de udgaaende Skibe gjorde Bark »Henry Clement« af Rostock den længste Rejse med 142 Dage fra Blyth til Iquique. I Farten paa Kalifornien gjordes den hurtigste Rejse til San Francisco paa 110 og til San Diego paa 109 Dage. Begge Gange var det engelske Skibe, der her kom først. Den længste Rejse til San Francisco tog 196 Dage og udførtes af det engelske Skib »Falls of Dee«, medens »Cupica« brugte 198 Dage til Astoria. Den hurtigste Rejse fra Rangoon har et i Tyskland bygget Skib »Julius Palm«, der gaar under svensk Flag, tilbagelagt i 105 Dage fra Irawaddi-Mundingen til Queenstown; som No. 2 i denne Fart kommer Bremer-Skibet »Rigel« med 106 Dage til Lizard. Den længste Rejse har taget næsten dobbelt saa lang Tid, idet det engelske »Cabul«, der brugte 203 Dage til Kinsale. Det samme Skib var ogsaa det laengsomste paa Udrejsen til Birma, idet det brugte 157 Dage fra Holyhead. Under Hurtigsejlerne paa Udrejsen til Rangoon staar Bremer-Skibet »Regulus« som No. 3 med 100 Dage fra Downs. Den hurtigste Udtur varede 96 Dage fra Cuxhaven og tilbagelagdes af det engelske Skib »Queen of England«. Disse Rejser fra og til Sydamerikas Vestkyst vise den største Forskel mellem længste og korteste Rejse. Forskellen androg for udgaaende 112 pCt. af Antallet af den hurtigste Rejsets Dage og 119 pCt. for indgaaende, et Vidnesbyrd om, at der i denne Rute sejles hurtigst og at de for Haanden værende Chancer udnyttes med megen Dygtighed.

Udenrigsministeriet meddeler os:

Det kgl. Generalkonsulat i Helsingfors har indberettet, at der ved Skibsfartens Genoptagelse i Aar skal aabnes et nyt Sejlløb fra Mariehamn syd om Jersø Holme til Rødhamn i Aalands Lodsfordelings Distrikt.

Flv. Skibsfører J. G. Sørensen i Østerby paa Læsø er afgaaet ved Døden.

Dampsejladsen paa Odense Aa giver 20 pCt i Udbytte for det forløbne Aar.

I Aalborg har der ikke hidtil været nogen engelsk Konsul bosiddende. Nu er imidlertid Dampskibsekspeditor C. T. Malling i Aalborg udnævnt til Vicekonsul for Storbritannien.

Til svensk-norsk Vicekonsul i Christiansstad under Konsulatet i St. Thomas er Hr. Will Ernest Danielsen udnævnt.

Dampskibet »Atlas«, bygget for Regning Dampfschiffs-Gesellschaft »Neptun« i Bremen, løb i Lørdags Kl. 2 af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyd's højeste Klasse, er 200' 0" langt i Hoveddækket, 30' 3" bredt og 12' 0" dybt i Rummet, og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 400 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Hamburg.

Søassuranceforeningen Ærø fejrede i Gaar sin 20-aarige Stiftelsesdag.

Brig »Dagmar«, drægtig 181 Register-Tons, f. T. beliggende i Kjøbenhavn, tilhørende Enkefru B. Kromann jun., er ved Skibets bestyrende Reder, Hr. Agent N. Petersen af Marstal, solgt til et Konsortium i Marstal for en Købesum af 2800 Kr. Skibets Fører bliver Hr. Kaptajn R. Wulff-Christensen, (Ærø Avis).

Den tyske Styrmands-Forening i Hamburg-Altona har til sine Medlemmer sendt følgende Cirkulære:

Fra kompetent Side er en Del Spørgsmaal bleven opkastet, som Foreningen er anmodet om at besvare, om og hvorledes det paa Navigationsskolen lærte har sat Styrmandene i Stand til at udøvederes Kald, og i hvilke Fag i den ham bragte Teori han har følt Mangler, der er traadt hindrende i Vejen for hans praktiske Udførelse af samme.

Da Grundideen hertil er en eventuel Ændring af Navigationsskolernes Læreplan, er det Foreningen magtpaaliggende at samle saa mange Udtalelser som muligt fra de udeksaminerede Styrmand, og i den Anledning er nedenstaaende Spørgsmaal blevne udfærdigede.

Besvarelsen maa ske paa en saadan Maade, at eventuelle Mangler i Undervisningen derved kan blive opklaret og derefter søgt afhjulpne.

Spørgsmaalene lyder saaledes:

Hvad Erfaring har De gjort angaaende efterfølgende Punkter, hvilken er Deres Dom over den Dem paa Navigationskolen tildelte Undervisning, hvilke Fag anser De for særlig egnet til Undervisning i Styrmands- og hvilke i Skipperklassen? — 1. Tysk Sprog, specielt Skriftsproget. — 2. Føring af Skibsjournalen. — 3. Udfærdigelse af Skibspapirer. — 4. Kendskab til Sø- og Handelsret, saavel som Forandringer i de herunder hørende Love. — 5. Handelsregning. — 6. Internationale Styringsregler. — 7. Sprog (engelsk, fransk, spansk.) — 8. Den Summerske Metode. Hvor ofte og med hvilket Resultat anvendt? — 9. Bestemmelse af Misvisning ved Brugen af Azimuttabeller, Deviationslære samt Kompassernes Opstilling og Korrigering. — 10. Hvor hyppig er Maanedistancer benyttet? — 11. Brug af Spejlinstrumenter Nat og Dag, samt Prøver paa deres Nøjagtighed. — 12. Kendskab til Brug af Kort og Sejlplanvisninger. — 13. Udregning af Bestikket og Distancebestemmelser — 14. Høj- og Lavvandsberegning. — 15. Patentlog og Lod. — 16. Storcirkelbuen. — 17. Kronometrets Behandling. — 18. Skibsbygning. — 19. Kendskab til Maskiner, specielt Hjælpenaskiner paa Dækket. — 20. Kendskab til Lægemidler etc. — 21. Astronomi. — 22. Specielt for Skibsførere: Kendskab til Befragtningsvæsenet.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 12. Februar. I Henhold til den nye Plan, vil der, uden Forhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst

i hver Trækning, hvorom, for 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 18,500 Gevinster til Værdi 255,974 Kroner, alene mod Betaling af Fornyelsesprisen til denne Trækning, medens derimod den, der først indtræder i Spillet til 6. Trækning, maa betale Indskudssummen baade til 5. og 6. Trækning, foruden Stempelafgiften til 6. Trækning, med ialt 5 Kr. 50 Øre. For nye Spillere er det derfor særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet.

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

Lotteriets Plan og Fortegnelsen over kjøbenhavnske Leve-randører kan gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

Ugens Havarier.

Lotte, Dampsk. af Danzig, paa Rejsen fra Danzig til Dunkerque med Melasse, indløbet til Helsingør den 30. Januar med ovenbords Skade og Tab af en Baad. Skibet blev ramt af en Styrtesø i Nærheden af Kullen.

Holland, Dampsk af Kjøbenhavn, har ved Udsejlingen fra Warkworth den 29. Januar været paa Grund. Skibet kom hurtig flot og fortsatte Rejsen.

Clara, Dampsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund og maatte returnere til Burntisland for at undersøges af Dykker.

En Stenfiskerbaad er den 30. Januar sunken ud for Kastrup Knæ. Besætningen reddedes.

Christiansborg, Dampsk. af Kjøbenhavn, kom den 1. ds. ved Afsejling fra Gasværkshavnen ved at passere Knip-pelsbro i Kollision med en af Bropillerne, hvorved Christiansborg fik nogen Skade. Skibet, der var paa Rejsen til Arendal, maatte gaa til Helsingør for Reparation. Broen tog ingen Skade.

Gutrune, tysk Dampskib, der, som meddelt, ligger under Reparation i Helsingør, har betydelig Skade i Bund og Stævn. Reparationsomkostningerne anslaaes til ca. 90,000 Kroner.

„Dansk Søfartstidende“s Redaktions- og Ekspeditionskontor er henflyttet til St. Annæ Plads Nr. 26₂ K. (Det Forenede Dampskibsselskabs nye Bygning). Kontoret er aabent alle Hverdage fra Kl. 10—3. Alle Breve og andre Forsendelser til Bladet bedes sendte til Kontoret Paa dette modtages ligeledes saavel Abonnement som Annoncer. Redaktøren træffes sikkert Kl. 10—11 Fm.

Aargangen 1895 af »Dansk Søfartstidende« kan, saa vidt Oplaget rækker, erholdes til Købs paa Bladets Kontor for 6 Kr.

Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 5. Februar:

Reval noter for Dampere:

London 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/3 d., Antwerpen 1/3³/₄ d., Rouen 1/6 d., Bristolkanalen 1/6 à 1/7¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Danmark 13/14 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau noter for Dampere:

London, Hull eller Leith 11¹/₄ d. Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen 1/—, Dunkirque, Ghent 1/— (20 frcs. pr. Ton Hør).

Rouen 1/1½ d. 4000 Qu; Bristolkanal 1 6 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Til Øst-Norge 12 M., pr. 2000 Kios Rugbasis.

Königsberg noterer for Dampere at laste i Pillau: Rotterdam 1/3 à 1/4½ d., Antwerpen 1/4½ à 1/6 d. Dunkirk 1/6 à 1/7½ d., Rouen 2/— à 2 3 d., London 1/1½ à 1/3 d., Newcastle 1 3 d., Engelsk Kanal 1/6 à 1/9 d., alt pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Danzig noterer for Dampere:

London 5 6 à 6—, Dundee 6/6 à 6/9 d., Liverpool 6/6 à 7/— alt pr. Ton Sukker.

Kulfragterne ere uforandrede siden vor sidste Notering.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 1. Februar:

Kulfragterne til Middelhavet ere mindre faste, men nogen væsentlig Forandring i Raterne har ikke fundet Sted. For Østersøen er fremdeles intet Begær. Der er sluttet Tyne etc. til:

Bordeaux 650 4/9, 1400 4/—. Oporto 900 5/—, Cadiz 1200 5/—, Dagskurs. Motril 1550 7/6. Valencia 650 7/7½ d. V. Barcelona 2100 8/—. Marseilles 2000 6/—. Toulon 1400 7/3. Nizza 1500 5/10½. Genua 3000 5/9. Livorno 2000 6/3. Salerno 2100 7/—, Konstantinopel 2700 5/9, Alexandria 2700 5/10½. Buenos Ayres 2700 3400 12/—, Kiel 700 4/6.

En Fragtkontrakt siges at være sluttet for 26000 Tons over Sæsonen fra Tyne Blyth eller Wear til Swinemünde à 4/, option Stettin à 4/6.

Returmarkederne ere flove overalt med Undtagelse af Amerika. Fra Sortehavs Distrikterne er sluttet i de sidste Dage: Poli til Garston 13/1, til Rotterdam 12/3. Novorossisk til Liverpool 9/6, til London eller Rotterdam 9/—. Odessa til L. H. a. R. 10/3, til Hamburg 10/9. Eupatoria 9/6 n. c. Sulina & Varna til Antwerpen 9/6.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til U. K. 10/ Ordre, 9/ direkte Bilbao Rotterdam 40,000 t. Marts til Decbr. 5/5½. Bilbao til Dunkerque 20,000 t., Jan. til Decbr. 5/4½. Oran til Glasgow 13/ Esparto. Almeria til Granton 12/9 Esparto, do. til Østkyst England, 704 netto, 13/ Esparto.

Spanien, 2 Pladser, til U. K. 650 t. d. V. £ 340.

St. Louis du Rhone til Antwerpen frc. 10.50.

Bona til Berwick 1200 7/9 Phosphat, til Maryport 1750 8/.

Smyrna til London, Hull eller Leith 1850 d. V. £ 880.

Fra Amerika er sluttet:

New Orleans til U. K. Continent 12,000 qrs. 13/6 Febr., 19,000 12/6 Marts.

Savannah til Gøteborg, Warberg, Aarhus eller Kjøbenhavn 35/én, 36/3 to, 37/6 tre Havne. U. S. Northern range 10,000 qrs., to Sundhavne 37/½ Februar, do. 11,000 qrs., én Sundhavne 3/6 April.

Fra Østersøen er sluttet:

Kotka til Antwerpen 580 stds., frc. 30.50, f. o. w. 1

Sørnäs til Ghent 380 stds., frc. 31, f. o. w.

Trångsund til Ghent, 500 stds., frc. 31. Juni.

Memel til Rotterdam 350 stds. D. B. b. 13 fl. Febr.

Memel til London 700 t. d. V. £ 11 pr. Mille Egestaver, Febr.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 1. Februar:

Den i vor forrige Rapport omtalte bedre Aktivitet i Fragtmarkedet har holdt sig i nu forløbne Uge, og berettes især mange Fragtberetninger for Sejlskibe, ligesom Tendensen fremdeles er fast for de fleste Markeders Vedkommende.

Retur fra River Plate ere Efterretningerne derimod mindre opmuntrende, thi derliggende Dampere har akcepteret 17/— fra Buenos Ayres, medens 3000 Tons d. w. Baade slutte for Marts—April Lastning fra San Lorenzo à 19/6, med 8/— Afdrag for Komplettering i de indre Flodhavne.

Kulfragterne fra Australien til Vestkysten Syd Amerika, som fornylig betalte 14/— à 15/— ere dalede betydeligt paa en Gang — idet flere Befragtninger til Callao & Valparaiso rapporteres til 12/—.

Hjemfragterne fra Vestkysten holde sig i omkring 22/6 for Ordre for Salpeter. Californien er derimod flovere, og Noteringen ca. 21/3 f. O. Til Sydney er der fra San Francisco netop sluttet à 16/—, og samtidig à 24/— fra Port Pirie til Kanalen f. O.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — A. N.

Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 25. Jan., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra La Rochelle 4. Febr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Vigo 2. Febr., bestemt til Southampton, Kbhvn. — Dagmar, Koføed, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Southampton, Marseille, Spanien — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Georgios I, Kihl, afgik fra Gibraltar 3. Febr., bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 1. Febr., bestemt til Danzig. — Kiew, Rabe, afgik fra Genua 2. Febr., bestemt til Neapel, Sicilien. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 2. Jan. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 1. Febr., bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Strubberg, ankom til Constantinopel 1 Febr., bestemt til Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Pauillac 17. Jan., bestemt til Havana, New Orleans — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Barcelona 2. Febr., bestemt til Malaga, Cadiz, Lisbon. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Odessa 3. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Portugal. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 26. Jan., bestemt til Tunis, Piræus etc. — Vesuv, Gade, afgik fra Messina 2. Febr., bestemt til Vigo, Southampton, Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Southampton 4. Febr., bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Kbhvn. 19. Jan., bestemt til Southampton, Spanien & Italien.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 28. Jan., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Bergen 2. Febr., bestemt til Aalesund, Christiansund og Trondhjem. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til London. — Charkow, Norden, afgik fra Libau 1. Febr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 31. Jan., bestemt til Kbhvn., Christiania. — Fanø, Jørgensen, ankom til Manchester 1. Febr., bestemt til Liverpool, Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 31. Jan., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Riga. — Kasan, Niedersee, ankom til Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Pillau. — Laura, Christiansen, ankom til Trangisvaag 25. Jan., bestemt til Thorshavn etc. — Libau, Borries, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., bestemt til Christiania. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., bestemt til Pillau. — Minsk, Olsen, afgik fra Stettin 4. Febr., bestemt til Kbhvn, Manchester og Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., bestemt til Danzig, Königsberg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Hanstholm 2. Febr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til London 31. Jan., bestemt til Kbhvn. — Odin, Lissner, ankom til Pillau 2. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Libau 3. Febr., bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., bestemt til Libau. — Romny, Harder, pass. Hanstholm 4. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Hamburg. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 31. Jan., bestemt til Kbhvn., Østersøen — Valdemar, Sørensen, afgik fra Libau 3. Febr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 30. Jan., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Viking, Jørgensen, ankom til Danzig 26. Jan., bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 6. Febr., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 4. Febr., bestemt til Aalborg. — Georg, Sørensen, afgik fra Newcastle 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Svane, afgik fra Nykjøbing F. 4. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kroner, P. Petersen, afgik fra Odense 6. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 4. Febr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 4. Febr., bestemt til Aarhus. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 5. Febr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., bestemt til Libau. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra London 31. Jan., ankom til Newcastle 2. Febr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 31. Jan., bestemt til London. — Svend, Hveysel, afgik fra Blyth 28. Jan., ankom til Libau 2. Febr. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Libau 28. Jan., bestemt til London. — Skjold, C. Hanseu, afgik fra Boness 3. Febr., bestemt til Kbhvn. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Swansea 31. Decbr., ankom til Pensacola 21. Jan. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 20. Jan., ankom til Santos 26. Jan. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Montevidéo 31. Jan., bestemt til Rio de Janeiro. — Harald, O. Risøe, afgik fra Swansea 14. Jan., bestemt til Pensacola. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 25. Jan., ankom til London 31. Jan. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Kbhvn. 27. Jan., ankom til Reval 30. Jan.

Det dansk-ruselske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, pass. 4. Febr. Konstantinopel til Odessa. — Alex-

ander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Dunkerque 1. Febr., bestemt til Venedig. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 20. Jan., ankom til Genua 2. Febr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Swinemünde 4. Febr., bestemt til Riga.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Grangemouth 20. Jan., ankom til Kbhvn. 1. Febr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Storm Hansen, afgik fra Kbhvn. 30. Jan. til Port Natal. — Dania, Troensegaard, afgik fra Kbhvn. 1. Febr. til New-Orleans. — Fyen, Hansen, ankom til Rouen 28. Jan., afgik 31. Jan., ankom til Cardiff 2. Febr. — Jylland. Starck, afgik fra Alicante 31. Jan. til Granton. — Russia, Rasmussen, ankom til Dunkerque 4. Febr. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Dundee 30. Jan., ankom til Leith 31., afgik 1. Febr. til Libau.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 24. Jan. til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 1. Febr. til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 18. Jan. til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 4. Febr. til New-York.

Det Jysk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Bager, afgik fra Aarhus 23. Jan., anløb Frederikshavn 24., ankom til Newcastle 26., afgik fra Boness 30., ankom til Aarhus 2. Febr. — Octa, Enemark, afgik fra Newcastle 28. Jan., ankom til Gøteborg 31., afgik 1. Febr., ankom til Aarhus 2. — Orrik, Erichsen, afgik fra Aalborg 25. Jan., ankom til Hamburg 27., afgik 29., ankom til Aalborg 31., afgik 1. Febr., ankom til Altona 3.

J. Lauritzen, Esbjerg. Nerma, Degn, afgik fra Oskarshamn 29. Jan., ankom til West Hartlepool 4. Febr. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Boness 30. Jan., ankom til Esbjerg 1. Febr., afgik 3. til Dundee.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Casma, Sonnicksen, ankom til Guaymas 31. Jan. fra Hamburg. — Dania, Nielsen, afgik fra Pernambuco 30. Jan. til Yucatan. — Erna, Thomsen, afgik fra Port Natal 24. Jan. til Bangkok. — Havila, Mortensen, ankom til Cardiff 2. Febr. fra Helsingborg. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Buenos Ayres 5. Jan. til Falmouth. — Jørgiane Anna, Hansen, ankom til Cardiff 25. Jan. fra Portsmouth. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamburg 1. Febr. fra Laguna. — Mærdor, Brinck, ankom til Ceara 29. Jan. fra Antwerpen. — Nanna, Warrer, afgik fra Pernambuco 30. Jan. til Barbados. — Professor, Beck, afgik fra Cuxhaven 27. Jan. til Guayaquil. — Puck, Pedersen, passerede Dunesness 28. Jan. fra Amsterdam til Goronala. — Rosa, Brinck, afgik fra Cardiff 29. Jan. til Rio Grande. — Sophie, Svarrer, ankom til Apia 22. Decbr. fra Port Natal. — Sørine, Andersen, afgik fra Valparaiso 31. Jan. til Tahiti. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Marseille 22. Jan. fra Barcelona.

Efterretninger for Søfarende.

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

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 16de Jan. 52° 28' N. Br. 3° 22' Ø. Lgd., ved S.-Siden af *Brune Banke* og 32¹/₂ Kml. N. 36° V. fra Fyrskibet »Maass«. En sunken Damper, farlig for Skibsfarten.

Tyskland. Fyrskibet »Eiders« er igen udlagt paa Station. **Weeer.** Lystønden »G« oven for *Geeste Munding* er igen udlagt og Spirtønden inddragen.

Holland. Et Vrag ligger sunket i *Engelschman Gat*, *Eierlandsche Gat*, i c. 19 Fod Vand, mellem Vraget af »*Iceland*« og *Vliehors*. Ved Lavvande ere Dele af Vraget over Vandet. **Zuiderzee.** I *Zuiderzee* ere følgende Forandringer i Vinter-afmærkningen foretagne:

Vrouwezand. Stumtønde Nr. 6 a og 6 b ved Grundens S.-Kant ombyttes hver med en sort Vager med afkortet Kegle.

Ketel SV.-lige Farvand. Spidstønde Nr. 1 ombyttes med en rød Vager med 2 Balloner; Stumtønde Nr. 1 og 2 hver med en sort Vager med afkortet Kegle, og den rød og sort

vandret sribede Kugletønde uden Nummer med Kegle ombyttes med en rød og sort vandret sribet Vager med Kegle.

Ketel NV.-lige Farvand. Spidstønde Nr. 1 ombyttes med en rød Vager med 2 Balloner, og Stumtønde Nr. 1 med en sort Vager med afkortet Kegle.

Rel, Krabbersgat og Slijh. Spidstønde Nr. 4 og 5 ombyttes hver med en rød Vager med 2 Balloner, og Stumtønde Nr. 1, 2, 3 og 4 hver med en sort Vager med afkortet Kegle.

Hoornsche Gat. Spidstønde Nr. 1, 2 og 3 ombyttes hver med en rød Vager med 2 Balloner.

Zeegat van Goeres. Noordergat. I *Noordergat* er den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant flyttet. Den ligger nu i 19 Fod Vand, paa 51° 56' 14" N. Br. 3° 58' 34" Ø. Lgd.

Stumtønde Nr. 1 a har nu Nr. 1 b. En Stumtønde Nr. 1 a er i 10 Fod Vand udlagt paa 51° 55' 49" N. Br. 3° 59' 20" Ø. Lgd.

Paa Spidstønde Nr. 2 er Topbetegnelsen, en Ballon, borttagen.

Bieningen. Spidstønde Nr. 1 a er flyttet i 6¹/₂ Fod Vand, paa 51° 47' 8" N. Br. 4° 13' 59" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 2 med Kegle er flyttet i 5 Fod Vand, paa 51° 47' 4" N. Br. 4° 14' 32" Ø. Lgd.

Stumtønde Nr. 1 er flyttet i 4 Fod Vand. 51° 47' 13" N. Br. 4° 13' 39" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 har nu Ballon paa Toppen.

I *Bieningen* er Dybden nu 4 Fod.

England. Themsen. Damperen »*Boston*« er sunken i 10 Fv. Vand i *Knob Channel*, 1 Kml. S. 65° V. fra *North Knob* Tønde. Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde. 51° 31' 0" N. Br. 1° 3' 15" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Jersey. Signal-Stationen *La Moye* ved *Saint Hélier* er igen oprettet. Den bestaar af et hvidt, rundt Taarn med Signalmast. 49° 10' 31" N. Br. 2° 13' 17" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Klokketønden ved *Staniford Ledge* er inddragen for Is. Taagesignal gives for Vinteren fra *Portland* Bølgebryder med Klokke, Et-Slag hver ¹/₄ Minut.

Massachusetts. Vineyard. Fyrskibet »*Cross Rip*« er igen udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. 41° 27' N. Br. 70° 17' V. Lgd.

Nantucket Sound. Reservefyrskibet »*Great Round Shoal*« Nr. 39 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det er rødt, mærket Nr. 9 paa begge Sider, og har to Master med rød Ballon paa hver Top. Fyrene ere uforandrede, Taagesignal gives med Haandkraft. 41° 24' N. Br. 69° 54' V. Lgd.

Delaware. En lille 13 Fods Grund er rapporteret at ligge i 4 à 5 Fv. Vand c. 7 Kml. S. 5° Ø. fra *Fenwick Island* Fyr. 38° 20' 30" N. Br. 75° 1' 30" V. Lgd.

North Carolina. Den røde Spidstønde, tæt inden for *Frying Pan Shoal* Fløjtetønde, er inddragen.

Charleston Harbor. Den røde Spidstønde, tæt inden for *Charleston* Fløjtetønde, ved *Pumpkin Hill Channel*, er inddragen.

Georgia. I *Savannah River* var i Juni 1895 den mindste Dybde fra Fløjtetønden til den nedre Ende af *Marsh Island Channel* 18¹/₂ Fod Middel Lavvande.

Florida. *St. Johns* sorte Fløjtetønde er flyttet ²/₃ Kml. SØ. hen og ligger nu fra *St. Johns River* Fyr i N. 84° Ø., 3³/₄ Kml. og fra *Mt. Cornelia* i S. 65° Ø.

Den sorte Tønde, som laa ved Fløjtetønden, er flyttet med den og ligger nu tæt V. for den.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Malta. Gozo. Den 1ste April 1896 forandres det hvide Blinkfyr paa *Giurdan* paa *Oen Gozo*, paa Grund af Ombygning, midlertidig til et hvidt, fast Fyr. 36° 4' 10" N. Br. 14° 12' 55" Ø. Lgd.

Italien Ø.-Kyst. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af *Molfetta* Ydermole kan med høj Sø ikke tændes.

Det røde, faste Fyr paa *Trani* Havns Ø.-Mole kan med Storm af NØ. ikke tændes.

I den Ø.-lige Bølgebryder ved *Barletta* har Søen brudt en Aabning. Med høj Sø kan det grønne, faste Fyr paa Bølgebryderens Yderende derfor ikke tændes. 41° 20' N. Br. 16° 17' Ø. Lgd.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet i Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, fra 1. Februar St. Anna Plads Nr. 26² (Det Forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

„DAN“, Ny dansk Petroleums-Motor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden.

Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumsforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

Tirsdag den 11te Februar 1896, Kl. 11 Formiddag.

bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt 17,700 Pd. Brandgods, 10,700 Pd. Spild af Sejldug og Tovværk, 1800 Pd. Klude, 900 Pd. Bly, 270 Pd. Zink, 1000 Pd. Messing, 4,050 Pd. malet og umalet Sejldug, 1043 Pd. Kautschuk, 100 Pd. Haardug, 400 Pd. gl. Læder, 12,010 Pd. Zinkaske, 60,700 Pd. Staalaffald og Jern, 40 Køjer, 1 Symaskine, 6 Signalhorn, 79 Bajonetter, 14 Lamper, 47 Zinkkrudtkasser, 80 Lædertasker, 110 Pd. Spild af Krølhaar, 97 Pd. Kobbernagler, 55 Zinkbeholdere, 87 Heltønder, 114 Krudtønder, 78 Farvebeholdere af Jern, 3 Kommoder, 2 Buffeter, 2 Skabe, 8 Beholdere af Jern, 24 Kabelkasser af Jern, 69 Relaiskasser af Jern, endel Blokke, Aarer, forskellige Kasser og Fustager m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods Fredag den 7. Februar 1896 og følgende Hverdage fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.

Orlogsværftets Centralkontor, den 31. Januar 1896.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

18de Series

5te Trækning begynder Onsdag den 12te Februar 1896.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1000 Kr.	1 Gevinst paa 2000 Kr.	1 Gevinst paa 1000 Kr.
1 — „ 600 —	1 — „ 1200 —	1 — „ 600 —
1 — „ 500 —	1 — „ 1000 —	1 — „ 500 —
2 — „ 300 —	2 — „ 600 —	2 — „ 300 —
7 — „ 150 —	7 — „ 300 —	7 — „ 150 —
60 — „ 100 —	60 — „ 200 —	60 — „ 100 —
90 — „ 50 —	90 — „ 100 —	90 — „ 50 —
130 — „ 20 —	130 — „ 40 —	130 — „ 20 —
100 — „ 15 —	100 — „ 15 —	100 — „ 15 —
561 — „ 10 —	561 — „ 10 —	561 — „ 10 —
1847 — „ 8 —	1847 — „ 8 —	1847 — „ 8 —

Desuden 500 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 8,900 Gevinster.

I denne Trækning vil mindst 500 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

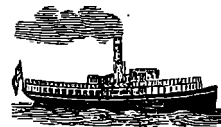
Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. 60 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører, og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen og Fortegnelsen over københavnske Leverandører kan afhentes gratis.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Sakøbsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
1273 leveres.



Dampbaaden
„Gasværkshavnen“
til Fergeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.
Guldmedaille i Amsterdam.

St. Kongensgades

Brødfabrik
& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonnerogger.

Telefon 197.

Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
' Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2³/₄ » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Formue c. 3¹/₄ » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.



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, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 18, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — 20 — do. 25 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover 20% 30% 50%
Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORS DAG.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Februar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Knippelsbro. — Fotografien i Skibsfartens Tjeneste. — St. Petersborgs Havn. — St. Petersborgs og Kronstadts Skibsfart i 1895. — Vor Sømandsstand, af E. Hillestrøm. — Sømandsbetragtninger. — Sortehavs-Certepartierne. — Fra danske Skibsførere. — Søulykker i December 1895. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845 Telefon 243.

Pengekasser, dirkefri.
„EXPRESORDNEREN“.
Praktisk Samlemappe
for Breve, Regninger etc.

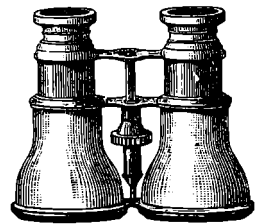
Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA
Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.



Isolering af Dampere
og Kjædler udføres.

SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentæ og rødt Farvetæ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.



H. E. Holst"
Efterfølger,
Hans Lisberg,
Øhr- og
Instrumentmager.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl direkte til os, da vore Forhandlere kun fore Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.
Gl. Carlsberg Bouteilleringsanstalt for Exporten.

**Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning,**
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørjes.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2260.

Dampbaad tilsalgs.

Bygget af Staal 1885. Højeste Klasse Engl. Lloyd. Dimensioner 120' x 22' x 10. Dybgang 9 Fod. Laster 350 Tons. Compound Maskine s/c. 270 indic. Hestekræfter. Vandballast 20 Tons. Store Luger. 2 Steamwincher. Bunkers rummer 50 Tons. Hastighed 8-9 Mil. Kulforbrug 3 Tons pr. 24 Timer. Maskine, Kedel og Skrog i udmærket Stand. Pris 35,000 Kr. Bud ønskes.

Chs. Berrum,
Rödingsmarkt 47.
Hamburg.

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Telefon 120. Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**Flensborgs
Skibsbygning Selskab**

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

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende
samt Bunkerkul, saavel engelske som skotske.
Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

M. Christiansen.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer

John Hintze.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11-3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne- og Provindsbyer.

Børste- og
Gadekoste-Oplaget
Skandinavien,

Holsteinsgade 26, I., Ø.

Prima Dæks- og Gadekoste,
Levanger og Tjærekoste
leveres fra Lageret
til billigste Priser.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

**Internationalt
Bureau**

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/2 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

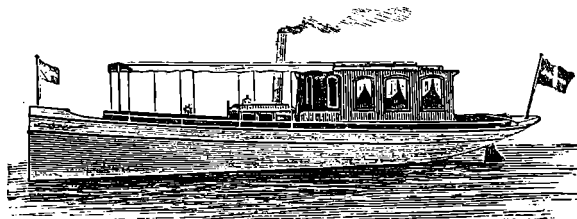
Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetaablisement,

Nyhavn Nr. 57.



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

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser.
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Holland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

**Delmenhorster
Linoleumfabrik.**

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

Hattemagasinet

London'

Kjøbhvns største, billigste Hatt-
forretning.

Elegante Herrehatte, alle Kvaliteter
fra 3, 4 1/2 — 7, 8 Kr.

Silkehatte, Chapeaux mec.
yderst billige.

Østergade 31.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings-

Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,

anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851.

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Paa Udkig.

Dampskibsselskabet Norden havde i Tirsdags bestaaet i 25 Aar, idet det stiftedes d. 11. Februar 1871 af Grossererne M. C. Holm, H. C. Nyholm, Vilh. Petersen og Charles A. Petersen. Den Kapital, man i Indbydelsen opfordrede til at tegne, var 1,211,000 Kr. og Tilliden til de Mænd, der satte Forstagedet i Gang, viste sig straks derved, at denne Sum meget hurtigt tegnede. Virksomheden begyndte med 1 Skib, »Norden«, som Selskabet ejede indtil Efteraaret 1895, da det solgtes til Kina. I 1873 anskaffedes »Nordstjernen« og »Pomona« og Udvidelserne toge derefter Fart. Selskabet ejer nu 6 Skibe: »Nordhvalen«, »M. C. Holm«, »Nordvest«, »Nordkap«, »Nordpol« og »Nordstjernen«, og er i Færd med at anskaffe det syvende. Skibene føres henholdsvis af d'Hrr. Kaptajner Fr. Brünnich, A. F. Larsen, M. C. L. Brinck, F. F. Rasmussen, C. L. J. Arnesen og H. P. Olsen. Selskabet har i det forløbne Tidsrum mistet 3 Skibe ved Forlis: »Pomona«, »Nordlyset« og »Nordsøen.« Skibene ere stedse anskaffede større og Selskabet har i saa Henseende fulgt med Tiden, der kræver Skibe med stedse større Bæreevne. Selskabet har fortrinsvis drevet Fragtfart paa Middelhavet, Sortehavet, Kina, Brasilien og New-Orleans, og selvfølgelig har det i sin første Levetid arbejdet med bedre Udbytte end nu. I de forløbne 25 Aar have Aktionærerne faaet udbetalt c. 250 pCt.; Aktierne staa nu i 120; Reservefondet er 800,000 Kr., til Dels anbragte i Skibene. Selskabet betaler for Tiden i aarlig Assurancepræmie ikke mindre end 140,000 Kr.

Grosserer M. C. Holm var »Norden«s første korresponderende Reder. Han var en ualmindelig energisk Forretningsmand og ledede Selskabet med stor Dygtighed indtil sin Død i 1892. Han efterfulgtes af Grosserer Peter Brown, der endnu staaer i Spidsen for Bestyrelsen. Denne bestaar iøvrigt af Overretssagfører H. Paludan, Grossererne N. Plum og Valdemar Poulsen.

Hamburgs Skibsfart har, skriver »Frankfurter Zeitung«, efter den for 1895 foreliggende Statistik, i det forløbne Aar taget et ret betydeligt Opsving. Dette falder endnu mere i Øjnene, naar man ser tilbage over et længere Tidsrum.

	Der er indkommet:		Der er udgaaet:	
	Skibe	Reg.-Tons	Skibe	Reg.-Tons
1875	5260	= 2,118,000	5209	= 2,085,000
1885	6790	= 3,704,000	6798	= 3,712,000
1893	8792	= 5,886,000	8838	= 5,934,000
1894	9165	= 6,229,000	9175	= 6,249,000
1895	9443	= 6,256,000	9446	= 6,280,000

Knippelsbro.

Vi have modtaget følgende:

I »Dansk Søfartstidende« har »En Tekniker« foreslaaet en Ombygning af Knippelsbro. Da jeg som Sømand inte-

Herefter har Antallet af de indkomne saavel som af de udgaaede Skibe næsten fordoblet sig i de sidste 20 Aar. Tallene for Reg.-Tons ere endog stegne til tæt ved det tredobbelte i det samme Tidsrum; hvoraf for det første fremgaar, at Skibene gennemgaaende have forøget deres Tonnage betydeligt, og hvad der for det andet peger hen paa den Kendsgerning, at kun Skibe af store Dimensioner kunne arbejde med Fordel. Naar 1895 sammenlignes med det foregaaende Aar, viser det sig, at de indkomne Skibes Antal er steget med 278 = 27,000 Tons, medens udgaaede Skibe ere stegne med 271 = 31,000 Tons. Med Hensyn til Skibenes Befragtning, da indkom 18½ % med Ballast i 1894, hvilken Procent gik ned til 17½ i 1895, medens for udgaaende Skibe med Ballast Procenten gik ned fra 27⅔ i 1894 til 26¼ i 1895. Dette peger hen paa en Bedring i Befragtningsforholdene, en Følge af Fremgangen i de almindelige Handelsforhold.

Rederiforretningen gennemgaar i Øjeblikket en af de ejendommeligste Udviklinger, som den endnu har været underkastet. Skønt Fragterne i Almindelighed holde sig paa et overordentlig lavt Standpunkt og ikke vise Udsigt til nogen Bedring, bygges der dog efter en stor Maalestok. Mere og mere gør den Overbevisning sig gældende, at kun de største Skibe formaa at opsejle et Overskud, og hvor en stadig stigende Varetransport byder Udsigt til nogenlunde tilstrækkelig Beskæftigelse, begynder man at indstille Skibe, som i Størrelse betydeligt overgaaer de Dimensioner, man for faa Aar siden betragtede med Forbavselse.

Denne Tingenes Udvikling, forbunden med overordentlig lave Bygningsomkostninger og den ved Hjælp af Teknikens Fremskridt billigere Drift, fører til en rapid Værdiforringelse af de ældre Skibe, som kuldkaster alle hidtil gældende Anskuelser om rationel Amortisation. Det glæder os at kunne sige, at vore Hamburger Rederier i Almindelighed have lagt den Kraft og Indsigt for Dagen at gaa energisk frem med tidssvarende Komplettering af deres Flaadebestand og at sætte de største Dampere og Sejlskibe i Gang. Som en Følge deraf ere vore Værfter, som de fleste tyske, saa rigelig forsynet med Bestillinger, at mange Ordre ere gaaet til England.

(Hamburgs Handelskammers Aarsberetning for 1895.)

Nye Søkort. Fra Søkort-Arkivet er der udgaaet to nye Kort, et over Indløbet til Havnen i Isefjorden paa Islands N. V. Kyst (Pollen i Skutilsfjórdr) og et andet over Odense Fjord. I dette sidste er Farvandet indenfor To-Favne-Kurven anlagt med blaa Farve, som giver en god Oversigt over Løbet og det dybere Vand.

resserer mig for Forbedringer ved Besejlingen af Københavns Havn, følger jeg med Interesse Diskussionen herom.

Jeg kan dog ikke forstaa den af en Tekniker foreslaaede Flytning af Broen hen til mellem Lille Torvegade og Børsgade, med samtidig Bibeholdelse af en eller to af de nuværende Strømpiller. Ej heller kan jeg forstaa, at man kan udvide Sejlløbet og dog benytte de gamle Klapper,

da disse næppe uden uforholdsmæssige Udgifter kunne omdannes til at spænde over et bredere Sejllob; men maaske denne min Mangel paa Forstaaelse beror paa, at jeg ikke er Tekniker.

Ved at give Broen den af en Tekniker foreslaaede Retning mellem Lille Torvegade og Børgsgade, vilde Broen komme til at ligge mere farvandsret; men om den vilde komme til at ligge strømet, er maaske tvivlsomt; thi saalænge Farvandet paa dette Sted er en Del af en Bue og samtidig er det smalleste Sted i Havnen, vil der i denne Bøjning løbe uregelmæssige Strømme, vekslende i Retning, eftersom Strømmen er stærkere eller svagere, og for en Del ogsaa paavirket af, om der ligger Skibe — mer eller mindre dybgaende — syd- eller nordfor Knippelsbro paa Kristianshavnsiden.

Hvad enten Knippelsbro skal helt ombygges eller forandres, bliver det nødvendigt, om den skal blive liggende omtrent, hvor den nu ligger, at rette Kajlinierne paa begge Sider saaledes, at de blive nogenlunde parallelle i det mindste paa en Strækning af 2 à 300 Fod syd- og nordfor Broen. Man vil derved tvinge Vandmassen gennem denne Snævring til at løbe i en Hovedretning. Phønixpynten maa saaledes absolut bort.

Helt fornyet bliver Broen næppe, saa der er ikke andet at gøre, end hvad der fra flere Sider tidligere er foreslaaet, at lave en Gennemsejling paa Byens Side, ved at omdanne den faste Brodel til en Svingbro, denne Gennemsejling kunde da benyttes af store Skibe, og for ej at genere Færdslen over Broen for meget, burde den kun aabnes et Par Timer om Formiddagen og et Par Timer om Eftermiddagen. For at større Dampskibe skulle kunne benytte dette Løb med stærk Strøm bliver det dog nødvendigt at bortskære noget af Phønixpynten, saaledes at man fik en Strækning lige Kaj paa begge Sider af Broen af mindst 200 à 250 Fods Længde.

Den nuværende Gennemsejling skulde bibeholdes for de mindre Skibe.

Bliver det til Virkelighed med et 16 Fods Løb ud gennem Kalveboderne, slipper man jo hovedsagentlig for Trafiken med de store ballastede Dampere nordefter gennem Knippelsbro.

Sømand.

Fotografien i Skibsfartens Tjeneste.

I Anledning af Hr. Kaptajn R. Hammers i »Dansk Søfartstidende« Nr. 6 fremsatte interessante Bemærkninger til vor tidligere Artikel om ovenstaaende Æmne, skulle vi tillade os at henlede Opmærksomheden paa, at der i Decemberheftet af »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie« findes optaget 4 Gengivelser af fotografiske Kysttoninger, nemlig:

- 1) Bird Rock (Indløbet til St. Vincent, Kapverdiske Øer)
Pejling O. N. O. Afstand 1 Kml.
- 2) Las Palmas (Kanariske Øer)
Pejling Vest. Afstand 2 Kml.
- 3) Kap Three peaks (Trinidad-Kanal, Magellan-Strasse)
Pejling Syd. Afstand 2 Kml.
- 4) Kap Frio (Brasilien)
Pejling N. V. t. N. Afstand 5 Kml.

Billederne, som ere indsendte af Kaptajn Patzelt, Fører af Dampskibet »Memphis«, og som maa siges at være overordentlig vellykkede, efterdi baade Omridsene og de enkelte Detailler, særlig for de tre første Toningers Vedkommende, ses meget tydelige, ere tagne fra underste Kommandobro med et Kamera uden Afstandsobjektiv, der holdtes frit i Haanden, medens Skibet gjorde 11 Knobs Fart.

Dette Resultat er saa meget mærkeligere, som der til

Fotograferingen kun har været anvendt et af de simpleste gangbare Apparater, og en senere Offentliggørelse af Toningerne ikke har været paatænkt. Selve Pladerne vare ikke bevarede, hvorfor Reproduktionen, der er foretaget af Strumper & Co.'s Kunstanstalt i Hamburg, maatte ske fra de foreliggende smaa Fotografier.

Kaptajn Patzelt har tilbudt paa sin næste Rejse til Sydamerikas Vestkyst at forsøge paa ogsaa at tage Kysttoninger paa større Afstande (c. 6 Kml.) med samme Apparat.

St. Petersborgs Havn.

Efter det officielle russiske Blad meddele vi følgende Oplysninger om de betydelige Udvidelser og Forbedringer, der forestaa i St. Petersborgs Havn.

Ved en den 16. Januar 1895 allerhøjest stadfæstet Rigsraads-Bestemmelse blev der indført en Afgift af de Varer, der passere St. Petersborgs Havn, til et Beløb af $\frac{1}{4}$ —1 Kop. pr. Pud. Af denne Sum skulde $\frac{4}{5}$ anvendes til Dækning af de Udgifter, man allerede havde haft ved Bygningen af Havnen, saa vel som til andre nødvendige Havnearbejder, og til Vedligeholdelse af Havnen, medens $\frac{1}{5}$ af Summen udelukkende blev bestemt til Forbedring af Vejene, der føre til Havnen, og Ordenens Opretholdelse i Havnen. I Løbet af de første otte Maaneder beløb Afgifterne sig til 800,000 Rbl.

Straks efter Indførelsen af Afgiften blev der lagt Planer til en Del Arbejder, hvis snarlige Udførelse syntes nødvendig for Havnens Udvidelse. Det viste sig dog, at de foreslaaede Arbejder ikke tilfredsstillende Fordringerne; derfor blev der fra Trafikministeriet udarbejdet en ny Plan for de Arbejder, der skulde foretages til Forbedring af St. Petersborgs Havn. De i denne Plan fastsatte Arbejder skulde udføres i Løbet af 5 Aar.

De Arbejder, der komme først, ere følgende: 1) Trækpakhuse paa en Mole, der støder op til Bredden, i en Længde af 480 Favne og en Bredde af 90 Favne; det samlede Fladerum beløber sig til 35,406 Kvadrat Favne; Molen er delt i syv Dele, som indbyrdes staa i Forbindelse med hinanden ved tværgaaende Sejlskibs-Kanaler, hvis Bredde i Bunden er 8 Favne og ved Overfladen 15 Favne med en Dybde af $10\frac{1}{2}$ Fod. 2) Den venstre (sydlige) Dæmning af Søkanalen skal forlænges 70 Favne. Sejlskibs-Bassinernes Fladerum skal udvides; i denne Hensigt bliver der dannet et Sejlskibs-Bassin med en Dybde af $10\frac{1}{2}$ Fod; foran Træmolen behøves dertil et Fladerum paa 30,000 Kvadrat-Favne og syd for den venstre Dæmning i Søkanalen et Fladerum paa 4,500 Kvadrat-Favne, hvorved Sejlskibs-Kanalerne ved begge Molens Længdesider ville faa en Bredde af 25 Favne og ved Bredden en Bredde af 20 Favne; den sidste Kanal udmunder i Katharinenhofu-Floden. 3) Dampskibshavnen skal bygges med 22 Fods Dybde mellem den skæve Dæmning og Søkanalens venstre (sydlige) Dæmning; Havnens Overflade skal efter Planen udgøre 32,500 Kvadrat-Favne, Indløbet 9,800 Kv. Favne og Mundingen, som forbinder Indløbet med Søkanalen, 9,000 Kvadrat-Favne. 4) Langs Havnebanen skal der dannes et udfyldt Territorium, som repræsenterer et Fladerum paa 38,000 Kvadrat-Favne, Bredden skal paa en Strækning af 500 Favne forsynes med Bolværk. I de første tre Aar skal næsten hele Træmolens Terræn udføres og tages i Brug, Sejlskibs-Kanalerne og Bassinerne; saavel som en betydelig Del af Dampskibs-Bassinerne, de øvrige Arbejder staa som Nummer 2 i Rækken. De samlede Omkostninger for de nævnte Arbejder ere i Budgettet anslaaede til 2,000,000 Rbl. Denne Sum vil blive udbetalt efterhaanden i Løbet af fem Aar. I det første Aar maa der anvises en Sum af 500,000 Rbl., da det har vist sig nødvendigt at anskaffe Muddermaskiner. Alle

disse Summer ville, efter hvad man antager, blive dækkede ved den Afgift, som erlægges af de Varer, der passere St. Petersborgs Havn.

St. Petersborgs og Kronstadts Skibsfart i 1895.

Skibsfarten aabnedes af engelsk Damper »Obi«, der kom med Kul fra Shields. Den 21. Novbr./3. Decbr. kom som sidste Skib norsk Bark »Bergliot«, fra Savannah med Harpiks.

Den 16/28 April satte Isen paa Nevaen sig i Bevægelse og den direkte Dampskibsforbindelse med St. Petersborg aabnedes 23. April/5. Maj af Isbryderen »Luna« og d. 16/28 Novbr. lukkede Isen Nevaen.

Skibsfarten varede i dette Aar fra 29. April/11. Maj til 21. Novbr./3. Decbr.

Nation.	1895.				1894.			
	Dampskibe.	Reg. Tons.	Sejlskibe.	Reg. Tons.	Dampskibe.	Reg. Tons.	Sejlskibe.	Reg. Tons.
engelske	710	707914	4	532	754	723608	9	1984
tyrke	195	125507	19	5613	188	124098	37	11882
norske	64	49741	67	29649	62	42047	85	24090
svenske	128	41626	32	8896	96	36004	35	10498
danske	172	166992	124.	18035	131	135893	111	15820
russiske	43	38162	74	15611	49	38486	82	18227
hollandske	27	21036	24	17005	29	18597	23	12918
franske	1	1028	4	614	4	3342	3	509
belgiske	4	2379	—	—	1	657	—	—
spanske	10	12630	—	—	7	7982	—	—
italienske	1	916	2	1534	—	—	5	2826
østerrigske	6	5466	2	1200	5	4555	2	1576
amerikanske	—	—	1	474	—	—	—	—
Sum:	1361	1173397	353	99163	1326	1135269	392	100330

alt: 1714 Skibe med 1272560 Reg. Tons
alt: 1718 Skibe med 1235399 Reg. Tons

Som det vil ses, viser den danske Tonnage en ret betydelig Stigning, nemlig 31,099 Reg. Tons for Sejlskibenes Vedkommende og 2,215 Reg. Tons for Sejlskibenes.

De i 1895 ankomne Skibes Tonnage, sammenlignet med 1894, var følgende:

Vor Sømandsstand.

Nogle Bemærkninger af E. Hillestrøm,
Fuldmægtig i Møustringskontoret i Kjøbenhavn.

Som bekendt staar man over for en let paaviselig Dekadence i den danske Sømandsstand. Dette er, desværre, en kun altfor klar Sag, og Grunden, den successive Overgang fra Sejlskibe til Dampskibe, er lige saa klar.

Man staar over for en speciel Sygdom, en gradvis Aftagen i Kræfter, Tilbagegang i Ævner og Dygtighed, skarpere pointeret: snarraadigt Sømandsblik i Forbindelse med ægte Sømandsdygtighed, den absolut nødvendige praktiske Duelighed. Men: kender man Sygdommens Art og Oprindelse, saa bliver det Lægens, og i nærværende Tilfælde Statens (Samfundets) Sag at søge den helbredet, at udfinde Midler, der ikke alene kunne standse Sygdommens videre Udvikling, men ogsaa kvæle Spirerne og helbrede.

Det hedder jo nok saa smukt: »husvant pladsker til Søs«, og der var ogsaa en Tid, hvor den danske Flaade indtog en Stormagt-Stilling, hvor danske Handelsfartøjer vare rigtig godt kendte i Ostindien — for ikke at tale om Vestindien — hvor Dannebrog vajede stolt hele Jorden rundt (Bille & »Galathea«); men de Tider ere forbi.

Dog: Stigen og Dalen følge samme Naturlov, og derfor maa man ikke være mismodig, ikke tro, at nu er det forbi med den gamle Hæder, at Stammen er trøsket, marvlos, uden Safter. Nej, naar en Nation, som den danske, har saa stor indre Livskapital, saa mange Kræfter til at føre et virkelig sundt, ejendommeligt Liv, der er der Levekraft.

Netop paa Grundlag af denne, dog med Øjet aabent for Tilbagegangen, er det, at der maa arbejdes paa Fremskridt, paa at vinde det tabte tilbage, i fuld Fortrøstning til, at der ovenpaa Perioden »Tilbage« vil følge en ny »Fremad«.

Hvorledes?

Selvfølgelig har Spørgsmaalet været under Overvejelse i højere Kredse, er bleven debatteret i Administrationen, diskuteret af maritime og handelsmaritime Kyndige; for saa vidt ævner Forf. vel ikke at bringe noget nyt, som ikke alt tilforn er kendt. Det er dog en Trøst — endda ikke nogen ganske ringe — at en god Sag vinder, jo oftere den drages frem, thi dør den hen, ja saa gaar den i Glemmebogen; derhos kunne nye Betragtninger jo ogsaa være af Interesse.

Fastholder man Billedet fra før: »Sygdom, Sygdommens Grund, Lægen, der helbreder«, kan man vistnok med Føje udstrække Sammenligningen yderligere; i mange Tilfælde tør Lægen ikke forholde sig afventende, »se Tiden an«, nej, han skal gribe resolut ind med sin Kniv for netop at bevare den Syge. Saaledes ogsaa, hvad Sømandsstandens Kapacitet angaar; her tør Staten ikke forholde sig afventende, men som Læge skride rask ind — jo før jo hellere.

Hvorledes? spørger man saa igen. Staten gør jo, hvad den kan: den understøtter Navigationsskoler, lønner Lærere, uddanner Reserverøjntaner m. fl. — den har Underofficers- og Officersskoler m. m. Private have skænket betydelige Kapitaler til Understøttelser (for Styrmandselever) m. m., et Skoleskib (»Georg Stage«) — er ikke alt dette saa stort og smukt, netop til Fremme af vor danske Sømandsstand, hvorfor saa klage over Tilbagegang? Og saa har Staten endda skærpet Eksamensfordringerne og Kravene til den, der attraar Styrmandsbevis eller Næringsbevis som Skibsfører, for netop derved at højne den danske Sømandsstand — saa at man vel dristig tør postulere: en Styrmand nu er ti Gange bedre end en Styrmand for et halvt hundrede Aar siden.

Indrømmet altsammen. Staten og Private have her i Danmark maaske gjort mere for Sømandsstanden end noget andet Land — og i denne Forbindelse kan ogsaa

nævnes de forskellige Skipperforeninger og Sømandsforeninger, alle med samme Formaal for Øje — alligevel: alt dette, disse Goder o. s. v., det er, naar man ret beser det, kun for »the upper ten thousand«, eller paa godt dansk: for vordende Styrmand og for Skibsførere.

Men nu hele Resten af den danske Sømandsstand? Den store Skare, der begynder som Dreng, avancerer til Ungmand og Letmatros, for omsider at slutte et langt Liv af som gammel Matros?

Her have vi *Grænseskæll*. Det er i denne uundværlige Sømandsklasse, at Tilbagegangen er mest fremtrædende; det er her, det skorter paa Sømandsdygtighed, paa Ævnerne i Nationen, dog ikke saa meget som paa Uddannelsen — den, der læres om Bord, det Grundlag, i Kraft af hvilket Sømanden skal fortjene sit Brød.

At det ogsaa ofte skorter paa praktisk Duelighed indenfor Styrmandsklassen, dog i en mindre nævneværdig Grad, skal her kun berøres, men med det udtrykkelige Tilføje, at Manglerne jo ligefrem staa i Forhold til den i Ungdommen modtagne Oplæring. Der er sikkert mangan Matros, der er bedre end en Styrmand, hvad praktisk Sømandsarbejde angaar, og der er saamænd mangan Styrmand, som ikke kan udføre det rigtige Matrosarbejde. Det turde dog være sikkert, at føler en Styrmand — maaske ogsaa en Skibsfører — denne Mangel, beklager han det i sit inderste med et Suk: »havde jeg dog bare lært det i min Ungdom!»

Nu vel. Dette er for længst set og indset. Blandt Private har afdøde Skibsreder Stage jo sat sig et saa smukt Eftermæle, som vel tænkes kan, ved at anskaffe Lærlingskibet »Georg Stage«, og Staten har ogsaa i fuld Anerkendelse af, at noget burde der gøres, aarlig bidraget til det smukke Formaalets Fremme: at hæve den danske Sømandsstand i Dygtighed.

Men naar alt kommer til alt, saa er dette dog ikke just meget. Der maa, om Maalet skal naas, tages helt anderledes energisk fat, dels fra Statens, dels fra de private Rederiers og Skibsføreres Side — om man vil: set fra et rent egoistisk Synspunkt, nemlig det, at faa de bedst mulige Søfolk, Sømand i Ordets rette Betydning.

Først og fremmest er det nu her Staten, der, for at blive i Lignelsen, maa træde til som Læge og gribe Kniven, skære det onde bort; ellers kan Sygdommen næppe helbredes. En Amputation er nødvendig, og Amputationen det er: Værnepligtslovens Bestemmelser om Fordringerne, der stilles for at kunne blive tilført Sørollen som halveller helbefaren. Per Degn siger nok i »Erasmus Montanus«, at »det var godt Latin i hans Tid« — ja, sikkert, Værnepligtslovens Bestemmelser vare ogsaa gode for 25 Aar siden — men nu!

25 Aar er en lang Tid — tilmed, hvor alt gaar fremad med Jærnbane-fart, pr. Elektricitet m. m. Udviklingen skrider ustandselig frem, men »godt Latin« den Gang, er det nu ikke mere.

Lovbestemmelserne ere ikke mere tidssvarende; de bleve til paa Basis af »det Gamle« og de »faktiske Forhold«, men uden Blik paa »Udviklings-Coefficienten«. At denne ikke blev set for ikke en Gang en Menneskealder siden, skønt den laa ligefor, skyldes formentlig den Omstændighed, at vor Sømandsstand — saavel Orlogsmarinen som særlig Koffardiflaaden — vistnok savnede fornøden sagkyndig og fyldig Repræsentation i Rigsdagens to Ting, ellers vilde sikkert Udviklings-Muligheden og Udviklings-Eventualiteten være taget med i Betragtning.

Idet Forf. iøvrigt tillader sig at henvise til sin Artikel i »Tidsskrift for Søvesen«, hvor det her omhandlede Spørgsmaal er set og behandlet ganske i Almindelighed, bliver der nu kun tilbage at undersøge: hvad der bør gøres.

I første Række kommer, som sagt, Staten. En Ændring i eller et Tillæg til Værnepligtsloven af 6. Marts 1869 er uomgængelig nødvendig; Fordringerne — de, der stilles til den i Lægsrollen indførte Værnepligtige, som

overføres i Sørollen, enten som halv- eller helbefaren — maa skærpes. Mulig bliver der da aarlig nogle færre Værnepligtige overførte i Sørollen som Befarne, men Ængstelse her — paa dette Punkt — turde være ugrundet; tværtimod, der vil sikkert alligevel blive nok til Flaadens Behov (aarlige Udrustning) og det tilmed Folk af »bedre Kvalitet«. Skulde det knibe nu, saa kan man jo indkalde Befarne med Togt (Lovens § 33—6).

Skærpelsen af Lovens § 31 (Fordringerne) turde falde heldigst ad legislativ Vej, idet saa samtidig enkelte andre, næppe tidssvarende Lovbestemmelser kunde ændres, men dog nemmest gøres ad administrativ Vej ved en stræng Fortolkning af Lovens Ord: »har været i Fart som Sømand.« Her maa der administrativt vistnok kunne gives Bestemmelser for, dels i hvilket Omfang Fart med Dampskibe vilde være at medregne, dels om hvorvidt den Stilling, som Vedkommende har udfyldt ombord, kan medregnes.

Det er unødvendigt at komme nærmere ind herpaa; det maa være nok at pointere, at den inenige Sømandsstand, der dog udgør en særdeles betydelig og integrerende Del af vort; Samfundslegeme, maa fremad — i alt Fald naa op til det Niveau af Dygtighed og Duelighed, som den besad tilforn.

Men, ved Siden af, hvad man kunde kalde »Statens Interesse« (at faa saa brugbare og dygtige Individuer som muligt til Flaadens Behov) staa Rederiernes og Skibsførernes Sær-Interesse, der er akkurat den samme som Statens. Heraf følger med Nødvendighed, at der ogsaa fra denne eller disse Sider maa arbejdes fremad.

Nu vil vel ingen strikte staa paa, at Rederierne skulle arbejde »fremad« — selv om ogsaa Fremgang i Sømandsstandens Duelighed netop ligger i deres Interesse — og ingen vil vel heller forlange større pekuniær Støtte end den, der faktisk ydes af Rederierne.

Men, de ærede Rederier sidde inde med en autoritativ Myndighed — en besluttende Kraft — og støttet paa denne vil det være dem en let Sag at paalægge deres Skibsførere: »at disse efter Ævne, Tid og Lejlighed skulle tage sig af Mandskabets Oplæring og Uddannelse, saavel i almindeligt Sømandsarbejde som om muligt i Navigation m. m.«

Og de ærede Skibsførere? Disses Pligt er hermed givet; de skulle oplære Ungdommen, saaledes som det skete i gamle Dage, og det samme gælder til en vis Grad Styrmandene. Drengen, Ungmanden og Letmatrosen skulle oplæres i Skibsarbejde, i Sømandsdygtighed, thi uden det bliver der ikke en flink Sømand af dem, en flink Matros, der med Rette kan kalde sig »helbefaren« og — i sidste Instanser — en flink Styrmand og en dygtig Skibsfører.

Fremad maa der arbejdes, det er klart, for at genvinde det tabte Terræn, for at vinde op igen til den hæderfulde Position, den danske Sømandsstand en Gang har indtaget, og som den endnu lever paa, o: nærmest paa Afglansen. Først af alle maa Handelsflaadens Skibsførere tage fat, med Bistand af Styrmandene, paa den opvoksende Slægts Opdragelse og Oplæring; en ung Knægt, selv en Letmatros, der gaar for Lud og koldt Vand i en Damper uden venlig og klog Vejledning, bliver vel kun i det sjældnere Tilfælde, at der er Stof i ham, til noget — ellers bliver han til en, halvt om halvt, næsten ubrugelig, kun i Nødstilfælde mulig, Kraft ombord i et Skib.

Det skal nu villig indrømmes, at Tidens forcerede Jagen — særlig Dampskibs-Jageriet — i mange Tilfælde lægger Skibsføreren Hindringer i Vejen: han faar ikke Stunder til at tage sig af de unge og de yngre. Anderledes i gamle Dage, (til Dels dog ogsaa i Nutiden), hvor et Sejlskib ofte var længe i Søen, hvor der altsaa var Tid og Lejlighed til at øve Mandskabet i Sømandsdræt, til at opdrætte en Skare kraftige og flinke Gutter — ikke den Slags »Sømand«, der ofte nu, og det er en vitterlig Kends-

gering, fare om Sommeren som Matros og om Vinteren som Fyrbøder!

Altsaa, Konklusionen, hvortil disse Bemærkninger føre, bliver da denne: i første Linie maa Staten gribe lægende ind, skille Klinten fra Hveden (Dampskibsfolk fra Sejlskibs-Sømænd) — jævnfør Værnepligtslovens Krav (§ 31 »i Fart som Sømænd«) og Sønæringslovens Fordringer («søgaaende Sejlskib«, mindst 1 Aar som Matros m. m.), i anden Linie kommer, med Rederierne som Mellemlid, alle Skibsførere (og Styrmande): Skibsfører-Æmnerne), hvis Pligt dog ligger klart for.

Hvad det kommer an paa, det er jo netop dygtige, praktiske Sømænd; en saadan vil bedre — modig og opofrende som den danske Sømandsstand er — kunne klare sig selv, redde Skib, redde Menneskeliv, end den, der har faaet Hovedet proppet med Kundskaber, han kun halvt har kunnet tilegne sig, ofte slet ikke forstaaet. I Parantes bemærket tør man vistnok paastaa, at vi herhjemme, hvad Navigationsundervisningen og Eksamenskravene angaa, formentlig ere komne lidt vel for langt ind paa den berømte »tyske Grundighed« og lidt vel langt bort fra den Vægt, der bør lægges paa den praktiske Uddannelse.

De her fremsatte Anskuelser kan vist enhver Søfarende tiltræde; men vil der saa ikke være al god Grund til for alle at bygge op og arbejde fremad?

Sømandsbetragtninger.

Vi have modtaget følgende:

Ærede Hr. Redaktør! Maa jeg bede om Plads for efterfølgende:

Det var med særlig Glæde, jeg forrige Vinter saa, at Sømandsstanden endelig begyndte at tage sig sammen for at drøfte og, saa vidt mulig, raade Bod paa de daarlige Tider og uheldige Forhold, vi nu have, ved at oprette »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«; alle andre Stænder har forlængst sluttet sig sammen og har Repræsentanter paa Rigsdagen, for at tale og varetage deres Tarv; enten det nu er Ligegyldighed eller vi har ment, vi var for meget splittede, eller hvad Grunden har været, nok er det, vi har gaaet, som om vi aldeles ikke havde fælles Interesser og at alt var saare godt.

Hvad var vel mere rimeligt, end at Sømandsstanden fik 2 eller 3 Repræsentanter paa Rigsdagen, f. Eks. en fra Sjælland, Lolland og Falster og en fra Fyn, Jylland samt de øvrige Øer, og vi saa fik Ret til at afgive vor Stemme pr. Telegram, naar vi ikke personlig kunde møde. Det taler jo Valgloven ikke noget om, vil man vel svare, men det er dog Grundlovens Mening, at alle Borgere skal have Adgang til at afgive deres Stemme; kan det imidlertid kaldes at have Adgang hertil, at vi, om vi ogsaa ere i vore egne Farvande, kan have indtil 30 Mil til Valgstedet, foruden at vi maa gøre en dyr Rejse, og ofte ere vi jo ligefrem forhindrede i at møde; er vi klar til at gaa til Søs, kan vi da ikke rejse til Valg.

Hvad har egentlig Sømandsstanden at besvære sig over? vil man spørge.

Jeg skal straks fremdrage et Punkt, som vedrører os Smaaredere, som har Fartøjer under 50 Tons, og som ere henviste til Fragtfart paa de danske Provinser, til Nordtyskland samt Sverig og Norge, nemlig de billige Jærnbane- og Dampfærgetakster for grovere Varer; det skal nu kunne betale sig at sende f. Eks. Træ helt oppe fra Sverig over til Jylland pr. Bane og Dampfærge; men hvorfor sætter man disse Takster saa lave, naar alle vi, som ernære os ved Smaafart, maa gaa til Grunde; lad Person-Taksterne være lave, det skader ingen, des flere rejser der, men det kan ikke siges om Godstaksterne, og saa løber Baner og Dampfærger for Statens Penge og giver

kun ca. 2 pCt., efter Trafiministerens Udtalelse i Folketingets Møde den 13 Januar d. A., og det Underskud kan saa vi Sømænd faa Lov at være med til at dække.

Ja, man vil vel svare: men det er i det almenes Interesse, saa det spiller ingen Rolle, om Banerne intet videre Udbytte giver, det kommer saa Folket til Gode paa en anden Maade; det er som sagt i det almenes Interesse.

Jeg svarer hertil: naar man betragter Sømandsstanden som Samfundets Stedbørn eller maaske rettere som uøgte Børn af Samfundet, saa kan det passe.

Lad os tage et Eksempel: Staten opretter et Statsudsalg af Levnetsmidler m. m. for hele Landet, naturligvis ligesom nu Banerne med Handelsforbindelser med Nabolandene, og holder det gaaende, blot det giver et Par Procent Udbytte, ligesom nu Banerne; hvilken Protest og Klage vilde der ikke fremkomme fra hele Handelsstanden, og hvor berettiget vilde denne Klage og Protest ikke være, for Staten kunde jo sagtens ødelægge Handelsstanden; denne har ingen Kasse at tage af, som er tilfreds med 2 pCt. Vilde man saa sige: »ja, men det er i det almenes Interesse«, vilde det dog lyde ganske meningsløst.

Men nu maa jeg spørge: Er Sømandsstanden da ikke ogsaa en Stand, som burde nyde Beskyttelse mod slige Angreb paa deres Næringsvej, Sømandsstanden, som bærer det danske Navn og Flag til hele Verdens Havne og Pladser, og henter Guld hjem, som der staar i Sangen; hvorfor betragtes saa Sømandsstanden som Stedbarn; i fremmede Lande staar den danske Sømænd højt anskrevet, saa de øvrige Stænder kan nok være os bekendt.

Hvis Banerne blot sætter Taksterne for grovere Varer ca. 5 Øre højere pr. Centner; det høre vi saa ofte af vore Mæglere, naar vi skal slutte en Fragt: det forlangte kan vi ikke faa, saa gaar det med Banen.

Købmændene vilde det næppe skade, for det blev ens for dem alle; dem, der skulde have Varerne, vilde heller ikke mærke det.

Man siger jo nok, at en Sømænd er aldrig raadvild; har han ingen Penge og ingen Hyre, saa klarer han sig endda, men det bliver dog et stort Spørgsmaal, om det er Ret og forsvarligt at transportere Varerne paa Banerne og lade vore Smaaskibe og Vandveje ligge ubenyttede og saa føde Sømændene paa Fattiggårdene.

Lad alle vi Smaaredere — og større med — lige fra Øresund til Vesterhavet melde os ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forening og staa enige, saa vi mulig kan faa Talsmand i Rigsdagen, der ville tale mod de lave Jærnbane-Takster; vi har endda Konkurrence nok. Vi har jo Dampskibsfarten, men det er ellers en sundere Konkurrence, for Dampskibene skal ligesom vi staa eller falde ved egne Midler og Dygtighed; de har lige saa lidt som vi Statskassen at holde sig til, naar der er Underskud.

Vi har i visse fremmede Lande en Afgift af vore Skibe, som gaar til Sømandshusene, til at støtte gamle trængende Sømænd; var det ikke en smuk Tanke at gennemføre her i Landet; her kommer fremmede Skibe nok, foruden vore egne, og gamle, værdige, trængende Sømænd har vi næppe Mangel paa. Der er meget at arbejde for, naar vi er enige.

Jeg retter endnu engang en Opfordring til alle Skibsredere og Førere til herefter at staa mere enige. Gaa alle som en ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forening og arbejd for vor Stand paa en lovlig og smuk Maade; vi ønske jo kun, hvad der er Ret og rimeligt — og lad ingen af os tænke som saa, at holder vi os udenfor Foreningen, vil vi maaske til Tider kunne spare noget; saa skade vi kun den Stand, vi høre til, og samtidig os selv.

En ældre Skibsfører.

De mange mindre Redere og Skibsførere, der ere henviste til at søge Fragter i vore egne og nærmeste Farvande, ere sikkert blandt dem, der hardest føle Tidernes Tryk. Den ærede Indsender har ovenfor fremdraget flere af de Forhold, der i de senere Aar have paaført dem en saa ublid Konkurrence, og paapeget nogle af de Midler, ved hvilke der kunde gives dem Udsigt til forbedrede

Kaar. Vi haabe, at Villien til at bevare og ophjælpe vor dygtige Sømandsstand — baade den, hvis Skibe er i Langfart, og den, der sejler i vor Nærhed — vil være saa stærk hos dem, der kunne hjælpe den, at det maa lykkes at skaffe den bedre Betingelser at arbejde under. Men vi fremhæve atter, ligesom den ærede Indsender, at Sømandsstanden af al Kraft maa støtte sine Organisationer, for at vinde frem til den Indflydelse, der med Rette tilkommer den.

Red.

Sortehavs-Certepartierne.

Mæglerhuset Mc Nabb, Rougier & Co, Odessa, har udsendt et Cirkulære, der indeholder en ny Form for »berth note«, som de foreslaar at bruge i Fremtiden. Cirkulæret slutter saaledes:

Vi har hørt meget om »skidne Certepartier« fra South Wales, og vor Senior i Forretningen har været paa Møder, hvor Forslag blev gjort til at forandre og forbedre samme. Skønt lang Tid er gaaet hen, foreligger der endnu ikke noget Resultat. Naar vi nu i dette Cirkulære tilbyder Rederne »perfectly clean« Betingelser, vil disse alene have sig selv at takke for Ubegneligheder, hvis de eller deres Agenter antager andre Betingelser.

Hvorledes Firmaet kan bruge saadanne Udtryk, er umulig at forestaa, skriver »Fairplay«. Kaibestemmelsen, som er refereret til, er det modsatte af at være »perfectly clean«, som ogsaa Redere vil finde ud, om de antager den, som den her foreligger. Lad os citere Kaibestemmelsen. »Tiden tæller fra om Morgen efter at Dampskibet er paa Plads og langs Kaien, og i enhver Henseende færdig til at laste«.

Dette er den gamle, daarlige Form bekræftet.

Hvad Rederne ønsker, er at Liggedagene drejer fra Dagen efter Ankomsten, thi med mindre det bliver saaledes, kan Skibet blive holdt i Dage, ja Uger i Havn, uden at Liggedagene tæller, hvilket naturligvis vil foraarsage store Tab.

Dette er den væsentligste Ubegnelighed i Sortehavs-traden, i Særdeleshed med Hensyn til Odessa og Nicolajeff, og hvis man ikke kan blive den kvit, vil ingen Forbedring af Kaibestemmelsen forbedre Stillingen, da der intet er i Vejen for, at Mæglerne enten paa Spekulation eller af andre Grunde kan laste Skibe i de forskellige Lasteplasser sendrægtig, for enten at holde andre Skibe væk, indtil Markedet forbedres, eller for paa anden Maade at vinde derved.

Ifølge den ny Kaibestemmelse vilde Firmaet blive istand til at holde Tonnage i en uforholdsmæssig lang Tid paa Lasteplassen.

De foreslaar at Baade af henimod 2800 Tons Dødvægt skulle lastes efter 350 Tons om Dagen, og Baade over 2800 Tons efter 400 Tons, »weather permitting, Sundays and holidays excepted«.

Naar vi ser hen til, at et ca. 3000 Tons Skib ganske magelig kan blive lastet paa tre Dage i Odessa eller Nicolajeff, hvorfor skulde man saa foreslaa, at et saadant Skib skulde blive holdt næsten tre Gange saa længe? Nu da atter det kurrante ny Certeparti skaffer løbende Dage (running days), hvorfor skulde saa ikke ogsaa den foreslaaede ny Kaibestemmelse indeholde løbende Dage? og hvem skal afgøre i disse Havne, hvad der menes med »weather working days«. Det kan regne 2 Timer om Morgen, og hvis Befragteren finder for godt ikke at kalde saadan Dag for Arbejdsdag, er der intet i den ny Kaibestemmelse, der kan hindre ham heri. Og videre, om Disput herom skulde opstaa med Kaptajnen, skulde Sagen afgøres af Børskomiteen i Odessa, som sandsynligvis hovedsagelig vilde blive sammensat af Befragtere og Udskibere.

Det ligger da under saadanne Omstændigheder nær for Haanden at slutte hvilken Afgørelse, de vilde komme til. Opfattelsen af det Udtryk »weather working day« er saa

ubestemt, at det vilde være næsten umuligt at begrænse Lastetiden, og endnu vanskeligere at bruge det, for dermed at legitimere Krav paa Liggedage I den ny Form for Kaibestemmelse foreslaas, at Agentsalær skulde forøges fra 5 til 8 Guineas for en Havn og fra 6 til 10 Guineas for to Havne.

Kaibestemmelsen er det modsatte af en Forbedring. Ifølge Artikel 9 i den foreslaaede »Forbedring« af Kaibestemmelsen har Kaptajnen at telegrafere til Mrss. Mc Nabb, Rougier & Co.s Konstantinopel-Afdeling og henvende sig til dem for Udklarering paa sædvanlige Betingelser. »Fairplay« tror at en saadan Klausul ikke eksisterer i den største Del af andre Kaibestemmelser, og hvor den har været at finde, er den tilføjet, før den er kommen Rederier i Hænde, idet Befragtere vel ved, at Redere, der selv har Agenter i Konstantinopel, ikke vilde gaa ind herpaa.

Med Hensyn til »Option« at sende Skibet til Nicolajeff, skulde ingen Baad kunne sendes derhen uden Isklausul.

Artikel 12 drager Omsorg for at en Baad, som bliver lastet med forskellig Last fra forskellige Købmænd, maa sørge for Matter og hvad ellers er fornødent for at adskille Lasten, foruden hvad der er fornødent for Dunnage, og faar i Vederlag de vanlige »Mattepenge«. Hvorfor siger ikke Mrsr. Mc. Nabb, R. & C. hvor stort dette Vederlag er; thi ellers er et Skib nødt til at modtage, hvad Afskiberen anser for »usual«.

Cirkulæret udtaler:

Nogle Skibe ere blevne refuserede (thrown up), grundet paa de uheldige Klausuler, og Rederne har lidt meget som Følge deraf. For nu at forebygge noget saadant i Fremtiden, har vi her forelagt en Kajbestemmelse, hvori vi paatager os Ansvar. — Vi vil spørge, hvorfor har ikke Firmaet før gjort denne »Reform«, der synes disse Herrer saa let?

»Fairplay« mener saaledes, at »Kajbestemmelsen« fra nævnte Firma langt fra er »perfectly clean«, samt at det er absurd for et eneste Befragtningshus at stille sig som Reformator i en saa betydningsfuld og udstrakt Trade.

Fra danske Skibsførere.

Port Hamlin.

Hamlin Bay, Vest-Australien.

Indsejlingen er let at kende paa en stor hvid Sandflade, c. 600 Fod høj, som kaldes Borannp sandpatch; naar man kommer sydfra, skal man blive ved at styre op langs Landet, indtil man faar Borannp i Sigte i Øst og da styre ret ind paa den; man kommer da imellem 2 Klipper, Edith Ledge paa 12 Fod og Grace Rock netop over Vandet; dér kommer Lødsen ombord. Afstanden imellem Klipperne er 1½ engelsk Mil og man kan nærme sig dem paa 2 Kabellængders Afstand; man ankrer i 7 Favne og kan dér kaste Ballasten ud, hvis det er Sand; er det Sten, maa den bringes i Land. Havn er der ikke meget af, da det kun er Klipper, der ligger udenfor og giver lidt Læ for S. V. og vestlige Vinde, men Vinden fra Vest til Nord blæser ret ind og sætter høj Sø. I Sommertiden, fra November til Maj, er Vinden mest østlig ud af Landet, og man ligger da ret godt; der kommer dog Skibe hele Aaret rundt, og selv med Storme fra N. V. bliver Skibene liggende ved Broen; den er forsynet med Pæie, der give efter, naar Skibet tørner imod, da de ikke staa fast i Bunden; paa den ene Side Broen kan lastes til 14 Fod, paa den anden til 19. Der findes sikke Fortøjninger at gøre fast med. svære Græskabler paa 15" — 18" med store Kouser, hvor Kættinger tages igennem, dobbelt Fortøjning i Land for og agter, foruden 90 Favne Kætting forud i en Mooring og en Kæde tværs ud for og agter tillige. For Brug af Materiale samt Bropenge betales 6 d. pr. R. T. Paa Broen findes en Donkey, der koster 1 £ pr. Dag, Arbejdsfolk 10 a 12 sh. pr. Dag; det bedste er at slutte Kontrakt med en Stevedor for at

tage Ladningen ombord, sædvanlig godtgør han saa Skibet for det Mandskab, der arbejdes med. Proviant og al Slags Materiale er kostbart; der er kun en Købmand, og han kan sætte Priserne efter Forgødtbefindende. Det er ligesom fra Rockingham »Jarrahwood«, der afskibes, og med Hensyn til Ladningen gælder det ogsaa her, at det meste gaar til S. O. Kysten af Afrika, og der kan ikke paaregnes saa mange Load, som Skibet er R. T. »Lenita« af Fanø, 400 R. T., indtog c. 370 Load, var dermed fuldt lastet, havde c. 40 £ Udgifter, lossede i Delagoa Bay. C.

Søulykker i December Maaned 1895.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

6 amerikanske, 2 østerrigske, 39 britiske, 4 danske, 3 hollandske, 7 franske, 9 tyske, 2 græske, 6 italienske, 30 norske, 4 russiske, 1 spansk, 13 svenske, 2 tyrkiske; ialt 128.

Dampskibe.

1 østerrigsk, 15 britiske, 1 kinesisk, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 tysk, 1 norsk, 2 svenske; ialt 23.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 80, Kollision 3, Ild 1, Sunkne 8, Forladte 19, Kondemnation 11, Savnede 6; ialt 128.

Dampskibe.

Stranding 9, Kollision 5, Ild 1, Sunkne 5, Forladte 1, Savnede 2; ialt 23.

Fra Sø og Land.

»The Steamshipowners Cooperative Association« er, ifølge »Bergens Tidende«, det officielle Navn paa en Sammenslutning af væsentlig bergenske Skibsredere med det Formaal gennem samlet Opræden at kunne opnaa bedre Vilkaar for deres Skibsfart, særlig en billigere Drift paa forskellige Felter. Associationen, som begyndte sin Virksomhed ved Nytaar, har først sat sig til Maal at opnaa billigste Kulpriser paa fordelagtigste Betingelser i alle udenlandske Havne. Det skal ogsaa have lykkedes, ved den Magt, hvormed en Sammenslutning af over 100 Dampskibe med en Drægtighed af henimod 100,000 Netto Tons Register kan optræde, at opnaa meget gunstige Vilkaar for Indkøb af Bunkerkul over hele Verden, og dermed en ganske væsentlig Lettelse paa vore Skibes for Tiden vistnok meget betrængte Driftsbudgetter. Af udenbys har hidtil kun en enkelt Dampner paa 700 Tons sluttet sig til Foreningen.

Guldbryllupsfest. Til Fanø Avis skrives fra Sønderho: En Fest af en Art, som for vor By hører til Sjældenhederne, afholdtes her i Gaar. Det var fhv. Skibsfører Jes Peder Brinch og Hustru heraf Byen, der fejrede deres Guldbryllup ved en Festlighed. Familie og Venner mødte i stort Antal i Guldbryllupsparrets Hjem og ønskede til Lykke samt medbragte Gaver. Byen flagede.

Guldbryllupsparret, der er henholdsvis 76 og 75 Aar, har 4 Børn og 21 Børnebørn. Begge er raske og rørige.

Fra Nykjøbing M. tilskrives os: Kapt. J. Leffers her af Byen afrejste for nogle Dage siden til Gronningen, for at overtage en ny tremastet Staalskonnert, der er bygget

til Fart paa England og Nykjøbing gennem Thyborøn Kanal. Skonnerten skal laste 350 Tons d. V. med et Dybgaaende af 8½ Fod.

Fhv. Fyrmester Skow er afgaaet ved Døden i Lohals. Han var hædret med Dannebrogskorset. Den Afdøde havde i ca. 40 Aar været Fyrmester paa Sejro, hvorfra han for nogle Aar siden tog sin Afsked og flyttede til Lohals. Kapt. R. A. Skow, Fører af Dampskibet Falster, er en Søn af ham.

Skibsfører Herman Hermansen i Marstal er afgaaet ved Døden.

Dampskibsfarten Sassnitz-Trelleborg. Saavel fra tysk som fra svensk Side arbejdes der ivrigt for at faa denne Dampskibsforbindelse i Gang saa snart som muligt, og Tyskerne gør alt for at faa anlagt en Jærnbane fra Sassnitz til Havnen. Svenskerne vente, at Udførslen af Slagtekvæg til Tyskland vil tage et betydeligt Opsving ved den nye Rutes Aabning, men fra begge Sider tvivler man om, at en regelmæssig Fart med tidssvarende Skibe vil kunne svare sig, hvis der ikke vil blive ydet en større Subvention fra de respektive Regjeringer, hvilket rimeligvis ikke opnaas straks, hvorfor Poststruten Stralsund—Malmø nok vil bestaa nogen Tid endnu.

Ugens Havarier.

Brage, Skonnert af Frederiksværk, der d. 5. ds. paa Rejsen fra Risør til Samsø med Brænde, grundstødte paa Kalkgrunden er bragt flot og ind til Aarhus for en Bjergeløn af 600 Kr.

Alma. Bjergningen af denne ved Nyord strandede Skonnert er nu definitivt opgivet.

Emily. Ved Skagens Nordstrand er ilanddrevet Overdelen af et Dækshus, malet gult med hvide Kanter, samt en Kasse, paamalet Navnet Emily i gule Bogstaver.

Fra Skagen tilskrives os den 4. Februar: Igaar Middags kæntrerede paa Skagens Nordstrand ved Landsætningen paa inderste Revle en Fiskerjolle med Fisker Niels Lundholm og hans 3 Sønner. Den yngste af Sønnerne druknede, Faderen og de to ældste bleve reddede. Fangsten og en Del Fiske-redskaber gik tabt.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 8. Februar:

Kulfragterne til Middelhavet have været nedadgaende siden Afskiberne have faaet deres Tonnage Behov for Januar Afskibning dækket, og 5/6 er for Tiden det højst opnaaelige for Genua, med andre Rater i Forhold. Der er sluttet i de sidste Dage fra Tyne etc.:

Bayonne 1400 4/3, Bilbao 1600 3/—, Dagskurs. Lissabon 1300 5/—, Sabenilla 1700 6/—, Salobrena 700 8/—, Barcelona 2200 7/9, Cette 1800 6/3, Marseille 3300 5/10½, Genua 5 6, Cagliari 7/—, Messina 2400 5/6, Malta 2800 4/9, Odessa 4500 4/9, Kjøbenhavn 2000 3/4½, Lübeck 1650, 1200 4/—, Sønderborg 800 4/3.

Hjemover er ingen Bedring at berette i nogen Retning. Der er sluttet fra Sortehavet: Nisoliaeff 11/6 n. c. Febr., Odessa 10/6 n. c. prompt. Eupatoria - London 9/6, prompt. Kustendje 9/6 n. c., 10/— Hamburg prompt, Sebastopol—Riga 13/6 Salt Febr. Marts, Azoff any direct 11/6, Hamburg 12/—, April.

Fra Middelhavet er sluttet: Smyrna til Havre, Dunkirk, London (to Havne) 2350 d. V. £ 1350.

Fiume til Bordeaux frc. 10,50 Staver.

Alexandria til London eller Hull 8/— 8 1/6, prompt,

— do. til U. K. 10/ Ordre, 9/— direkte, Februar.

Tripolis til Greenock 1200 Netto 13/— Esparto.
Seriphos til Antwerpen 8/6 & 8/7½.
Bilbao til Tyne 4/7½, til Middlesbro 4:10½, til Rotterdam 5.6.

Fra Østersøen er sluttet:
Kotka til Antwerp, 550 stds., frc. 31 boards.
Ljusne til Antwerp, 350 stds., frc. 32.50 D. B. b. 2 Rejser.
Lower Gulf til Antwerp, 450 stds., frc. 37 én, frc. 38 to
Ladepladser, 6 Rejser.

Hvide Hav til Antwerp, 480 stds., frc. 50.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Antwerpen 4. Febr., bestemt til Southampton, Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 25. Jan., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn 10. Febr., bestemt til Middelhavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn 9. Febr., bestemt til Middelhavet. — Dagmar, Kofoed, ankom til Cardiff 11. Febr., bestemt til Marseille, Spanien. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Georgios I, Kihl, pass. Gibraltar 3 Febr. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 1. Febr. — Kiew, Rabe, ankom til Messina 7. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 2. Jan. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 6. Febr., bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Strubberg, ankom til Odessa 6 Febr., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Havana 9. Febr., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Cadix 10. Febr., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Piræus 7. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Königsberg. — Toms k, Andersen, afgik fra Tunis 8. Febr., bestemt til Piræus, Constantinople etc. — Vesuv, Gade, ankom til Vigo 9. Febr., bestemt til Southampton, Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Antwerpen 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Southampton, Spanien & Italien.

Anglo Dane, Jacobæus, afgik fra Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Bergen 11. Febr., bestemt til Stavanger, Arendal og Kbhvn. — Ceres, Svensson, afgik fra Blyth 11. Febr., bestemt til Kbhvn. — Charkow, Norden, afgik fra Hull 8. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christiansund, Bay Schmith, ankom til Christiania 10. Febr., bestemt til Göteborg, Kbhvn. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Liverpool 9. Febr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 9. Febr., bestemt til Kbhvn. Pillau. — Jolantha, Frisenette, ankom til Riga 10. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Niedersøe, ankom til Pillau 9. Febr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Transisvaag 25. Jan., bestemt til Thorshavn, Klaksvig og Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Stettin. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 6. Febr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Danzig 5. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 5. Febr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 11. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 10. Febr. — Odin, Lissner, ankom til Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 9. Febr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 6. Febr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 10. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Hamburg 4. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 6. Febr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 10. Febr., bestemt til Danzig. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 13. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 13. Febr., bestemt til Newcastle — Knuthenborg, Svane, afgik fra Newcastle 11. Febr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 11. Febr., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 12. Febr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 11. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 11. Febr., bestemt til Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Libau 11. Febr., bestemt til Rotterdam. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Newcastle 7. Febr., bestemt til Savona. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 31. Jan., ankom til London 7. Febr. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 10. Febr., bestemt til

Rotterdam. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra London 8. Febr., ankom til Burntisland 11. Febr. — Skjold, C. Hansen, afgik fra Boness 3. Febr., ankom til Kbhvn. 7. Febr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Pensacola 7. Febr., bestemt til Fécamp. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 6 Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Montevideo 31. Jan., ankom til Rio de Janeiro 7. Febr. — Harald, O. Risøe, afgik fra Swansea 14. Jan., ankom til Pensacola 9. Febr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 6. Febr., ankom til Libau 11. Febr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 4. Febr., bestemt til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Savona 28 Jan., ankom til Odessa 6. Febr. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Genua 7. Febr., bestemt til Konstantinopel for Ordre. — J. Siem, Löffler, afgik fra Tripolis 6. Febr., bestemt til Fleetwood. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Dunkerque 1. Febr., bestemt til Venedig. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Riga 10. Febr., bestemt til Ghent

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Kbhvn 8. Febr., ankom til Libau 10. Febr.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Memel 3. Febr. til Grimsby. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Arendal 8. Febr. til Reval. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Lübeck 9. Febr. — Frederiksborg, Andersen, ankom til Riga 8. Febr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Reval 7. Febr. til Dunkirque. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Blyth 11. Febr. til Swinemünde.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Cardiff 8. Febr. til Alger. — Jylland, Starck, ankom til Granton 10. Febr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dunkerque 8. Febr. til Blyth. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Libau 6. Febr., afgik 10. til London.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 24. Jan., ankom til New-York 9. Febr. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 1 Febr. til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 10. Febr., ankom til Swinemünde 11. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 7. Febr. til New-York.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 1. Febr. til London. — Norma, Degn, afgik fra West Hartlepool 6. Febr., ankom til Methil 7., afgik 7., ankom til Esbjerg 9. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Dundee 6. Febr., afgik 6., ankom til Methil 7., afgik 7., ankom til Esbjerg 9.

Sejlskibe.

Moses & Søn G. Melchior. Clara, Bartram, ankom til Martinique 5. Febr. Alt vel.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, ankom til Maracaibo 28. Decbr. fra Hamburg. Anita, Lybecker, afgik fra Cadix 26. Jan. til Pelotas. — Bertha, Nørholm, passerede Prawle Point 6. Febr. fra New-York til Esbjerg. — Cito, Christensen, ankom til Barbados 8. Febr. fra Santos. — Claus, Hansen, ankom til Barbados 8. Febr. fra Rio de Janeiro — Doris Brodersen, Mathiasen, afgik fra Lytleton 15. Decbr. til Picton. — Elisabeth, Poulsen, afgik fra Deal 1. Febr. til St. Pierre. — Jørgiane Anna, Hansen, afgik fra Cardiff 2. Febr. til Rio Grande. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, prajet 15. Jan. paa 36° N. 37° V. fra Tocopilla til Fiume. — Laura, Toft, afgik 15. Jan. fra Guayaquil til Kysten af Ecuador for at lade. — Lemvig, Hansen, afgik fra Liverpool 7. Febr. til Falmouth. Lenita, Clausen, afgik fra Tonga Tabu 10. Jan. til Valparaiso. — Medor, Sværer, ankom til Port Natal 30 Jan fra Rio de Janeiro. — Professor, Beck, passerede Dungeness 31. Jan. fra Hamburg til Guayaquil.

Fanø, Senderho. Agnes, Riber, afgik fra Laguna 5. Febr. til Goole. — Else, Thomsen, afgik fra Havre 4. Febr., ankom til Newport 8. — Fortuna, Jensen, ankom til Rio Grande 4. Febr. fra Macau. — Martha, Nissen, afgik fra Laguna 4. Febr. til Kanal f. O. — Ribe, Skov, afgik fra Paranagua 14. Jan., ankom til Buenos Ayres 4. Febr.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Østersøen. Faxe Bugt. Vraget af en lille Skonnert ligger sunken c. 2,000 Alen NV. for Bøgestrøms-Tænder. Masterne ere over Vandet. Vraget vil blive uskadeliggjort.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Storjungfruns Fyr. De tre Vagere ved Storgrundet ere inddragne og i deres Sted udsættes:

En Vager med sort Stage og to Balloner. 61° 10' 40" N. Br. 17° 28' 0" Ø. Lgd.

En Vager med sort Stage med hvidt Bælte. 61° 8' 40" N. Br. 17° 30' 0" Ø. Lgd.

En Vager med rød Stage med en nedad bunden Kost over en Ballon. 61° 8' 50" N. Br. 17° 25' 20" Ø. Lgd.

En Vager med rød Stage og en Ballon over en nedad bunden Kost. 61° 10' 33" N. Br. 17° 25' 10" Ø. Lgd.

Luleå. Den sorte Vager med Ballon S. for *Tju/holmsundet* skal flyttes SØ. for en 20 Fods Grund uden for Sundet. 65° 30' 35" N. Br. 22° 10' 30" Ø. Lgd.

En rød Stage med Kost skal udsættes SV. for den foregaaende ved en 9 Fods Grund ved Løbet NNV. for *Fjærdgrundet*. 65° 30' 6" N. Br. 22° 8' 40" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. *Weser*. Dampere, som ligger tilankers paa *Weser* neden for *Kaiserbrücke*, skulle, naar de røre Skruen, have en mørk Ballon af mindst 2 Fods Diameter hejst paa Fokkemasten.

Jade. Fra 23de til 27de Marts 1896 foretages Sømine-øvelser i *Jade*. Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlads, begrænses mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde Nr. 20; i Ø. af to gule Tønder med rødt Flag i Nærheden af Tønde 22; mod S. af en Linie fra Tønde Z. til *Eckwardhörn*, og mod V. af *Heppenser Plate*.

Holland. *Zuiderzee*. I *Het Open IJ* er der fra *Oranje* Slusen til Enden af Dæmningen ved *Schellingwoude* uddybet et Løb, hvis Midte ligger 320 Alen fra Dæmningens N.-Ende. Løbet er 350 Alen bredt med 9 Fod Vand.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelengat* er Dybden nu 12 Fod. Ved Farvandet's S.-Side aftager Dybden.

I *W.-Hellegat* er der ved Inderenden, mellem Stump-tønde Nr. 9 og Spidstønde Nr. 8, 10 Fod, ved Yderenden 11 Fod Vand, og i *O.-Hellegat* er Dybden 10½ Fod

I *Saltpan Ræch* ere Fortøjtønder udlagte. Den N.-ligste ligger 200 Alen V. for V.-Baaken for den maalte Mil, de andre i S. 5° V. fra denne. Det er forbudt at ankere i Nærheden af Tønderne.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. *Alprech* Fyr er slukket og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændt. Synsvidden: 8 Kml.

Baie de Saint Brieu. En grøn Vragtønde er udlagt ved et Vrag, som ligger sunket 3 Kml. N. 35° Ø. fra *Pointe de Roselier*.

Sound de Chausey. Paa Grunden *Banc des Epittes* ligger et Anker til en Fortøjtønde tæt ved det SØ.-lige Løbs Ledelinie, Klippen *Tourette* overet med Semaformasten paa *Gros Mont*.

England. *Liverpool*. Den 24de Marts 1896 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i *Crosby* og *Rock and Horse Channel*.

Sort Stump-tønde C3 ved *Crosby Channel* NØ.-Side ombyttes med en sortmalet Lystønde C3, som viser hvidt, fast Lys. 53° 31' 15" N. Br. 3° 8' 0" V. Lgd.

Klokketønde R1 med Cylinder paa Toppen ved *Spencer's Spit* ombyttes med en sort Stump-tønde R1 med Cylinder paa Toppen. 53° 25' 20" N. Br. 3° 11' 40" V. Lgd.

Sort Stump-tønde H1 med Cylinder paa Toppen ved Yderenden af *Six and Four Feet Flats* ombyttes med en Klokketønde H1 med Cylinder paa Toppen. 53° 26' 5" N. Br. 3° 12' 20" V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. *Ratray Head*. Om kort Tid inddrages den røde Spidstønde Ø. for *Ratray Briggs*. 57° 36' 50" N. Br. 1° 46' 50" V. Lgd.

Den røde Spidstønde ved NV.-Siden af *Fuinary-Rocks*, *Sound of Mull* N.-Side, ombyttes om kort Tid med en rødmalet Lystønde, som viser hvidt Lys med Formørkelsler 56° 32' 40" N. Br. 5° 53' 5" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. *St. Lawrence*. Det hvide, faste Fyr paa *Eboulements Wharf* vises nu fra Taget af et brunt Skur paa Yderenden af *the Wharf*. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 5 Kml.

Prince Edwards Island. *Georgetown* forreste Ledefyr vises nu fra Taget af en hvid, 34 Fod høj Bygning. Fyret viser hvidt, fast Lys mod Havnen og rødt, fast Lys over Søen.

Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 46° 9' 57" N. Br. 62° 31' 30" V. Lgd.

St. Lawrence Bugt. I *Atlantic Cove* er opført en hvid, kendelig Vandstands Maaler paa Kysten af *St. Pouls Island*. Bagved den er opført en hvid Baake. Holdte overet i N. 70° V. lede de fri S. om *Big Dick* ved Bugtens NØ. Pynt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. *Maine*. Ved *Burnt Island* Fyr er oprettet et Taagesignal. Paa en Klokke slaas hver Minut To-Slag. Taarnet til Klokken staar 30 Alen S. 57° Ø. for Fyrtaarnet.

Massachusetts. Skonnerten *William Wilson* er sunket i det Ø.-lige Indløb til *Nantucket Sound*, 1¼ Kml. N. 47° Ø. fra Fyrskibet *Handkerchiefs*. 41° 30' 0" N. Br. 70° 2' 45" V. Lgd.

New Jersey. I *Salem Cove* er den sorte Tønde vager ind-dragen. Paa dens Plads er opført en Baake, hvorfra om kort Tid skal vises et Fyr.

Virginia. Den sort og rød vandret sribede Vragtønde ved *Old Point Comfort*, fra *Old Point Comfort* Fyr i S. 43° V., og fra Fort Wool Flagstang i N. 54° V., er inddragen. Vraget er uskadeligt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien NØ. *Maddalene*. Baaken paa Klippen *Paganetto* er ødelagt af Søen.

Italien. *Gallipoli*. Den 30te Januar 1896 er det permanente Fyr paa SV.-Enden af Øen *Sant' Andrea* igen tændt. Det viser hvidt, fast Fyr med Et-Blus hvert Minut, og har den tidligere røde Sektor. 40° 2' 46" N. Br. 17° 56' 51" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. *Arbe*. Baaken paa Grunden *Fracagno* er ødelagt af Søen.

Rusland. *Kertsch* Fyr er slukket paa Grund af Is.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba. *Havana*. Skibe, der om Natten ville løbe ind i *Havana* Havn, skulle iagttage følgende:

1. Fra 2 Kml. fra Havneindløbet skulle de med Kurs S. 50° Ø styre paa Havnefyrene paa *Molerne*.
2. Naar et Skib er for Udgaende, skal det indkommende Skib vente, til det udgaende har drejet til Kurs uden for Havneindløbet, saa at dette er klar.
3. Naar et Skib er for Udgaende, hejses paa Flagstangen paa Havnevæsenets Mole en hvid Lanterne over en rød.
4. Naar et ankommende Skib er paa den under 1 angivne Plads, skal det afbrænde en Raket eller et Blaaly, hvilket besvares med samme Signal fra Molen, som Tegn paa, at Lods gaar ud.
5. Derefter kan det langsomt nærme sig indtil 1 Kml. Afstand fra Molen, hvor det skal tage Lodsens ombord.
6. Kan Lodsens paa Grund af haardt Vejr ikke komme ud, kan man paa Kurs S. 55° Ø. søge ind mellem et grønt, fast Fyr paa *San Telmo* Tønde og et rødt, fast Fyr paa *Apostoles* Tønde, forudsat at disse Fyr ere tændte. Kysten ved *Castillo del Morro* kan man komme paa 1 Kbl. nær, naar man har Fyrtaarnet i NØ. Naar Skibet er mellem de to Lystønder, styres der videre efter Lanternesignal fra Lodsbaaden, som da ligger i Havneindløbet.
7. Naar et Skibs Signal efter Lods ikke besvares fra Land, kan Skibet tre Gange gentage Signalet med 10 Minutters Mellemrum. Besvares Signalet da ikke, betyder det, at Havnen for den Nat er spærret, saa at intet Skib kan løbe ind.

Cuba N.-Kyst. *Gibara*. Den 31te Marts 1896 tændtes det hvide, faste Fyr ved Indløbet til *Gibara* Havn. 21° 4' 30" N. Br. 76° 16' 24" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. Den 18de Decb. 1895 laa i *Rio de la Plata* Munding Vraget af Damperen *Dunkeld* paa 36° 6' 30" S. Br. 55° 34' 0" V. Lgd. En Mast var c. 20 Fod over Vandet.

Vragene, som have været angivne 1¼ Kml. S. og 3¼ Kml. NØ. for dette Sted, ere udtagne i Kortene.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra *Egypten* underkastes 5 Dages Karantæne i *Beirut*, *Tripolis* eller *Clazomene*, og Passagerers Klæder desinficeres. Findes Kolerabakterier ombord, henvises Skibet til *Cameron*.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentige Generalforsamling Lørdag den 22. Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive at foretage:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter,
- 3) Valg af Formand samt
- 4) Forslag om Forhøjelse af Formandens Gage.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1895 ville forinden ligge til Eftersyn for d'Hrr. Medlemmer paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 5te Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 28de Januar 1896.

P. B. V.
F. Harboe.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Fonden til Retsbistand for Skibsførere afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdag den 22. Februar, Kl. 7 Efterm., i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, hvor Regnskabet for det forløbne Aar vil blive forelagt.

Bestyrelsen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 18. Februar Kl. 7 Eftm. i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2. Valg af to Bestyrelsesmedlemmer.
3. Valg af to Revisorer.
4. Forslag om, at Styrmand kunne optages som Medlemmer, naar de ere i Besiddelse af de fornødne Kvalifikationer til at kunne erholde Bevis som Skibsførere.

Bestyrelsen.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

SKIBSBRØD- & BISKUITFABRIKEN TYBRING

NØRREBROGADE 88, KJØBENHAVN N.

Højeste Udmærkelse paa Bageri- og Konditoriudstillingen i Kjøbenhavn 1895.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: **Aspegréns.** Rigstelefon.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

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

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Selvtorvet 6.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 13, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdelt ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Februar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Sygeplejen ombord, af Læge V. Saxtorph Stein. — Fondet til Retshjælp for Skibsførere. — Knippelsbro. — Nordisk Skibsrederforening. — Generalforsamlinger. — Det gamle og det ny Sejlsystem. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Tegnepapir
fra
1. Kl. Fabrikker.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedevarer.

SEIFERT & NØRGAARD,

Ny Østergade 1.

Guldtrækker-Etablissement & Vaabenhandel.

Eneforhandlere for Knapfabrikken C. C. Sporrøng & Co.,
Stockholm.

Anbefaler alle Slags Uniformeffekter.

Telef. 1297

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Dampbaad tilsalgs.

Bygget af Staal 1885. Højeste Klasse Engl. Lloyd. Dimensioner 120' × 22' × 10. Dybgang 9 Fod. Laster 350 Tons. Compound Maskine s/c. 270 indic. Hestekræfter. Vandballast 20 Tons. Store Luger. 2 Steamwincher. Bunkers rummer 50 Tons. Hastighed 8—9 Mil. Kulforbrug 3 Tons pr. 24 Timer. Maskine, Kedel og Skrog i udmærket Stand. Pris 35,000 Kr. Bud ønskes.

Chs. Berrum,
Rödingsmarkt 47.
Hamburg.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.



Lejering af Dampere
og Kjæller udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Frihavnens
Spedition &
Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavnens Kontorb.
Telefon 2250.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl direkte til os, da vore Forhandlere kun fore Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteilleringanstalt for Exporten.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplægger.

M. Christiansen.

John Hinze.

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende
samt Bunkerkul, saavel engelske som skotske.

 Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat. 

Flensborgs
Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib taget i Dok i Løbet af 50 Minutter.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning:
Leverandør i Skibsproviant.
Oprettet 1881.
Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

Brun, blod

Sæbe.

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

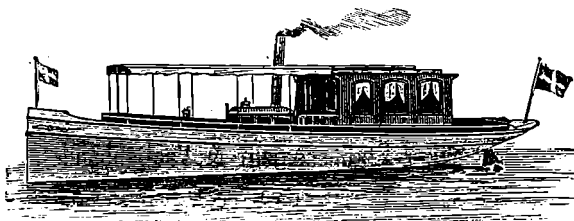
Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablisement,

Nyhavn Nr. 57.



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

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringapparater og Telefoner. Manometre.
Vacuummetre. Tællemaskiner.

Fabrik: Ryesgade 105. Kontor og Lager:
Gothersgade 24.

Protokoller & Regnskabsbøger

i smukke og solide Indbindinger haves altid paa Lager til
billigste Priser. Bøger indbindes.

Edvard Nielsen, Skindergade 35 (Jorks Passage).

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Købmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

i
Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

Hattemagasinet

„London“

Kjøbhvns største, billigste Hatté-
forretning.

Elegante Hørrøddatte, alle Kvaliteter

fra 3, 4½ — 7, 8 Kr.

Silkehatte, Chapeaux mec.

yderst billige.

Østergade 31.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Rugbrød

A { Frederiksberg } A

er ndmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Paa Udkig.

Udenrigsministeriet henleder Opmærksomheden paa nogle Forandringer i franske Lodsbestemmelser, gældende for det 2det maritime Arrondissement. De forandrede Tarifbestemmelser angaa ikke fremmede Dampskibe, men kun fremmede Sejlskibe.

Paa de Stationer, hvor Lodsbaadens Dimensioner ikke ere bestemte ved det nuværende Reglement, skulle de have en Tonnage, der er tilstrækkelig for deres Sikkerhed, og være i Stand til at ligge til ved Skibene i alt Slags Vejr. De skulle altid, hvilken Tonnage og Dimensioner de end have, være forsynede med en Redningsboje.

Enhver Kaptajn har Ret til at rekvirere Hjælp for sit Skib, ikke alene sin egen Lods' Baad, men ogsaa, naar det er nødvendigt, de andre Lodsers, der ere disponible. Han betaler for Assistance, der i det højeste varer tolv Timer, Priser efter nedenstaaende Tarif:

		Lods- baade	Joller
Enhver	Baad	5 f.	4 f.
	Styrmand eller Skipper	5 -	4 -
	Matros	3,50	3,50
	Jungmand	2	2
	Skibsdreng	1	1

Disse Priser blive forøgede med Halvdelen, hvis Baaden bliver brugt om Natten senere end to Timer efter Solens Nedgang, og tidligere end en Time, før den staar op.

Kaptajnerne ere imidlertid ikke tvungne til at benytte Baade eller Joller, der tilhøre Lodserne, naar de behøve Hjælp; de kunne, hvis de foretrække det, benytte andre Fartøjer.

Om Søforsikringens Udvikling i Sverrig i de senere Aar, udtaler »Gjallarhornet« sig i følgende Ord, efter statistisk at have paavist den Tilbagegang, der paa dette Omraade har fundet Sted:

Aarsagerne til denne beklagelige Nedgang i en Forretning, som under normale Forhold burde give Udbytte, kan være mange, men to af dem, der bør nævnes i første Række, er uden Tvivl at søge i det Tryk, som Rederibedriften i lang Tid har lidt under, samt i den vilde Konkurrence, som har grasseret i den senere Tid, og som til Slut har antaget et saadant Omfang, at den ikke synes at ville lade sig fortrænge af noget som helst. Det er ikke nødvendigt her at anføre noget Eksempel paa de fabelagtig lave Sats, hvortil Kontrakt om Vareforsikringer for Dampskibe nu sluttes, men naar man betragter dem, skulde man ikke tro det muligt, at Præmien ved Høsttiden pr. Dampskib paa Englands Østkyst for ikke mange Aar siden var fra Göteborg $\frac{1}{2}$ pCt. og fra Stöckholm 2 pCt.; andre Risikoer i Forhold dertil.

At raade Bod paa en slig Konkurrence kunde og kan faktisk ikke ske paa anden Maade end ved *Sammenslutning*. Ved Antagelse af »*Allmän svensk Sjöforsäkringsplan*« var ogsaa Begyndelsen gjort til en saadan

Sammenslutning, som endnu yderligere udviklede sig ved særskilte Møder, hvor man blev enig om fælles Tarifer. Hvis man korrekt fulgte disse Tarifer, saa var alt godt og vel, men vi frygter for, at saalænge Selskaberne ikke binder sig til dem paa en mere effektiv Maade end nu, vil Virkningen blive mere tilsyneladende end virkelig. Hvad der fordres, er en Sammenslutning i fastere, mere bindende Former end de nuværende, og Nødvendigheden heraf vil sikkert ogsaa trænge sig frem, da det mere og mere gælder at gøre fælles Front mod den udenlandske Konkurrence.

For at dette imidlertid skal lykkes, er først og sidst en enig Samvirken paa fast Grund inden samtlige svenske Søforsikringsselskaber uundgaaelig. Erkendelse heraf vil nok komme, naar man blot vil gaa »from sounds to things«.

Da vil de gyldne Tider fra 1884 kanske atter vende tilbage.

Fra Antwerpen skrives til os:

Af de mange Meddelelser, jeg af og til, i de mange Aar, jeg har opholdt mig her, har haft Anledning til at sende danske Blade, vil flere Læsere let have faaet det Indtryk, at Byen huser en stor og talrig skandinavisk Befolkning. Dette er dog ikke Tilfældet, i det mindste nu for Tiden, da den aftagende Sejlskibsflaade ogsaa betydeligt har formindsket Antallet af de af vore Landsmænd, som tidligere for største Delen fandt deres Erhverv ved disse Skibe.

Af danske er der her saaledes vel kun godt en 20 Personer, hvoraf kun 2 à 3 ere Familiefædre, af Nordmænd det tredobbelte og af svenske maaske højst en 10 Personer. Det vil saaledes ses efter de Meddelelser, der ere sendte danske Blade om vore Kirkeforhold, Afholdelse af Julefest for Sømænd, Oprettelse af et skandinavisk Sømændshjem samt Understøttelsesforening etc., at der her, trods de faa Kræfter, rører sig et rigt Liv med Forhold, som knytte og forene Foreningens Medlemmer med Moderlandet, om end paa en stille og ubemærket Maade.

Imidlertid er der dog i den senere Tid indenfor den danske Del af Kolonien foregaaet en Begivenhed, som fortjener Omtale, idet ikke mindre end tre danske Herrer, Carl Meyer af Firmaet Grisar & Marsily, van Deurs Wilson af Firmaet Ruys & Co. samt N. Madsen af Firmaet Giani & Müller have holdt Jubilæum og fejret deres 25-aarige Indtræden i de respektive Firmaer. Denne store Begivenhed i vor lille Kreds har været følt saa meget mere glædeligt som alle tre Herrer ved Flid, Dygtighed og elskværdig Optræden i de mange Aar, de have været her, have forstaaet at vinde god Position, Agtelse og Sympati ikke alene i den snævrere skandinaviske Kreds, men ogsaa omkring blandt den belgiske Befolkning, med hvem de ere komne i Berøring. Disse Følelser have paa Jubilæumsdagen givet sig Udslag i rige Gaver fra Cheferne for de respektive Firmaer, fra de talrige Kolleger, Foreningen Schelde og fra Skandinaverne m. fl., og faldt der, ved Overrækkelsen af disse Gaver, mange smukke og hjertelige Ord, hvor Jubilæarerne ikke alene bleve hædrede for lang og tro Tjeneste, men ogsaa ved dem det gamle danske Fædreland, som de alle i de mange Aar har vidst at holde i Ære ved stille, bramfri Opførsel og sjælden nidkær Forretningsdygtighed.

C. G.

Sygeplejen ombord.

Vi have modtaget følgende:

De her i Bladet omtalte Foredrag over Sygepleje ombord, som af mig ere afholdte paa Navigationsskolen i den forløbne Del af denne Maaned, afsluttes foreløbig i Morgen Fredag d. 21. Februar, og jeg skal derfor i Korthed meddele, hvad der er tilstræbt og hvorledes Maalet er søgt naaet.

I Betragtning af, at vore Skibsførere i paakommende Ulykkestilfælde, paa Grund af manglende eller ufuldstændige Kundskaber i Sygepleje, maa staa fاملende og usikre overfor Patienten, og i mange Tilfælde ikke blot ikke kunne hjælpe ham, men endogsaa imod deres Villie og Vidende kunne skade, syntes der at være Grund til at raade Bod herpaa og søge at lette lidt paa Skibsførernes tunge Ansvar under saadanne Forhold, hvor et Fejlgreb kan koste Patienten Livet eller i alt Fald Førligheden, til liden Baade for Skib, Rederi og ikke mindst den ulykkelige selv, hvis hele Formue ofte kun bestaar i hans kraftige, arbejdsføre Lemmer, som skal skaffe Føden til Kone og Børn derhjemme. For den opvoksende Skibsførerstads Vedkommende er der jo i saa Henseende sørget, ved at Kjøbenhavns Navigationsskole har optaget Undervisning i Sygepleje paa sit Program, men dette kommer ikke den ældre Del af Standen til Gode; for dem maatte der sørges paa anden Maade.

Ved velvillig Imødekommen fra forskellig Side, og ved at Navigationsskolens Bestyrelse bragte Sagen en kraftig Haandsrækning, idet den stillede Lokale til Disposition, lykkedes det mig d. 31. Januar d. A. at paabegynde en Række Foredrag, der drejede sig om følgende: I den første Time gennemgik jeg Reglerne for den almindelige Behandling af en haardt Tilskadekommen, samt for den moderne Saarbehandling, og i følgende tre Timer de almindeligst forekommende Benbrud og Forvridninger med den Behandling, som det kan tilraades en Skibsfører at iværksætte, naar han staa alene om det, fjærnt fra al Lægehjælp. Hvert enkelt Punkt blev oplyst ved Eksempler, hentede dels fra mine egne Oplevelser, dels og helst fra velvillige Meddelelser af flere af mine Tilhørere. Anlæggelsen af alle de forskellige Forbindinger og Bandager blev forevist paa en af Navigationsskolens Elever, der velvillig assisterede mig under hele Foredragsrækken, der gentoges endnu en Gang, da der var Ønske om det. I sidste Time afsluttedes med Fremvisningen af nogle Haandgreb vedrørende Behandlingen af Øjen- og Øresygdomme. At jeg var heldig i Valget af Æmnerne viste den Interesse, hvormed Foredragene fulgtes, og forskellige Udtalelser saasom: »Det er netop det, vi trænger til,« eller »Nu staa vi da ikke saa usikre en anden Gang.«

For at gøre Sagen bekendt blandt de eventuelle Tilhørere henvendte jeg mig til Fagbladene om Bistand; desuden blev der ophængt Opslag i Foreningerne og paa Forhyrings- og Mæglerkontorerne; og for at muliggøre de stærkt optagne Skibsføreres Nærværelse, blev det store Æmne trængt sammen til det mindst mulige Timeantal, nemlig fire, som fordeltes paa to Uger. Takket være disse Forholdsregler, vare Foredragene godt, endog særdeles godt besøgte, men endnu er jo kun en mindre Del hjulpen, nemlig de, som tilfældigvis have været her i Byen i denne Tid. Efterhaanden rejste disse, andre komme hjem, og muligvis vil der henad Foraaret være Anledning til at genoptage mit Arbejde. Til næste Vinter kan Sagen saa maaske blive ordnet saaledes, at Skibsførerne forud ved, paa hvilke Dage i de tre Vintermaaneder, Foredragene holdes, saa at de ikke ere afhængige af, om de muligvis ikke har kunnet følge med Bladene her hjemme paa Grund af deres omflakkende Liv.

V. Saxtorph Stein.

Fondet til Retshjælp for Skibsførere.

Vi have modtaget følgende:

Da dette Fond snart skal afholde Generalforsamling, tillader jeg mig at fremføre et Eksempel paa, at et Fond til Retshjælp for Skibsførere i givet Tilfælde kan komme til stor Nytte, særlig da dette muligvis kan bevirke, at det faar flere og flere Deltagere.

For nogen Tid siden hørte jeg Tale om en Doms Udfald i Frankrig, og da jeg ikke rigtig fæstede Tillid til, hvad der blev sagt, skrev jeg til forskellige Steder for at faa Sagen belyst og har i disse Dage modtaget nedestaaende Oplysninger igennem Stavanger Sømandsforening.

I Anledning af Kapt. N. N.'s Forespørgsel angaaende »Seladon« Affæren, skal jeg tillade mig at meddele følgende:

I Ship-Island pr. Pascagoula lastede Skibet høvlet Last og Lumber for Frankrig. Ved Fortøjningen paa Lasteplassen var jeg desværre saa uheldig at faa mit ene Ben knust af en Kætting, og laa jeg til Køjs den hele Tid under Lastningen. Den 31. Oktober 1891 kom Huset Keyser & Co.s derværende Chef, Hr. Rudolf, ombord med 2 à 3 Konnossementer og forlangte at jeg skulde undertegne disse (daterede 31. Oktober), hvilket jeg nægtede, da kun $\frac{2}{3}$ af Lasten var ombord, og jeg heller ikke vidste, hvor meget Skibet kunde indlaste. Han gik da i Land efter flere frugtesløse Forsøg paa at overtale mig til at underskrive, og Indladningen fortsattes til den 13. November, da Lasten var inde. For at kunne faa Penge paa Akkreditivet, rejste jeg da i Land, skønt jeg næppe kunde bevæge mig paa 2 Krykker, og medfulgte 1ste Styrmand, for at være til Hjælp. Paa Vejen til Mobile, hvor Banken var, mødte jeg Hr. Rudolf, der var paa Vej til Pensacola, hvor Hovedkontoret var, og fik han mig, da han havde Konnossementerne og øvrige Papirer for Udklareringen med, efter en lang Debat og en Del Indrømmelser med Hensyn til Fragt for Karmfyldinger etc., efter at have truet med Proces og med at stoppe Skibet tilsidst, syg som jeg var, til at undertegne Konnossementerne med Dato 31. Oktober, da han paastod, at Lasten laa klar i Læglere den Dag, og ifølge Kutume dersteds skulde være tilstrækkeligt, og udstedte han tillige et Papir til mig, hvori han sagde, at jeg skulde ikke være ansvarlig for den tegnede Dato. Da jeg havde været syg hele Tiden, havde jeg intet hørt om, at der i Frankrig fra 1. Februar 1892 skulde paalægges en uhyre Told paa amerikansk Trælast, da jeg i saa Fald aldrig havde underskrevet. Formedelst lav Vandstand og Uvejr kom jeg først til Søs den 25. November, og havde en meget lang og stormende Rejse, saa jeg først ankom til Havre den 6. Februar og til Dieppe (Lossesstedet) den 13. s. M.

Nu var jo Toldtariffen traadt i Kraft, og Modtageren (den norske Konsul), der havde accepteret Veksler for Lasten, der var købt for at være indlastet inden 31. Oktober, hvorom jeg ingen Anelse havde, paastod Skibet og mig ansvarlige for Tolden etc., da Lasten ifølge Journalen først var ombord i Skibet den 13. November. Sag blev da anlagt mod mig og Skibet for Fracs. 45,000, og dømte Handelstribunalet i Dieppe, at Fragibeløbet, £ 1,843, skulde deponeres i en Bank indtil Udfaldet af en Proces blev bekendt. Handelstribunalet i Dieppe dømte mig (og Skibet) til at betale Fracs. 10,000 for Andedatering af Konnossementerne, men Modtageren til at betale Tolden.

Modparten indankede Dommen for Overretten i Rouen, hvor jeg dømtes til at betale det hele Toldbeløb og Fracs. 1000 i Omkostninger. Kassationsretten i Paris stadfæstede denne Dom. Jeg maatte selv føre Sagen og al Korrespondance baade med Folk i Amerika og Frankrig, ligesom jeg maatte skaffe de nødvendige Penge (Frac. 1000 hver Gang) til Advokaten i Frankrig; alt gik i Forening med den korresponderende Reder, (Skolekammerat af mig), der var underrettet om al Ting, og stod jeg altid i den Formening, og antog det selvsagt, at Rederiet vilde overtage i al Fald en Del af Tabet, om Sagen skulde tabes. Men da Overrettens Dom blev bekendt, anlagde Rederiet

(hvoraf flere af Byens rigeste Mænd) straks Sag mod mig, og forlangte at jeg skulde betale hele Fragtbeløbet med Renter og Omkostninger. Søretten frikendte mig »for Tiden«, da Kassationsrettens Dom endnu ikke var falden, men Højesteret dømte mig til fuld Erstatning, thi forinden var Kassationsrettens Dom falden i Frankrig.

Havde jeg været uformuende, havde man jo intet faaet, men efter 25 Aars haardt Arbejde og Økonomi havde jeg opsparet ca. Kr. 30,000, og nu er alt taget fra mig, hvad der kunde tages, og Resten procederer man om.

Jeg blev tvungen til at gøre Konkurs, og Rederiet tilstod mig ikke en Gang en Øre i Underholdningsbidrag af Boet. Jeg har altid staaet i godt Forhold til saavel dette som tidligere Rederier, og altid varetaget mit Skibs Interesse, og var det ogsaa min Mening nu at gøre det, da jeg frygtede en Proces i Amerika og Ophold dersteds. Jeg laa til Køjs for Benet hele Rejsen til Frankrig, og var syg og afkræftet, da Konnossementerne undertegnedes, ellers havde jeg vel næppe gjort det. Det udstedte Papir havde ikke Retsgyldighed i Frankrig, da det ikke havde Firmaets Stempel.

Firmaet Keyser & Co. har skiftet Navn, eller er i al Fald Hr. Rudolf udtraadt af samme, saaledes er dersteds intet at vente, selv om jeg vilde anlægge Søgmaal mod dem, om jeg havde Penge dertil.

Jeg har desværre tabt alt mit og er et advarende Eksempel for andre. Jeg kender flere, der har tegnet Konnossementer inden Lasten var ombord, men et saadant Tilfælde som dette med skæbnsvangre Følger er vel uhørt.

Tolden stod kun 1 Aar ved Kraft i Frankrig, da den blev reduceret til $\frac{1}{3}$.

Jeg gjorde alt i den bedste Hensigt, uden at overtænke Følgerne, og uden Kundskab om Toldpaalæget i Frankrig, men den lange Rejse bragte mig i Ulykken, da der vel næppe havde været Tale om Antedatering.

Th. Thorsen,

fhv. Fører af Skib »Seladon« af Stavanger.

Efter rigtig at have gennemlæst Kapt. Thorsens Forklaring kan enhver selv dømme. Den kan være til Advarsel for hans Kolleger; thi den samme Fejl, som Kapt. Thorsen har begaaet, nemlig at tegne Konnossementer før hele Ladningen er i Skibet, er der vist ingen Skibsfører, der kan sige sig fri for, særlig med Hensyn til Træladninger; thi ved disse Afskibninger er det næsten overalt blevet Kutyme, at Kaptajnerne, dersom de ville have Ladning, maa tegne Konnossementer, saa snart denne er i Lægtene eller Pramme, da de ellers udsættes for de største Ubehageligheder. For at sikre sig imod sligt Tab, som Kapt. Thorsen har lidt, vil det vist være tilraadeligt for Skibsførerne paa en eller anden Maade at overdrage deres Formue til Hustru eller Børn; dermed labe de jo ganske vist Retten til at raade over deres egne Penge; men da det jo dog er Hustru og Børn; enhver gift Sømand arbejder for, saa vilde en saadan Ordning dog være at foretrække, fremfor at være udsat for at miste sin sammensparede Formue paa samme Maade som Kapt. Thorsen.

Da der for nogle Aar siden af Skibsførerne rejste sig en stærk Opposition imod Sølovens § 59 blev der fra anden Side gjort stærkt gældende, at den aldrig vilde blive anvendt; dette synes allerede ikke at have holdt Stik, dersom det forholder sig rigtig, at et af vore største Rederier jævnlig straffer sine Førere med fra 200 til 1500 Kroner. Der er derfor Grund til at antage, at der ad Aare kan komme Tilfælde, hvor et Fond til Retshjælp kan komme til god Nytte. Alle Mennesker i de forskellige Stillinger i Samfundet slutte sig sammen, for at møde truende Farer og værne om deres Interesser; hvorfor kunne Skibsførerne ikke gøre det samme?

Ærbødigt

N. N.

Knippelsbro.

Vi have fremdeles modtaget følgende:

Da mit Forslag til en Flytning af Knippelsbro interesserer en »Sømand« i sidste No. af »Dansk Søfartstidende«, men han ikke forstaaer, at dette er muligt med Bibeholdelse af en eller to af de nuværende Strømpiller, vedlægger jeg et Kort, hvorpaa Broens nye Retning er vist, og da jeg ikke tør forlange samme reproduceret, maa det muligt blive fremlagt paa »Dansk Søfartstidendes« Kontor, for hvem det maatte interessere. Af samme vil fremgaa, at med Bibeholdelse af den nordre Strømpille paa Kristianshavns-Siden kan Broen ved eventuel Flytning bringes vinkelret til Strøm- og Farvandsretningen, hvilke jeg antager maa falde temmeligt nær sammen, samt de nye Fundamenter kunne opføres uden Standsning af Færdslen over og gennem Broen. Som alternativt Forslag kan Broens nuværende Retning ogsaa bibeholdes, men i saa Fald maatte Gennemsejlingsaabningen betydeligt udvides ved Erstatning af de 2 Strømpiller paa Byens Side med nye, nærmere Byen, samt Klapperne gives tilsvarende Forlængelse, hvad eventuelt vilde nødvendiggøre helt nye, hvorimod de utvivlsomt kunne forlænges 1—2 Fod hver, hvis Broen flyttes. Broens nuværende Gennemsejlingsaabning udgør 55 Fod, men paa Grund af dens skæve Retning indsnævres den 10—15 Fod, medens til Sammenligning den nye Tower Klappbro har 200 Fods Gennemsejlingsaabning.

En Tekniker.

Efter den ærede Indsenders Ønske er det ovenfor omtalte Kort fremlagt til Eftersyn paa »Dansk Søfartstidendes« Kontor, St. Annæ Plads 26, aabent daglig fra 10—3.

Red.

Nordisk Skibsrederforening.

Ved F. Fredericksen.

Denne Forenings Formaal er ved forenede Kræfter og Indflydelse at støtte og hjælpe Medlemmerne til Varetagelse af fælles Skibsfartsinteresser, bl. a.:

ved at modarbejde og søge ophævet de for Rederierne skadelige Befragtnings- og Certepartiklausuler, Afregnings- og andre Usancer etc. samt, hvor det maatte lade sig gøre, at søge tilvejebragt faste Normer for Certepartier og Konnossementer etc.

ved gennem Centralbureauet at give hinanden Oplysning om Forhold paa fremmede Steder af Interesse for Medlemmerne.

ved at bistaa Medlemmerne med Raad og Daad, overtage Bilæggelsen af Tvistigheder etc.

ved at gøre sin Mening gældende lige over for Regeringen og Autoriteter i Tilfælde, hvor gensidige Interesser trues eller Reformer ønskes.

Kontingentet er 5 Øre pr. Ton om Aaret (Minimum: Kr. 5.00).

Den nedenstaaende Statistik udviser Foreningens Fremgang samt dens Virksomhed med Hensyn til Fragt- og Liggedagsaffærer samt Sager angaaende Certepartiklausuler, Certepartibrud, beskadiget Last, Havari- og Kollisionssager, short delivery, Timecharters, Assurancespørgsmaal etc.

Foruden, hvad der fremgaaer af dette Skema, har Foreningen virket i Skibsfartens almindelige Interesse, men herom henvises til dens Cirkulærer og Aarsberetninger.

	Antal af Henvendelser fra Medlemmerne om Raad, Bistand etc	De ved Sædvanlig Indkomne Beløb	Indmeldt Tonnage (Reg. Tons) ved Aarets Slutning	Aarlig Forøgelse af den Indmeldte Tonnage
1889 fra Juli	24	ca. Kr. 2,300	ca. 293,076	ca. 156,924
1890	72	5,300	584,039	134,039
1891	114	5,200	614,763	30,724
1892	175	65,000	657,769	43,006
1893	185	20,000	709,291	51,522
1894	219	86,000	750,426	41,135
1895	218	106,800	755,783	5,357
Ialt	1,007	290,600	755,783	462,707

Af den indmeldte Tonnage er ca. 250,000 Tons Damp. Den angivne aarlige Forøgelse er naturligvis effektiv Forøgelse, idet alt, hvad der er gaaet fra ved Forlis etc., er fradraget. Indførelsen af de nye Maaleregler, som Foreningen selv virkede saa meget for, har medført en Nedgang i Tonnagen, som maa tages i Betragtning ved Vurderingen af Forøgelsen i de sidste Aar. Denne har altsaa i Virkeligheden været saa meget større. Med Hensyn til de indkomne Beløb maa bemærkes, at mange Redere og Kaptajner har udtalt til os, at alene den Omstændighed, at de havde en saa mægtig Association i Ryggen, har hjulpet dem ud over mange Vanskeligheder og bevirket, at de med heldigt Resultat har afvist mange uberettigede Fordringer, som Rederibedriften saa ofte er udsat for. Man skal saaledes henvise til de ulykkelige Forhold i Santos for nogle Aar tilbage, under hvilke det var en god Støtte for Rederne at have Foreningen at ty til.

Ifølge Foreningens Love er det kun i Tilfælde af Spørgsmaal af større Betydning for hele Skibsrederstanden, f. Eks. Principspørgsmaal, at Foreningen yder pekuniær Støtte til Processer; man har i de forløbne Aar efter Ævne benyttet sig heraf — der er ialt til Procesførelse, juridisk Bistand, og hvad dermed staar i Forbindelse, anvendt ca. Kr. 45,000. Da imidlertid Medlemmerne nærede Ønske om at gaa noget videre, oprettedes i 1894 en særlig Procesafdeling, som traadte i Kraft i Marts 1895. Denne Afdelings Interessenter kan mod et Tillæg til Kontingentet af 2 Øre pr. Ton (plus 2 Øre pr. Ton i Indtegningsafgift) skabe sig en Betyggelse mod vilkaarlig Behandling med Hensyn til Betaling af Fragt, Liggedagspenge etc., idet Afdelingen i saadanne Tilfælde fører Proces for sin Regning, overensstemmende med Lovene.

Under vanskelige Forhold paa fremmede Steder er intet saa betryggende og opmunrende som det, at man ved at have en indflydelsesrig Forening at støtte sig til. Det, som det koster at skaffe sig denne Betyggelse, er saa ubetydeligt, at det i et Skibsregnskab selv i de sloveste Tider ikke kan spille nogen Rolle. At tro, at man sparer noget ved ikke at slutte sig til en saadan Forening, beror paa en stor Vildfarelse. Hensigten med disse Linier er at opfordre alle Redere til at melde sine Skibe ind i Nordisk Skibsrederforening. Husk paa, at Enighed gør stærk, og at det ikke alene er Styrke for den enkelte, men for hele Standen, der vindes ved at blive Medlem.

Indmeldelse kan ske enten direkte til Bureauet, Kongens-

gade No. 2, Kristiania, eller til Agenterne i Kystbyerne, hvor tillige Indmeldelsesblanketter og Love kan erholdes. Kristiania, i Februar 1896.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Norden« har holdt sin aarlige Generalforsamling.

Kontrolkomiteens Formand, Overretssagfører Paludan, erindrede om, at Selskabet i Aar havde bestaaet i 25 Aar. Det var M. C. Holm, som var Selskabets Stifter, — hans Navn burde fremfor alle andre erindres. Taleren gav dernæst en kort Oversigt over Selskabets Historie og dets Forretnings Vækst og Udvikling i Aarens Løb. Det aarlige Gennemsnitsudbytte havde været 10 $\frac{1}{2}$ pCt. — et vistnok enstaaende godt Udbytte. Han sluttede med at udtale Haabet om, at ogsaa Fremtiden maatte blive god for Selskabet, og med at fremsætte Bestyrelsens fulde Tillid til den korresponderende Reder, Hr. P. Brown.

Den korresponderende Reder, Grosserer P. Brown, gav dernæst en Oversigt over Virksomheden i Aaret 1895. Trods de mindre gode Fragter, var Aarsregnskabet dog godt, og Skibene havde næsten uafbrudt været beskæftigede. Han havde benyttet sig af den Bestyrelsen givne Bemyndigelse til at sælge Dampskibet »Norden« og købt et nyt, tidssvarende Skib »Nordhvalen«, der havde vist sig at være et i alle Henseender udmærket Skib, som i ca. et halvt Aar havde givet et Overskud af ca. 45,000 Kr. Ogsaa de ældre Skibe havde forholdsvis givet gode Resultater. Hvad det kommende Aar angik, da vare Udsigterne temmelig lyse. For flere af Baadene var der sluttet ganske gode Kontrakter, og for en enkelt Baad endog en særdeles god, der strakte sig over et halvt Aar. Taleren gav dernæst en Oversigt over Regnskab og Status. Aktieudbyttet er 10 pCt.

Hr. Møllmann bragte i meget anerkendende Udtryk under Forsamlingens Tilslutning Bestyrelsen en Tak for dens Virksomhed.

Der gaves enstemmig Decharge.

Overretssagfører Paludan fremsatte og motiverede nærmere et Forslag om Bemyndigelse for Bestyrelsen til ved Hjælp af de disponible Midler samt Udvidelse af Aktiekapitalen at anskaffe et nyt Dampskib.

Der førtes nogen Diskussion om dette Forslag, der i det hele syntes at møde Tilslutning, men som ikke kunde komme til Afstemning, da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

Til Kontrolkommitteret genvalgtes Grosserer N. H. Plum.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 afholdt i Tirsdags Aftes sin aarlige Generalforsamling. Overretsprokurator Steinthal dirigerede.

Formanden, Kapt. Jacob Holm, aflagde Beretning for det forløbne Aar. Bestyrelsen har afholdt 19 Møder. Der er blevet afholdt Diskussionsmøder om Ønskeligheden af en tidssvarende Nødhavn ved Nexø og om Ønskeligheden eller Nødvendigheden af Slingrekøle for Dampskibe af forskellige Typer. Foreningen har ved sin Formand været repræsenteret ved de Møder, der blev afholdt for at stifte en Sejlskibsrederforening, samt ved et Møde, der blev afholdt i Thisted i Anledning af Vestkyst-Havnesagen. Endelig er der tilstillet det afdøde Æresmedlem, Kaptajn George Cooks Enke en Understøttelse af £ 25. — I Aaret 1895 ere 11 Medlemmer afgaaede ved Døden. — Regnskabet balancerer med 6,486 Kr. 96 Øre; Foreningen ejer 8,369 Kr. 99 Øre. Sygekassens Regnskab balancerer med 6,422 Kr. 40 Øre; den ejer 12,357 Kr. 40 Øre. Enke- og Hjælpekassens Regnskab balancerer med 16,415 Kr. 88 Øre; den ejer 156,248 Kr. 79 Øre. Regnskabet over Legatmidler til ugifte Døtre efter Medlemmer balancerer med 1,570 Kr. 97 Øre; Legatfonden ejer 6,264 Kr. 38 Øre.

Beretning og Regnskab sattes under Diskussion.

Kapt. Laub henstillede, om der ikke burde foretages Besparelser, særlig ved Udgifterne til Lokaler, Honorarer, Tryksager o. lign.

Formanden: Lokalet her i Byen kan vistnok vanskelig findes bedre; fra Marstal og Sønderho er det meddelt os, at Lokalerne ikke ville kunne nedlægges, uden at fremkalde Fragang af Medlemmer. I Sønderho have vi haft god Tilgang, derimod ikke i Marstal.

Kapt. Laub takkede for Oplysningerne og fremdrog Nødvendigheden af at spare saa vidt muligt. Vort Lokale her i Byen benyttes ikke tilstrækkeligt; han ønskede et nyt Lokale.

Formanden troede ikke paa Nyttens heraf. Foreningslivet trivedes overhovedet ikke herhjemme.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Kapt. Mathiesen ønskede et større Beløb af Enkekassens Midler henlagt til trængende Medlemmer; Antallet af ældre Medlemmer er stadig stigende. Taleren foreslog 1,000 i Stedet for 600 Kr.

Formanden kunde akceptere dette Forslag; de 1000 Kr. behøve jo ikke at bruges helt, fordi Bestyrelsen disponerer over dem.

Kapt. Schwartz forudsatte, at Kassens Midler ikke angribes.

Kapt. Knudsen anser en Melleuvej for heldigst og foreslaar at bevilge 800 Kr.

Formanden gør opmærksom paa, at Enkernes Antal i de senere Aar er fordoblet, saa Fornuuen kan ikke være som tidligere.

Kapt. Mathiesens Forslag om at stille 1,000 Kr. til Bestyrelsens Raadighed vedtoges.

Formanden anbefalede at yde en Understøttelse en Gang for alle til Fru Paludan til Hjælp til Oprettelsen af en Klinik, hvor Sømænd kunne faa gratis Massage.

Kapt. Rasmussen anbefalede Forslaget, der vedtoges enstemmigt.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes derefter i Stedet for d'Hrr. J. H. Petersen og F. C. Sørensen, der fratraadte efter Tur, Kapt. Breiningen med 45 St. og Kapt. Mathiesen med 32 St.; Revisorerne, d'Hrr. Bache og Knudsen, genvalgtes enstemmigt.

Som det sidste Punkt paa Dagsordenen forelaa Forslag fra Bestyrelsen om, at Styrmand kunne optages som Medlemmer, naar de ere i Besiddelse af de fornødne Kvalifikationer til at kunne erholde Bevis som Skibsførere.

Formanden motiverede Forslaget, der jo er en gammel Bekendt.

Kapt. Hein anbefalede Forslaget. Styrmandene have deres rette Hjem i denne Forening, og hvis den ikke giver dem Adgang, stifte de selv en Forening; herved vil Skibsførerforeningen lide meget.

Kapt. Fenger: Styrmandene ere nu ældre, naar de naa at blive Skibsførere, og det er da for dyrt for dem at gaa ind i Foreningen og Enkekassen; de kunde kun faas ind i Foreningen i den yngre Alder. Han anbefalede varmt Forslaget.

Kapt. Mathiesen: Dette Forslag har vist sig levedygtigt, og Bestyrelsen tror paa det. Vi ældre maa forstaa, at Forholdet mellem Skibsfører og Styrmand nu er forandret, og vi maa følge med Tiden. Foreningen maa knytte unge Kræfter til sig. Skibsførerne aftage i Antal, og Sejlskibsførerne slutte sig mere til de lokale Foreninger. Man faar ikke Styrmandene til at løse Skibsfører-Borgerskab, før de have Udsigt til Skib. Vi maa have nyt Blod ind i Foreningen.

Havnemester Bonde: Styrmandene bør tage Borgerskab, før de komme ind i Foreningen. I vor Tid har hver Klasse sine Organisationer. Styrmandene kunne ikke repræsentere Skibsførerstanden; lad dem, om de ville ind i Foreningen, løse Borgerskab og blive Skibsførere af Navn, om end ikke af Gavn.

Kapt. Jens Petersen fraraadede at træffe en saadan ekstraordinær Foranstaltning for at faa en lille Tilgang af

Medlemmer. Foreningen har efterhaanden vundet en Autoritet, som vil forspildes, naar Styrmandene optages. Hvem skal desuden bedømme, om en Styrmand, der søger at blive Medlem, er kvalificeret hertil? Dette vil forvolde mange Vanskeligheder. En Styrmand kan løse Skipperborgerskab for 30 Kr., og han sparer ved at løse det i Tide; han kan saa faa Adgang til de Fordele, som Enkekassen byder ham. Taleren og Kapt. Breiningen stillede et Ændringsforslag, gaaende ud paa, at enhver færende Styrmand, der har erhvervet sig lovbefalet Bevis, som berettiger ham til at føre dansk Skib, kan optages som Medlem af Foreningen.

Kapt. Breiningen fremhævede, at en Styrmand, der optages, dog ofte kan faa nægtet Skibsfører-Certifikat, hvilket vilde være højst uheldigt for Foreningen. Det er tvivlsomt, om Generalforsamlingen er bemyndiget til at vedtage Bestyrelsens Forslag. Indskudet for et Medlem kan afbetales i 5 Aar, og den samlede Bekostning for en Styrmand, der vil er hverve Medlemsret, er kun 52 Kr.

Kapt. Mathiesen: Styrmandene melde sig ikke ind, naar de først skulle løse Borgerskab; de danne, hvis vi nægte dem Adgang, en egen Forening, og saa blive de i den.

Kapt. Schwartz talte imod Bestyrelsens Forslag.

Kapt. Møller: Bestyrelsen maa holde fast ved dette Forslag, indtil det gennemføres. Vi maa have de Unge ind i Foreningen i den Alder, i hvilken de have Fordel af at gaa ind. Forslaget vil tilsidst blive vedtaget.

Kapt. Schmidt: Dersom alle Foreningens Medlemmer vare tilstede, blev dette Forslag vedtaget. De Søfærende maa slutte sig sammen, og Skibsførerne maa have Styrmandene med i deres Organisation. Han anbefalede indtrængende Bestyrelsens Forslag.

Kapt. Langberg: De fleste Styrmand véd ikke, at de kan komme ind i Foreningen, blot de løse Borgerskab. Lad os sende et Cirkulære rundt til dem, for at vise dem Betingelserne og Fordelene.

Havnemester Bonde anbefalede Ændringsforslaget.

Kapt. Breiningen udtalte, at det maatte overvejes, om Foreningens Navn ikke maatte forandres, naar Styrmandene blev Medlemmer.

Kapt. Laub: Navnet kan godt forandres. Vi bør tage Englænderne til Eksempel; de have i deres Foreninger alle Skibets Officerer, og disse Foreninger have en stor Autoritet. Styrmandene kunne ogsaa tilføre Foreningen megen Erfaring. Jo flere Medlemmer den faar, med jo mere Vægt vil den kunne optræde.

Kapt. Rasmussen: Ændringsforslaget er overflødigt, da det ikke tilsigter nogen Forandring i det bestaaende Forhold. Foreningen skal samle Standen, og den bør derfor optage Styrmandene. Faar en Styrmand ikke Skibsfører-Certifikat, efter at være optaget, er der ingen Ulykke heri; han er saa fremdeles Medlem som Styrmand. Styrmandene blive ældre, før de faa Skib, og 30—50 Kr. er ikke lidt for en Mand med 80 Kr. om Maanedens. Vi miste vor Tilslutning i Provinserne, hvis vi ikke optage Styrmandene.

Kapt. Breiningen: Omkostningerne ere fordelte over flere Aar og ikke store.

Et Forslag af Kaptajn Hein om Afslutning vedtoges.

Ved Afstemningen forkastedes Forslaget, idet der afgaves 25 St. imod det og 25 St. for det. Ændringsforslaget forkastedes ligeledes. Begge Forslag krævede efter Lovens $\frac{3}{4}$ af Stemmerne for at være vedtagne.

Dirigenten hævdede Generalforsamlingen.

Det gamle og det ny Sejlsystem.

Vi have modtaget følgende:

Højstærede Hr. Redaktør! I Anledning af den Diskussion, der i længere Tid er ført angaaende Hr. Ingeniør H. C. Vogts ny Sejlkonstruktion samt F. & A.-Sejl kontra Raasejl, tillader jeg mig at bede om Plads i Deres meget ærede Blad for følgende:

I »Nationaltidende« for 17. Marts 1893 udtaler Hr. H. C. Vogt sig saaledes: »hvis jeg blot havde Dygtighed nok til at forklare og d'Hrr. Redere Indsigt nok til at fatte, at det staa aldeles elendigt til med Sejlskibsrigningen, saa vilde der nok blive gjort noget alvorligt ved denne Sag,« og i »Dansk Søfartstidende« har han af og til beklaget sig over den Modstand, der ydes mod hans ny Sejlsystem. Jeg tør forsikre Hr. Vogt, at blot han har Dygtighed til at opfinde nogen virkelig hensigtsmæssig Forbedring af Sejlskibsrigningen, da vil der sikkert ogsaa findes praktiske Folk, der have Indsigt nok til at fatte det hensigtsmæssige deri, og al Modstand vil da falde bort af sig selv. Jeg betvivler aldeles ikke, at det af Hr. V. konstruerede Sejlsystem er korrekt og har de af ham angivne Fortrin med Hensyn til Fremdrivningsævn med bidevind Sejlads fremfor de almindelige Sejl; thi der behøves jo ingen videnskabelige Beviser for at kunne indse, at i de almindelige Sejl, der altid ere mere eller mindre hule, vil der altid være nogen Dug, der med bidevind Sejlads slet ikke trækker fremad, og »pose« de meget slemt, vil maaske endog et Par af de agterste Duge ligefrem staa bak. Jeg betvivler heller ikke i mindste Maade Rigtigheden af de Resultater, der ere opnaaede ved Forsøgene med de ny Sejl i »Albatros« og i »Hauch«; men med disse Forsøg er det ingenlunde konstateret, at lignende Sejl egne sig til Brug i Fragtsejlskibe. Overfor praktiske Somænd vil det være overflødig at forklare, at Sejlads med »Albatros« og »Hauch« indenfor Skagen, hvor der jo altid er forholdsvis smult Vande, aldeles ikke kan sammenlignes med Sejlads med større lastede Skibe i aaben Sø. Kender Hr. V., hvorledes et Skib, navnlig hvis det er en stiv Skude og med tung Last, kan slaa og manøvrere med store F. & A.-Sejl? Efter min Mening maa der være meget store Ulemper forbundne med Hr. V.s Sejlsystem, og det er egentlig kun alene med bidevind Sejlads og godt Vejr, at jeg ser nogen videre Fortrin derved. En af Ulemperne blev af »Dansk Søfartstidendes« Red. paavist i Bladets Nr. 7 f. A., nemlig hvorledes det vilde gaa med Gaffelopsejlet, naar dette med Kuling blev firet ned paa Gaffelen. Saavidt jeg forstaa Hr. V., er han af den Mening, at det kan ligge løst deroppe mellem Pikkaldets Parter. Maaske det gaar an saaledes paa »Albatros« og »Hauch«; men hvis Hr. V. tror, at det ogsaa gaar an paa større Skibe under alle Forhold, da forregner han sig sikkert. Det følger jo af sig selv, at med Kuling og Søgang er det umuligt for nogen at gaa derud og gøre det fast; men selv om det ligger nogenlunde dæmpet, saa vil Følgen i Længden dog blive, at det ligger og slides op mellem Spilerne og Gaffelen samt ligeledes paa alle de Steder, hvor Spilerne ligge over Pikkaldets Parter. Har det, som jo ofte vil blive Tilfældet med Sejlskibe, ligget deroppe paa den Maade i mange Dage med Modvind og Storm, da er jeg bange for, at der ikke er andet end Hul ved Hul af Sejlet, naar det en Gang igen skal hejses til Brug, og jeg tror, at Hr. V. af denne Grund gør klogest i at tale saa smaat om, at »Sejlet bliver rimeligvis dobbelt saa durabelt.« Med lordevind Sejlads kan, hvad Fremdrivningsævn angaar, det ny og det ældre Sejlsystem være lige godt, men jeg maa dog til saadan Sejlads alligevel give de ældre Sejl Fortrinet. Disse kan man nemlig fire helt ud, saa at de ligge op ad læ Vant, uden at de lide nogen nævneværdig Skade derved; men hvorledes vil det gaa med de ny Sejl, hvis de blive firede saa langt ud? ja det vil med nogen Søgang ikke vare $\frac{1}{2}$ Time, før Dugen er slidt igennem paa alle de Steder, hvor Spilerne ligge tværs over det agterste Vant.

Hvorledes skal man bære sig ad med de ny Sejl, naar man skal bomme med stiv Kuling eller halse rundt med Stormvejr? Har man de ældre Sejl, da frir man under saadanne Omstændigheder Nokken af Gaffelen, derved faar man Magt over det, saa man kan hale Bommen midtskibs, og det løse Sejl gør da intet videre Spræl, idet det slaar over; men med de ny Sejl er man helt anderledes stillet. Saavidt jeg forstaa »Hauch«s Tegning, der fulgte med »Dansk Søfartstidende«s Nr. 5 i Fjor, maa man, som Faldene ere indrettede, enten altid have Sejlene opstrakte eller ogsaa maa de fires helt ned. Nu er det indlysende, at med ret megen Kuling, kan det, saavel med de ny som med de ældre Sejl faa meget uheldsvangre Følger at lade dem slaa over, naar de staa opstrakte, og jeg indser da ikke, at der under saadanne Forhold er andet at gøre med de ny Sejl, end at fire dem helt ned og hejse dem igen, naar man faar Vinden ind fra den anden Side; men dette kan virkelig ved mange Lejligheder blive meget besværligt. Ved alle saadanne Manøvrer samt ligeledes om man med Stille og Slingerage skal have Sejlene op eller ned, er det utænkeligt andet, end at man kan være meget udsat for at faa Spilerne knækkede, og sker dette, da vil Følgen deraf vel i de fleste Tilfælde blive, at man ogsaa faar Sejlet revet i Stykker. At faa et saadant Sejl slaaet fra og et andet saaet under, om det skulde gøres fornødent i Søen, vil ogsaa blive en meget vanskelig Sag i Sammenligning med, om det samme skulde foretages med et af de ældre Sejl. Med Kuling og Søgang kan med bidevind Sejlads de ældre Sejl drive ethvert velsejlende Skib, der er lastet, mere end tilstrækkeligt frem, thi det er jo, naar der kommer Søgang i Vandet, at man af Søen tvinges til at mindske Fart; men dette vil jo paa selv samme Maade blive Tilfældet, om Skibet bliver drevet frem ved Hjælp af de ny Sejl. Med stille eller meget flovt kan jo intet Skib drives noget videre frem ved Hjælp af Sejl, og Forholdet bliver det sammø, enten disse indrettes paa den ene eller den anden Maade. Derimod indser jeg meget godt, at med saa megen Vind som muligt, uden at Søen dog rejser saa meget, at man af den tvinges til at mindske Fart, da vil med bidevind Sejlads de ny Sejl være de ældre langt overlegne med Hensyn til at give Skibet Fart, men det er, som jeg før har bemærket, ogsaa alene under saadanne Forhold, at jeg ser nogen videre Fordele ved de ny Sejl fremfor de gamle. Nu er Sagen jo den, at saadan Sejlads træffer man kun meget lidt af, thi enten har man for det meste for lidt Vind eller ogsaa faar man snart for meget, saa der kommer Søgang, der tvinger os til at mindske Fart, og i begge Tilfælde vil man være omtrent lige nær, enten man har det ene eller det andet Slags Sejl. Blot man havde saadant sejlbart Vejr og Sø altid, naar man havde Modvind, da behøvede man virkelig ikke Hr. V.s Sejl, thi ethvert velsejlende Skib vilde da let kunne krydse sig Søen over, uden dog at faa nogen overdreven lang Rejse.

Hr. V. har i en tidligere af sine Artikler om sit Sejlsystem udtalt sig, saa vidt jeg husker, omtrent saaledes: »Man maa kunne bringe Skibe til at løbe 8 à 9 Mils Fart 3 à 4 Streger fra Vinden og paa den Maade krydse sig op i Vinden med en 3 à 4 Miles Fart.« Jeg indrømmer, at saadant Resultat kan naas, og det naas jo med de store Yachter, endog uden Hr. V.s Sejlsystem; men med et dybtlastet Skib, der er bygget grundgaende, og som bærer op imod 2 Tons D. W. pr. Reg. Ton, hvad man jo nu for Tiden forlanger af et Skib, da er og bliver det umuligt, selv om Skibet bliver rigget med Hr. V.s Sejl. For Resten er vist alle praktiske Skibsførere enige om, at de hellere sejle sig $\frac{1}{2}$, end drive $\frac{1}{4}$ Streg eller mere ad Læ til, og Hr. V. skulde snart gøre den Erfaring, hvis han kom til Søs med et lastet Skib i nogen Søgang, at han ikke vandt noget ved at ligge og gnave Vinden nær paa 3 Streger, selv om hans Sejl kunde bringes til at staa saa nær Vinden.

Hr. V. vil jo afskaffe Raasejlene (»dog med Undertagelse af et temporært Raasejl til at lændse for«); men for at kunne anbringe hans Sejlsystem (i et Stykke fra

Top til Dæk) paa alle Master, er det jo en nødvendig Forudsætning, at der ingen Stag maa findes mellem Masterne undtagen øverst oppe. Af Jærn kan jo nok laves Master af hvilken som helst Længde; men mener Hr. V., at saa lange Pælemaster, som ville være nødvendige til hans Sejlssystem i større Skibe, kan staa, naar der intel Stag findes undtagen oppe nær Fløjknappen? Paa vore ny 3mastede Skonnerter staa Mesanmasten, der jo i Reglen er en mindre Mast, for det meste enten uden Stag, eller ogsaa støttes den med et løst Hjælpestag, saa for den Sags Skyld var der jo egentlig intet til Hinder for at anvende de ny Sejl til Storsejl og Mesan, men enhver Fører af disse Skibe vil sikkert betænke sig paa at tage Staget bort af Stormasten for at kunne anbringe lignende Sejl paa Fortoppen. I »Dansk Søfartstidende« Nr. 39 f. A. udtaler Hr. V., at han som Ingeniør vel maa have Lov til at ytre sig om, at de nuværende Sejlkonstruktioner ere ukorrekte i konstruktiv Henseende. Jeg giver ham fuldstændig Ret deri; men naar Hr. V. aldeles fordømmer Raasejlene, da mener jeg nok, at han gaar lidt udenfor den Grænse, hvor man kan anse en Ingeniør for at være berettiget til at tale med. Enten Raasejl eller F. & A.-Sejl ere at foretrække, det kan for en Del være en Smagssag, en foretrækker det ene, en anden det andet; dernæst afhænger det i væsentlig Grad af et Skibs Egenskaber og Størrelse samt til hvilken Fart Skibet skal anvendes. Jeg tror saaledes, at for hvem der har været med til at manøvrere med store F. & A.-Sejl med fordevind i Passaterne, for dem vil det vist falde vanskeligt at forstaa, at Raasejl ikke skulle være at foretrække til oversøisk Fart. Fordi Amerikanernes store F. & A. Skonnerter ere hensigtsmæssigt riggede til Farten derovre, derfor er jo F. & A.-Rigging ikke hensigtsmæssig i lignende Skibe til Fart paa Nord- og Østersøen. Til denne Fart bør Skibene efter min Mening rigges med F. & A.-Sejl i Forbindelse med Raasejl, men dog bør den overvejende Del af Sejlkraften ligge i F. & A.-Sejlene. At dette Princip i meget stor Udstrækning anses for at være rigtigt, fremgaar deraf, at næsten hvert andet Skib, man nu for Tiden ser, er rigget som 3m. Skonnert. Af Russernes store F. & A.-Skonnerter have en Del senere faaet Raasejl paa Fortoppen, og de fleste ny, der bygges omkring ved Riga-bugten, blive riggede paa samme Maade. I den engelske Kystflaade, der før mest bestod af Brigger, er man ogsaa for en stor Del gaaet over til 3m. Skonnerter samt almindelige Skonnerter med Raasejl paa Fortoppen. I 60erne og ind i 70-Aarene blev en stor Del af de Skibe, der byggedes omkring i Danmark, riggede som F. & A.-Skonnerter, men i Aarenes Løb ere de alle, paa meget faa Undtagelser nær, blevne riggede om og have faaet Raasejl paa Fortoppen. Som man ser: F. & A.-Sejl i Forbindelse med Raasejl overalt. Spørges der nu, hvorfor alle de danske F. & A.-Skonnerter ere blevne omriggede med Raasejl paa Fortoppen, da tror jeg næppe, man tør svare, at det er fordi deres F. & A.-Sejl vare »ukorrekte i konstruktiv Henseende«. Nej, Grunden har sikkert været den, at de have savnet Raasejlene ved mange Lejligheder, som f. Eks. for bedre at komme under Sejl, for bedre at stagvende, for ved Lejlighed at kunne brase bak for at stoppe, samt ved forskellige Manøvrer, hvilket det her er unødvendigt at anføre; men dog have de sikkert savnet de faste Raasejl allermest med fordevind Sejlads, og enten deres F. & A.-Sejl havde været indrettede paa den ene eller den anden Maade, saa vilde de sikkert i lige høj Grad have følt Savnet af Raasejlene.

Hr. V. vil maaske ogsaa henregne mig til en af Modstanderne mod hans Sejlssystem; det er jeg ingenlunde, og jeg skriver ej heller dette af Lyst til at kritisere. Min Mening hermed er kun at skifte Sol og Vind lige mellem Hr. V.s Sejlssystem og de almindelige Sejl. Hr. V. ytrer jo selv, at »den forstandige Sømand stadig bør tages paa Raad.« Det forekommer mig, at enhver forstandig Sømand maa kunne indse, at Hr. V.s Sejl have visse Fordele, men paa den anden Side kan ingen forstandig Sømand være blind for, at der maa være store Ulemper

forbundne med at bruge saadanne Sejl. Hr. V. maa virkelig ikke forundre sig over, at man ikke uden videre bortkaster det, man en Gang har og er fortrolig med, og paatager sig store Bekostninger for at anskaffe noget andet, der ikke en Gang har været prøvet til vort Brug.

Jeg har i det foregaaende udelukkende haft Sejlskibe i Fragtfart for Øje; hvorvidt de ny Sejl ere hensigtsmæssige for Dampere og til Kapsejllads, vil jeg overlade til andre, der i saa Henseende have mere Erfaring end mig, at bedomme.

Hvorfor arbejder Hr. V. ikke paa at faa gjort Forsøg med sit Sejlssystem i et Fragtsejlskib i Stedet for i en Kapsejler? Oprindeligt lod det jo til, som om det var hans Mening, at der endnu kunde oprinde en ny Guldalder for Sejlskibsfarten, naar hans ny Sejlkonstruktion blev indført, som Følge af den forøgede Hurtighed, som derved kunde opnaas, samt ved Besparelser derved etc. Selv om han faar bygget en Kutter paa 40 Tons, der vinder Amerikapokalen, saa er hans Sejlkonstruktions Hensigtsmæssighed til Fragtsejlskibe dermed lige saa lidt bevist som ved Forsøgene med »Albatros« og »Hauch«.

C. N.

Ugens Havarier.

Holland, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, har været grundstødt ved Warkworth, blev d. 13. ds taget paa Burmeister & Wains Bedding for at efterses og repareres.

Kirstine, Galease af Kragnæs, Eriksen, grundstødte paa Rejsen fra Vejle paa Fyenshoved. Bjergningsdampskibet Helsingør indbragte Skibet til Korsør, Galeasen er tæt. Bjergløn 500 Kr.

Parana, Dpsk. af Hull, ankom d. 14. ds. hertil læk med Stykgods fra London. Efter at have udloset den hertil bestemte Ladning bliver Skibet tætnet og fortsætter derpaa Rejsen til Reval.

Forsøget, Galease af Lomma, Andersen, med Mursten fra Hjemstedet, sprang Natte til d. 14. ds. læk og sank indenfor Tolboddbommen.

Bellona, 3/m Skonnert af Svendborg. En Storluge, mrkt. »184⁶⁰/₂₀₀ Tons N. F. S. I.« (dette Skibs Signalgastaver), en Del Skibstømmer, Bjælker, et Stykke Skibsdæk samt en Del Havre er inddrevet paa Kysten af Ameland, og da dette Skib har været savnet i lang Tid, antages det, at dette Vraggods hidrører fra Bellona.

Agnete, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 15. ds. paa Rejsen fra Aarhus til Libau været paa Grund ved Sletterbage. Skibet kom flot ved egen Hjælp.

Lituanien, Dpsk. af Memel, grundstødte d. 15. ds. paa Saltholmen, paa Rejsen fra Sunderland med Kul til Hjemstedet. Med Assistance af Svitizers »Kattegat« kom Skibet flot, og da det ingen Skade havde taget, fortsattes Rejsen.

Kotka, Dpsk. af Hull, grundstødte d. 15. ds. paa Middgrund, paa Rejsen fra Hjemstedet til Reval med Stykgods. Med Assistance af Svitizers »Kattegat« kom Skibet flot, og da det ingen Skade havde taget, fortsattes Rejsen.

Island, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Udgaende fra New-York været i Kollision med det engelske Dpsk. Coleridge, der ikke erholdt Skade. Island fik nogen ovenbords Skade, men fortsatte Rejsen hertil, efter at denne Skade temporært var udbedret.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 17. Febr.:

Ifølge Telegram fra Altata (Vestkysten af Mexiko) er Jærnbarkskibet »Lottie«, Kaptajn Svend Clausen, af Nordby, under Udsejlingen fra denne By strandet paa Altata Barre; Mandskabet er heldigvis bjærget. »Lottie«, der har en Drægtighed af 513½ Register Tons, er bygget i Sunderland i Aaret 1875 og blev købt her til Byen i Aaret 1889 for 4,130 Lstr. (= c. 74,400 Kroner).

Nærmere Underretning om Strandingen mangler; men Folk, der kende de lokale Forhold ved den nævnte Barre, anse det for højest usandsynligt, at Skibet kan tages af Grunden.

Fra Skagen skrives til os den 18. Februar:

Paa Skagen Nordstrand ved Højen er i Søndags inddrevet i noget beskadiget Tilstand en blaamalet, klinkbygget Birketræs Skibsbaad.

Baaden er indvendig agter paamalet SWIFT BANFF med sort paa hvid Grund.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 19. Februar:

Libau noterer for Dampere:

London, Hull eller Leith 11 $\frac{1}{4}$ à 1/— d. Rotterdam 11 $\frac{1}{4}$ à 1/—, Antwerpen, Dunkirké eller Ghent 1/— à 1/0 $\frac{3}{4}$ d. (20 frs. pr. Ton Hør), Rouen 1/1 $\frac{1}{2}$ à 1/3 d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Østnorge 12 M., Danmark 11 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Königsberg noterer for Dampere:

Rotterdam 1/3 à 1/4 $\frac{1}{2}$ d., Antwerpen 1/4 $\frac{1}{2}$ à 1/6 d., Dunkirké 1/6 à 1/7 $\frac{1}{2}$ d., Rouen 2/— à 2/3 d., London 1/1 $\frac{1}{2}$ à 1/3 d., Newcastle 1/3 d., Engelsk Kanal 1/6 à 1/9 d. pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Danzig noterer for Dampere:

London 5/6 à 6/—, Dundee 6/6 à 6/9 d., Liverpool 6/6 à 7/— pr. Ton Sukker.

Kulfragterne paa Danmark staa fremdeles lave. 3/6 d. for større og 4/6 à 5/— for mindre Baade

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele: Siden vor sidste Beretning, har Tendensen i vort Fragtmarked været nedadgaende, hvilken Bevægelse er fremskyndet ved Manglen af nye Forretninger som en Følge af hurtig Stigning i Kornpriserne. Vi kan ikke anføre over 3 s. til Cork f. o. for handige Baade fra en Del Havne og 2 s. 7 $\frac{1}{2}$ d. for større Baade til U. K. og Kontinentet. Skibe for Marts have reduceret til 2 s. 6 d. for Ankerplads-Forretning, og vi frygte for en meget stille Periode og endnu lavere Fragter i den nærmeste Fremtid.

Begæret fra Atlanterhavs-Havne synes tilfredsstillt i Øjeblikket, og de Redere, der have afslaaet Tilbud i Ugens Løb, maa angre ikke at have modtaget, hvad der blev dem tilbudt. Den vedvarende Afskibning af Majs fra Galveston opretholder Fragter til denne Havn, som New-Orleans ikke kan konkurrere med.

Der er ingen væsentlig Forandring i vort Sejlskibs-Marked. Fragterne holde sig faste med godt Begær efter Tonnage og Raterne ere regelmæssig stigende.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Antwerpen 13. Febr., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Odessa 15. Febr., bestemt til Smyrna, Kbhvn. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn 10. Febr., bestemt til Middelhavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn 9. Febr., bestemt til Spanien. — Dagmar, Koføed, afgik fra Cardiff 13. Febr., bestemt til Marseille, Spanien. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Georgios I. Kihl, ankom til Antwerpen 11. Febr., bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Danzig 15. Febr., bestemt til Kbhvn. — Southampton, Marseille, Spanien. — Kiew Rabe, ankom til Messina 7. Febr., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 12. Febr., bestemt til Sortehavet. — L. P. Holmblad, Strubberg, afgik fra Odessa 16. Febr., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til New Orleans 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Lisbon 14. Febr., bestemt til Havre, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Gibraltar 14. Febr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Riga, Königsberg, Portugal. — Tomsk, Andersen, ankom til Samsoun 17. Febr., bestemt til Batoum, Odessa. — Vesuv, Gade, afgik fra Southampton 15. Febr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 18. Febr., bestemt til New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Southampton 16. Febr., bestemt til Spanien, Italien.

Anglo Dane, Jacobæus, ankom til Libau 15. Febr., bestemt til Kbhvn. Anvers. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Libau. — Charkow, Norden, passerede Hirtshals 17. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 16. Febr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Stettin. — Fano, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 17. Febr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Riga 10. Febr., bestemt til Hamburg. — Kasan, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 18. Febr., bestemt til London. — Laur'a, Christiansen, ankom til Leith 17. Febr., bestemt til Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn.

18. Febr., bestemt til Christiania. — Louise, Brabrand, pass-Skagen 17. Febr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 16. Febr., bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn 17. Febr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 15. Febr., bestemt til Libau. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 10. Febr., bestemt til Hamburg. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 15. Febr., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Perm, Christensen, ankom til London 16. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom til Hull 16. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, afgik fra Libau 17. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Danzig 16. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 18. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Danzig 16. Febr., bestemt til Königsberg. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 18. Febr., bestemt til Helsingør. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Svane, afgik fra Nykjøbing F. 18. Febr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 20. Febr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 18. Febr., bestemt til Aarhus — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 18. Febr., bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 19. Febr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 11. Febr., ankom til Rotterdam 16. Febr. — Frøde, J. C. Jensen, afgik fra Newcastle 7. Febr., bestemt til Savona. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Methil 15. Febr., bestemt til Kiel. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 10. Febr., ankom til Rotterdam 17. Febr. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Burntisland 12. Febr., ankom til Kbhvn 17. Febr. — Skjold, C. A. Schmidt, afgik fra Kbhvn. 15. Febr., ankom til Libau 17. Febr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Pensacola 7. Febr., bestemt til Fécamp. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 6. Febr., ankom til Rosario 14. Febr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rio de Janeiro 12. Febr., ankom til Montevideo 16. Febr. — Harald, O. Risøe, afgik fra Swansea 14. Jan., ankom til Pensacola 9. Febr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 6. Febr., ankom til Libau 11. Febr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra London 16. Febr., bestemt til Blyth.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Odessa 12. Febr. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Genua 7. Febr., ankom til Theodasia 18. Febr. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Tripolis 6. Febr. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Dunckerque 1. Febr., ankom til Venedig 17. Febr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Riga 10. Febr., ankom til Ghent 17. Febr.

Heimdal, Anine, Knudsen, afgik fra Libau 15. Febr., bestemt til Rotterdam

Dannebrog, Amalienborg, Olsen, ankom til Blyth 16. Febr. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Reval 12. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Libau 17. Febr. — Frederiksborg, Andersen, ankom til Dunckerque 17. Febr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Dunckerque 17. Febr. til Newcastle. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Swinemünde 17. Febr. til Libau.

Kjøbenhavn, Carl Hecksher, Storm Hansen, afgik fra St. Vincent 18. Febr. til Port Natal. — Fyen, Hansen, ankom til Algier 17. Febr. — Jylland, Starck, afgik fra Granton 14. Febr. til Libau. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 12. Febr., ankom til Kbhvn 16. — Sjælland, Rasmussen, ankom til London 17. Febr.

Thingvalla, Hekla, Thomsen, afgik fra New-York 15. Febr. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiania 18. Febr., ventes til Kbhvn. 19. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 18. Febr. til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 7. Febr. til New-York.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 10. Febr., ankom til London 13., afgik 18. til Methil. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 11. Febr., ankom til Libau 15. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 13. Febr., ankom til London 15., afgik 15. til Cardiff.

Sejlskibe.

Fano, Nordby. Anna Mathias, Madsen, ankom til Elben 10. Febr. fra Manta. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, ankom til Port Elisabeth 12. Febr. fra Hamburg. — Dorane, Rødgaard, ankom til Port Natal 10. Febr. fra Antwerpen. — Doris Brodersen, Mathiasen, afgik fra Picton 21. Jan. til London. — Helene, Sørensen, ankom til Sidney 31. Decbr. fra Table Bay. — Lemvig, Hansen, ankom til Plymouth 11. Febr. fra Garston. — Serapis, Hansen, prajet 28. Decbr. paa 28 $^{\circ}$ S. 31 $^{\circ}$ V. fra Middlesborough til Rangoon.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Skagerrak. Hanstholm NNØ. Vraget, som laa 8 Kml. NNØ. for *Hanstholm*, er uskadeliggjort for Sejladsen.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Afmærkningen af Løbet over Barren udfor *Mariager-Fjord* vil samtidig med Foraarskiftningen af Sømærker blive saaledes:

Paa Løbets N.-Side 7 røde Tønder, hver med rød Stage og Riskost og inden for disse en Risprisk.

Paa Løbets S.-Side en hvid Tønde og inden for den 5 hvide Tønder, hver med hvid Stage og Halmvisk.

Den førstnævnte hvide Tønde ligger paa den tidligere Anduvningstøndes Plads og lige over for den yderste røde Tønde.

Dybden i Løbet over Barren er 12 Fod.

Østersøen. Faxe Bugt. Vraget af Skonnerten, som var sunket NV. for *Bøgestrøms-Tønden*, er drevet op paa Grunden og ligger 2,000 Alen N. 85° V. fra *Bøgestrøms-Tønden*. Det er saaledes nu uskadeligt for Sejladsen.

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Vestra Qvarnen. Paa *Bergudden* er opført et nyt Fyrtaarn, hvorfra skal vises et Fyr, der viser hvidt, fast Lys i Løbet gennem *Vestra Qvarnen*. Den S.-lige Sejlsektor skal paa Ø.-Siden begrænses af Mørke, paa V.-Siden af rødt, fast Lys. Den N.-lige Sejlsektor skal paa Ø.-Siden begrænses af rødt Hurtigblink, paa V.-Siden af hvidt To-Blink. Lysvidden: 13½ Kml.

Fyret skal tændes til Sommer og brænde Aaret rundt.

Bottniske Bugt. Fyrene paa *Ratanskär* og ved *Ratan* S.-lige Indløb brænde fremtidig fra 1ste Juli til 10de Juni, naar Is ikke forhindrer Sejlads.

I Fyret paa *Ratanskär* skal den røde Sektor, som lyser *Rata Storgrund*, ombyttes med hvidt Hurtigblink, og Fyret skal vise hvidt Hurtigblink fra N. 53° Ø. mod N. over Landgrunden.

Luleå. Den røde Stage med Kost ved N.-Siden af det Ø.-lige Indløb til *Gäddvikssund* er inddragen. 65° 35' 28" N. Br. 22° 4' 45" Ø. Lgd.

Tyskland. Den 2den Febr 1896 laa en Del drivende Vraggods 5 Kml. NNØ for *Scholpin* Fyr.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslän. Ved *Dynan*, SØ. for *Gullholmen* paa Farvandets Ø.-Side, er udlagt en Vager med rød Stage og Kost. 58° 10' 43" N. Br. 11° 24' 36" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Novaja Sembla. Baaken paa N.-Spidsen af *Øen Dalnic*, ved Indløbet til *Malokarmakul* Ankerplads i *Moller Bugt*, er ødelagt.

Tyskland. Jade. Fra 20de April til 24de Maj 1896 afholdes Skydeøvelser i *Jade*.

Skydepladsen, der er spærret for al Sejlads, begrænses saaledes:

a) Fra 20de til 25de April og 11te til 18de Maj mod N. af Linien Observatoriet—*Eckwarder Kirke*, mod S. af Linien Pumpestation—Tønde Nr. 24 og i 14,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne mod SØ. og fra *Eckwarderhorn* til den N.-lige Grænse over hele *Jade* Bredde.

b) Fra 27de April til 2den Maj mod N. af en Linie i N. fra Fort *Rüstersiel*, mod S. af Linien Fort *Rüstersiel*—Tønde W i 9,500 Alens Afstand og over hele *Jade* Bredde.

c) Fra 4de til 9de og 20de til 24de Maj mod N. af Linien Observatoriet—*Eckwarder Kirke*, mod S. af Linien Pumpestationen—Tønde Nr. 24 og i 8,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne over hele *Jade* Bredde.

d) Den 19de Maj mod N. af en Linie i N. fra Fort *Rüstersiel*, mod S. af Linien det gamle N.-Molehoved—*Schweinsburg* Mølle fra Fort *Rüstersiel* i 9,500 Alens Afstand ned ad og fra Fort *Heppens* i 14,000 Alens Afstand op ad *Jade* i SØ.-lig Retning fra den N.-lige til den S.-lige Grænse over hele *Jade* Bredde.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa Fort *Rüstersiel* eller Fort *Heppens* eller paa begge Forter, og Dampere lige ude for at advare. Signaler fra Land eller Skib skulle ubetinget følges.

Holland. Zeegat van Vlissingen. Damperen *Busy Bee* er sunket i *Wielingen* mellem Stumptønde Nr. 1 og Nr. 2.

Et Vragfyrskip, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt ved Vraget.

England. Medway. I *Pinup Reach* er den røde Spidstønde, som ligger 1½ Kml. Ø. for Slusen til *Chatam* Dok, midlertidig inddragen paa Grund af Uddybningsarbejder.

Tyne. De to hvide, faste Ledefyr ved *North Shields* ere endnu ikke tændte.

Nærmere Meddelelse senere.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Cherbourg. I Løbet af 1896 forandres det røde, faste Fyr paa V.-Enden af Bølgebrøderen ved *Cherbourg* til et Blinkfy, der hver ¼ Minut giver Tre-Blink af ½ s. Varighed, med 2½ s. Mørke mellem Blinkene. Flammens Højde bliver uforandret. Lysevnen: 22 Kml. Linseapparat.

Samtidig slukkes Fyret paa det midterste Fort paa Bølgebrøderen.

Nærmere Meddelelse senere.

Sound de Causey. Ankeret til Fortøjtønden, som laa paa *Banc des Epinettes*, er igen lagt paa Plads.

England S.-Kyst. Ved *Brixham*, *Tor Bay* S.-Side, er oprettet en Signal-Station. 50° 23',7 N. Br. 3° 31',0 V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Fyrskibet, der midlertidig var udlagt i *Liffey River*, er igen ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 7, der ligger fra *Poolberg* Fyr i N. 84° V., 6 Kbl. og fra *Baake* Nr. 5 i S. 13° Ø. 53° 20' 25" N. Br. 6° 10' 0" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Taageklokken ved *Kermorvan* Fyr giver midlertidig intet Signal.

Bermuda Islands. Perioden for *Gibbs Hill* Fyr er 45 Sekunder og ikke 1 Minut. 32° 15' 5" N. Br. 64° 49' 40" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. En sortmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 8 Fv. Vand udlagt 100 Alen N. 65° Ø. fra Vraget af Skonnerten *William Wilson*, der er sunket i det Ø.-lige Indløb til *Nantucket Sound*, 2½ Kml. S. 22° V. fra *Monomoy Point* Fyr og i S. 44° V. fra Fyrskibet *Shovelful Shoals*. Mindste Dybde over Vraget er 3½ Fv. En sort Vager er udlagt SØ. for Vraget. 41° 30' 0" N. Br. 70° 2' 45" V. Lgd.

Delaware. Delaware River. Ved Karantæne-Stationen paa *Reedy Island* er anbragt en Vandstands Maaler, der angiver Dybden paa *Baker Shoal*. En Viser, som bevæger sig over en Skive, angiver Dybden i Fod over Middel Lavvande. Nulpunktet betegner 20½ feet i Ledefyrinien over *Baker Shoal*.

Virginia. Hampton Roads. Tidssignalet, som blev givet fra *Hygeia Hotel*, gives ikke mere.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Syrien. Vraget, som har ligget sunket paa *Lakatie* Red, er forgæves eftersøgt og er uskadeligt for Skibsfarten.

Paa Grunden, som paa *Saida* Red ligger 1¾ Kbl. ØNØ. for Fyrene paa *Øen Jesirah* eller *Ziri*, er der over 5 Fv. Vand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Nicaragua. Paa Kysten af *Nicaragua* skulle Fyr tændes paa *Bluefields Bluff*, *Corn Island*, *Kap Gracias a Dios* og flere Steder. Fyrene paa de to første Steder skulle tændes om nogle Maaneder. Synsvindten bliver 10 à 12 Kml.

Mexiko. Det hvide Blinkfy paa S.-Pynten af *Lobos Island* er endnu ikke tændt. Fyrtaarnet er endnu ikke opført. 21° 28' 20" N. Br. 97° 13' 20" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Camooim River N. Føreren af *norsk* Skib *Hermode* har rapporteret at have set farlig Brænding paa 2° 0' S. Br. 41° 0' V. Lgd. Lodskud gav samtidig 30 Fv. Dybde.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — *Rabat* i *Marokko* er erklæret for kolerafri. Der tiltaas Skibe fra en Omkreds af 85 Kml. fra *Rabat* og *Magazan* fri Praktika, undtagen fra *Casa Blanca*, der endnu er erklæret for mistænkt.

Ægypten. — Karantænen overfor Skibe fra *Damiette* er ophævet.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Middag med efterfølgende Dans Onsdag den 26. Februar i Larsens Lokale, Sct. Annæ Plads 13. Listen til Tegning er fremlagt i Lokalet.

Bestyrelsen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Fonden til Retsbøjelp for Skibsførere afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdag den 22. Februar, Kl. 7 Efterm., i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, hvor Regnskabet for det forløbne Aar vil blive forelagt.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdag den 22. Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive at foretage:

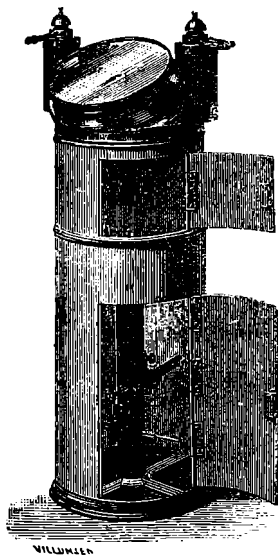
- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter,
- 3) Valg af Formand samt
- 4) Forslag om Forhøjelse af Formandens Gage.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1895 ville forinden ligge til Eftersyn for d'Hrr. Medlemmer paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 10—12 og 2—4 fra den 5te Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 28de Januar 1896.

P. B. V.
F. Harboe.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.
NØRHOLMS
Patent Multiplikator Kompasser,
Sprit- og Baadskompasser,
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Kaptejn Rungs
Universal-Bathometer.
Logge og Loddemaskiner.
Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.
Barometre, Thermometre, Manometre.
Indicatorer. Tegnebestikker.
Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Complette Dykkerdragter
Premierløjtnant Clausens
Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Selv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Paa SØKORT-ARKIVET er udkommet:
Kort Nr. 169, Pollen i Skutilsfjodr, Island N. V. Kyst.
Maalestok: 1 : 15,000. Pris: 50 Øre.
Kort Nr. 170, Odense Fjord. Maalestok: 1 : 40,000.
Pris: 1 Kr.

Fiskerbaad til Salg.

En Dæksbaad, passende til Fiskeri ved Kysten af Island, er til Salg hos

Skibsbygmester S. Abrahamsen,
Nordby, Fanø.

„DAN“, Ny dansk Petroleums-Motor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden.

Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumsforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: J. CHR. LARSEN, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1861, anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

St. Kongensgades Brødfabrik & Melforretning 63

anbefaler

1ma veltørrede Skonneroger.

Telefon 197.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpepgens. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 13, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100 30 0/100 50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100 20 0/100 40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Februar 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Engelske Skibsofficerers Organisation. — Fra danske Skibsførere. — Pilot Chart. — Generalforsamlinger. — Delagoa-Bay. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.
Grundet 1845 Telefon 243.

Skibsdagbøger,
5 Kr. 50 Øre pr. Stk.
Videreforsalere Kabat.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Petersen & Nielsens Galvaniserings- Anstalt,

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

Børste- og Gadekoste-Oplaget Skandinavien,

Holsteinsgade 26, I., Ø.
Prima Dæks- og Gadekoste,
Levanger og Tjærekoste
leveres fra Lageret
til billigste Priser.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Den anerkjendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede
Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer
til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa Gamle
Carlsberg Export- og Lagerøl direkte til os,
da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i
Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.
Gl. Carlsbergs Bouteilleringanstalt for Exporten.

M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagvarer

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende
samt Bunkerkul, saavel engelske som skotske.

Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddamper, nye og brugte, alle Størrelser,
samt 1ste Klasses Petroleumsaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og
Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

C. F. Schlüter,

Skandinavien største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

**Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning,**
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørages.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning:
Leverander i Skibsproviant.
Oprettet 1881.
Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen
(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvín,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

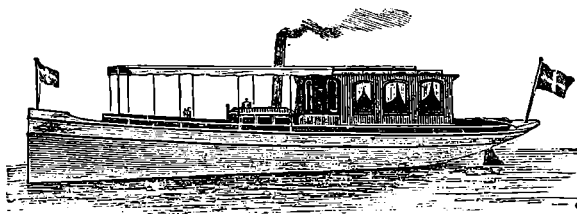
Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetaablisement,

Nyhavn Nr. 57.



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

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Å. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster Linoleumfabrik.

Fabr'ksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545 Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

Hattemagasinet

'London'

Kjøbhvns største, billigste Hatte-
forretning.

Elegant Herrehatto, alle Kvaliteter
fra 3, 4 1/2 — 7, 8 Kr.

Silkehatte, Chapeaux mec.
yderst billige.
Østergade 31.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,
Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Rugbrød

A Frederiksberg A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide

og øvede Folk.

Paa Udkig.

Vi refererede i vort sidste Nummer de Forhandlinger, der forrige Tirsdag førtes om Styrmandenes Optagelse i »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« paa dennes aarlige Generalforsamling. Da det imidlertid maa antages, at den Livskraft, denne Sag har vist sig at være i Besiddelse af, vil være stor nok til atter i Fremtiden at føre den frem for Generalforsamlingen, og da Spørgsmaalet synes os at være af stor Betydning baade for Foreningen og for Styrmandene, skulle vi komme tilbage til den.

Det er bekendt, og det blev ogsaa fremdraget paa Generalforsamlingen, at der i og for sig intet er til Hinder for at en Styrmand optages i Skibsførerforeningen; det fordres blot, at han løser Borgerskab som Skibsfører, hvad han jo kan gøre, naar han efter Sønæringslovens Bestemmelser er kvalificeret til at blive det. Det Forslag, som Foreningens Bestyrelse nu i en Aarrække har søgt gennemført, gaar derimod ud paa, at en Styrmand faar Adgang til Foreningen, blot han tilfredsstiller de Krav, Sønæringsloven stiller til en Skibsfører. I Modsætning hertil fastholder dette Forslags Modstandere, at det maa forlanges, at Styrmanden løser Skibsfører-Borgerskab, at han altsaa faktisk er Skibsfører, selv om han ikke fører Skib.

Dette sidste Standpunkt har tilsyneladende en vis Berettigelse, for saa vidt som der jo dog altsaa ingen Hindring er for en Styrmand, der kan faa det omtalte Borgerskab, i at blive Medlem af Foreningen. Men praktisk har det jo vist sig, at Styrmandene ikke løse Borgerskab for at opnaa dette, og herpaa synes det os, der maa lægges nogen Vægt. For Styrmandene er denne Sag jo en gammel Bekendt, og det kan næppe antages, at de ikke skulde vide, at Skibsfører-Borgerskabet giver dem Adgang til Foreningen; men Tilgangen til Foreningen ad denne Vej har ikke desto mindre været for intet at regne. Og desuden synes det os, at Styrmandene ikke uden Ret kunne ræsonnere som saa: Naar Foreningen ikke vil give os Adgang uden ekstraordinære Betingelser, uden at fordre, at vi skulle løse et Borgerskab, som vi iøvrigt foreløbig ikke have Brug for, saa er Foreningen ikke baseret paa os, og saa er det rettest, at vi holde os udenfor den.

Med denne Betragtning for Øje, synes det os, at Skibsførerforeningen mere maa tænke paa, om det i og for sig er ønskeligt, at den udvider sine Rammer, end indlade sig i Diskussioner om en Løsning af Spørgsmaalet, som alle dog véd ikke er gennemførlig. Det blev da ogsaa under Forhandlingen forleden fra mange Sider gjort gældende, at det vilde betegne en virkelig Vinding for Foreningen, om den optog de Styrmand, der ere kvalificerede til at erholde Bevis som Skibsførere. Os forekommer det, at denne Opfattelse er ubetinget rigtig. Man indvender ganske vist herimod, at Foreningen dog er en Skibsførerforening og at det som saadan ligger udenfor dens Opgave at være en Organisation for Styrmandene eller en Del af dem. Men i saa Fald begrænser man, forekommer det os, Foreningens Virksomhed mere end nødvendigt og ønskeligt. Det er for en Forening af denne Art altid en Fordel at drage Grænserne for sin Virksomhed saa vide som muligt, og vi kunne ikke se, at Foreningen ved at optage Styrmandene gaar videre, end

dens Love formelt tilstede og end de Formaal, den har stillet sig, berettigede til. Foreningen er ganske vist en Forening for Skibsførere, og dens Formaal er at varetage og værne om Skibsførerstandens Interesser, men til Skibsførerstanden kan uden Tvivl henregnes alle, der ere kvalificerede til at blive Skibsførere. Forskellen imellem Skibsførerne og de Styrmand, der ere kvalificerede til at blive det, er jo i Virkeligheden kun en Forskel i Navn og Rang; men det, der her er det væsentlige, er at i Interesser er der ingen Forskel, men derimod et absolut Fællesskab. Naar man altsaa erkender, at en Udvidelse af Foreningens Rammer er til Gavn for denne selv og for Styrmandene, saa synes det os ikke, at man bør udelukke den Del af dem, hvis Interesse-Fællesskab med Skibsførerne er indlysende.

Det blev paa Generalforsamlingen fra en enkelt Side gjort gældende, at det vilde svække Foreningens Autoritet i det offentlige Liv, om den optog Styrmandene. Vi tro det modsatte. Vor Tid kræver netop store Organisationer, og det er de store Organisationer, der med mest Vægt gøre deres Indflydelse gældende i offentlige Anliggender. Det vil styrke Skibsførerforeningens Autoritet, naar den bliver en Repræsentation baade for de nuværende og de vordende Skibsførere. Denne Sags Modstandere sige nok, at naar Skibsførerforeningen nu tager Ordet, saa gør den det med den Vægt, der maa tillægges Udtalelser af de erfarne Mænd, der have naaet at blive Skibsførere baade af Navn og Gavn. Dette er sandt nok, men derfor bør man ikke kaste Vrag paa de unge og friske Elementer, der gennem Styrmandene vilde tilføres Foreningen. Det vilde for denne være en Lykke indenfor sine Rammer at se Repræsentanter baade for den prøvede Erfaring og for de nye Ideer, der stadig opstaa og kræve deres Ret, i Skibsførerstanden som i alle andre Stænder.

Det er ikke vor Hensigt her at udtale os om de rent praktiske Fordele, som Foreningen vilde have af at aabne sine Døre for Styrmandene. Vi have kun villet fremsætte som vor Anskuelse, at naar Foreningen efter sine Love kan drage Grænserne for sin Virksomhed saa vide, at den kan optage Styrmandene, saa bør den i sin egen og i Standens Interesse gøre det. Man vil maaske indvende, at Styrmandene kunne danne deres egen Organisation, men det maa dog erindres, at dette kræver store Offre, som de ikke saa let ville kunne bære, og at disse falde saa meget mere unaturlige, som Skibsførerforeningen dog er den Organisation, i hvilken de senere naturligt bør indtræde.

Forslaget er jo nu atter faldet for i Aar, men rimeligvis kommer det igen. Vi tro ogsaa, at Skibsførerforeningen før eller senere vil erkende det som sin Opgave at være en Organisation for alle, hvem Loven betegner som kvalificerede til at blive Skibsførere, og derved samle om sig store Dele af vor Sømandsstand, hvis Interesser ere fælles.

Udenrigsministeriet meddeler os: Det kongelige Konsulat i New-York er af Toldvæsenets Skibsmaalings

Kontor dersteds opfordret til at drage Omsorg for at de til New-York ankommende danske Skibes Nationalitets og Registrerings Certifikater fremtidig ved Ankomsten indleveres til Konsulatet, for at Toldvæsenet kan faa Lejlighed til at afskrive Skibsmaalsangivelserne.

Som Følge heraf paalægges det danske Skippere indtil videre ved Ankomsten til New-York at afgive Nationalitets og Registrerings Certifikatet til Konsulatet.

Om den danske Koloni St. Thomas har »Norg. Sjøft.« modtaget følgende:

Undertegnede Skibsførere, der i mange Aar har faret i disse Farvande og derved haft god Lejlighed til grundig at sætte sig ind i alle de forskellige Forhold vedrørende Befragtning, Karantæne, Proviantering, Ekspedition etc., finder Anledning til at henlede Skibsredernes saa vel som Kaptajners Opmærksomhed paa, at deres Erfaring har ledet dem til den Overbevisning, at *St. Thomas, D. W. I.*, er det bedste og billigste Anløbssted i Vestindien for Skibe.

Hvad enten man kommer for Ordre, fragtsøgende eller paa anden Maade, møder man stedse al mulig Forekommenhed og Hjælp fra saavel de stedlige kgl. danske Autoriteter, som fra vore Konsuler, og vi anse det som vor Pligt at henlede Skibsredernes Opmærksomhed herpaa, da vi antage, at disse Forhold ikke er dem tilstrækkelig vel bekendte, og vi føle Trang til at udtale, at vi kunne anbefale alle vedkommende trygt at sende deres Skibe dertil.

p. t. St. Thomas ult. Decbr. 1895.

P. A. Wilhelm, Dansk Bk. »Victor«. *A. Jacobsen*, Bg. »Josva«, af Grimstad. *J. Blanche*, 3-m. »Assomption«, af Frankrige. *Hj. Bull*, Bk. »John Johnsen«, af Tønsberg. *H. E. Hansen*, Bk. »Naja«, af Arendal. *A. M. Sørbøe*, Bk. »Pioner«, af Skien. *J. Adamson*, Bk. »Linda Morgenrøden«, af Riga. *E. Salvesen*, Bk. »Celox«, af Arendal.

Engelske Skibsofficerers Organisation.

Hr. *A. Ott* i Singapore skriver følgende til »Hansa«: Ikke alene i England, men ogsaa i de mindre engelske Kolonier, har der vist sig Trang hos de engelske Skibsofficerer (Kaptajner og Styrmand) til at danne en fælles Forening for at varetage deres Interesser. Allerede i flere Aar eksisterer i Hongkong »British Mercantile Marine Officers Association«, og efter hvad der er meddelt mig af flere engelske Kaptajner, med hvem jeg har talt desangaaende, er de særdeles tilfredse med, hvad de allerede har tilkæmpet sig.

Man maa i alle Tilfælde lade Englænderne, at har de først erkendt en Idé for rigtig, saa venter de ikke længe, førend de virkeliggør den. Selv om gamle Traditioner derved maa omstødes, saa vil de fleste bestræbe sig for saa hurtigt som mulig at leve sig ind i den nye Idé, for deraf at drage den størst mulige Fordel.

Den engelske Skibsofficer har fuldkommen Ret, naar han siger: »Siden Damperne er bleven de herskende inden Skibsfarten, og der nu næsten kun eksisterer mere eller mindre store Selskaber, er det forbi med den tidligere saa højt berømmede Selvstændighed, hvad angaar Skibsførerne; det samme er Tilfældet med den pekuniære Fordel. Al erhverve sig en Formue hører nu næsten til Umulighederne.

Kaptajnens Stilling er desuden nu mere usikker end nogensinde. Selv den dygtigste kan uden egen Skyld i Kollisionstilfælde eller lignende let miste baade Stilling og Brød. Kort sagt, der gives ikke en Stand, som i faa Aar har mistet saa meget i Selvstændighed og paa den anden Side er bleven bebyrdet med saa stort Ansvar som Kaptajnerne. Enhver Officer haaber dog en Gang paa at blive Kaptajn, og da gælder det samme for ham. Da nu Tilslutning af Skibsofficerer af hvilken som helst Rang er betydelig større end Efterspørgslen, saa kan ikke længer enhver handle, som han selv vil, men maa følge sit Selskabs Ordre, selv naar disse er fejlagtige, og vil han ikke det, vil han snart faa sin Afsked. For nu at hindre, at den enkelte Skibsofficer under visse Omstændigheder skal føle sig altfor trykket, maa vi slutte os sammen, thi »Enighed gør stærk«, og vi kan da stille vore Fordringer.

Denne Forening har iøvrigt ikke alene til Hensigt at befæste Skibsofficerernes Stilling udadtil, men den virker ogsaa opdragende paa mange Medlemmer og vil i forefaldende Tilfælde blive benyttet som Æresret, der vil sørge for, at Elementer, der ikke viser sig værdige til at være i Foreningen, blive fjærned.

Der er ingen Tvivl om, at paa et neutralt Omraade raadfører hyppig Undergivne sig hellere med andre i Skibsanliggender end med sine egne Foresatte, med hvem de kanske ofte kommer i en Meningsstrid, særlig naar den Foresatte ikke anser det Umagen værd at forklare sin Undergivne Grunden til sine Handlinger, eller i andre Tilfælde holder det for at være under sin Værdighed at tilstaa en begaaet Fejl. Kommer man derimod i Klubben ofte sammen med andre Skibsofficerer, vil slikt snart blive forandret, naar Vedkommende af sine Kolleger bliver belært om det urigtige i en saadan Fremgangsmaade, og han ser, hvorledes andre bestræber sig for i al Ro at udveksle deres modstridende Meninger. Det bliver da til Held for begge Parter, og Følgen deraf vil blive en bedre Tone ombord.

Der er bleven mig fortalt et Tilfælde, hvor en Officer viste en saa stor Forsømmelighed i sin Vagtjeneste ombord, at den nær havde haft Dampskibets Forlis til Følge. Ved Kaptajnens Indskriden gik dog alt heldigt, saa at Sagen ikke kom for Retten. Den paagældende Officer var ligesom Kaptajnen Medlem af denne Forening. Kaptajnen forelagde Sagen for en sammenkaldt Kommission, og denne fandt Tilfældet saa graverende, at den gav vedkommende det Raad ikke mere at fare fra Hongkong, da han næppe vilde opnaa en højere Stilling og desuden maatte træde ud af Foreningen. Straffen var haard, men retfærdig.

Man ser heraf, at de engelske Skibsofficerers Forening bestræber sig for at holde sine Medlemmer til under alle Omstændigheder og i alle Tilfælde at gøre deres Pligt. Dygtige Officerer komme som Medlemmer af Foreningen hurtigt videre, medens udygtige Folk ikke har store Udsigter og gør bedst i hurtigst mulig at forlade Havnen.

Fra danske Skibsførere.*)

Fernande Noronha har jeg ikke set i de sidste 16 à 20 Aar, heller ikke St. Poul og Penedo de St. Pedro. Trinidad saa jeg heller ikke paa nævnte Rejse, jeg passerede 3^o vesten om. Tristan de Acunha passerede jeg med nok saa fint Vejr og havde en god Stands-Observation. Hvad 39^o Ruten østpaa angaar, da sympatiserer jeg slet ikke med den. I 1893 i November udsejlede jeg Længden paa 46^o S. Br. og saa et Glimt af Crozet Gruppen og passerede langt sønden om Amster-

*) Nedenstaaende Brev fra Føreren af Fano-Skibet »Emile« er en Fortsættelse af de under samme Overskrift optagne Breve i dette Blads Nr. 54 for 6. Oktober 1894 og Nr. 62 for 30. Novbr. s. A.

dam og St. Poul; i September 1894 ligeledes paa Rejsen til Macassar udsejlede jeg Længden paa 43°—44° S. Br., og i Øjeblikket sejler jeg langs den 45de Breddeparallel med 95 Knobs Fart, ligeledes paa Rejsen til Macassar og Molukkerne; i hvert Fald er det min Overbevisning, at det er heldigst at holde sig sønden for 40° til enhver Tid. Jeg har netop haft Lejlighed til at sammenligne mine Rejser med to store Skibes: en Italiener og en Nordmand, som begge havde sejlet i 37°—39°; men Vejrliget, de havde haft, var ikke bedre; desuden havde det taget dem betydelig længere Tid; til Eksempel kan jeg anføre, at jeg sidste Aar med »Emilie« fra 14de til 25de September udsejlede en Distance paa 2,265 Kml eller en Gennemsnitsfart af 8,5 Knob. Jeg ankom til Macassar den 10de Oktober med 88 Dage fra Lisszardt og 97 Dage fra Amsterdam. Baly-Strædet passerede jeg d. 27. Novbr. 1893, uden at ankre, i 24 Timer.

Allas-Strædet er jeg passeret 3 Gange: den 30te Januar 1894 hjemgaaende i 24 Timer og var 2 Timer til Ankers under Lombock; næste Gang den 8de Oktober 1894 i 6 Timer; 3die Gang den 6te Januar 1895, hjemgaaende i 12 Timer, det er det mest regulære af alle Stræder, og jeg vil, saafremt det passer mig, benytte det til enhver Tid. Hvad Strømforskelser i Stræderne angaar, da har jeg ingen Lejlighed haft til at observere dem nøje, men saavidt jeg kunde se, da stemmer Beskrivelserne. Hjemrejsen fra Macassar i Januar og Februar 1895 var en fuldstændig Modsetning til den i Februar 1894, jævn Passat med fint Vejr over hele Oceanet; hvorimod vi paa den første Hjemrejse vare i Berøring med en Cyklon fra 82° Ø. Lgd.; den 19de Februar til 58° Øst Lgd., den 28de Februar med Vindene imellem Øst og Nord med Undtagelse af de 8 Timer, som Vinden blæste med Orkanstyrke, da blæste det fra S. Øst; dette var paa 22° 30' S. Br. og 72° Ø. Lgd. Jeg tror, at Cyklonen blev stationær eller opløste sig, efter at vi for 4de Gang den 28de Februar var sejlet ind i dens Kølvand, hvor vi fik Vinden fra Nord, stormlig og saa oprørt et Hav, at det ikke var til at sejle i; vi bleve overøste med Vand fra For til Agter; da jeg tydelig kunde se Uvejret staa i N. V. og Vest, besluttede jeg mig til at lænse Syd ud, hvilket vi fortsatte i 4 Timer, da Vejret og Søen modererede og Kursen optoges atter i vestlig Retning; men det mærkelige skete nu, at Uvejrsluften blev staaende i N. Ø. og efter kort Tid drejede Vinden igennem Øst og det blev fin Passat for flere Dage derefter. Er man i Javasøen og bestemt til Macassar eller vil gaa igennem Macassar Strædet i Vestmonsunen, da tør man ikke tage Brill Fyr i Sigte; thi man kan derfra ikke lægge S. V. Pynten af Celebes op; der findes nu ogsaa et Fyr paa Dajang Dajangan, en af de 3 smaa Øer N. V. for Tana Keke. Ballast kan faas i Macassar til omtrent fl. 0,75 pr. Ton, men der akkorderes bedst for en vis Sum, at ballaste Skibet til et vist Mærke. Drikkevandet der er ikke godt og tillige dyrt, fl. 3,00 pr. Fad bragt ombord; jeg har endnu ikke brugt deraf, thi vi har alle Tider kunnet samle Regnvand nok, og mit Mandskab har derved befundet sig vel. Jeg giver altid kogt Havremelssvand at drikke og taaler ikke, at nogen nyder raat Vand; desuden, naar der løses, da bruger jeg 4 Culli i Spillet, de koste 1 fl. pr. Dag pr. Mand, og Skibets Mandskab udsættes ikke for den brændende Solhede, da man i sjældnere Tilfælde kan faa anbragt Solsejl over dem.

Jeg har læst adskillige Indlæg i »Dansk Søfartstidende« angaaende Lodseriet igennem Sundet; jeg vil ikke paapege, hvor der burde stationeres Lodser; men et vil jeg udtale, og det er, at hvor der stationeres Lodser i aaben Sø, der maa de have Kuttere, lignende dem ved Esbjerg Lodseri, og desuden bør der paalægges en Slags Lodstvang; for Eksempel: Dampskibe i faste Ruter betale, naar de blive prajede af Lods og ikke vil benytte samme, 1/4 af Taksten, og Fragt-Dampere 1/3 af Taksten, eller noget lignende; dette vil komme den virkelig lodssøgende Mand til Gode, ved at anspore Lodserne til at være paa deres Post og »at være om sig«; blive Skibene ikke prajede, da ere de selvfølgelig fri. Jeg ved af Erfaring, hvor nedbrydende det er haale paa Sjæl og

Legeme at sejle Dag efter Dag og lange, mørke Nætter uden Maal og Med og se den ene Dampere efter den anden passere, uden at værdige Lodserne et Blik, uden for saa vidt at Lods-kutteren er et godt Anduvningsmærke; jeg har nemlig været Lods ved Esbjerg Lodseri i 11 Aar. Her vil jeg ligeledes fremføre en Bemærkning angaaende danske Lodsers urimelige Pensionering, som endda er Selvpensionering af en fælles Lodspensionskasse. Da jeg forlod Esbjerg Lodseri den 1ste Oktober 1892, da kunde en Lods ved nævnte Lodseri, eller hans eventuelle Enke, efter 10 Aars Tjenestetid faa i aarlig Pension 24 Kr. 72 Øre, og ud af samme Kasse kunde Lodser ved visse ældre Lodserier faa op til Kr. 400 i aarlig Pension; her mener jeg, at Staten burde overtage Pensionskassen og pensionere Lodserne rimeligt og ligeligt og ikke som nu, at Pensionen reguleres efter gamle opsøede Kapitaler, som de nuværende Lodser ikke have slidt for; saadanne Aldersudsigter skal ikke anspore en Mand til vedblivende at være Lods, naar han sidder med stor Familie og der bliver ham tilbuddt noget bedre. Kunne disse Linier henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa nævnte Forhold, da er Hensigten naaet.

Den 26/11 95, 41° 47' S. Br., 44° 38' Ø. Lgd. Jeg har i de sidste Dage gjort en Erfaring, som jeg tror vil have almen Interesse og være mangen en yngre Skibsfører til Nytte, som første Gang kommer i disse Farvande. De to foregaaende Rejser til Macassar har jeg saa at sige ingen østlige Vinde truffen, som har forsinket Rejsen af nogen Betydning; derimod paa denne Rejse er jeg for tredje Gang bleven overhale af østlige Vinde søndenfor 40° S. Br. Jeg vil nu forsøge at forklare, hvorledes dette indtræffer, for der igennem at kunne bestemme, hvad der er heldigst med østlige Vinde, enten søge Syd efter med B. B. Halse eller staa Nord efter med St. B. Halse. Vindene mellem S. O. og N. O. retvisende er ment. Jeg er kommen til den Overbevisning: at staa Nord efter er det rette. Betingelsen for at beholde vestlige Vinde her paa disse Bredder er at man har Lavtryk (Minimum) søndenfor Skibets Kurs, dette er forøvrigt bekendt nok, men den almindelige Mening og Teori lyder paa, at Lavtryks-Banerne falde i Ø. S. Østl. Retning; dette er meget ofte ikke Tilfældet, hvad ogsaa er udtalt af Direktionen for Hamburg Seewarte i »Segelhandbuch für den Indische Ocean« af 1892 S. 324 f. f. Jeg vil nu forsøge at fremføre, hvad jeg selv har erfaret: den 8/11 95 paa 40° S. Br. og 9° V. Lgd. havde vi en Ø. S. Ø. Vind, som blæste i 14 Timer og tilsidst var stormlig med Regntykning, denne halede sig igennem Øst om til Nord og begyndte straks at blæse stormlig derfra, dette kan kun forklares ved at Stormcentret er pludselig drejet af i sydlig Retning, afvist af Anticyklon-Vindene, som blæse nordenfors; derfra havde vi en god Uge til den 16de om Eftermiddagen paa 42° 30' S. Br. og 21° 30' Ø. Længde, da vi atter fik S. Østlige Vinde, som jeg stod Syd efter med, da jeg endnu ikke var saa sydlig, som jeg ønskede, for at udsejle Længden; dette var den væsentlige Grund dertil, men jeg vil desuden tilstaa, at jeg den Gang ikke var rigtig klar over Vindsystemet, da Barometret stod højt (768 mm.), men faldende langsomt til den 18de Morgen Kl. 4, da det viste 756 mm., og vi stod paa 45° 45' S. Br. og 22° 31' Ø. Lgd. Barometret begyndte nu langsomt at stige til den 19de om Morgenen Kl. 8, da det viste 767 mm., og Vinden var gaaet igennem Øst til N. Ø., som var Begyndelsen til det næste Lavtryk, som førte os med Vindene igennem Nord, Vest, S. V. og Syd til 42° 53' S. Br. og 42° 51' Ø. Lgd. Middag den 24de, da Vinden var S. Ø. og Barometret stod paa 765 mm.; Vinden halede derefter mere østlig

Nu var jeg kommen til den Overbevisning, at det maatte være rigtigst at styre Nord efter, for at opsøge de vestlige Vinde. Jeg fortsatte nu med St. B. Halse ved Vinden retv. Nord beholden til den 25de, Morgen Kl. 7, da Barometret viste 757, rask faldende, og Vejret var bleven stormlig med Regntykning; for nu ikke at styre lige ind i Centrum, saa halsede jeg rundt og lagde bi med B. B. Halse, da en Forandring ikke var langt borte; saaledes hakkede vi Syd efter

til Kl. 7 Eftm., Vinden stadig fra misv. Øst, Barometret paa 749 mm., nu blev det pludselig Vindstille, kun en svag Luftning, nok til at mærke, at Vinden halede igennem N. Ø., Nord til N. N. V. Kl. 8 kom Kuling igennem, saa vi fik Styrmagt, og godt var det, thi »Emilie« havde arbejdet saa voldsmot den Time som ingensinde før, endda det er et mageligt Søskib; skønt det ikke kan siges, at det havde blæst med Stormstyrke, saa var Søen dog ualmindelig høj og oprørt, en Illustration paa, hvorledes Forholdene maa være i Centrummet af en tropisk Cyklon.

For nu at frembringe de nævnte Vinde og Vindforandringer, da maa Banen have ligget i nordøstlig Retning og krydset Skibets Kurs forom; paa omtrent 41°30' S. Bredde bliver den stationær eller faar mulig en tilbagegaaende Bevægelse, for atter at dreje ud i sydlig Retning, tæt vesten om Skibet, hvilket bevises ved, at Vinden skagede igennem N. O. og Nord. Dette Lavtryk har ifølge det foregaaende gjort en Svingning om Skibet, og vi fortsatte derefter i 2 Dage med stormlig Kuling af N. V. og Vest. Jeg opnaaede denne Gang efter 31 Timers Arbejde i nordlig Retning de vestlige Vinde, hvorimod det forrige Gang tog 66 Timer; men der er for den efterfølgende Del af Rejsen den Forskel, at da stod jeg i 46° Bredde og nu staar jeg i knap 42° S. Br. Jeg vil her tilføje, at enhver Skibsfører, som sejler i oversøisk Fart, burde anskaffe sig de tyske Rejsebeskrivelser: »Segelhandbuch für den Atlantische Ocean« af 1885 og »Segelhandbuch für den Indische Ozean« af 1892; de ere ikke alene Vejledere, men de ere ved nøje Studium virkelige Læreøger, især i Vejrforholdene, og man faar det Indtryk, at det hele er behandlet med Samvittighedsfuldhed og det Maal for Øje at gøre en Skibsfører det saa forstaaeligt som muligt; de burde oversættes i det danske Sprog, de koste tilsammen Rmk. 50 eller henholdsvis Rmk. 20 og 30; de give ingen detaillerede Beskrivelser over Havne, men kun Hovedruter og Besejlingen af de forskellige Stræder og Bihave; men Vind- og Vejrforhold ere særdeles omhyggelig behandlede, lige fra Grønland til Kap Horn og fra Kap det gode Haab til Australien og Kina over hele det indiske Arkipelag. Jeg synes, man kan forklare sig de hurtige Barometersvingninger og deraf følgende Vind- og Vejrforandringer fra moderat til stormlig og skiftende Vinde fra Nord, Vest og S. V. og tilbage igen, for atter at tage fat, idet et Skib skrider frem paa en retvisende Østkurs sønden for 40° S. Br.

Da Vind- og Vejrforholdene ere meget lidt beskrevne paa Ruterne efter de østlige Stræder imellem Sunda-Øerne, vil jeg ikke undlade at fremføre, hvad jeg har oplevet og erfaret med »Emilie«.

Op til 17° S. Br. og 110° Ø. Længde er der ikke noget særligt at bemærke, kun at de to sidst forløbne Dage vare i Forhold til Bredden meget flove, næsten med Vindstille; dette er den 20¹²/95; den 21de næsten Stille hele Etmaalet til om Eftm. Kl. 5, da der pludselig trak op med en meget truende Skybanke i N. N. O. og N. O., hvori det blæste en stiv Kuling uden at falde en Draabe Regn, men Luften antog en mærkelig, skiden, gulagtig Kulør, men inden Kl. 8 havde vi atter fulde Sejl til og Vinden halede mere nordlig, Kl. 9 Aften blev det stille; den 22de Morgen Kl. 7 kom let Brise igennem af sydlig og sydøstlig, Barometret paa 760 og med dærlig Bevægelse, om Eftermiddagen den 22de antog Luften et mærkelig mælkeagtigt, diset Udseende, Kl. 4¹/₂ trak pludselig en truende Skybanke op, ligeledes fra Nord og N. O., og det saas hurtigt, at det ikke var til at tænke paa at gøre Sejl fast, andet end geje op lige til Undermørssejlene, og det blæste meget haardt med øsende Regn i omtrent 1 Time, da det atter modererede. Barometret fremdeles paa 760 mm., og Vinden halede atter paa Øst og Ø. S. Ø., og vi satte efterhaanden fulde Sejl igen. Den 23de Morgen Kl. 3 var Barometret falden til 758 mm. med Byger og meget ustadig Kuling; men da kom det for 3dje Gang fra Nord og N. N. O. og alt blev beslaaet til Undermørssejlene, Vinden drejede atter tilbage helt paa S. O. og S. S. O. med Storm og Regn, Barometret faldende og Luften meget truende. Kl. 10 Fm. var Vinden skaget igen til O. S. O.,

hvorfor vi halsede rundt og »lagde bi« for B. B. Halse for nøgen Rigning, og alle Sikkerhedsforanstaltninger blev truene, for at tage imod en Cyclon, som utvivlsomt var i Nærheden. Det blæste Storm med øsende Regn, saa man hverken kunde høre eller se, og Vinden holdt sig fast paa O. S. O. og Øst til Middag samme Dag. Kl. 4 Eftm. Ø. til N., ingen Forandring i Luftens Udseende, Kl. 8 Aften O. N. O., Luften noget lettere, Midnat Kl. 12 N. O. til O., lidt aftagende i Stormen. Den 24. Morgen Kl. 4 N. O., byget Luft, satte begge Undermørssejlene, inden Kl. 8 modererede Vejret og vi satte fulde Sejl og arbejdede østefter, derefter fik vi flovt og stille og omløbende til den 26de, Morgen Kl. 4, da Passaten atter halede igennem og holdt sig for 16 Timer.

Det var paa omtrent 14° S. Br. og 110° Ø. Lgd., at vi havde Stormen, og jeg tror sikkert, at en Cyclon har raset nordenfor Skibet og vandret i vestlig Retning; Vindskagningen viser tydelig nok, at vi have været i dens sydlige og sydøstlige Side; den laveste Barometerstand var 756 mm. den 23de om Eftermiddagen mellem Kl. 4—8

Man maa i disse Farvande nøje agte paa Luftens Udseende, Barometrets Falden er meget svag i Forhold til Vindstyrken; man kan let faa et Stel Sejl splittet ad, skønt vi slap heldig med nogle mindre Smaarifter; og tillige var det jo nok vort Held, at Stormen blæste af Modvind, ellers var man jo nok blevet fristet til at sejle længere ind i Uvejret; deri ligger en Fristelse og en stor Fare. Ingen væsentlig Strømsætning observeredes sønden for 10° S. Br.; men derimellem og Landet satte Strømmen østerpaa med mere end 1 Knobs Fart, endda Vestmonsunen, som skulde være i fuld Kraft, var meget flov og næsten stille, saa man maa paa denne Aarstid være sikker paa at gøre Landkending vesten for Strædet, man agter at gaa igennem. Vi saa Bjerget »Semiroe« (over 11,000' højt) omtrent 80 Kml. og blev derved opmærksom paa at vort Kronometer viste os omtrent 20' for vestlig i Længden. Den 30te December 1895 Morgen Kl. 5 var vi tværs af S. O. Pynten af Java med Vinden vestlig, flov Brise, og jeg styrede straks op efter Kap Stoke, for at gaa igennem Baly-Strædet, men efterhaanden faldt Vinden nordlig, og vi drev med en østlig gaaende Strøm tværs over Mundingen om Eftm. Kl. 2, passerede 2 Kml. sønden om Taffel-Hook og styrede ind i Lombok-Strædet tæt under Baly-Kysten; til Kl. 9 Aften havde vi ingen Avance; men da kom Strømmen med og tillige let Landbrise, som bragte os igennem Strædet, meget tæt under Land hele Tiden, men ingen Lodskud at faa, Kl. 9¹/₂ Fm. den 31te passerede vi 1 Kml. østenom Kap Manok, N. O. Pynten af Baly; i disse 12 Timer have vi ingen Modstrøm bemærket og Vinden var saa flov, at den alene ikke kunde føre os igennem. Det var netop Fuldmåne og skulde efter Beskrivelserne være Højvande i Lombokstrædet omtrent Kl. 11.

I Javassøen var det meget flovt og Vindene omløbende til i Nærheden af Macassar, da der satte frisk Kuling igennem af N. V. med Regnbyger, og den 4de Januar 1896 Eftm. Kl. 3 ankrede vi paa Macassar ydre Red, da vi havde en Del Krudt til Ladning, som ikke maa losses udfor Byen. I Javassøen observeredes en Strøm, som satte O. S. O. efter med omtrent 1 Knobs Fart, saa man maa styre 1¹/₂ Streg højere end den direkte Kurs, især med flov Brise. Det er en lang Rejse til Macassar, 124 Dage fra Amsterdam.

I det Haab, at der i det foran beskrevne maa findes noget, som kan tjene yngre Skibsførere til Vejledning, vil jeg hede den ærede Redaktion for »Dansk Søfartstidende« at bringe det frem i Deres ærede Blad.

Macassar, den 11te Januar 1896.

J. Thomsen.
Fører af »Emilie«.

Pilot Chart.

Ifølge Pilot Chart for Februar var Vejret over Nordatlantehavet i Januar Maaned ikke strengt efter Aarstiden, men der herskede meget urolige Forhold i den vestlige Del af Oceanet. Stormene bevægede sig som Regel hurtigt, de strakte sig ikke over noget stort Areal, og Vindstyrken i dem var i Almindelighed mellem moderat og haard.

Den stærkeste af Januarstormene, der forøvrigt indskrænkede sig til den vestlige Del af Oceanet i de to første Uger, og som bevægede sig i NO Retning over de store Banker, nærmede sig Nyfundland Syd fra den 6—7 Januar. Centret befandt sig den 6te paa omtrent 40° N. Br. og 55° V. Lgd., paa hvilket Sted flere Skibe mødte orkanagtig Vind med Sne og Hagl. Laveste Barometer 28,60 Tommer. Den 7de stod Centret Nord for St. Johns og bevægede sig derefter i NNØlig Retning.

En Storm, der vandrede NO hen fra Nyfundland d. 15de, forårsagede den 16de og 17de meget stiv S.V.-lig Kuling paa Dampskibsruterne.

I Midten af Maaned iagttoges 3 Isbjerge i Nærheden af disse Ruter, og Taage viste sig hovedsagentlig d. 1ste, 11te og 19de paa den nordlige Del af de store Banker, dog ikke i videre Udstrækning.

I Februar nord Forholdene at ville blive saaledes: Stormende Vejr Nord for 40° Br. og langs den amerikanske Kyst fra Hatteras. Stiv vestlig og nordvestlig Kuling langs ad de transatlantiske Dampskibsruter med lejlighedsvis Perioder af frisk Vind fra NO. Af og til Taage paa de store Banker og nær ved Kysten af Ny England samt Isbjerge ved Nyfundland.

Foruden et Tillægskort over Vindforholdene og de bedste Sejlskibsruter i Nærheden af Kap Horn indeholder Pilot Chart endvidere en Reskrivelse af Vejrforholdene paa samme Sted, hvorefter vi gengive følgende:

»Den største Ejendommelighed ved Vejrforholdene i Nærheden af Kap Horn er en hurtig Skiften i atmosfærisk Tryk, hvorved Barometer og Vind fremvise Forandringer, som man ikke kender Mage til andre Steder paa Søen, og Skibe, der ere for vestgaaende rundt om Kap Horn, føle Virkningen af disse Forandringer i langt højere Grad end østgaaende Skibe.

Skibsførere, som ville drage Fordel af deres Barometer under Sejlads rundt om Kap Horn, bør erindre, at paa den sydlige Halvkugle blæser Vinden om høje og lave Lufttryk henholdsvis modsat og samme Vej som Urviserens Gang. Endvidere skal det bemærkes, at høje Lufttryk i disse Egne træffes hyppigere i Vintermaanederne, altsaa fra April til September, end i Resten af Aaret, en Omstændighed, der har fremkaldt den Anskuelse hos mange fremragende Navigatører, at Vintertiden er den mest gunstige for Sejlads rundt om Kap Horn, tiltrods for den lave Temperatur, Dagens Kortvarighed og den større Udsigt til at møde Is. Af Vigtighed er det ogsaa at vide, at der undertiden i Nærheden af et Minimums Centrum hersker svage Vinde og godt Vejr, medens der samtidig i større Afstand fra Centret raser en voldsom Storm.«

Generalforsamlinger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Svendborg-Kredsen, har holdt sin ordinære Generalforsamling i Svendborg. Den aabnedes af Formanden, Havnefoged Møller, der gav en Oversigt over Foreningens Tilblivelseshistorie og dens første Virksomhed. Hovedforeningen havde virket for Nedsættelse af Tolden paa gamle Skibe, for Anlæg af en Havn paa Vestkysten, for Nedsættelse af Konsulatsgiften og for en Omordning af Tolden paa Kulladninger, saaledes at Sejl- og Dampskibe kunde blive stillede lige. Af disse Sager er det lykkedes at faa Konsulatsagen gennem-

ført. Hvad den lokale Forening angaar, da har den foruden at virke for Tilslutning andetsteds fra, tillige afgivet Betænkning til Overbestyrelsen i de ovennævnte Sager. I Spørgsmaalet om Havnen paa Vestkysten, var det Svendborg, der udpegede Kysten mellem Hanstholm og Skagen som det Sted, hvor Havnen rettest burde lægges. Spørgsmaalet om Omordningen af Tolden paa Kulladninger er fra først af rejst her i Svendborg. Formanden oplæste derefter det reviderede Regnskab, der godkendtes. Det viser, at Medlemsantallet er 95, og at der er indtegnet 8,908 Reg. Tons. Indtægten har været 513 Kr. 89 Øre. Kassebeholdningen udgør 116 Kr. Det vedtoges i Bekendtgørelser i Bladene at betegne Foreningen saaledes: »D. S. R. F., Kredsafdeling for Fyen«.

Til Delegerede ved Hovedforeningens Generalforsamling valgtes Skibsreder Nielsen, Troense, samt Mægler Hansen, Thure, og for det Tilfælde, at Bestyrelsen skulde finde det rigtigt at sende tre, tillige Rehslager Anderskov.

Dampskibsselskabet »Norden« har afholdt ekstraordinær Generalforsamling.

Kontrolkomiteens Formand, Overretssagfører Paludan, fremsatte paany det paa den nylig afholdte ordinære Generalforsamling forelagte Forslag om Anskaffelsen af et nyt Skib, tildels ved Udvidelse af Aktiekapitalen med 3 à 400,000 Kr., antagelig 339,000 Kr. Nærværende Generalforsamling havde maattet indkaldes, da den tidligere ikke havde været beslutningsdygtig, fordi der var mødt for ringe et Antal Medlemmer.

En Aktionær forespurte, om det nye Skib kunde blive ligesaa tidligt færdigt som »Narhvalen« forrige Aar.

Den korresponderende Reder svarede, at det ventelig vilde kunne ske, og at det nye Skib formentlig bliver færdigt midt i Maj Maaned, saaledes at det kunde virke 7—8 Maaneder af Aaret. Han tilføjede, at de nye Aktier selvfølgelig skulde deltage i hele dette Aars Udbytte.

Dampskibsselskabet »Urania« har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Axel Salmonsens.

Forretningsfører, Grosserer Alfred Christensen aflagde Beretning og fremsatte Forslag til Bygning af et nyt Skib og til en deraf følgende Udvidelse af Aktiekapitalen. Trods de i det forløbne Aar vedvarende lave Fragter havde Skibene dog opsejlet en pæn Fortjeneste. Der var indsejlet en Brutto-Indtægt af 658,241 Kr. 91 Øre, Udgifterne havde været 533,862 Kr. 89 Øre, Fortjenesten var saaledes 124,379 Kr. 2 Øre. Til Renter, Handelsomkostninger, Tab paa Havarier, som var taget af Driften etc., fragik 31,983 Kr. 33 Øre, hvorefter Netto-Overskuddet var 92,395 Kr. 69 Øre. Heraf faa Aktionærerne 10 pCt. Udbytte, 66,800 Kr., og Resten 25,595 Kr. 69 Øre, henlægges til Reservefondet.

Selskabet ejer nu følgende 4 Skibe: »Sirius«, »Urania«, »Saturn« og »Pallas«.

Fra forskellige Sider havde man faaet Tilskyndelse til at udvide Selskabet med et nyt Skib. Dette vilde Taleren foreslaa at lade bygge efter en ny Model, der passende kunde kaldes et ovalt formet Skib. Skibet vilde faa 2 Overbygninger midtskibs, saaledes konstruerede, at Lugepartiet kom til at ligge ca. 7 Fod over selve Skroget. For og agter skulde den almindelige Skibsfacon bibeholdes. Skibet fik næsten ingen Rigning, og følgelig vilde der kun udkræves lidt Mandskab til dets Manøvrering. Taleren fremhævede dernæst de Fordele, han mente der var ved den nye Skibstype.

Man havde Tilbud fra Flensborgværftet om at bygge et saadant Skib, der sandsynlig vilde laste 3000 Tons foruden Bunkers til en Pris af 427,500 Kr. Med Told, Udrustning etc. vilde det komme paa ca. 450,000 Kr. Man maatte da udstede 200,000 Kr. Partialobligationer og 250,000 i Aktier, hvorved Aktiekapitalen vilde blive en Million Kr., Obligationsgælden 500,000 Kr., og man vilde da forsøge at faa Papirerne optagne til den ordinære Notering paa Børsen. Taleren anbefalede Forslaget til Selskabets Udvidelse i den nævnte Retning.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Direktør Brædsdorff fra Flensborg, der var til Stede, bemærkede i Anledning af det stillede Forslag om Bygningen af et nyt Skib, at han fuldt ud kunde anbefale den af Forretningsføreren omtalte Type.

Det vedtoges enstemmigt at bemyndige Bestyrelsen til at lade bygge et Skib som foreslaet og udvide Aktiekapitalen. De Kommitterede genvalgtes enstemmig.

Kjøb enhavns Skipperforening holdt i Lørdags Aftes ordinær Generalforsamling.

Kaptajn Philipsen dirigerede.

Formanden, Kaptajn Harbøe, aflagde Beretning og Regnskab. Foreningskassen ejede 93,121 Kr., Stiftelsen 333,902 Kr. og Fattiggassen 86,860 Kr.; Skipperforeningen ejede den 31te Decbr. 1895 402,884 Kr. Hertil kom Legater til et Beløb af 260,600 Kr. I det forløbne Aar var der af Foreningen i Understøttelse af Fattiggassen samt Ligbærer- og Søbrudnænge udbetalt et samlet Beløb af 3,324 Kr. I Aarets Løb vare 4 nye Medlemmer indtraadte og 3 afgaaede ved Døden. Medlemmernes Antal var 1ste Januar 1896 123.

Der gaves Decharge.

Til Repræsentanter genvalgtes d'Hrr. S. A. Philipsen og V. Hein. I Stedet for Kaptajn Eberth, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Kaptajn J. C. Schou. Der bragtes Kaptajn Eberth en Tak fra Forsamlingen for hans lange Arbejde i Foreningens Tjeneste.

Revisorerne genvalgtes.

Til Formand genvalgtes enstemmig Kaptajn Harbøe.

Sidste Punkt paa Dagsordenen var Forslag om at forhøje Formandens Gage. Det vedtoges at forhøje den med 400 Kr. aarlig.

Delagoa-Bay.

Delagoa-Bay, der er et meget kendt Navn for vore Søfolk og Skibsredere, ligger, som man ved, i Sydafrika, ikke meget langt fra de nylig opdagede transvaalske Guldmarker.

Delagoa Bay blev først kendt for Europæerne 1498, da den blev opdaget af en Lorenzo Marques, der var Kaptajn paa et Skib af Vasco de Gamaflaaden, under Sejladsen hjem paa den første Tur.

Lorenzo Marques er en Havn i Delagoa Bay eller »Bay of the Swampy Land«, saaledes kaldet af Portugiserne paa Grund af det omliggende Distrikts Beskaffenhed. — Havnen har ofte været omtalt som en af de bedste i Sydafrika, ja endog som den sikreste mellem Sierra Leone i Vest og Mombassa i Øst, men en saadan Bedømmelse, hvis den forøvrigt er fuldstændig korrekt, maatte da kun gælde Lorenzo Marques og ikke Delagoa Bay, da denne er aaben mod Nordost i næsten hele den Strækning, hvor der er Ankerplads. — Bugten er c. 40 miles fra Nord mod Syd og 23 miles fra Øst mod Vest og saaledes alt for stor til at kunne give Læ for alle Vinde, dog findes der enkelte sikre Ankerpladser mellem de Banker, som ligge Sydvest for Inyak Øen. Lorenzo Marques har imidlertid udmærket Ankerplads for Fartøjer, saavel under Losning som Lastning, da denne Havn, der er 7 miles lang og 1/2 miles bred og saaledes rummer en betydelig Flaade, ligger i Læ af Reuben Point. Ud for Lorenzo Marques er Dybden fra 3 1/2 til 10 Favne, og her kunde visselig bygges Dokker eller Kaier, der vilde kunne stilles ved Siden af hvilke som helst i hele Verden.

For indtil et Aarhundrede siden var Delagoa Bay kun et lejlighedsvis Tilflugtssted for Skibe, bestemt til eller fra Mosambique eller for Hvalfangere, som behøvede Vand. I 1822 besøgte Stedet af en Opdagerekspedition under Kommando af Kapt. Owen, og Lorenzo Marques var den Gang kun en liden Flække med 4 smaa afrikanske Hytter, beboet af halv-

blods Portugisere. Da Kaptajn Owen erfarede, at Portugiserne Jurisdiktion ikke strakte sig længere end til den saakaldte engelske Flod, medens han paa samme Tid forstod, at Havnen havde den største Betydning, tog han Landet derfra i Besiddelse og hejste det britiske Flag, uden at der paa nogen som helst Maade blev rejst Protest derimod af de portugisiske Autoriteter. Da Owen to Aar senere kom tilbage til Stedet for at forsyne sig med Vand samt Kød, saa han, at Portugiserne nu havde hejst deres Flag paa den Stang, som han havde rejst. Kaptajn Owen fik en alt andet end venlig Modtagelse af en hvid Officer, der dog blev nødt til at stryge det portugisiske Flag og fortrække til den anden Side af Floden.

Der var imidlertid flere Grunde til, at den britiske Regering ikke billigede Owens Annektion. For det første protesterede det ostindiske Kompagni mod, at Stedet blev britisk, da de kun vilde anvende engelsk Kapital i Indien, og for det andet var Mosambiquekanalen ikke heldig for den ostindiske Flaade, der fandt en sikrere Rute og bedre Vindforhold øst for Madagaskar eller forbi St. Paul og Amsterdam Islands. Allerede i 1810 var det oplaget, at dette var den bedste Rute til og fra Bengalen, medens kun nogle faa Skibe, bestemt til Bombay eller Aden, under Sydvest-Monsunen passerede gennem Mosambique Kanalen.

Portugiserne vedblev nu at bestride Englands Ret til Landet syd for den engelske Flod — Lorenzo Marques — indtil 1835, da et Selskab af Boere forsøgte at danne et Settlement ved den sydlige Ende af Bugten. Den engelske Regering indskrænkede sig kun til at protestere, og det gik saaledes til i 1868, da Republikken Transvaal gjorde Forsøg paa at underkaste sig hele Landet fra Uzuzati og ned til Havet. De tre Nationer skød nu den hele Sag ind under en Voldgiftskendelse af Frankrigs Præsident, Mc. Mahon, der d. 19. April 1875 erklærede sig til Fordel for Portugal, som han mente havde Ret til Landet.

Fra 1875 til 1887 voksede Delagoa Bays Betydning af forskellige Grunde, men særlig paa Grund af Guldfundene i Transvaal, og nu kan det med Sikkerhed siges, at Delagoa Bay i en nær Fremtid vil blive en af de vigtigste Havne mellem Kap og britisk Indien. (Nautical Magazine).

Fra Sø og Land.

Kejser Wilhelm-Kanalen, Juli 1895 til Januar 1896. »Nord-Ostsee Zeit.« offentliggør en udførlig Statistik over Benyttelsen af Kejser Wilhelm-Kanalen siden dens Aabning i Juli 1895. Der indkom i de 7 Maaneder, Juli 1895 til Januar 1896, henholdsvis 628, 543, 480, 495, 513, 418 og 231 Dampskibe samt 888, 959, 976, 971, 831, 328 og 23 Sejlskibe. Kanalindtægterne varierede temmelig stærkt. De naaede deres Højdepunkt i Oktober med 112,739 Mark. Det ganske overvejende Antal Fartøjer, der benyttede Kanalen i Maanederne Oktober, November og December, vare tyske (henholdsvis 1464, 1367 og 774.) Derefter kom som Nr. 2 danske (henholdsvis 56, 55 og 76), som Nr. 3 nederlandske (47, 32 og 15), som Nr. 4 svenske (33, 30 og 16.) Af britiske Skibe benyttedes Kanalen i de omtalte 3 Maaneder kun af henholdsvis 14, 20 og 19.

Af tyske Krigsskibe passerede i Oktober Maaned 14, i November 10 og i December 24. Af fremmede Krigsskibe benyttedes Kejser Wilhelm-Kanalen i Oktober Maaned af et russisk og i December Maaned af et brasiliansk Krigsskib.

Rettelse. I No. 6 S. 53 L. 3 f. n. staar »gamle System«, skal være nye System.

Amerika-Liniens Hurtigdamper »St. Paul«s Stranding i Nærheden af Sandy Hook under Tyk Taage har givet Anledning til atter at drage Spørgsmaalet frem om Taagesignalernes Utilstrækkelighed, navnlig den Afvigelse, som Lydbølgerne ved at udbrede sig i Rummet er udsat for. Der hersker paa dette Omraade en saa stor Uklarhed, skriver »Hansa«, at der ikke maa foretages nogen Anledning til at fremholde de forskellige Meninger om dette endnu uopklarede Punkt og derved fremkalde en Meningsudveksling. Den amerikanske Professor Hazen har saaledes i en Artikel »Lydsignalernes Hørbarhed« i *American Meteorological Journal* leveret nogle interessante Bidrag, der viser, hvor Uregelmæssigheden i Lydens Forplantning fra Taage-Signalstationerne har fremkaldt Strandinger. Særlig omtaler han Passagerdamperen »Puritan«s Stranding, der fandt Sted i en Afstand af kun nogle tusind Fod fra den paa *Great Gull Island* opstillede Sirene, medens denne bevielig var i fuld Virksomhed. Det er godtgjort, at Lyden af dette Taagesignal under gunstige Forhold kan høres i Lydtragtens Retning (mod Nord) i en Afstand af indtil 20 Kvm. Strandingsstedet ligger retvisende Vest for Stationen, og der herskede paa den omhandlede Tid en frisk Brise af Syd. Professor Hazen bemærker dertil, at en almindelig Dampfløjte af ca. 12" Diameter i dette Tilfælde vilde have været tilstrækkelig til at frelse Skibet fra at gaa i Land, medens Lyden af Sirenen under disse Omstændigheder kun kunde høres i større Afstand i Retning af dens Akse. Paa samme Tid som »Puritan« strandede, nærmede sig ogsaa Damperen »City of Worcester« Øen ligeledes Vest fra, og dette Skibs Fører bekræftede fuldt ud Besætningen paa »Puritan«s Udsagn, at Taagesignalet ikke kunde høres. Først da »City of Worcester« havde passeret Øen og nærmede sig Lydtragtens Akse, blev Lyden kendelig. Nøjagtig paa samme Sted, hvor »Puritan« strandede, grundstødte i 1875 Dampskibet »Branham« og blev Vrag, og et andet Skib, »Galatea«, strandede i Taage 600 Fod ret Syd for Signalstationen, medens Sirenen var i fuld Virksomhed. Professor Hazen paapeger, at man ved Iagttagelser over Uregelmæssigheder ved Lydens Udbredelse og de de deraf følgende Resultater ikke maa lade ude af Betragtning Lydtragtens Stilling ved Sirener og Taagehorn.

Dampskibsselskabet Ærø giver 40 Kr. pr. Aktie i Udløst for sidste Aar.

»Birgitte«s Rederi i Odense giver 2^o/_o.

Fra Aalborg skriver vor Korrespondent d. 19. og 21. Febr.:

I disse Dage indkom hertil Skonnertbrig Kristine af Svendborg og 3/4 m. Sk. Fylla af Thurø med Saltlast fra Lissabon; begge Skibe have haft usædvanlig hurtige Rejser, kun 12 Dage fra Lissabon til Frederikshavn.

Vor Handelsflaade er i disse Dage bleven forøget, idet et Aktieselskab med Grosserer Simony & Co. som Redere have indkøbt 3/4 m. Sk. Ellen Holt af Grimsby. Skibet er beliggende i Liverpool. Det er 300 Reg. Tons, laster 480 T. d. w. paa 13¹/₂ Fod; det er 20 Aar, kobbret Klasse 3/3.11 lige udløbet. Købesummen er c. 14,000 Kr. Dets Navn bliver Elisabeth, og det skal føres af Skibsfører H. C. Jensen, tidligere Fører af Sk. Falken.

Apprentice-Systemet. Engelske Redere har if. »Norg. Sjøft.« fundet sig nødsaget til at indføre Apprentice-Systemet ogsaa ombord paa Dampskibene. — Vi har set, at Krigsskibene ved den rastløse Nybygning begynder at mangle Folk, ogsaa Handelsmarinen er nu dette Tilfældet med, uagtet allerede en Mængde Udlændinge hjælper til at bemane Skibene.

Sejlskibenes Antal mindskes, og man er bunden ved Lov til et indskrænket Antal af Lærlinge paa hvert Skib. Tilgangen af Officerer og Mandskab under de nuværende Forhold strækker ikke længere til; saa nødig man vil, har

man derfor set sig nødt til at benytte Dampskibene for at skaffe sig fornødne Mandskaber. — Man har længe holdt igen, da man fuldt ud erkender, at Officerer og Mandskab, der har staaet deres Læretid blot i Dampskibe, ikke er saa dygtige Søfolk som de, der har faret deres første tre til fire Aar i Sejlskibe.

Officerer, indrømmer man, kan lære deres Navigation etc. ombord i Dampskibe lige saa godt som tidligere i Sejlskibene, men alligevel vil saaledes uddannede Folk have et eget Præg — og særlig vil de staa tilbage i Raskhed og praktisk Sømandskab.

Board of Trade har allerede i flere Aar udstedt Certifikater til Officerer, der blot tillader Fart i Dampskibe, *Certificates for Steamships only*. Hidtil har Rederne kun i Nødsfald engageret saadanne Folk, nu kræver Omstændighederne, at man ikke længere kan være saa kræsne.

Som vi tidligere have bemærket, eksisterer der allerede nu i England en særegen Klasse Søfolk — »Steamboatsailors« eller »decklabourers«, som de ofte foragtelig er kaldt. Med det udvidede Apprenticesystem vil deres Antal vokse endnu mere. Naar det rigtig kniber, kniber det ogsaa for Officerer og Mandskab, baade paa Koldblodighed og Aandsnærværelse, netop i Farens Stund prøves Modet hos den virkelige Sømand.

De nye Forhold vil ikke blive nogen Forbedring af Sømandstanden, det er alene Nødvendigheden, der tvinger Rederne til denne Udvej, maaske vi ogsaa i den nære Fremtid vil se Følgerne.

Dødsfald. Havnefoged Th. Sørensen i Skive er afgaaet ved Døden.

Vor Landsmand, Kaptajn og Marinedirektør i Kongostaten Einar Clausen er afgaaet ved Døden.

Skibsfører Jens Gregersen af Aggersund er afgaaet ved Døden.

Fra Flensborg skrives til os den 15. Februar:

Gennem Hr. A. Kirsten i Hamburg blev der i Fjor af Hamburg-Calcutta Linien hos Flensborg Skibsbygnings Selskab bestilt to store Dobbeltkrue-Dampere af ens Dimensioner.

Bygningen af det ene af disse to Skibe er nu saa vidt fremskredet, at det kunde løbe af Stablen i Dag Kl. 2¹/₂, hvilket forløb meget heldigt, begunstiget af godt Vejr og normal Vandstand og i Nærværelse af nogle Repræsentanter for Rederiet og et talrigt Publikum. Skibet fik Navnet *Bangalore* efter en By i Forindien.

Bangalores Hoveddimensioner ere: Største Længde 420' 6", største Bredde 50', Dybgaaende 33' engl., Bæreevne: ca. 8000 Tons.

Værftet har fuldt op af Beskæftigelse. En ganske lignende Damper til Hr. A. Kirsten i Hamburg er under Bygning. Til Flensborg Dampskibsselskab af 1869 bliver der bygget et Dampskib paa 1,820 Br. Reg. Tons og Dampskibsselskabet »Kosmos« i Hamburg har bestilt et Dampskib paa ca. 4,600 Reg. Tons.

Ogsaa Flydedokken er i den sidste Tid bleven meget benyttet, hovedsagelig til større Reparationer. For Øjeblikket ligger i denne Dobbeltkrue-Damperen »Energie«, tilhørende Rederiet Rudolph Wahl jun. i København; Skibet bliver forlænget 35 Fod. For det samme Rederi udfører Værftet desuden en større Reparation og Maskinbygning paa Dampskibet »Hansa«. Reparationen af Memeler-Dampskibet »Agathe« er nu færdig, medens man venter Hamburger-Dampskibet »Niobe«, der skal have nye Kedler etc.

Udenrigsministeriet bekendtgør, at ifølge et fra den kgl. Generalkonsul i Stettin modtaget Telegram er Opkrævningen af Isbrydergebyrerne dersteds ophørt fra og med den 11te Februar.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 22. Februar:

Fragtmarkedet her er yderst flovt, det er vanskeligt at placere prompt Tonnage hvor som helst, og navnlig er Østersø-Markedet miserabelt, hvilket fremgaar af de til Libau og Swinemünde afsluttede Befragtninger, respektive 3/6 og 3/3, vistnok den laveste Fragt, der nogensinde er bleven akcepteret til disse Pladser. Flere af de herværende Redere foretrække ogsaa at lade Damperne lægge op fremfor at sejle dem til saadanne Rater, og navnlig af ældre Baade ere i den sidste Tid et betydeligt Antal blevne oplagte. Af Ugens Befragtninger nævnes: Libau 1650 3/6, Neufahrwasser 1900 3/6, Swinemünde 1650, 2000 3/3, Nord-Norge 1200, 1500 4/-, Bordeaux 1750 4/-, Oporto 1200 5/-, Sabinilla 1200 7/6, Adra 1350 7/6, Malaga 1200 6/- Dagekurs. Barcelona 2000 7,9, Marseilles 2000 5,9, Nizza 2200 5/6, Genua 2700 5/7¹/₂, 1900, 2400 5/4¹/₂, 4000 5/3, Torre-Anunziata 2000 5/9, Alexandria 5/6, Malta 2000 4/7¹/₂, Oran 2300 5/-

Tyne eller Blyth til Kronstadt over Sæsonen 24,000 tons 4/ Methil til Kronstadt 2000 t. 4/1¹/₂.

Grangemouth til Kronstadt 2200 t. 4/3, 4 Rejser.

Fra Sortehavet er sluttet:

Nicolaieff til L. H. A. R. 4500 10/, Hamburg 10/6, Komplettering Odessa 1/- mindre.

Nicolaieff til any direct 10/, Hamburg 10 3, Aarhus 11/, Calmar 12/9.

Odessa til L. H. A. R. 9/6, Hamburg 10/.

Sebastopol, Theodosia eller Novorossisk 9/6 n. c.

Marmorhav & Smyrna til Bristol 9/6.

Azoff any direct 11/3, Hamburg 11 9, Bergen/Kjøbenhavn 12/9 April.

Der er igen Ophold for Skibe i Nicolaieff og Vavaroffka, grundet paa manglende Kaiplads.

Fra Middelhavet er sluttet:

Grækenland (4 Pladser) til Rouen 1550 d. V. frc. 15,50 Korender.

Sicilien til Neufahrwasser, Riga, Gefte (2 Pladser) 1900 t. 9/6 prompt.

Alexandria til London 1880 Netto 8/-1/6 prompt

Oran til London Revier 1200 d. V. Phosphate, Komplettering med Esparto 12/.

Tunis Kyst til Aberdeen 13/6 Esparto.

Algier til Leith, Korktræ 30/ over, 15/ under Dæk.

Bona til Felixstowe 8/ Phosphate.

Fra Østersøen er sluttet:

Luleå til Rotterdam eller Amsterdam 150,000 tons over Sæsonen 5/7¹/₂.

Luleå til Stockton 16,000 tons 5/4¹/₂, til Østkyst Kulhavn 6000 t. 5/3.

Sandvik til Dunkirk frc. 30 D. B. h.

Kotka til Zaandam 20/ D. B.

Soroka til Hull 500 stds. 35/ D. B.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra New-Orleans 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Oran 22. Febr., bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel. — Antwerpen, Caroc, ankom til Smyrna 19. Febr., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn 11. Febr., bestemt til Middelhavet. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn 10. Febr., bestemt til Middelhavet. — Dagmar, Kofoed, ankom til Marseille 23. Febr., bestemt til Barcelona, Tarragona. Malaga. Cadiz. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 13. Febr., bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 21. Febr., bestemt til Southampton, Marseille, Spanien. — Kiew Rabe, ankom til Termini 18. Febr., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 12. Febr., bestemt til Sortehavet. —

L. P. Holmblad, Strubberg, afgik fra Piræus 21. Febr., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New Orleans 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Havre 22. Febr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 24. Febr., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Kongisberg. — Tomsk, Andersen, ankom til Batoum 19. Febr., bestemt til Odessa. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Middelhavet. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 18. Febr., bestemt til Bordeaux, Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Barcelona 23. Febr., bestemt til Genua. Livorno, Civita Vecchia, Neapel, Sicilien.

Anglo Dane, Jacobæus, ankom til Kbhvn 24. Febr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 25. Febr., bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 24. Febr., bestemt til Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom til Pillau 23. Febr., bestemt til Kbhvn., London — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Christiania 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Fanø, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 17. Febr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Riga 10. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Niedersee, ankom til London 23. Febr., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Libau, Borries, afgik fra Göteborg 25. Febr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 24. Febr., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 22. Febr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Lind, afgik fra Hamburg 25. Febr., bestemt til Kbhvn., Pillau. — Moskø, Petersen, ankom til Antwerpen 24. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 22. Febr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Hamburg 23. Febr., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Danzig. — Perm, Christensen, ankom til Hull 23. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egdiussen, afgik fra Hull 23. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 22. Febr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Danzig 16. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Kbhvn. 23. Febr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Pillau 25. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 26. Febr., via Frederikshavn til Newcastle. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 27. Febr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Svane, afgik fra Newcastle 26. Febr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 26. Febr., bestemt til Kjøge. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 26. Febr., via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 25. Febr., via Svendborg, Horsens og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 25. Febr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, J. P. Lorenzen, ankom til Blyth 22. Febr. fra Rotterdam — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Newcastle 7. Febr., ankom til Savona 19. Febr. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Kiel 24. Febr., bestemt til Libau. — Svend, Hveysel, afgik fra Methil 25. Febr., bestemt til Kiel. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Kbhvn 22. Febr., ankom til Libau 24. Febr. — Skjold, C. A. Schmidt, afgik fra Libau 22. Febr., bestemt til London. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Pensacola 7. Febr., bestemt til Fécamp. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 6. Febr., ankom til Rosario 14. Febr. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rio de Janeiro 12. Febr., ankom til Montevideo 16. Febr. — Harald, O. Risøe, afgik fra Swansea 14. Jan., ankom til Pensacola 9. Febr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 6. Febr., ankom til Libau 11. Febr. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Blyth 19. Febr., ankom til Swinemünde 25. Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Odessa 12. Febr., bestemt til Christiania. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Venedig 24. Febr., bestemt til Fiume. — Johan Siem, Løffer, afgik fra Tripolis 6. Febr., ankom til Fleetwood 20. Febr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Blyth 25. Febr., bestemt til Swinemünde. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Theodosia 20. Febr., ankom til Sebastopol 21. Febr.

Helmdal, Anine, Knudsen, afgik fra Rotterdam 24. Febr., bestemt til Blyth.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Lübeck 23. Febr. — Christiansborg, Schmidt, afgik fra Reval 18. Febr. til Dundee — Fredensborg, Hartmann, ankom til Libau 17. Febr. — Frederiksborg, Andersen, ankom til Burntisland 23. Febr. — Rosenborg, Schultz, passerede Skagen 25. Febr. om Formiddagen paa Rejse fra Wallsend til Neufahrwasser. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Memel 21. Febr.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 20. Febr., anløb Frederikshavn 21., ankom til Newcastle 23. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 18. Febr., ankom til Randers 20., afgik 22., anløb Aarhus 23., ankom til Allona 24.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Methil 20. Febr., afgik 20., ankom til Esbjerg 24. — Nerma, Degn, afgik fra Libau 19. Febr., ankom til Esbjerg 23. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Cardiff 18. Febr., afgik 20., ankom til Esbjerg 25.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Algier 22. Febr. til Sfax. — Hafnia, Neergaard, ankom til Rio de Janeiro 23. Febr. — Jylland, Starck, ankom til Libau 20. Febr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn 23. Febr., ankom til Libau 25. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra London 22. Febr., ankom til Cardiff 25.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Anna & Emmy, Svarrer, præjet 29. Jan. paa 9° S. Br. og 34° V. Lgd. fra Rio Grande til St. Thomas. — Gladstone, Christiansen, afgik fra Helsingborg 23. Febr. til Frederiksstad. — Hans, Jensen, ankom til Sourabaya 13. Jan. fra Tjildtjap. — Nanna, Warrer, ankom til St. Thomas 17. Febr. fra Pernambuco. — Nor' Wester, afgik fra Bahia 18. Jan. til Mauritius. — Thor, Duysen, ankom til Buenos Ayres 20. Febr. fra Pascagoula. — Union, Svarrer, ankom til Rangoon 23. Febr. fra Santos. — Venus, Pedersen, passerede Prawl Point 20. Febr. fra Haiti.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Sundet. En Mast, der tilsyneladende var fast i Bunden, som ragede 1 Fod op over Vandet, er observeret 5 Kml. S. for Fyrskibet »Drogden».

Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Norra Qvarnen. Den 1ste Juli 1896 skal Holmögad hvide, faste Fyr forandres til et Blinkfyr, som hver 10 Sekunder viser To-Blink med 2½^s. Mærke mellem Blinkene. Fyrapparat af 3die Orden. Fyret skal lyse Horizonten rundt. Flammens Højde og Fyrets Synsvide forblive uforandrede.

Tyskland. Frisches Haff. Fartøjet, som var sunket i Frisches Haff tæt ved Passarge Indløb, er borttaget.

Frische Nehrung. Kahlberg Fyr er et hvidt Blinkfyr, som hver 6 Sekunder viser Et-Blink af 2 Sekunders Varighed. Fyrtaarnets Højde: 76 Fod. Synsvidden: 18 Kml.

Neufahrwasser. Ved Neufahrwasser ere Andvningstønden og Sommersømærkerne ved Havneindløbet igen udlagte. Den første ligger i 25 Fod, de andre i 18 Fod Vand.

Stettiner Haff. I Følge Indberetning fra det danske Generalkonsulat i Stettin har Fyrskibet »Swantewitz» været udlagt paa Station, men er igen inddraget.

Greifswalder Bodden. Fyrskibet »Palmer Ort» er igen udlagt paa Station.

Warnemünde. Uddybningen af Unter Warnow er fuldført, og der er 16 Fods Dybde, forsaavidt Dybden i Løbet ikke allerede igen er aftagen ved Tilsanding.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Baaken Piknemski ved Munden af Onega Flod er igen opført. Det er en firkantet, afkortet, 31 Fod høj Pyramide med kegleformet Tag. Den øverste Del er rød og hvid stribet; paa hver Side er der et Vindue. 63° 56' 15" N. Br. 38° 1' 12" Ø. Lgd.

Tyskland. Jade. Fra den 23de Febr. 1896 er Fyrskibet »Minsener Sand» midlertidigt inddraget.

Holland. Eierlandsche Gat. Ved Vraget, som er sunket i Engelschmangal, er i 21 Fod Vand udlagt en grøn Stump-tønde, fra Eierland Fyr i N. 14° V. 1¾ Kml. 53° 12' 37" N. Br. 4° 50' 38" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. I Malzwin er en Sømineøvelsesplads afmærket saaledes:

S. Enden med en rød og sort tærnet Stump-tønde med Kryds i Mærket, Kijkduin Fyr midt imellem den katolske Kirke og Helder Kirke 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd.

Ø. Enden med en sort og rød tærnet Stump-tønde med Kryds i samme Mærke. 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 4" Ø. Lgd.

N. Enden med den rød og sort vandret sribede Kugletønde N. 1 med Diamant, Bollen.

V. Enden med et Torpedoskib eller en Dampbarkas.

Naar Torpedoskibet eller Dampbarkassen viser rødt Flag, er den afmærkede Plads spærret for al Sejlads

Zuiderzee. Afmærkningen i Zuiderzee er igen i Orden.

Et Fartøj er sunket i 13 Fod Vand, fra Enkhuisen Kirke i S. 9° V. og fra Edam Kirke i N. 70° Ø. Der er 4 Fod Vand over Vraget. Det er afmærket med en grøn Stump-tønde og om Natten med et Vragfyrs-kib. 52° 33' 47" N. Br. 5° 16' 4" Ø. Lgd.

I Pampus er der til Brug ved Uddybningsarbejder udlagt en Del Vagere uden Topbetegnelse i NØ. lig Retning fra Fyrtaarnet Hoek-van-'t-IJ og fra 1,600 til 11,000 Alens Afstand. De ere Skibsfarten uvedkommende.

I Zeegat Hoek van Holland er Dybden nu ved almindelig Lavvande 25½ Fod, i Hoorn 21 Fod og i het Zuiden, S. for Maassluis, 22 Fod.

England. Yarmouth. Brig »Maria Luigia» er sunken i 12 Fv. Vand 3¼ Kml. S. 23° V. fra Fyrskibet »Newarps» og 1½ Kml. S. 72° V. fra NE. Cross Sand Tønde. En grøn Vragtønde er udlagt tæt NØ. for Vraget.

Vraget, som laa sunket 5 Kml. V. ½ N. for Fyrskibet »Hasborough», er borttaget.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England S. Kyst. Ved Portsmouth Yderbarre ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En sort Spidstønde, mærket Horse Sand, er i 28 Fod Vand, Springtids Lavvande, udlagt paa Løbets Ø. Side, fra Horse Forts Midte i N. 48° V., 7,1 Kbl. og fra South Parade Pier Hoveds Midte i S. 18° V. 50° 45' 25" N. Br. 1° 4' 50" V. Lgd.

Boyne sorte Spidstønde paa Ø. Siden af Yder Barren er flyttet 1 Kbl. N. 14° V. hen, og ligger nu i 27 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra Spit Fort Fyr i S. 82° Ø., 4,8 Kbl. og fra Southsea Castle Fyr i S. 9° Ø.

Knoll sorte Spidstønde, som laa paa Løbets Ø. Side, 2 Kbl. N. for Boyne Tønde, er inddragen.

Irland S. Kyst. Ved Queenstown ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den sorte og hvide Spidstønde, Fairway Tønde Nr. 3, der laa Ø. for Spit Fyr, er inddragen. 51° 50' 40" N. Br. 8° 15' 50" V. Lgd.

Fairway Tønde Nr. 4 har nu Nr. 3 og Fairway Tønde ud for Passage har nu Nr. 4.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien NØ. Maddalena. Baaken paa Klippen Paganetto er igen opført.

Siciliens N. Kyst. Vraget, som laa sunket Ø. for Kap Rasocolmo, er uskadeliggjort for Skibsfarten. 38° 18' N. Br. 15° 34' Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Canal dei Castelli. Paa Klippen Galera er tændt et hvidt, fast Fyr. 43° 31' 57" N. Br. 16° 25' 15" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverig. — Karantæne Anstalten ved Kånsö i Göteborg Skjærgaard er den eneste, som nu er i Virksomhed i Sverig. Tyrkiet. — Skibe fra ægyptiske Havne i Middelhavet underkastes nu 2 Dages Observationskarantæne.

Gibraltar. — Karantænen overfor Skibe fra Rabat og Masagan er ophævet.

Grækenland. — Lægeundersøgelse overfor Skibe fra europæiske Havne, tyrkiske undtagne, er ophævet. Skibe fra Damiette underkastes 10 Dages, fra andre ægyptiske Havne 5 Dages Karantæne.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“'s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annancer modtager „Dansk Søfartstidende“'s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

GEOGRAFI.

Af **AXEL STAGGEMEIER'S** Kort over fysisk Geografi er hidtil udkommet 14 Plancher, nemlig: 5 Hovedkort, omfattende alle Zoner, og 9 Specialkort, hvoraf 4 Kort over Middellzonerens Indiske Face og 4 Kort over de Sydlige Zoner samt et Kort over Evropa og tilgrænsende Situation. Kortene egne sig til Oversigt over de geografiske Positioner, særligt ved Studier af **Meteorologi** og **Navigation**. De kunne erholdes saavel i Samling som enkeltvis i alle Boglader og hos Under tegnede. Bogladepris for enkelte Kort er fra Kr. 0,75—Kr. 1,50.

Kjøbenhavn. Februar 1896.

LEHMANN & STAGE,
Klareboderne 3.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Københavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser

SKIBSBRØD- & BISKUITFABRIKEN TYBRING

NØRREBROGADE 88, KJØBENHAVN N.

Højeste Udmærkelse paa Bageri- og Konditoriudstillingen i Kjøbenhavn 1895.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

• Pris med Stjernkort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
278 leveres.



Dampbaaden
„Gasværkshavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Paa **SØKORT-ARKIVET** er udkommet:

Kort Nr. 169, **Pollen i Skutilsfjodr, Island N. V. Kyst.**
Maalestok: 1:15,000. Pris: 50 Øre.

Kort Nr. 170, **Odense Fjord.** Maalestok: 1:40,000.
Pris: 1 Kr.

Fiskerbaad til Salg.

En **Dæksbaad**, passende til Fiskeri ved Kysten af Island,
er til Salg hos

Skibsbygmester **S. Abrahamsen,**
Nordby, Fane.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

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

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

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

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement m. dtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 18, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdelt ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —	do. 25 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Marts 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — S/S Carl Hecksher's Sag. — Sejlskibsrederi-Foreningen — Det gamle og det ny Sejlsystem. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager
af
Kontorartikler.

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende
samt **Bunkerkul**, saavel engelske som skotske.
Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

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, Fisketransportfartøjer** etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

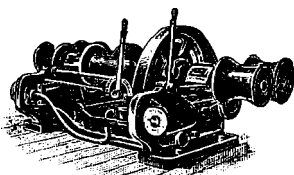
Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Telefon
1269

M. CLAUSEN,
KJØBENHAVN, K.

leverer

Damp-
Kraner,
Hejse-
og
Ankerspil,



fra

Donkey-
Kjædler.
Donkey- og
Ballast-
Pumper

Clarke Chapman & Co. lim., Gateshead.

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

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa **Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl** direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteilleringsanstalt for Exporten.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditoplagevarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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



Isolering af Damprer og Kjædler udføres.

SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

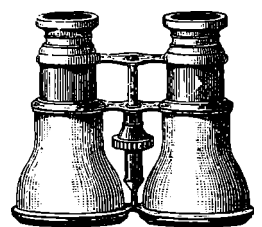
Udealg;

Østergade 10, 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 Provinsbyer.

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner

af enhver Art besørger.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blod
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65 Tel. 4138.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

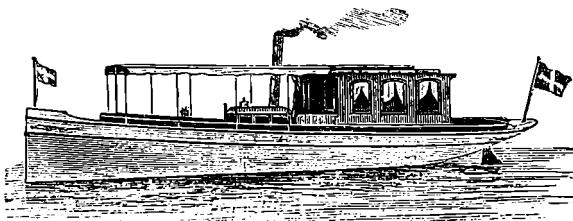
Skibshandlere & Sejlmagere,

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

N. M. Preus,

Skibssmedie- & Maskinetablisement,

Nyhavn Nr. 57.



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

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringearrater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Protokoller & Regnskabsbøger

i smukke og solide Indbindinger haves altid paa Lager til
billigste Priser. Bøger indbindes.

Edvard Nielsen, Skindergade 35 (Jorks Passage).

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansen's gode velbe-
kendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Hattemagasinet

„London“

Kjøbhvns største, billigste Hatte-
forretning.

Elegante Hørhatter, alle Kvaliteter
fra 3, 4 1/2 — 7, 8 Kr.

Silkehatter, Chapeaux mec.

yderst billige.

Østergade 31.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Paa Udkig.

Chamber of Shipping of the United Kingdom har i Februar halt sine aarlige Konferencer i London. Mødet, har haft en Tilslutning som aldrig før. Der var tilstede ikke alene Repræsentanter fra de forskellige Rederiforeninger, men ogsaa de fleste større Rederier sendte Repræsentanter.

De vigtigste Resolutioner, der vedtoges, vare følgende:

Kollisions-Opgør. Konferencen udtaler den Mening, at den eneste fornuftige Løsning af Uoverensstemmelserne mellem de forskellige Landes Love i Kollisionstilfælde er at faa tilvejebragt en international Lov. Fremdeles er det Forsamlingens Mening, at Bestemmelserne om Skadeserstatning i Kollisionstilfælde, naar begge Skibe er Aarsag i Ulykken, bør affattes saaledes: 1. En Lov, i Følge hvilken hvert Skib bærer sin egen Skade. 2. En Lov, i Følge hvilken Skadeserstatningen deles i Forhold til den Værdi, Skibene repræsenterer. 3. En Lov, i Følge hvilken Kollisionsudgifterne deles lige. Forsamlingen udtaler fremdeles, at den førstnævnte Lov burde antages af alle Nationer, og endelig, at »the Parliamentary Committee of the Chamber of Shipping« anmodes om at faa i Stand en international Kongres eller foretage andre Skridt til Gennemførelse af, hvad der i denne Resolution er udtalt.

Om Skærming af Lanterner vedtoges følgende Resolution: Forsamlingen ønsker at udtale sin Tilfredshed med, at »Board of Trade« har set sig i Stand til at faa Bestemmelsen i Møde af 30. Januar 1893, angaaende Skærming af Sidelanterner ophævet, og i Stedet derfor faaet indført andre Bestemmelser, der hviler paa Principper, som er i mere Overensstemmelse med de internationale Regler paa dette Omraade, og som efter sagkyndige Mænds Dom er en langt sikrere Skærmingsmaade.

For at sætte British Chamber of Commerce i Tyrkiet i Stand til fremdeles at yde Skibsrederne sin værdifulde Assistance uden væsentlig større Udgifter, udtaler Forsamlingen Ønskeligheden af, at der afkræves hvert Skib, der passerer Konstantinopel, 1 Shilling pr. Ton.

Regeringens Opmærksomhed henledes paa de store Fyrafgifter i de tyrkiske Farvande, og Konferencen udtaler Ønskeligheden af, at der tages Forholdsregler til en rimelig Nedsættelse af disse.

Trælastcertepartier. Da Skibsredere er paaført betydelige Tab derved, at Købmændene i de forskellige Havne i U. K. er fremkommet med Klage over »short delivery« i trælastede Skibe, og Fordring paa Erstatning herfor flere Uger efter at der er udlosset, udtaler Konferencen, at der i Certepartiet bør indtages følgende Klausul: »Quantity and quality unknown, all onboard to be delivered«.

Kiels Handelskammer har, i Anledning af sin 25aarige Bestaaen, udgivet et Jubilæumsskrift, hvori bl. a. findes en tabellarisk Oversigt over Kul- og Træfragterne i de sidste 25 Aar. I 1871 betales for Kul fra Storbritanniens Østkyst 8 £ 10/ til 11 £ 10/ pr. Keel og paa omtrent samme Standpunkt holdt Fragterne sig til 1876. Fra 1877—84 var Fragten gennemsnitlig omtrent 7 £ og i 1885 var den kun 4½—6½ £. Fra dette Aar og indtil

1895 overstege de højeste Fragter kun sjældent denne Grænse, naar undtages 1888, da der fra Newcastle noteredes 8—8,10 £, fra Firth of Forth 5—9 £. Den gennemsnitlige Fragt i 1894 var 4½—5½ £ fra Newcastle og 4½—6 £ fra Firth of Forth. — Om det Forhold, i hvilket Sejl- og Dampskibsflaaden har deltaget i Kultrafikken, gaa Oplysningerne tilbage til 1878. Den Gang befordredes 55,5 pCt. af de indførte Kul i Dampere og 45,5 i Sejlskibe. I 1894 befordrede de sidste derimod 0,24 pCt., medens Dampskibene befordrede 99,76 pCt. Paa samme Maade som Kulfragterne ere Træfragterne dalede i de sidste 25 Aar. Medens der f. Eks. i 1875 betales 28—30 d. pr. Kbf. rheinl. fra Königsberg og Danzig, vare Raterne i 1889 allerede faldne til 15—17 d. Forholdsvis ringere Svingninger viste Fragterne fra Uleåborg, der faldt fra 31 M. pr. 165 Kbf. engl. i 1880 til 24—25 M. i 1894. (»Hansa«).

Om Fragtforholdene i det forløbne Aar og Udsigterne for Fremtiden skrives følgende i Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære for Februar:

Heller ikke Aaret 1895 bragte de saa længe ønskede bedre Tider for Fragtmarkedet og deraf følgende Fortjeneste for Rederne; man maa snarere sige, at Resultatet for de fleste Rederes Vedkommende har været endnu daarligere end i 1894. I vor Oversigt for foregaaende Aar søgte vi at finde ud og pege paa Grundene til denne Flovhed og dvælede da især ved det daarlige Sammenhold imellem Rederne indbyrdes, samt den Slaphed og Forretningssløshed, der for Resten herskede i alle Forhold, samt endelig Overflod paa Tonnage i Forhold til Trangen til saadan. Med Hensyn til de to først nævnte Grunde, kan man ikke egentlig sige, at Stillingen er den samme som da; med Hensyn til den tredie Aarsag er Stillingen snarere værre end da. Der har i det forløbne Aar været arbejdet meget paa at faa Rederierne til mere Sammenslutning og mere Samarbejde til fælles Vel, særskilt da med Hensyn til Vedtagelse af ensartede Certepartier og Konnossementer, hvilke Reformer i Virkeligheden i Skibsrederiets Økonomi spiller en større Rolle, end de fleste lægger Mærke til. Der har fra enkelte Sider ogsaa været gjort Forsøg paa at faa stipuleret Minimumsfragter for nogle Farvande, men disse Forsøg ses hidtil ikke at have ledet til noget absolut Resultat. Som bekendt er der ogsaa fra flere Medlemmer af vor Forening sket Henvendelse til os om at arbejde for Fastsættelse af Minimumsrater for Fragterne fra Norge og Østersøen. Uagtet vi var af den Anskuelse, at Ideen var omtrent ugennemførlig, satte vi os dog straks i Forbindelse med de større Mæglerhuse og vore Korrespondenter rundt om i Evropa og andetsteds; og fik gennem denne Korrespondance vor forudfattede Mening yderligere bestyrket, idet alle var enige om Ønskeligheden af en saadan Reform, men ogsaa ligesaa enige om Umuligheden af Ideens Gennemførelse. Til dette Øjemeds rigtige Opnaaelse maatte nemlig helst alle Skibsrederes Hoveder kunne bringes ind under en Hat, et Arbejde, der maa anses uoverkommeligt. Man maa nemlig ikke glemme, at selve Skibenes Bestuvningsævne, Hurtighed, Størrelse, kulbesparende Egenskaber samt

øjeblikkelige Position og Assuranceforhold kan gøre det muligt, ja endog fordelagtigt for en Reder at lade sine Skibe sejle for Fragter, som andre Rederiers Skibe ikke uden Tab kunde sejle for, fremdeles Vanskeligheden ved at kontrollere, at de, der mulig vil indgaa paa at binde sig ved Minimumsrater, ved paakommende Lejlighed ikke gaa udenfor Kontrakten; thi at binde sig under Mulkt vilde vel ingen indgaa paa. Med Hensyn til den almindelige Depression i Handel og Omsætning, som vi forrige Aar pegede hen paa som en af Aarsagerne til de lave Fragter, synes Stillingen ikke længere at være den samme som da; der er i saa Henseende meget, der tyder paa lysere Tider, og der er vel næppe nogen Tvivl om, at jo Behovet for Tonnage vil øges i Forhold til den øgede Omsætning, men det er derimod et meget vanskeligt Spørgsmaal at besvare, om denne Trang vil rejse Fragterne til nogen stor Højde. Faktum er, at den nuværende Skibstonnage er for stor, og at den gennem en rastløs Byggen af større og større Skibe, udrustede med mere og mere besparende Indretninger, stadig øges, ligesom at de Vanskeligheder, der lægges Skibene i Vejen i Form af Udgifter, Tab af Fragt og Liggedagspenge, Aar for Aar bliver større.

Det er imidlertid ikke usandsynligt, at bedre Tider for al Slags Handel og Omsætning ogsaa vil aabne nye Veje for Spekulationen og aflede den store Pengetilstrømning fra Skibsbyggeriet og Skibsspekulationen til andre Felter, saa at der vil fremkomme et rimeligt Forhold mellem Tonnage og Behov, og da vil sandsynligvis Fragterne stige, om de end aldrig kommer saa højt op, som de har været. Det gælder imidlertid for Rederne om at slutte sig fast sammen, arbejde, ikke imod, men med hinanden, ikke slutte Fragter kun for at holde Skibene gaaende, selv med i Forvejen beregnet Tab, ikke underbyde hinanden for at faa fat i en elendig Fragt, og fremfor alt ikke binde Skibene under daarlige Fragtforhold for en længere Fremtid eller flere Rejser, thi derved modarbejdes faktisk Fragternes Stigen, selv under for Resten gunstige Forhold for Bedring. Samlet bør der derimod arbejdes for Nedsættelse af saadanne Udgifter, som virker hæmmende paa Skibenes Indtægter som Adressekommissioner og andre Kommissioner i Certepartierne til Fordel for Aflaster eller Modtager, for rene Certeparti- og Konnossementformer etc., medens der efter vor Formening bør gaas frem med megen Forsigtighed, naar det gælder Reduktion i Skibenes nødvendige Driftsudgifter, for at man ikke skal risikere det modsatte af hvad man sigter paa.

Heller ikke tror vi, det er heldigt alt for meget at lægge an paa at beskære de Folks Indtægter, der uden selv at være Redere har sit Levebrød af Skibsfarten og er nødvendige for den, thi derigennem risikerer man igen at blive slet betjent.

Hvad det for Redere især gælder om, er, at de i et og alt følger med Tiden, har gode, tidsmæssige Skibe og saa lidt som muligt befatter sig med Indkøb af ældre, utidsmæssige saadanne.

Paa det, for en sund Udvikling af vor Skibsfart skadelige i disse Indkøb, gjorde vi allerede i vort Cirkulære for September 1890 opmærksom, og det har i saa Henseende vist sig, at vi havde Ret. Indrømmes maa det vistnok, at der med disse ældre Skibe i de gode Tider er tjent mange Penge, men ligesaa sikkert er det, at de i de daarlige Tider har været ruinerende for deres

Ejere. Med gode, tidsmæssige Skibe og vore dygtige Folk til at besætte dem er der ingen Tvivl om, at vi bestandig vil kunne tage Konkurrencen op med hvilke som helst andre Nationer; maaske Staten, i Lighed med hvad de andre søfarende Nationer forlængst har paabegyndt, kunde træde støttende til, enten med Nedsættelse af Tonnageafgifterne etc. eller med Præmier, Postbidrag eller Subventioner, thi det maa dog ligge klart for enhver, at naar de store Stater som Rusland, Frankrig, Italien, Tyskland og England kan finde det nødvendigt at støtte Rederierne med Millioner aarligt, maa Støtte fra Statens Side være lige saa meget paakrævet i Lande, der, som de skandinaviske, af selve Naturen er henviste til at hente en stor Del af deres Ophold fra Søen.

Der mangler, som sagt, ikke paa Tegn til lysere Tider og vi faar haabe, at disse ogsaa vil komme Skibsfarten til Gode.

I det engelske Underhus er indbragt et Lovforslag, »Derelict Vessels Bill«, der tilsigter at gøre det til Pligt for Skibsførerne ved Ankomsten i Havn at underrette Lloyds Agenter om alle de Vrag og andre Hindringer for Skibsfarten, som de i deres Virksomhed træffe i rum Sø, samt om alle Enkeltheder om de forladte Skibe og Stedet, hvor de fandtes, saavel som Tidspunktet, da de passeredes eller opdagedes. For at undlade en saadan Anmeldelse foreslaas en Bøde af ikke over 5 Lst. Naar der i den Havn, som Skibet først anløber, ikke findes Lloyds-Agenter, skal Sagen skriftlig indberettes til Selskabets Sekretær i London. Enhver Meddelelse, Selskabet paa denne Maade modtager, skal snarest offentliggøres paa samme Maade, som Søulykker for Tiden blive det, og fremdeles skal Lloyd give Handelskamret Meddelelse om enhver Rapport af denne Art, det modtager.

Idet »Hansa« gør Rede for dette Lovforslags Indhold, udtaler det, at det hidtil formentlig ikke har manglet paa Beredvillighed hos Skibsførerne til at bekendtgøre saadanne Ting, men at man vel har savnet et System, hvorefter disse Bekendtgørelser planmæssigt bragtes til deres Kendskab, for hvilke de have særlig Interesse, og dette er netop Skibsførerne selv. Bladet er foreløbig ikke sikker paa, hvorvidt den Offentliggørelsesmaade, man nu ønsker indført, vil forbedre Forholdene i denne Retning, idet det anser det som tvivlsomt, om Bekendtgørelserne ad denne Vej ville komme til alle Skibsføreres Kendskab. Vigtige Forandringer ved Sømærker plejer i britiske Havne gennem Toldvæsenet at blive meddelte Skibsførerne, naar de udklarere; naar Meddelelser om drivende Vrag ogsaa ad denne Vej kunne komme til deres Kendskab, tør man vente et godt Resultat deraf, men det er dog kun, hvis Udbredelsen af Meddelelserne foregaar med den fornødne Hurtighed.

Det britiske Lovforslag giver iøvrigt »Hansa« Anledning til nogle Udtalelser om Ønskeligheden af at offentliggøre de Skibsfarten vedrørende Bekendtgørelser paa en hensigtsmæssig Maade, Udtalelser, der til Dels kunne finde Anvendelse paa vore hjemlige Forhold. Gennem »Nachrichten für Seefahrer« og gennem lignende Offentliggørelser i andre Lande kommer ganske vist en Række vigtige Meddelelser til de Søfarendes Kendskab. Men hvorledes er Forholdet med Hensyn til de Skibsfarten vedrørende

nyere Love og Forordninger? Bladet nævner et Eksempel fra de sidste Dage, hvor det under en Retssag viste sig, at hverken Kaptajnen eller Styrmanden kendte Reglerne for Stuvning af Syrer, og det antager, at af hundrede eller maaske tusinde Skibsførere er der næppe én, der kender deres Eksistens. Man vil maaske indvende, at det er deres egen Skyld, at det er deres Pligt stadig at være kendte med de nye Love, der vedrøre dem. Men man maa erindre, hvor vanskeligt det er for en Skibsfører, der maaske er to eller tre Aar i fremmede Lande og som Regel er afskaaret fra Forbindelse med andre end Skibsmandskabet, at holde sig underrettet om alt, hvad der fremkommer vedrørende hans Fag. Hvor skulde han begynde, hvor høre op, og hvor megen Tid skulde han anvende dertil? Ganske vist kan og skal Fagpressen i denne Henseende danne en Forbindelse, men for at den skal kunne løse denne Opgave, maa det fordres, at vedkommende Administration saa vidt muligt holder den underrettet om alle indtrædende Forandringer.

Her i Danmark have vi, ligesom i Tyskland, i »Efterretninger for Søfarende« et udmærket Middel til Udbredelse af Farvandskendskab i Handelsflaaden, og Marinebestyrelsen interesserer sig meget for disse Efterretningers yderligere Udbredelse; maaske kunde man dog, som i England, forøge denne betydeligt ved at uddele dem gratis, f. Eks. gennem Toldstederne eller Havnebestyrelserne. Adskillige af vore øvrige Autoriteter vise en lignende Interesse for at sætte sig i Rapport til de Søfarende, men der er dog ogsaa her i Landet, hvad vi oftere have erfaret, Mangler i denne Retning. Vi tillade os derfor at henlede Autoriteternes Opmærksomhed paa den Nytte, Fagpressen i denne Retning kan gøre, og paa at den kan gøre det saa meget bedre, jo fuldstændigere og nøjagtigere den fra Autoriteternes Side holdes underrettet om alle nye Bestemmelser m. m., der paa dette Omraade træffes.

Udenrigsministeriet bekendtgør, at ifølge Indberetning af 10de f. M. fra det Kgl. Geueaikonsulat i Rio de Janeiro er der i de nærmest foregaaende Dage i Santos og i denne Bys Havn forekommet forskellige Tilfælde af gul Feber med dødeligt Udfald, hvorpaa de danske Rederiers og Søfarendes Opmærksomhed henledes.

S/S „Carl Hecksher“s Sag.

S/S »Carl Hecksher« af Kjøbenhavn lossede i London en Ladning fra Libau og havde i Konnossementet den vanlige Klausul: *The goods to be discharged with all possible dispatch commencing within 24 hours after arrival of the ship; otherwise they will be landed, put into lighters or warehoused at the expence and risk of the owners of such goods.* Skibet kom i Dok Lørdag Eftermiddag og begyndte Losning Mandag Morgen. En af Modtagerne bestred Skibets Ret hertil og tilbageholdt et Beløb af Fragten, idet han vilde bebyrde Rederiet med den af ham betalte *landing rate* £ 5.13 9. Da Spørgsmaalet har større Betydning, lod Foreningen udtage Stævning for at faa retslig Afgørelse deraf. Sagen kom for *Mr. Commissioner Kerr* i *The City of London Court*, og han kom til det Resultat, at den sædvansmæssige Be-

tydning af Ordet *hours* er *working hours*, og han afsagde derfor Dom for Indstævnte. Denne Afgørelse maatte forekomme besynderlig i Betragtning af, at vi førte som Vidner saavel en bekendt Skibsmægler som en anset Kornkømand, begge med stor Erfaring, og de afgav begge den Forklaring, at der ikke var nogen saadan sædvansmæssig Betydning, men at tværtimod Ordet *hours* betød *running hours*. Paa den anden Side synes de Vidner, Modparten mødte frem med, at have været meget svage i deres Forklaring. Sagen synes i det hele at være blevet noget overfladisk behandlet af Dommeren; han gav sig saaledes ikke en Gang Tid til at lade vort vigtigste Vidne blive krydseksamineret. Dommen blev derfor appelleret, men Resultatet blev det samme. Desværre har vi ikke kunnet komme i Besiddelse af noget stenografisk Referat af, hvad *The Lord Chief Justice* sagde, da han afgav Dommen, thi der blev ikke optaget noget saadant Referat. Vore Advokater skriver imidlertid, at han udtalte, at den appellerede Dom maatte anses meget utilfredsstillende, saa meget mere som de Vidner, Indstævnte havde mødt frem med, var meget svage i deres Vidnesbyrd angaaende Eksistensen af den paaberaabte Kutyme, og de blev bestemt modsagte af Citanternes Vidner. Grunden til, at Dommen alligevel maatte stadfæstes, er den, at det er en almindelig Regel ikke at omstøde de Resultater, den underordnede Ret er kommet til med Hensyn til et vist faktisk Forhold, med mindre det er et saadant Resultat, at ingen med Rimelighed kunde godkende det. Appellen blev derfor afvist, skønt Retten ønskede det pointeret, at dens Afgørelse paa ingen Maade maatte forslaa saaledes, at den skulde være enig i, at den omstridte Kutyme eksisterede.

Vi kan heller ikke paa nogen Maade være enige heri, men maa tværtimod fastholde, at den eneste rimelige Fortolkning af Ordet *hours* er *running hours*. At det skulde være »Kutyme« i London at fortolke det som *working hours* er ikke bevist og kan ikke bevises. Vor Opfattelse af Spørgsmaalet er saaledes ikke paa nogen Maade forandret ved den faldne Dom, men for at undgaa Misforstaaelse og Ubehageligheder, vil vi dog anbefale Dampskibsrederne fremtidig at sætte *running hours* i Stedet for *hours* i den citerede Klausul. Dampskibenes Tid er nu til Dags saa kostbar, at Rederne bør sikre sig paa enhver Maade mod saadanne urimelige »Kutymer«, som i nærværende Tilfælde gjordes gjældende.

Sejlskibsrederi-Foreningen.

Møder i Marstal og Ærøskjøbing.

Efter Indbydelse af d'Hrr. Agent N. Petersen og Navigationslærer Tønnesen afholdtes forrige Mandag et Møde i Marstal for at virke for Tilslutning til Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Hovedforeningens Sekretær, Hr. L. Drechsel, var efter Anmodning kommet til Stede. Mødet, der talte over 100 Deltagere, aabnedes af Agent N. Petersen med en kort Redegørelse for dets Hensigt, hvorefter han gav Ordet til Sekretær Drechsel, der udtalte omtrent følgende:

Det var Manglen af en Repræsentation overfor Administrationen og Lovgivningsmagten, der havde ført til Dannelsen af Sejlskibsrederi-Foreningen. Denne Mangel traadte særlig stærkt frem ved Behandlingen af Konsulatloven i 1893, da man mod sin Villie havde paalagt Sejlskibene betydeligt forøgede Konsulatafgifter. Initiativet til Foreningens Dannelse var derefter udgaaet fra Fanø Skibsrederforening, og Tanken havde fundet stærk Tilslutning baade i Svendborg og Marstal. Taleren omtalte derefter de indledende Forhandlinger og Møderne i Odense og Svendborg og betegnede Foreningen som et Udslag af en Bevægelse, der var stærkt fremme i

Tiden; i Landbruget, Industrien, Haandværket, Fiskeriet erkendte man nu Betydningen af store Organisationer, og disse Næringsvejes Organisationer havde bragt dem utvivlsomme Fordele. Skibsfarten var paa dette Omraade noget tilbage; vi havde Dampskibsrederi-Foreningen, og denne havde ved adskillige Lejligheder været til særdeles Gavn for Dampskibsrederierne; vi havde fremdeles Nordisk Skibsrederforening, som Taleren vilde omtale nærmere, idet man flere Steder havde gjort sig skyldig i den Misforstaaelse, at Sejlskibsrederi-Foreningen vilde paaføre denne en uheldig Konkurrence. Nordisk Skibsrederforening varetog de af de nordiske Skibsrederes Interesser, der vare fælles; den havde saaledes overordentlig Betydning, naar Talen var om Skibsrederes og Skibsføreres retslige Beskyttelse i fremmede Havne, og den havde paa dette Omraade udfoldet en overordentlig fortjenstfuld Virksomhed; den havde sin store Betydning ved Varetagelsen af den nordiske Skibsfarts Interesser overfor andre søfarende Nationer, en Betydning, som sikkert vilde forøges i Fremtiden. Men medens man saaledes fuldt ud maa anerkende denne Forenings Virksomhed og ønske den kraftig Tilslutning, maa det fremhæves, at de specielt danske Interesser formaar den ikke at varetage og tilsigter det sikkert heller ikke. Den har jo saaledes aldrig grebet ind ved Behandlingen af Toldspørgsmaal, Konsulatspørgsmaal, Ordningen af vore Sønæringsforhold m. m., kort sagt i de udelukkende danske Sager, der have været fremme. Disse er det vore hjemlige Foreningers Opgave at varetage. Men indtil ifjor stod vor Sejlskibsflaade uden nogen fælles Organisation, og Sejlskibsrederi-Foreningen var derfor dannet. Den havde nu bestaaet i godt et halvt Aar, og meget af dens Arbejde havde været rettet paa at fæstne sin Organisation omkring i Landet. Det var dog lykkedes at udrette ikke saa lidt foruden dette. Den havde i Forstaaelse med Dampskibsrederi-Foreningen rettet en Henvendelse til Toldkommissionen om en Omordning af de Toldbyrder, der paahvilede Skibsfarten, og denne Henvendelse vilde forhaabentlig bære Frugt. Om Konsulatsagen havde den ogsaa forhandlet med Dampskibsrederi-Foreningen, og man endes om et Grundlag, paa hvilket man i Fællesskab vilde søge tilvejebragt en hel ny Ordning af denne, saaledes at Skibsfarten kun kom til at betale for den Brug, den i Virkeligheden gjorde af Konsulatsvæsenet — og den var, som bekendt, blevet mindre og mindre. Imidlertid viste der sig i Rigsdagen — ved Behandling af et Lovforslag om Ansættelse og Lønning af Konsuler — Stemning for at reducere Sejlskibenes Afgifter lidt; Foreningen maatte da støtte denne Stemning, og den stillede det betydelige Materiale, der var indsamlet om Sejlskibenes Afgifter før og nu, til Raadighed for Finansudvalget. Den havde sin Part af Æren for, at Afgifterne nu vare blevne noget reducerede, og den vilde fremdeles arbejde for deres Nedgang og for at gøre det klart for Lovgivningsmagten, at de ere ubilligt høje baade for Sejl- og Dampskibe, naar henses til den Nytte, Skibsfarten overhovedet har af Konsulatinstitutionen. Med Hensyn til Fremtiden var Foreningen betænkt paa at søge Skibsfartens Assuranceforhold forbedrede, ligesom den havde overvejet Spørgsmaalet om Ulykkesforsikring for Søfolk; med flere Bestemmelser i Søloven herskede jo en Del Utilfredshed, men i Øjeblikket var det ikke tænkeligt at gennemføre Forandringer i denne; naar imidlertid den Tid kom, da man gik til en Revision, var det af stor Betydning, at Skibsfarten stod godt organiseret og kunde gøre sin Indflydelse gældende. Taleren gennemgik derefter de vigtigste Bestemmelser i Lovene og fremhævede Betydningen af, at man havde antaget »Dansk Søfartstidende« som Medlemsblad, saaledes at hvert Skib fik sit Eksemplar af Bladet; man havde herved tilsigtet at skaffe de mange Erfaringer, som Skibsførerne høstede i fremmede Havne, en betydelig Udbredelse ved Offentliggørelse i Bladet af deres Indberetninger til Rederierne og deres Meddelelser til Bladet — til Gavn for deres Kolleger og for Skibsfarten i det hele taget. Taleren sluttede med at henvise til de lave Afgifter, Foreningen krævede, og med at opfordre til at støtte den.

Mægler H. C. Grube: Skal vi udrette noget, maa vi sætte Ryg mod Ryg. Taleren takkede for det indledende Foredrag, der havde givet alle de Oplysninger, man kunde ønske. Man havde anket over, at Sømandsstandens Interesser ikke bleve varetagne i Rigsdagen, og man havde villet give Regeringen Skylden herfor. Men Sagen var den, at Lovgivningsmagten paa dette Omraade stod uden sagkyndig Bistand. Vi maa alle støtte Sejlskibsrederi-Foreningen; da vil det lykkes os at laa gennemført Reformen til Gavn for Sømandsstanden.

Mægler Herman C. Boye anbefalede at oprette en Lokalafdeling af Sejlskibsrederi-Foreningen for Marstal. Taleren fremhævede den uretfærdige Maade, hvorpaa Kultolden opkræves, og som i høj Grad forfordeler Sejlskibene. Skibsfagtens Ophævelse havde kun skadet den danske Skibsfart, da fremmede Skibe nu oversvømmede vore Havne, hvor de næsten ingen Afgifter svarede. Taleren angreb fremdeles de nye Logbøger og den ny Ordning af Styrmandseksamen.

Sekretær Drechsel havde glemt at anføre, at Sejlskibsrederi-Foreningen havde rettet en Henvendelse til Finansministeriet om en forandret Optrækning af Toldafgifterne for Kul og Trælast. Ministeriet havde derefter forelagt et Lovforslag om en forandret Optrækning af Kultolden, og dette Forslags Gennemførelse var sikkert, saa at Damp- og Sejlskibe paa dette Omraade snart vilde være stillede lige.

Købmand Anders Rasmussen, »Nordisk Skibsrederforening«s Repræsentant i Marstal: I Overensstemmelse med Sekretær Drechsels Udtalelser vil jeg bede Sømandsstanden om fremdeles at støtte Nordisk Skibsrederforening. Derfor kan man alligevel fuldt ud slutte sig til Sejlskibsrederi-Foreningen.

Navigationsslærer Tønnesen: Efter de Oplysninger, der ere givne her i Dag, er der ikke Anledning til yderligere Udtalelser. Jeg indskrænker mig derfor til indtrængende at anbefale alle i Sejlskibsfarten interesserede at indmelde sig i Foreningen. Marstal kan ikke være bekendt at holde sig tilbage; overalt i vort Land, hvor der drives Søfart, har man sluttet sig til Sejlskibsrederi-Foreningen, og alle Vegne findes Lokalforeninger. Her i Byen bør vi ogsaa danne en Afdeling, for at kunne sende Delegerede til Hovedforeningens Møder og Generalforsamlinger. Det gælder om at vi værne om vore egne Interesser. Taleren imødegik sluttelig Mægler Boyes Udtalelser om Logbøgerne og Styrmandseksamen.

Mægler H. C. Grube anbefalede atter varmt at støtte Foreningen, hvorefter Agent N. Petersen sluttede Mødet med en Tak til Sekretær Drechsel for hans Nærværelse og udbragte et Leve for ham.

Om Aftenen afholdtes, efter Opfordring af Skibsredere i Ærøskjøbing, et Møde der i Byen, ved hvilket Kaptajn N. Drejøe bød Velkommen og gav Ordet til Sekretær Drechsel, der udtalte sig paa lignende Maade som i Marstal. Efter at Mægler H. C. Grube havde anbefalet Foreningen, sluttede Kaptajn Drejøe Mødet med en Tak til Indlederen.

Saa vel efter Mødet i Marstal som efter det i Ærøskjøbing indmeldtes en Del Skibe og Medlemmer i Foreningen, ligesom adskillige Indmeldelser vare indløbne fra Marstal i de nærmeste Dage før Mødet. Forhaabentlig har da dette givet Stødet til, at Sømandsstanden paa Ærø nu fuldt ud slutter sig til den Organisation, der har vundet saa kraftig en Tilslutning paa Landets øvrige Søfarts-Pladser.

Det gamle og det ny Sejlssystem.

I sidst udkomne No. af »Nationaltidendes« Søfartsafdeling findes indrykket et Svar fra Hr. Ingeniør H. C. Vogt paa min Artikel om det ny og det gamle Sejlssystem,

som findes optaget i »Dansk Søfartstidende« No. 8. Da jeg i denne Artikel kun har talt om Sejlskibe, og endog saa udtrykkelig fremhævet dette, saa blev jeg ved Gennemlæsningen af Hr. V's Svar noget forbauset ved at finde, at Hr. V. deri for det meste kun taler om det ny Sejl-systems Fordele til Dampskibsbrug; men da jeg ikke med et eneste Ord har hverken rost eller lastet det ny Sejl-system til dette Brug, saa anser jeg alt, hvad Hr. V. skriver derom, for at være mig aldeles uvedkommende. Jeg har i nævnte Artikel kun gjort Rede for, hvilke praktiske Fortrin og Ulemper der efter min Mening kunde findes ved det ene Sejl-system fremfor ved det andet; men jeg har derimod aldrig benægtet Rigtigheden af Hr. V.'s Teorier om Sejl-systemerne. Dette kunde egentlig være tilstrækkeligt Gensvar til Hr. V., men jeg skal alligevel tage nogle enkelte af Hr. V. Udtalelser lidt under Behandling.

Spilene ere ikke Kvintessentsen i det ny Sejl-system, siger Hr. V. Nuvel, Hovedsagen er jo dog at forhindre Sejlene fra at »pose«, eller, som Hr. V. ogsaa tidligere har udtrykt sig, »at gøre Sejlene korrekte i konstruktiv Henseende«. Kan dette opnaas ligesaa godt ved at indsy Stræktovene af Staalovværk i Sejlene som ved at bruge Træspilere, da er det indlysende, at en stor Del af de praktiske Vanskeligheder ved det ny Sejl-system dermed ere overvundne; men foreløbig tillader jeg mig at betvivle, at saadanne Stræktovene kan erstatte Træspilere paa tilfredsstillende Maade. Træspilene ville nemlig som Følge af deres egen Stivhed af dem selv meget nær holde dem i en ret Linie, hvorimod Staalstræktovene, der ere næsten ligesaa bøielige som Sejldugen, aldrig, naar de ere indrettede paa den af Hr. V. angivne Maade, vil kunne strækkes saa haardt ved at hale Agtergærdet tot, at de blot tilnærmelsesvis komme til at staa i ret Linie. Maaske lader det sig gøre med Smaaluft; men med Stormvejr ville de sikkert komme til at staa i en betydelig Bugt, hvorved Sejlet vil tabe en Del af den korrekte Form, som der tilstræbes.

»Raasejlrigningens kolossale Vægt maa Hr. C. N. ikke lade ude af Betragtning«, siger Hr. V. Jeg kan forsikre ham om, at hverken jeg eller andre, der rigge deres Skibe med Raasejl, glemme det. Dengang da de dobbelte Mærsejl begyndte at komme i Brug, da var netop den forøgede Vægt ved at hænge endnu en svær Raa til Vejrs paa Skibene den væsentligste Anke, der anførtes imod disse Mærsejl, og det tog lang Tid, før de bleve almindelige, især paa Smaaskibe. Desuagtet have nu denne Sort Mærsejl, af den simple Grund, at de have vist sig at være de mest praktiske, fortrængt alle andre Patenter, saa at det nu hører til Sjældenhederne at se et raasejlrigget Skib, der ikke har dobbelte Mærsejl.

Naar Hr. V. taler om Raasejlenes overordentlig ringe Nyttelighed, selv med Vinden tværs, da er det muligt, at det forholder sig saaledes efter Teorien; men det forholder sig ikke saaledes i Praksis. Hvis Hr. V. blot en eneste Gang saa, hvad vi andre har set saa ofte, naar vi have været i Følge med andre Skibe, hvilken Virkning blot et Hul i Braserne kan have paa Skibets Fart, da vilde han næppe tale saaledes. Jeg vil anbefale Hr. V. at gøre sig bekendt med de store 4-Mastere, han vil da undre sig over, hvor de kunne løbe endog med forlig Vind, og dog er det Raasejl den langt overvejende Del af deres Sejlareal.

Hr. V. siger endvidere: »Med Vinden agterind kommer man nok frem, endog med temporære Raasejl eller Spilene, det, som det gælder om, er at komme frem med ugunstig Vind.« Ja, hvis man havde med en faststaaende Passat at gøre, da var der noget Mening deri; men som Vind- og Vejrforholdene ere her hos os, da mener jeg tværtimod, at det netop gælder om »at smede mens Jærnet er varmt«, thi hvis Vinden forandrer, før man naar Bestemmelsesstedet, og man skal til at krydse om end kun et kort Stykke, hvilken Indflydelse vil det da ikke kunne have paa en Rejse, især hvis det tilmed falder i med Uvejr?

At det ogsaa, som Hr. V. siger, gælder om at komme frem med ugunstig Vind, er jo meget rigtigt, men Hr. V. maa tage i Betragtning, at forudsat det er et velsejlede Skib, da er Søgangen i Vandet en langt større Hindring for at komme frem, end egentlig den ugunstige Vind, og enten Skibene rigges paa den ene eller paa den anden Maade, saa vil intet lastet Sejlskib kunne trodse sig frem imod Søgangen. (Angaaende dette henviser jeg iøvrigt til »D. S.« No. 8).

Ved Hr. V. ikke, at man anbringer Gaffelgærder paa Gafflerne for at hindre disse fra at drive for meget ad Læ til, hvor man finder det fornødent?

Angaaende det saa meget vigtige Punkt, som Hr. V. beder mig at udtale mig om, skal jeg allerførst gøre opmærksom paa, at Hr. V. citerer mine Ord aldeles fejlagtigt. Jeg har aldrig sagt, at hvis der blot er opfundet noget virkelig hensigtsmæssigt, vil der sikkert ogsaa findes praktiske Folk, som have Indsigt nok til at søge Fordele derved. Hvis Hr. V. vil læse min forrige Artikel endnu en Gang igennem, vil han derimod finde følgende: »Jeg tør forsikre Hr. V., at blot han har Dygtighed til at opfinde nogen virkelig hensigtsmæssig Forbedring af Sejlskibsrigningen, da vil der sikkert ogsaa findes praktiske Folk, der have Indsigt nok til at fatte det hensigtsmæssige deri, og al Modstand vil da falde bort af sig selv.« Hr. V. vil dog vist indrømme mig, at denne Udtalelse, hvori der kun tales om Forbedring af Sejlskibsrigningen, aldeles ikke berettiger ham til at forlange af mig, at jeg skal udtale mig om Dampskibssager. Jeg skal kun sige saa meget dertil, at hvad der er rigtig efter Teorien meget ofte viser sig at være alt andet end hensigtsmæssigt i Praksis, og det gælder maaske endnu mere om Søfarts-sager end i andre Forhold. Jeg er fremdeles af den Mening, at hvis de ny Sejl ved praktiske Forsøg vise sig at være hensigtsmæssigere end de gamle, da vil Modstanden falde bort af sig selv. De ny Sejl ville da efterhaanden fortrænge de gamle F. & A. Sejl, ligesom de dobbelte Mærsejl, jeg før nævnte, have fortrængt alle andre Slags Mærsejl; men det vil ligeledes tage lang Tid. Viser det sig derimod i Praksis, at de ny Sejl ikke ere hensigtsmæssige, da ville de ikke faa nogen videre Fremgang, men de ville derimod igen forsvinde paa samme Maade, som det er gaet med saa mange andre Slags Sejlpatenter, der have været forsøgte.

»Hvis Sejlene komme ud af Verden, saa lad den ædle Sømandsstand tømre sig selv en stor og rummelig Ligkiste; lær Maskinmesteren Navigation og lad saa ham, som den i saa Fald intelligenteste Mand ombord, føre Handelsdamperen.« Saaledes udtaler Hr. V. sig virkelig, og da han endogsaa lader det udhæve i Trykken, saa troer han vist dermed at have sagt noget meget vist. Jeg skal ikke med et eneste Ord forsøge at imødegaa ham i det Punkt, da jeg her, ligesom i min forrige Artikel, kun udelukkende vil holde mig til, hvad der angaar Sejlskibe. Jeg vil derimod overlade til de Dampskibskyndige at bedømme, hvorvidt alt Sømandsskab bliver overflødig, naar Maskinmesteren lærer Navigation, fordi Sejlene afskaffes.

Hvad »Tidsskrift for Søvæsen« har indeholdt om Sejl-systemerne er mig ukendt.

Jeg faar jævnlig, paa hver Plads jeg kommer i Udlandet, »Dansk Søfartstidende« tilsendt fra min korresponderende Reder. Andre danske Blade ville derimod sandsynligvis herefter ikke komme mig i Hænde, da jeg i de nærmeste Dage maa begive mig paa Rejse. Af denne Grund er det saaledes ogsaa usikkert, hvornaar jeg vil faa Lejlighed til at svare, om Hr. V. skulde finde Anledning til at fortsætte Diskussionen med mig om denne Sag. Jeg vil i saa Fald bede Hr. V. om at skrive i »Dansk Søfartstidende«, samt udelukkende holde sig til, hvad der angaar Sejlskibe.

C. IV.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Carl« har holdt aarlig Generalforsamling. Kammerherre, Amtmand C. Bille meddelte Aarsberetningen.

Selskabets fire Skibe, der var i Fart paa Østersøen, blev opholdte paa Grund af Vinteren og deraf følgende mindre Havarier, ialt 119 Dage med et Tab af 21,425 Kr. 82 Øre. Dampskibet »Olaf« har udført 5 Rundrejser paa Østersøen, 1 Rejse fra Cardiff til Rio de Janeiro og har siden været i Timecharter imellem La Plata og Brasilien. Restoverskuddet er 9,662 Kr. 39 Øre. Dampskibet »Volmer« har udført 6 Rundrejser paa Østersøen, 1 Rejse fra Cardiff til Rio de Janeiro og har siden den 28de Oktober været i Timecharter imellem La Plata og Brasilien ligesom Dampskibet »Olaf«. Restoverskuddet er 26,672 Kr. 75 Øre. »Dan« har udført 10 Rundrejser paa Østersøen med et Overskud af 16,591 Kr. 97 Øre. Restoverskuddet er 12,297 Kr. 95 Øre. »Magnus« har udført 9 $\frac{1}{4}$ Rundrejse paa Østersøen med et Overskud af 19,533 Kr. 17 Øre. Det delte Skæbne med Dampskibene »Knud« og »Erik« i Nyborg Fjord, hvor det opholdtes i 37 Dage med et Tab af 7,506 Kr. 14 Øre, saa at Overskuddet kun er 12,037 Kr. 3 Øre. Selskabets sidste og nye Skib »Harald« har gjort en Rejse paa Sortehavet og 3 Rundrejser paa Østersøen med et Overskud af 65,131 Kr. 6 Øre og har i enhver Henseende vist sig som et godt og fordelagtigt Skib. De fem Skibes samlede Overskud er 147,216 Kr. 90 Øre.

Bestyrelsen foreslaar at udbetale 2 $\frac{1}{2}$ pCt. Udbytte og at henlægge 4,554 Kr. 36 Øre til Anortisations Kontoen.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Komitteret genvalgtes Entreprenør N. Andersen.

Der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til eventuelt at sælge et eller to af de ældre Skibe og købe nye.

Dampskibsselskabet »Skjold« har holdt aarlig Generalforsamling. Amtmand, Kammerherre C. Bille meddelte Aarsberetningen.

Det forløbne Aar har i sin Helhed været noget bedre end 1894, men de Skibe, der vare beskæftigede i Østersøfarten, have lidt et betydeligt Afbræk ved den strænge Vinter i Februar og Marts Maaned, saaledes bleve fire af Selskabets »Skjold«s Skibe ialt opholdte paa Grund af Is og deraf følgende Havarier i 149 Dage med et Tab af 24,184 Kr. 67 Øre. Havde dette ikke været Tilfældet, vilde Aarets Resultat selvfølgelig have været betydeligt bedre. Dampskibet »Skjold« har udført 10 Rejser med Kul til Østersøen og 9 Rejser fra Østersøen. Driftsoverskuddet af disse Rejser er 18,443 Kr. 49 Øre. Paa Grund af Ishindring og et mindre Havari, der ialt medtog 27 Dage, havde det et Tab af 2,167 Kr. 45 Øre, saaledes at det endelige Overskud er 16,276 Kr. 4 Øre. Dampskibet »Knud« har udført 11 Kulrejser og 10 Rejser fra Østersøen. Disse Rejser have givet et Driftsoverskud af 20,197 Kr. 37 Øre, men ved Ishindring blev Skibet opholdt i 37 Dage med et Tab af 6,262 Kr. 6 Øre, og kort Tid efter havde Skibet det Uheld at faa Brud paa Krumtapakslen. Dette Havari medtog 18 Dage og medførte en Udgift af 4,210 Kr. 80 Øre, tilsammen altsaa et Ophold af 55 Dage og et Tab af 10,472 Kr. 86 Øre. Restoverskuddet bliver saaledes kun 9,724 Kr. 51 Øre. Dampskibet »Svend« har udført 11 Rundrejser paa Østersøen med et Overskud af 28,645 Kr. 26 Øre. Paa Grund af Is blev det opholdt i 30 Dage med et Tab af 3,826 Kr. 26 Øre, og Restoverskuddet bliver 24,819 Kr. Dampskibet »Erik« har udført 10 Rundrejser med et Overskud af 22,764 Kr. 22 Øre. Ligesom »Knud« blev det opholdt i Nyborg Fjord af Is i 37 Dage, og dette Ophold i Forbindelse med et mindre Havari kostede 7,718 Kr. 10 Øre. Restoverskuddet er derefter 15,046 Kr. 12 Øre. Dampskibet »Danmark« har udført 2 Sortehavsrejser og 5 $\frac{1}{2}$ Rundrejse paa Østersøen, og dets Overskud er 53,474 Kr. 55 Øre.

De fem Skibes Driftsoverskud andrager tilsammen 143,524 Kr. 89 Øre. Bestyrelsen foreslaar at udbetale 3 pCt. Udbytte pr. 1896 med 45,000 Kr. og at henlægge Resten til Reservefondet.

Paa den i December Maaned afholdte ekstraordinære Generalforsamling fik Bestyrelsen Bemyndigelse til at anskaffe et nyt Skib. Dette er nu under Bygning hos Firmaet William Gray & Co i West Hartlepool og vil blive afleveret i Maj eller Juni Maaned. Det bliver et lignende Skib som Dampskibet »Harald«, og da dette ligesom »Danmark« og »Frode« har vist sig meget fordelagtigt, haaber Bestyrelsen, at det nye Skib vil blive til virkelig Fordel for Selskabet.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Komitteret genvalgtes Kommandør Buchwald.

Et af Bestyrelsen stillet, af Grosserer Carl kort motiveret Forslag om Bemyndigelse for den til, hvis en gunstig Lejlighed maatte tilbyde sig, at sælge et eller to af de ældre Skibe og anvende Salgssummen til Indkøb af nye, vedtoges.

Dampskibsselskabet »Gorm« har holdt aarlig Generalforsamling. Amtmand, Kammerherre C. Bille meddelte Aarsberetningen: Af Selskabets »Gorm«s tvende Skibe har »Gorm« udført 1 Rejse paa Sortehavet og 7 Rundrejser paa Østersøen med et Overskud af 23,842 Kr. 84 Øre og »Frode« 2 Rejser paa Sortehavet og 5 Rundrejser paa Østersøen med et Overskud af 51,563 Kr. 53 Øre, tilsammen 75,406 Kr. 37 Øre. Aarets Indtægt er 77,159 Kr. 15 Øre.

Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales 5 pCt. Udbytte.

Paa den i November Maaned afholdte ekstraordinære Generalforsamling fik Bestyrelsen Bemyndigelse til at anskaffe et tredje Skib. Dette er nu under Bygning i West Hartlepool hos Firmaet William Gray & Co. og vil blive afleveret i April eller Maj Maaned. Det bliver et lignende Skib som »Harald«, og Bestyrelsen tror at kunne udtale sig forhaabningsfuldt for de kommende Aar.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Komitteret genvalgtes Kommandør Buchwald.

Sømandsforeningen har holdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Grosserer O. Muus. Formanden, Kommandør Giødese, genneengik Regnskaberne. De overordentlige Medlemmers Bidrag og Gaver udgør nu 82,210 Kr., Understøttelsekassen for Sømand 62,792 Kr., Enkekassen 98,068 Kr., hvoraf Legater 81,600 Kr. Der havde været nogen Nedgang i Medlemsbidragene, dog var denne ikke foruroligende. Byggefondens samlede Indtægt var 17,689 Kr., Udgiften 18,147 Kr. Kassebeholdningen er nu 437 Kr. Bestyrelsen var betænkt paa at faa Restancerne ind ved moderate maanedlige Tillæg til Huslejen. Sømandenes Pengekasse-Regnskab udviste ved Aarets Slutning 26 Konti med indestaaende Beløb 5143 Kr.

Efter nogle Bemærkninger af flv. Sømand P. Funch blev der enstemmig givet Decharge.

Formanden omtalte derefter Virksomheden i det forløbne Aar. De tre Understøttelsekassers samlede Formue var 243,070 Kr., Aarets samlede Overskud var 16,498 Kr., inklusive Legater; det ordinære Overskud var 4789 Kr., det højeste, man overhovedet havde haft. I Understøttelser til Søfolk og Søfolks Enker var udbetalt 7485 Kr. eller 833 Kr. mere end ifjor. At Understøttelserne stadig voksede, var et Bevis paa Foreningens Livskraft. Medlemsantallet udviste en Afgang paa 29; det er nu 1184. Det var ikke saa meget Sømandene som de overordentlige Medlemmer, der svigtede. Sømandshotellet havde været benyttet gennemsnitlig af 14 $\frac{1}{10}$ Mand pr. Dag. Taleren udtalte en Tak til Hs. Maj. Kongen, som stadig støttede Foreningen trofast, til de overordentlige Medlemmer, til de 4 Søassuranceselskaber, til forskellige Private samt Legatgiverne.

Efter at Kaptajn Wibroe under Forsamlingens Tilslutning havde rettet en Tak til Formanden for hans Virksomhed, mindede denne om, at det netop var Foreningens 40-Aars Fødselsdag, i hvilken Anledning han kastede et Tilbageblik paa Foreningens Tilblivelse og Udvikling. Sømandsforeningen kunde se tilbage paa de 40 Aar med Tilfredshed.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes d'hrr. Schierbech og Th. Jensen. Ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Efter at der var udbragt et Leve for Formanden, hævdedes Generalforsamlingen.

Det kgl. oktroierede Sæassuranc-Kompagni har i Børsens Forsamlingssal afholdt sin aarlige Generalforsamling, ved hvilken Regnskabet over Kompagniets Virksomhed i det sidst forløbne Aar tilligemed Status ultimo 1895 fremlagdes. Det fremgik heraf, at Kompagniets Indtægter have været: Reserve fra 1894 til uafgjorte og paaregnede Skader 519,397 Kr. 40 Øre, Præmie i 1895 af forsikret Kapital 106,9 Mill. Kr. 1,575,174 Kr. 41 Øre, indvundne Renter 68,616 Kr. 60 Øre, ialt 2,163,188 Kr. 41 Øre.

Udgifterne ere følgende: Reassurancepræmien af reassureret Kapital 9,800,000 Kr., 303,109 Kr. 26 Øre, udbetalte Ristoni + Reassurancesummens Tilskud 40,960 Kr. 63 Øre, udbetalte Havarier + Reassurancesummens Tilskud 1,187,638 Kr. 41 Øre, Administrations-Omkøstninger 38,969 Kr. 26 Øre, Reserve til uafgjorte og paaregnede Skader 515,391 Kr. 10 Øre, ialt 2,085,068 Kr. 66 Øre.

Aarets Overskud bliver saaledes 78,119 Kr. 75 Øre.

Til Aktionæerne uddeles 5 $\frac{3}{4}$ pCt. = 69,000 Kr., og Restbeløbet anvendes til Tantième m. v.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. En ung Sømand, Orla Christensen, Søn af Grosserer Fr. Christensen her i Byen, der var forhyret som Letmatros, er paa Rejse til Bangkok kastet over Bord i Stormen i Atlanterhavet og druknet.

Skibsfører og Skibsreder Nik. Peter Schmit af Assens er afgaaet ved Døden.

Fra Aalborg skriver vor Korrespondent d. 2den Marts:

I den forløbne Uge er vor Handelsflaade atter bleven forøget, idet der af et Aktieselskab med Grosserer N. K. Strøberg som korresponderende Reder er indkøbt S. S. »Aberdeen« af Aberdeen, der for Fremtiden væsentlig agtes beskæftiget i Kul fart herpaa. Skibet er bygget 1873, har triple compound Maskiner, Reg. Ton. 639, og skal kunne laste c. 1400 Tons med knap 17 Fods Dybgaende. Det skal føres af Skibsfører J. A. Villadsen af Nykjøbing M., tidligere Fører af Sk. »Asta«.

Ifølge et fra den Kongelige Generalkonsul i Stettin modtaget Telegram ville Isbrydergebyrerne dersteds atter blive opkrævede fra og med den 25. Februar.

Hvilket Udenrigsministeriet ikke undlader herved at bringe til offentlig Kundskab.

Ifølge Indberetning fra den kgl. Konsul i Liverpool er en dansk Sømand ved Navn Vilhelm Graucob gaaet under med det engelske Skib »Menai« af Liverpool, Kaptajn Farrell, paa Rejsen til Rio de Janeiro. Afdøde, der gjorde Tjeneste ombord som Tømmermand, efterlader sig et mindre kontant Beløb.

Konsulatet har endvidere oplyst, at Graucob iforfjor, forinden han den 20de August 1894 paamønstredes »Menai«, har sejlet fra Hamburg med Skibet »County of Flint«. Afdøde opgives at have været 32 Aar.

Da V. Graucob's Slægt og Hjemsted ere Ministeriet ubekendte opfordres enhver, der kan give Oplysning herom, til desangaaende at henvende sig til Udenrigsministeriet.

Udenrigsministeriet, den 17de Februar 1896.

Aktieselskabet »The Anglo Dane Steamship Company« Lim. giver 10 pCt. i Udbytte for 1895.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« giver 5 pCt. i Udbytte for det forløbne Aar.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri 6. Trækning begynder Onsdag den 11. Marts. I Henhold til den nye Plan bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 255,974 Kroner, fordelt paa 18,500 Gevinster, saaledes at der falder 1 Hoved- og 2 Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 6,093 Indskudsgevinster, der tilfalde de Numre, der i Klasselotteriet hver faa en Gevinst paa 60 Kr., 685 Ekstragevinster, der falde paa de gevinstledige Numre, som i samme Antal følge umiddelbart efter det Nummer, hvorpaa Klasselotteriets største Gevinst udkommer og 1 Tillægspræmie, der tilfalder det i Klasselotteriet sidst udtrukne Nummer, uanset hvilken anden Gevinst, der ellers maatte falde paa dette Nummer.

Det spillende Publikums Opmærksomhed henledes paa, at Gevinsterne kun udleveres mod Aflevering af Gevinstedlerne og at Trækningslisten udleveres gratis hos den Kollektor, hvor Lodsedlen er købt.

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

Fortegnelsen over københavnske Leverandører kan gratis afhentes paa Lotteriets Hovedkontor.

Ugens Havarier.

Stella, Skonnerbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Martinique d. 25. Febr. indløben til Leith med Tab af Rigning og læk. Skibet dokker og reparerer i Leith.

Porthan, Barkskip af Mariehamn, Matsson, er d. 1. ds. om Aftenen, paa Rejsen fra Gøteborg til Spanien, i Snetykning strandet ved Thyborønkanalen. Mandskabet bjergedes i Land i Redningsbaaden fra Agger. Skibet staar 1000 Alen fra Kysten paa Nordretangen og er fuldt af Vand.

Helene, Kutter af Kjøbenhavn, Jepsen, strandede d. 1. ds., paa Rejsen fra Hjemstedet til Island med Stykgods, i Snestorm lidt syd for Helsingør. Med Assistance af Bjergningsdamperen Drogden kom Skibet flot og ind til Helsingør, hvor Dykkerundersøgelse fandt Sted. Skibet erklæret sødygtigt og Rejsen fortsat.

Vejle, Dpsk. af Mariager, grundstødte d. 28. Febr., paa Rejsen fra Hjemstedet til Horsens med en Ladning Cement, paa Samsø. Skibet kom flot og er gaaet til Helsingør, hvor Bunden undersøges.

Hamlet, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 27. Febr. været i Kollision med Kajen i Rotterdam.

Gustaf E. Falk, Dpsk. af Gøteborg, kom Natten til d. 3. ds., paa Rejsen fra Libau til Kolding med Klid og Oliekager, paa Grund ud for Dragør. Skibet kom næste Dag flot uden Assistance og fortsatte Rejsen.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 3. Marts:

Riga noterer for Dampere: Rotterdam Deals/Battens 12 Hfl., Amsterdam 12 Hfl., Antwerpen 27 francs, Dunkirk 27/28 francs, Rouen 28/29 francs, alt pr. Petersborg Standard.

Danmark, nordligst Aarhus 12/13 M., pr. 2000 Kilos Rugbasis, nordligst Aalborg 13 M.

Libau noter for Dampere:

London, Hull, Leith 9 d. à 10¹/₂ d., Rotterdam 9 d. à 9³/₄ d., Antwerpen, Dunkirk 10¹/₂ à 11¹/₄ d., Ghent 10¹/₂ à 11¹/₄ d., Rouen 1/1¹/₂ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis. Stettin 8 à 9 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Memel noter for Dampere:

London 6/6 d. à 7/—, Grimsby 6/6 d., West Hartlepool 7/—, Newport 7/—, alt pr. Lod Fyrre-Sleepers, Rotterdam 12 Hfl., Yarmouth 23/24 sh., alt pr Standard Deals/Battens.

Königsberg noter for Dampere:

London. 11ul 1/3 d., Rotterdam 1/4¹/₂ d., Antwerpen 1/6 d., alt pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Bremen 16 M., Laurvig 14/15 M., Gøteborg 16 M., Norrköping 14/15 M., Stockholm 13/14 M., Halmstad 14 M., Aalborg 15 M., Odense 14 M., alt pr. 2500 Kilos Rugbasis.

Helsingfors, Wasa, Uleåborg 5 à 5¹/₂ Mark pr. Ton Mel. Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark staa fremdeles lave; der er senest betalt 3 3/4 à 3/9 d. for større Baade og 4/— à 5/— for mindre Baade.

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

Fragtmarkedet er uforandret flovt saavel ud som hjemover.

Der er sluttet Tyne etc. til:

Libau 1350 3/6. Königsberg 700 5/. Kiel 1700 3/9. Randers 500 4/6. Rønneby 1200 4/4¹/₂. Bordeaux 1600 4/. Oporto 1700 5/. Lisbon 900 5/, 1600 4 6. Torre del Mar 1500 7/9. Valencia 600 7/3. Tarragona 1350 7/6. Barcelona 00 8/3 d. V. Toulon 1500 6/10¹/₂. Genua 1900, 3000 5/6, 9000, 3000 5/4¹/₂. Spezzia 3000 5/6. Ca Vecchia 1700, 2600 6/. Alexandria 3500 5/6.

Fra Middelhavet er sluttet:

Alexandria til Hull 4100 t. 7/6 + 1/6.
Elba til Barrow 5500 t. 8/, til W. Hartlepool 1800 8/.
Girginte til Glasgow 650 t. Sulphur 8/6.
Sicilien til Kotka 1600 10/, Sulphur, April.
Spanien (3 Pladser) til London 1500 t. d. V. 4 675.
Oran til Forth 12/1 Esparto. Arzew til Granton 12/3 Esparto.

Fra Østersøen er sluttet:

Søderhamn til Hull 370 stds. 21/ D. B. 1/4 b.
Stugsund, Gefle & Sundswall til Lynn 500 stds. 25/6.
Oxeløund til Rotterdam 2200 5/1, 1500 5/1¹/₂, prompt.
Stockholm til Antwerp 250 stds. frc 32 D. B. b., 2 Rejsers.
Kotka til La Rochelle 560 stds. frc. 35.50.
Norrköping til Antwerp 250 stds. frc. 32 D. B. b., 2 Rejsers.
Fra Sortehavet noteres:

Odessa. Novorossisk, Bourgas etc. 9/6 n. c. Sulina 9/6 à 9/9, Nicolaieff 10/3. — I min sidste Beretning meddeltes fejlagtigt, at der var Mangel paa Kaiplads i Nicolaieff, læs: Odessa.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 29. Febr. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Piræus 2. Marts, bestemt til Constantinopel, Mamsoun, Trebizonde, Batoum, Odessa. — Antwerpen, Caroc, pas Gibraltar 2. Marts, bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Newcastle, Southampton, Italien. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Spanien. — Dagmar, Koføed, afgik fra Valencia 2. Marts, bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 2. Marts, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 25. Febr., bestemt til Marseille, Spanien. — Kiew, Rabe, afgik fra Catania 25. Febr., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Ljeopold II, Kruse, afgik fra Algier 3. Marts, bestemt til Tunis, Piræus, Smyrna etc. — L. P. Holmblad, Strubberg, pas Gibraltar 1. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jepsersen, afgik fra New-Orleans 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Kbhvn. 26. Febr., bestemt til Middelhavet. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 3 Marts, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Königsberg 2. Marts, bestemt til Kbhvn., Newcastle, Portugal. — Tomsk, Andersen, ankom til Novorossisk 2. Marts, bestemt til Odessa. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Middelhavet. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 29. Febr., bestemt til Pauillac, Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Civita Vecchia 29. Febr., bestemt til Neapel, Sicilien, Bari. Anglo Dane, Jacobæus, passerede Skagen 29. Febr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 27. Febr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom

til London 1. Marts, bestemt til Kbhvn, Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Libau 29. Febr., bestemt til Hull. — Christi an IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til London — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 29. Febr., bestemt til Kbhvn., Christiania. — Fanø, Jørgensen, passerede Stornoway 2. Marts, bestemt til Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 28. Febr., bestemt til Hull — Jolantha, Friseuette, ankom til Riga 10. Febr., hvor den ligger isbunden. — Kasan, Niedersøe, passerede Hirtshals 3. Marts, bestemt til Kbhvn., Pillau. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til Leith, Færøerne Island. — Libau, Borries, afgik fra Stettin 3. Marts, bestemt til Kbhvn., Christiania. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Pillau. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Pillau 3. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 24. Febr., bestemt til Kbhvn, Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 22. Febr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Danzig. — Odin, Lissner, ankom til Danzig 27. Febr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Kbhvn 1. Marts, bestemt til Libau. — Romny, Harder, passerede Hanstholm 3. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Hamburg 2. Marts, bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Valdemar, Johnsen, ankom til Libau 28. Febr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Hamburg. — Viking, Jørgensen, ankom til Hamburg 27. Febr., bestemt til Kbhvn., Pillau.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 3. Marts, bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 3. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 5. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 3. Marts, bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 3. Marts, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 4. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Blyth 26. Febr., ankom til Stettin 2. Marts. — Frode, J. C. Jensen, passerede Constantinopel 2. Marts til Nicolaieff. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 3. Marts, bestemt til Rotterdam. — Svend, Hveysel, afgik fra Methil 25. Febr., ankom til Kiel 29. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Libau 21. Febr., bestemt til Rotterdam. — Skjold, C. A. Schmidt, afgik fra Libau 22. Febr., ankom til London 27. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Pensacola 7. Febr., bestemt til Fécamp. — Olat, Chr. Holst, afgik fra Ensenada 1. Febr., bestemt til Santos. — Volmer, M. A. Ribber, afgik fra Rio de Janeiro 12. Febr., ankom til Montevideo 16. Febr. — Harald, O. Risøe, afgik fra Pensacola 1. Febr., bessem til Honfleur. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 25. Febr., bestemt til London. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Swinemünde 26. Febr., ankom til Reval 29.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Odessa 12. Febr., bestemt til Christiania. — Johan Siem, Løffler, ankom til Maryport 28. Febr. fra Fleetwood. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Venedig 21. Febr., ankom til Fiume 27. — Pawel Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Sebastopol 28. Febr., bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Swinemünde 3. Marts, bestemt til Memel.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Blyth 29. Febr., bestemt til Swinemünde.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Reval 2. Marts. — Christiansborg, Schmidt, ankom til Newcastle 29. Febr. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Libau 2. Marts til Dundee. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Swinemünde 2. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Neufahrwasser 27. Febr. — Uranienborg, van Deurs, ankom til West Hartlepool 3. Marts.

Kjøbenhavn. Dania, Troensegaard, ankom til New-Orleans 27. Febr. — Fyen, Hansen, ankom til Sfax 27. Febr. — Jylland, Starck, afgik fra Libau 27. Febr. til Rotterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra Libau 1. Marts til London. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Cardiff 28. Febr. til Algier.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kristiania 1. Marts, ankom til Kbhvn. 2. — Island, Skjødt, afgik fra Stettin 28. Febr., ankom til Kbhvn. 29. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 21. Febr. til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 29. Febr. til Kbhvn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 28. Febr., ankom til Aarhus 2. Marts. — Octa, Enemark, afgik fra Aalborg 29. Febr., anløb Aarhus

1 Marts, ankom til Flensborg 2. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 26. Febr., anløb Aarhus 27., ankom til Randers 28., afgik 29., anløb Aarhus 1. Marts, ankom til Altona 2.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra Apia 11. Jan. til Punta Delgade. Franz Schwalbe, Poulsen, prajet 10 Febr. paa 9° S., 34° V. fra Cajo til Kanalen. — Gladstone, Christiansen, ankom til Frederiksstad 27. Febr. fra Helsingborg. — Hans, Jensen, afgik fra Sourabaya 22. Jan. til Batavia. — Havila, Mortensen, afgik fra Cardiff 26. Febr. til Port Elisabeth. — Nanna, Warrer, afgik fra St. Thomas 26. Febr. til Progresso. — Prins Valdemar, Winther, afgik fra Auckland 27. Febr. til London. — Tercera, Holm, afgik fra Liverpool 23. Febr. til Callao. — Venus, Pedersen, ankom til Rotterdam 28. Febr. fra St. Marc.

C. J. Haas, Kolding. Cimbria, Pedersen, ankom 23. Febr. til Newcastle o/Tyne. — Vega, Pedersen, passerede 22. Jan. St. Catharines Point paa Rejse til Vestkysten af Syd-Amerika. — Vidar, Jepsen, afgik fra Buenos Ayres 25. Febr. til Kanalen for Ordre.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordseens. Jyllands V.-kyst. Den 28de Febr. 1896 er *Ringebjerger* Baake omblæst. 56° 36' N. Br. 8° 7' Ø. Lgd. **Limfjorden.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa *Havrevlen* 10½ Fod.

I Kanalen 10½ Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Egense Bagfyrd og to Forfyrd ere atter tændte.

Fyrene i *Egense* gamle Fyrlinie ere samtidig slukkede

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Taagesignalet paa Fyrskibet »*Soinbådan*« gives med Dampsignalet og ikke som angivet i de danske Søkort med Damppipe.

Rusland. Fra den 1ste Jan 1896 er Afmærknings-Systemet i alle russiske Farvande i *Østersøen* forandret saaledes:

1. Stangsmærker.

- N.-Siden af Grunde er afmærket med en hvid Stage med sort, nedadbunden Kost.
- S.-Siden med en rød Stage med rød, opadbunden Kost.
- Ø.-Siden med en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en rød, opadbunden Kost over en rød, nedadbunden Kost.
- V.-Siden med en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en sort, nedadbunden Kost over en sort opadbunden Kost.
- Grunde, der kunne passeres paa begge Sider, paa Red og i Søen, med en rød og hvid stribet Stage med sort Ballon, hvorunder et rødt Kryds, i Skærgaard med samme Mærke, men uden Ballon.
- For at skelne enkelte Sømærker eller for at gøre dem tydeligere anbringes under Kostene Balloner, som paa Ø. og V.-Siden have samme Farve som Stagen, paa N. og S.-Siden samme Farve som Kosten.

2. Tønder.

Naar Tønder anvendes til Afmærkning, ere de forsynede med en Stage, der har samme Farve som det tilsvarende Stangsmærke.

Tyskland. Kieler Fjord. Fra 16de til 21de Marts 1896 afholdes Skydeøvelser ved *Strander Bucht*, der inden for Tønderne B og C er spærret for al Sejlads.

De to Telegraf-Kabler ved *Friedrichsort* ere afmærkede med fire grønne Kugletønder, mærkede T.

Ved det N.-lige Kabel, mellem *Brauner Berg* og *Ohrts*, ligge to Tønder, begge i Linierne, Telegraf-Baakerne overet, begge c. 2 Kbl. fra de forreste Baaker.

Ved det S.-lige Kabel, mellem *Friedrichsort* og *Korügen*, ligge to Tønder, begge i Linierne, Telegraf-Baakerne overet, den Ølige c. 1½ Kbl., den V.-lige c. 2 Kbl. fra de forreste Baaker.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. N. for Vraget af Kuf »*Zwei Gebrüder*«, som ligger sunket i *Falsches Tief* mellem Tønde Nr. 4 og Nr. 5 ved *Büsum*, er udlagt en Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse.

Holland. Zeegat van Terschelling. Damperen »*Thasos*« er sunket ved *Noordergronden*, N. 21° V. fra Fyret *Branderis*. Den er afmærket med en Vragtønde, som ligger i 32 Fod Vand. 53° 25' 50" N. Br. 5° 10' 14" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Enkhuizen S. Saalønge det fryser, maa man ikke stole paa, at Vraget, der ligger sunket S. 90° V. fra *Enkhuizen Kirke*, om Natten er afmærket med et Vragfyrskib.

Zeegat van Vlissingen. Vraget af Damperen »*Buzu Bee*« ligger sunket i 6½ Fv. Vand i *Wielingen*, midt i Farvandet. 51° 22' 52" N. Br. 3° 10' 34" Ø. Lgd. Mindste Dybde over Vraget er 14 Fod.

Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde om Bagbord, en grøn Stumpstønde om Styrbord, og med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Den 1ste Marts 1895 tændes i det røde Taarn paa *Petite Muelle*, ved Indløbet til *Dahouet*, et fast Fyr, som viser rødt Lys fra N. 16° Ø. til N. 34° V., hvidt Lys fra N. 34° V. til N. 66° V. og grønt Lys fra N. 66° V. til S. 55° V. Flammens Højde: 24 Fod. Lysevnen: 7½ Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3½ Kml. for det grønne Lys. 48° 34' 55" N. Br. 2° 34' 20" V. Lgd.

England. Bristol Channel. Fyrskibet »*Breaksea*« er paa-sejlet og sunket. Et Reservefyrskib er udlagt paa dets Plads; det viser Fyr af samme Art. Fra 1ste Marts gives Taagesignal med et Knaldsignal, muligvis dog med et Taagehorn. 57° 21' N. Br. 3° 20' V. Lgd.

Skotland V.-kyst. Ved Fyrtaarnet *Mull of Galloway* oprettes den 12te Marts 1896 et Taagesignal. En Sirene giver hver 3 Minutter to hurtig paa hinanden følgende Stød, hvert Stød af c. 5 Sekunders Varighed. Det første Stød har en høj, det andet en dyb Tone. Sirenens Højde over Vandet: 158 Fod. 54° 38' 10" N. Br. 4° 51' 20" V. Lgd.

I Lodsvæsenets Bygning paa V.-Siden af *Ardrrossan* Flavn er oprettet et Taagesignal. Et Damptaagehorn giver hver 10 Sekunder Et-Stød af 5s Varighed. 55° 38' 25" N. Br. 4° 49' 25" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien V.-kyst. Det hvide, elektriske Fyr paa Kap *Villano* er tændt.

Arosa Baie. Villagarcia. Paa Toppen af *Oliveira* er opført et stort, graat Kors, der er et godt Landmærke. 42° 33' 40" N. Br. 8° 45' 24" V. Lgd.

Afrika V.-kyst. Ved *Fernando Po* ligger en Grund med 5½ Fv. Vand fra *Boteler Rocks* paa *Øen Primo* i N. 22° Ø., 2½ Kml. og fra Kap *Prior* i S. 71° Ø. 3° 40' 30" N. Br. 8° 36' 54" Ø. Lgd.

Førene Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Omtrent den 10de Febr. 1896 udlægges en sort og hvid lodret stribet Fløjtstønde, mærket »W J«, i 26 Fv. Vand, c. 1¾ Kml. S. 31° V. fra *Isle of Shoals* Fyr.

New York. New York Bay. De elektriske Lystønder i *Gedney*- og *Bayside-Channels* ere delvis slukkede. De ville alle igen blive tændte snarest muligt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Malta. Fra 1ste April til 31te Maj hvert Aar afholdes Sømineøvelser ved *La Valletta*. Øvelsespladsens Ø. Side er afmærket med en hvid og en grøn Tønde, og V.-Siden dannes af Kysten NV. for *Dragut Point*. Linien *St. Elmo Point* netop fri af *Ricasoli Point* i S. 26° Ø. gaar fri udenom Tønderne.

Østerrig-Ungarn. Cattaro Bugt. I *Le Catene* Stræde, mellem *Kamenari* og *Lepetane*, ligge fire Telegraf-Kabler. Landingsstederne ere afmærkede med smaa Taarne.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — *Casa Blanca* i Marokko er erklæret for kolerafri.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

„DAN“

Ny dansk Petroleumsmotor.

Med denne Motor er foregaaet en fuldstændig Revolution paa dette Omraade, idet den arbejder uden Lampe eller anden Tændindretning.

Skal ikke renses, kan aldrig komme i Uorden.

Er simpel i Konstruktionen og kan passes af Enhver; er den billigste af alle, og dens Petroleumforbrug er yderst ringe. Motorerne leveres paa Prøve og kan ses i Virksomhed.

Fabriken Ahornsgade 15, Kjøbenhavn N.

Repræsentant: **J. CHR. LARSEN**, Birkegade 27.

Obs.: Siden April d. A. er solgt 11 Stk. Motorer til Fiskefartøjer i Esbjerg og Frederikshavn.

SKIBSBRØD- & BISKUITFABRIKEN

TYBRING

NØRREBROGADE 88, KJØBENHAVN N.

Højeste Udmærkelse paa Bageri- og Konditorudstillingen i Kjøbenhavn 1895.

Paa **SØKORT-ARKIVET** er udkommet:

Kort Nr. 169, **Pollen i Skutilsfjorden, Island N. V. Kyst.**
Maalestok: 1:15,000. Pris: 50 Øre.

Kort Nr. 170, **Odense Fjord.** Maalestok: 1:40,000.
Pris: 1 Kr.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrilotteri.

18de Series

6te Trækning begynder **Onsdag den 11. Marts 1896.**

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 4000 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.
1 — " 1000 —	1 — " 3000 —	1 — " 1000 —
1 — " 500 —	1 — " 2000 —	1 — " 500 —
1 — " 400 —	1 — " 1000 —	1 — " 400 —
1 — " 300 —	1 — " 900 —	1 — " 300 —
1 — " 200 —	1 — " 800 —	1 — " 200 —
7 — " 100 —	7 — " 400 —	7 — " 100 —
27 — " 50 —	27 — " 300 —	27 — " 50 —
124 — " 30 —	124 — " 100 —	124 — " 30 —
256 — " 20 —	256 — " 40 —	256 — " 20 —
298 — " 15 —	298 — " 30 —	298 — " 15 —
502 — " 10 —	502 — " 15 —	502 — " 10 —
2687 — " 8 —	2687 — " 8 —	2687 — " 8 —

Desuden: **685 Ekstragevinster** à 10 Kr.
6093 Indskudsgevinster à 12 —
og 1 **Tillægspræmie** paa 1250 —

Ialt: **18,500 Gevinster.**

I denne Trækning ville mindst **685 Numre i Rækkefølge** faa Gevinst.

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, **foruden den paa samme faldne Gevinst, endvidere en Tillægspræmie paa 1250 Kr.**

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kr. og sælges à 5 Kr. 50 Øre overalt hos Kollektørerne og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19**, hvor Planen og Fortegnelsen over kjøbenhavnske Leverandører kan afhentes **gratis.**

Rugbrød

A **Frederiksberg** A

er udmærket og holdbart.

Guldmedaille i Amsterdam.

St. Kongensgades

Brødfabrik

& Melforretning 63

anbefaler

1^{ma} veltørrede Skonneroger.

Telefon 197.



Det gjensidige Forsikringsselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2³/₄ » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Formue c. 3¹/₄ » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

„Dansk Søfartstidende“ har 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, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 18, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdels ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lysø“, Bredgade, og flere Stæder.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — 20 — do. 25 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover 20% 30% 50%
Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Marts 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkiig. — En ny Dobbeltkikkert. — Om Losning af Trælast i engelske Havne. — Gensidig Assurance. — Om Archangel Kursen. — Et slemt Hjørne. — Generalforsamlinger. — »Lerfabrikater« fra Sverige. — La Guayra. — »Hezzanith«. — Kompassers Fejning — Fra Sø og Land. — Søulykker i Januar Maaned 1896. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Teaktræ

Andersen & Co.
Bangkok — København

have altid paa Lager i **Frihavnen**

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

P. SCHOU,
Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende
samt **Bunkerul**, saavel engelske som skotske.

Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Nyhavn 53, København.

Telefon 120.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagvarer.

M. Christiansen.

John Hiltze.

**Flensborgs
Skibsbygning Selskab**
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkorhmanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa **Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl** direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteilleringanstalt for Exporten.

Masons Damp- Reduktions-Ventiler

leveres

i 10 Størrelser for Rørdiameter $\frac{1}{2}$ "—5".

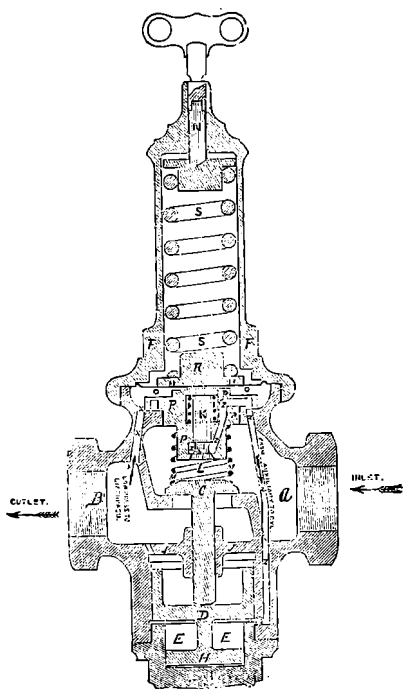
Disse Ventiler, der fremdeles hævede deres Overlegenhed i enhver Retning, have vundet meget stor Udbredelse og anvendes nu til Stadighed af vore største Skibsbyggerier og Fabriker.

Illustreret Prislister tilsendes paa Forlangende.

Kontor og Lager: **Gothersgade 155.**

Telefon Nr. 956 & 3504.

A. B. Reck.



C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af **Maskin- og
Cylinderolier.**

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

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørjes.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød.
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,

anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sejlvorvet 6.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Opmaalingsfartøjet „HAUCH“

overtager den 16de Marts Fiskeri-Inspektionen indenfor Skagen.
Skriftlige eller telegrafiske Henvendelser til Inspektionen adres-
seres til Brevpostkontoret, Kjøbenhavn. Anmeldelser om Red-
skabekollisioner bør ledsages af nøjagtige Oplysninger om
hvilken Afmærkning den Skadelidte har bemyttet.

V. Jöhnke,

Chef for Fiskeri-Inspektionen
indenfor Skagen.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co, Kjøbenhavn Ø.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Danchells Fabriker.

Linoleum. Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark

for

Delmenhorster Linoleumfabrik.

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

Hattemagasinet

„London“

Kjbhvns største, billigste Hatten-
forretning.

Elegante Herrehatte, alle Kvaliteter
fra 3, 4 1/2 — 7, 8 Kr.

Silkehatte, Chapeaux mec.
yderst billige.
Østergade 31.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Paa Udkig.

Spørgsmaalet om Styrmandenes Adgang til Skibsfører-Foreningerne har ogsaa vakt Interesse i Norge. »Norges Sjøfartstidende« for d. 3. ds. gengiver in extenso vore Udtalelser herom i dette Blads No. 9 for 27. Februar og knytter til disse følgende Bemærkninger, af hvilke det fremgaar, at baade Forhandlingerne om denne Sag i Skibsførerforeningen og vore Kommentarer til disse have vakt Opmærksomhed i vort Naboland. Bladet skriver:

Vort Blad indeholdt den 19. Febr. Korrespondance fra Hongkong med Beretning om B. M. M. O. A., d. v. s. British Mercantile Marine Officers Association.

Hos fremmede Nationer ser man stadig Trangen til Sammenslutning vokse sig stærk, ogsaa ude i Kolonierne slutter Englænderne sig sammen, og Foreninger oprettes med samme Formaal og Program som Hovedforeningen i England.

I alle disse Foreninger har Styrmandene Adgang for lavere Kontingent, og der gives dem al Opmuntring fra Skibsførernes Side til at slutte sig til Foreningen. Man er forlængst kommet til at føle Gavnet af en effektiv Forening og tillige det opdragende og belærende ved Sammenkomsterne.

Norsk Skibsførerforening optager kun Skibsførere som Medlemmer; vi tror alligevel, at der ogsaa hos os i en nær Fremtid vil komme til at blive en Forandring heri, saaledes at ogsaa Styrmandene bliver adgangsberechtigede. Ligesom i England og nu sidst i Danmark vil man vel ogsaa hos os kræve, at man først er i Besiddelse af Skippercifikat.

Vi tror, at et saadant Forhold ikke alene vilde være til stor Gavn og Vinding for Styrmandene, men ogsaa Skibsførerforeningen vilde derved vinde baade i Kraft og Anseelse.

Planen om Anlægget af en Havn ved Sandnæshage paa Jyllands Vestkyst, som vi tidligere have omtalt, har nu antaget fast Form, idet Trafikministeren i Folkethinget har indbragt et Lovforslag herom, hvis væsentligste Bestemmelser ere saalydende:

»Ministeren for offentlige Arbejder« bemyndiges til at meddele Koncession paa Anlæg og Drift af en Havn ved Sandnæshage paa Jyllands Nordvestkyst. Mundingen til denne Havn skal have en Vidde af mindst 350 Fod, og Havneværkerne skulle føres ud til en Vanddybde af enten 24 Fod eller 26 Fod ved dagligt Vande. Havnen forsynes med Havnefyrt og andre fornødne Indretninger for Trafiken.

Forsaavidt der, efter at Udgifterne ved Havnens Vedligeholdelse og Drift ere fradragne Havnens Indtægter, ikke fremkommer et aarligt Overskud af ca. 145,000 Kr. (8000 Lstl.) eller ca. 182,000 Kr. (10,000 Lstl.), eftersom Havnemundingen lægges paa 24 Fods eller paa 26 Fods Vanddybde, tilskyder Statskassen fra den Dag, Havnen aabnes for almindelig Drift, det heri Manglende. Dog vedvarer denne Statens Forpligtelse ikke ud over et Tidsrum af 100 Aar.

I Bemærkningerne til Lovforslaget udtales:

Efter at Ingeniørfirmaet Punchard & Co. i London havde ladet foretage Undersøgelser med Hensyn til Muligheden for Anlægget af en Havn udfor Sandnæshage i Vester-Hanherred, har det nævnte Firma tilstillet Ministeriet et foreløbigt Tilbud paa Anlæg og Drift af en Havn paa det angivne Sted. Firmaet vil ifølge det saaledes foreliggende Tilbud efter dertil af Ministeriet givne Koncession paatage sig at bygge Havnen som nærmere vist paa de tvende

medfølgende Planer. Havnens Munding vil herefter faa en Bredde af 350 Fod og komme til at ligge enten paa 24 Fods eller 26 Fods Vanddybde ved dagligt Vande. Havnen er projekteret indfattet af Moler, der inde mod Kysten bygges som aabne Tømmerkonstruktioner for at forebygge Tilsanding og ud imod Havnemundingen opføres som kompakte. Saafremt Havnens Munding lægges paa ikkun 24 Fod Vand, bliver dens Vandareal ca. 73 Tdr. Land, omgivet af ialt ca. 5300 løbende Fod Mole.

Firmaet vil derhos efter Fuldførelsen af Havnen overtage dennes Drift og drage Omsorg for dens Vedligeholdelse. Til Gengæld herfor forlanger Firmaet foruden de sædvanlige Begunstigelser ved Jærnbaneanlæg med Hensyn til Fritagelse for Indførselstold og for Brugen af stemplet Papir, at der tilsikres samme et aarligt Tilskud af Statskassen til Havnen. I denne Henseende skal anføres, at Firmaet, for saa vidt Havnens Indtægter, efter at Udgifterne til dens Drift og Vedligeholdelse ere fradragne, ikke andrage henholdsvis ca. 145,000 Kr. (8000 Lstr.) og ca. 182,000 Kr. (10,000 Lstr.) eftersom Havnemundingens føres ud til 24 Fods eller 26 Fods Vanddybde, gør Krav paa, at Statskassen tilskyder det heri Manglende. Endelig har Firmaet underkastet sig det Vilkaar, at Tilskuddet bortfalder, naar Havneanlægget ikke tilbørlig vedligeholdes, ligesom det i hvert Tilfælde bortfalder efter 100 Aars Forløb. Staten skal derhos være berettiget til til enhver Tid at overtage Havnen mod at udbetale det kapitaliserede Beløb af henholdsvis 8000 Lstr. eller 10,000 Lstr., beregnet efter vedkommende Dagskurs paa danske Statspapirer.

Ministeriet formener, at de Goder, der opnaas ved Anlægget, opveje det Offer, der kræves, særlig under Hensyn til, at Statens Tilskud skal bortfalde i Tilfælde af, at Havnen ikke længere vedligeholdes, saa at al Risiko for Statskassen bortfalder.

Ministeriet nærer efter Omstændighederne ikke Betænkelighed ved i dette Tilfælde at meddele Koncessionen til et udenlandsk Firma, lige over for hvilket det i Koncessionen i hvert Fald vil blive forlangt, at det skal give en herværende dansk Mand Generalfuldmagt til i enhver Henseende at repræsentere sig overfor Ministeriet og saaledes, at den Paagjældende i dette Forhold er underkastet dansk Lovgivning og Jurisdiktion.

Af et Brev, vi have modtaget fra Santos, fremgaar det, at der ved dets Afsendelse d. 14. Februar ikke var et eneste Tilfælde af gul Feber og at der er stor Sandsynlighed, for at Byen ganske gaar fri i Aar.

Italiensk Overrettsdom. Udenrigsministeriet har tilstillet »Dansk Søfartstidende« Genpart af en Indberetning fra den danske Konsul i Genua, hvorefter det under 29. Nov. f. A. af den derværende Appellationsret er konstateret,

at den Fortrinsret til Ladningen, som efter den italienske Handelslovbog, § 671 Nr. 4 tilkommer Kaptajnen for »le spese di trasporto e quelle di scaricamento« (∴: Fragt og Udlosningsomkostninger), ikke strækker sig til Betalingen for eventuelle Overliggedage,*¹) men

*¹) I Modsetning hertil hævder den franske Kassationsret, at Overliggedagspenge ligefrem ere at betragte som en Slags Tillægsfragt, og derfor ere undergivne samme Regier som Fragten.

at saadan Ret udtrykkelig kan forbeholdes i Certepartiet (og Konossementet), og at Kaptajnen da kan vægre sig ved at udlevere Ladningen, før saadan Betaling er erlagt, samt

at »løbende Dage« forstaas som Dage, der følge umiddelbart efter hinanden, uden at hverken Søn- og Heligdage, eller Dage, paa hvilke Ladningsmodtageren uden egen Skyld hindres fra at losse, fradrages. Skulle nogen af disse ikke medregnes, maa det forud være udtrykkelig vedtaget.

Konsulen tilføjer, at da Processer dér ere baade langvarige og yderst kostbare, er det af Vigtighed, at dette bringes til Rederiernes Kundskab. E. T.

Om Bevægelsen for at faa Mattepengene i Sortehavet paalagt Rederierne, bringer »Fairplay« følgende Oplysninger:

»Den Omstændighed, at der blandt Afskiberne i Nicolajeff er en Bevægelse for, at faa Bestemmelsen bort om, at disse skal betale Mattepenge etc. til Skibe, der laster med Korn, har ogsaa vakt Bevægelse blandt Mæglere og Skibskaptajner. At denne Bestemmelse vil blive sat igennem, derom kan der næppe være nogen Tvivl, og det er en Selvfølge, at Afskiberne ikke alene i Nicolajeff, men ogsaa i Odessa iler med at faa overført en saa betydelig Udgift paa Skibsrederne. At det ikke saa ganske er Smaating, det gælder om, vil man forstaa af nedenanførte Opgaver. Gennemsnitlig kan man regne, at Nicolajeff aarlig anløbes af 600 udenlandske Dampskibe, og sætter man saa Mattepenge for hvert Skib til 25 £, ser man, at Redernes Tab gaar op til 15,000 £ om Aaret. Odessa anløbes gennemsnitlig af 900 udenlandske Dampskibe, og efter samme Beregning som for Nicolajeff vil Mattepengene altsaa her beløbe sig til 22,500 £ aarlig. Naar man endvidere gaar ud fra, at Afskiberne i de andre Sortehavshavne slutter sig her til, kan man regne, at det samlede Beløb for Redere, hvis Skibe er engageret i Korntraden i det sorte Hav, gaar op til 50,000 £ om Aaret. Naar Bestemmelsen om Ophævelse af Mattepenge for Afskibere i Sortehavet er ophævet, vil rimeligvis ogsaa Kornafskibere i Østersøhavne komme efter.

Spørgsmaalet er nu: Hvorledes skal Skibsrederne forholde sig? Skal de uden at mukke gaa ind paa Afskibernes Bestemmelse eller skal de optage Kampen ved at boycotte the »Merchants League« i Nicolajeff? Det gælder for Rederne at staa enige sammen, og det gælder at fatte en bestemt og rask Beslutning. Kommer man først paa Gled med en Ting af den Art, som det her gælder, det vil sige, giver en eller flere efter, da er det siden meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at forandre Sagen.

Den britiske Vicekonsul i Kjøbenhavn udtaler, ifølge »Fairplay«, i sin sidste Rapport: Man ønsker her fremdeles en direkte Forbindelse med Indien, Østasien etc. Man haaber, at et af de store engelske Selskaber, hvis Dampskibe gaar mellem Europa, Indien, Østasien og Australien, kunde lade disse anløbe Kjøbenhavn f. Eks. hveranden Maaned, hvorved Østersøeksporten til disse Lande vilde komme til at gaa over Kjøbenhavn i Stedet for som nu over Hamburg.

I »Dansk Exportforenings Medlemsblad« offentliggøres følgende Uddrag af en Konsulatsberetning fra Tyrkiet for 1895, paa hvilken vi henlede vore Rederes Opmærksomhed.

I Aaret 1895 har Konstantinopels Havn været besøgt af ialt 49 danske Dampskibe af 58.665 Reg.-Tons Drægtighed. Af disse Skibe have 25 losset eller ladet eller baade losset og ladet her i Havnen og ere derpaa afgaaede til forskellige Havne ved Sortehavet. Den danske Skibsfart staar ganske vist langt tilbage for den norske, men tiltager dog med hvert Aar, hvilket bedst fremgaar af følgende Tabel:

I 1892	ankom	25	danske Skibe	af	28.880	Reg.-Tons	Drglthd.
I 1893	—	37	—	—	42.308	—	—
I 1894	—	39	—	—	45.747	—	—
I 1895	—	49	—	—	58.665	—	—

En meget formaalstjenligt og paa rigtigt Kendskab til Forholdene grundet Reform er i Aarets Løb bleven gennemført. Jeg sigter til den paabegyndte Udskydning af de smaa Fartøier; kun med store Skibe have de danske Dampskibsselskaber Udsigt til at kunne konkurrere med »Deutsche Levantlinie«, det hollandske Dampskibsselskab og andre. Dette gælder især under den nuværende økonomiske Krise, der har trykket Fragterne ned til et Minimum, nemlig til gennemsnitlig 9 sh. pr. Ton fra Sortehavet til Antwerpen, Amsterdam eller London.

I Sammenhæng hermed skal jeg tillade mig at paapege et andet Forhold, som det vistnok vil være i Dampskibsselskabernes Interesse at forandre. Jeg sigter til Annonceringen. Det er af stor Betydning for Exportøren og Importøren at vide nogle Dage forud, hvornaar det Skib, med hvilket han venter eller agter at sende Varer, antages at komme til Havnen. Rigtmæssigt averteres det, naar et Skib har paabegyndt sin Rejse hertil, men det vilde være heldigt, naar Skibet er ankommet til den næstsidste Station før Konstantinopel, da at avertere Dagen for Ankomsten, hvad der lader sig omtrent udregne.

Endvidere kan jeg ikke undlade som min Mening at udtale, at Rederierne i egen Interesse bør undgaa at lade sig repræsentere ved Armeniere, saa længe som den nuværende politiske Situation vedvarer. Ved her eller i Provinserne at have armeniske Agenter, risikere Rederierne de største Ubehageligheder, da enhver Armenier i denne Tid antages direkte eller indirekte at staa i Forbindelse med Oprørerne, hvilket let kan føre til, at Agenten arresteres, og at hans Papirer beslaglægges, og det vil vistnok ved en saadan Lejlighed blive vanskeligt at beskytte det danske Rederis Interesser eller dets Ejendom.

En ny Dobbeltkikkert.

I Tyskland er der for kort Tid siden fremkommet en Dobbeltkikkert, hvormed Hensigten for det første er med en given Forstørrelse at opnaa et mere udstrakt Synsfelt, end der kan faas ved den almindelige (Gallilæiske) Dobbeltkikkert, og dernæst at erholde et mere plastisk eller stereografisk Billede af en fjærn Genstand, hvilket sidste fremkaldes ved, at Objektiverne ere rykkede længere ud fra hinanden end Størrelsen af Øjnenes indbyrdes Afstand.

Kikkerten har astronomisk Okular, og Billedet faas retslaaende, idet Lyssraalerne under Gennemgangen i

Kikkerten 4 Gange reflekteres fra retvinklede Prismer, saaledes at der ikke gaar Lys tabt.

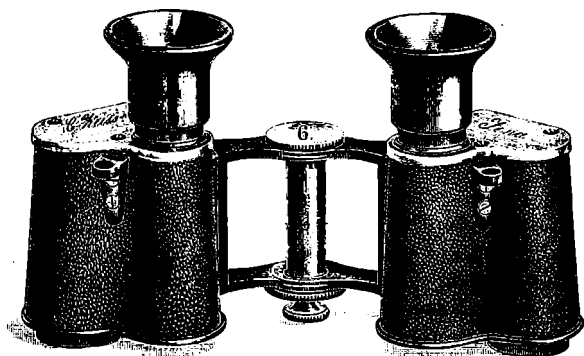


Fig. 1.

Instrumentet foreligger i to Former, af hvilke den første, som i Fig. 1 er fremstillet i halv naturlig Størrelse, muligvis vil kunne finde Anvendelse i den almindelige Skibsfart. Som det ses, har Objektiverne her en indbyrdes Afstand, der er næsten dobbelt saa stor som Okularafstanden, samtidig med at Kikkerten dog er let og bekvem at benytte.

I den anden Form (Reliefkikkerten), som nærmest vil kunne faa Betydning i militært Øjemed, træder Lyset ind gennem Huller paa Siden af Objektivenderne og gaar derfra efter firfoldig Tilbagekastning til Okularerne.

Denne Kikkert kan enten benyttes i udstrakt Stilling, som vist i Fig. 2 ($\frac{1}{2}$ naturlig Størrelse), hvorved der opnaas stor plastisk Virkning, samt at Iagttageren kan staa skjult bag et Træ e. l., eller sammenklappet, saa at den kan anvendes fra dækket Stilling, saaledes f. Eks. over et Brystværn, en Panservæg e. l.

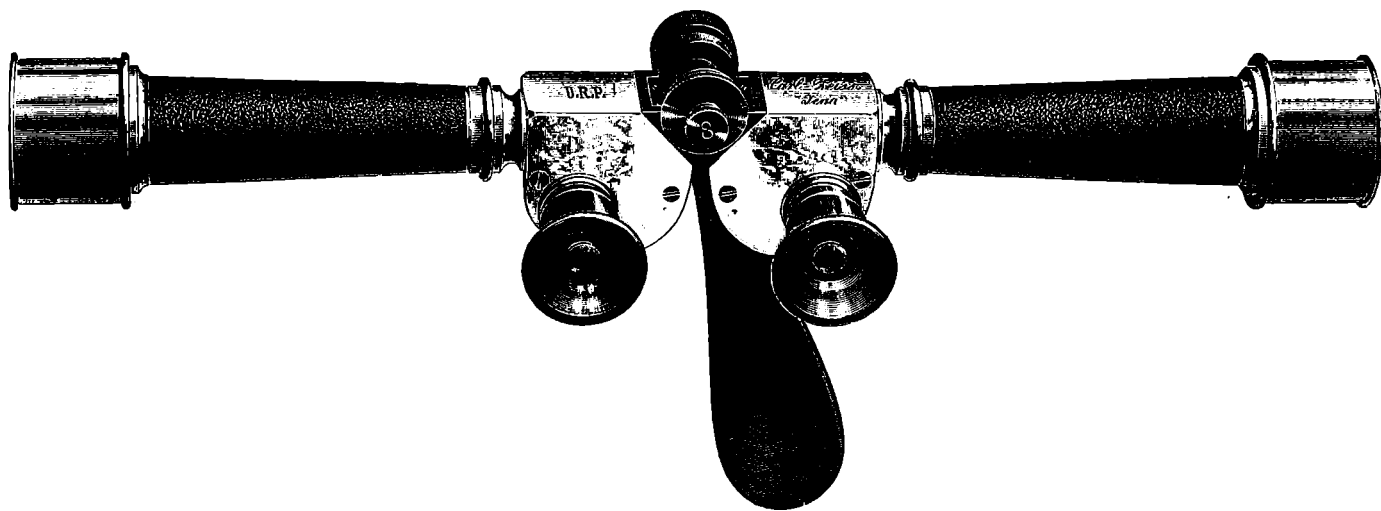


Fig. 2.

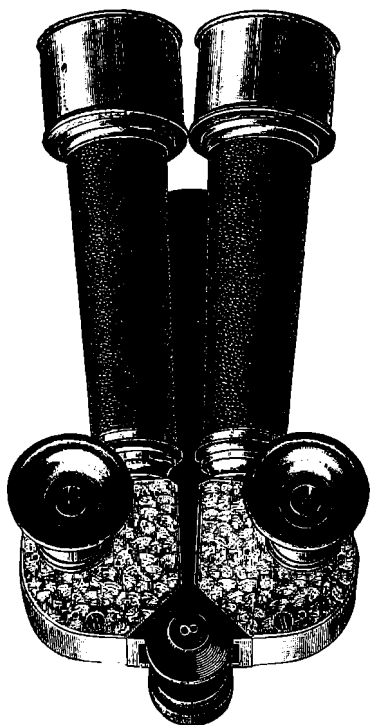


Fig. 3.

Begge de to Former af Kikkerter, der have Okularer, som lade sig indstille for hver sit Øje, og Hængselled for at kunne afpasses efter forskellige Iagttageres Øjevidder, ere forfærdigede af Aluminium og sælges i kgl. Hofinstrumentmager Cornelius Knudsens optiske Etablissement.

Om Losning af Trælast i engelske Havne

skriver Nord. Skibsrederforen. Cirkl.:

Man vil erindre det Brev fra flere Skibsførere, som blev aftrykt i Cirkulære No. 51, saa vel som vort Svar dertil. En af de medundertegnede Skibsførere har i den Anledning skrevet til os og fremholdt, at man ikke ved at tælle Lasten ved Skibssiden kan tvinge Modtageren til straks at betale Fragten. Det er forsøgt i England af flere, skriver han, at tælle Lasten ved Siden, og Skibet har engageret Toldbodmaaler for at maale Lasten, efterhaanden som den blev losset, hvilket voldte Skibet mange Udgifter — men desuagtet maatte det sejle uden Opgør. Vor Brevskriver citerer dernæst Certepartiets Betingelser angaaende Fragtbetaling og Losningen, hvilken sidste skal foregaa *»as customary»*. Det er disse Ord, man ønsker at høre vor Mening om. Vor Mening er, at de ikke har noget at gøre med Fragtbetalingen, men udelukkende har Hensyn til den Maade, hvorpaa selve Losningen skal foregaa. Klausulen lyder i sin Helhed saaledes: *Cargo to be brought alongside the Ship, as customary, free of risk and expense to the Ship and to be discharged as customary.*

Vi skal gentage, hvad vi saa ofte tidligere har sagt, nemlig at alle Certepartier burde renses for saadanne uklare Udtryk, der henviser til stedlige Kutymen. De har mangfoldige Gange foraarsaget og de vil vedblive at foraarsage Uenighed og Vanskeligheder. Forøvrigt maa vi henholde os til, hvad vi tidligere har udtalt. Man vil forstaa, at det er meget vanskeligt at udtale sig i Almindelighed om et saadant Spørgsmaal; men naar blot en Kaptajn vil holde sig efterrettelig de Principer, vi har opstillet ved vor tidligere Artikel, saa kan man i al Fald sige saa meget, at Vanskeligheder ikke bør opstaa. Fremkommer Modtagerne alligevel med urimelige Paastande og Krav, indsend saa blot Sagen til Nordisk Skibsreder-

forening og lad det videre fornødne blive foretaget gennem den.

Gensidig Assurance.

Vi have modtaget følgende:

Da Spørgsmaalet om Lettelse for de danske Dampskibe i Udgifter er brændende i denne Tid, vil jeg ikke lade Branden slukkes, før jeg har pustet lidt til Gløden. Da nu Generalforsamlingerne i de forskellige Dampskibsselskaber ere nær forestaaende, kunde det maaske endnu ikke være for sent, om der optoges en Diskussion om en gensidig Assurance for vore Dampskibe. At en saadan gensidig Assurance kunde bestaa og maaske bevirke, at Skibene, som nu betale mellem 6 og 7 % pro anno, kun vilde have at betale 2½ à 3 % pro anno, vil vist ikke mange benægte, thi vi kan blot se hen til Statistiken over Ulykker med danske Skibe i de sidste 10 Aar, og vi vilde med 2½ % Præmie endda faa Overskud; og jeg tror nok, at den hidsige Sejlads vil tage mere af, i det mindste for Fragtdamperes Vedkommende, og der vil indtræde en større Betryggelse i de kommende Aar; thi Lovene blive skærpede og derved blive Kaptajnerne mere forsigtige, end de have været; i de sidste 15 Aar har der været forceret med Dampskibe ofte paa en ganske utilbørlig Maade, men nu da Kaptajnerne have Lovene imod dem og de ikke have høstet andet end Formindskelse i deres Indtægter, tror jeg, at de tage det Parti at være forsigtige. Vore Assurance-Selskaber staa dem jo alle godt, hvorfor skulde ikke et gensidigt Assurance-Selskab kunne bestaa? Vi behøve kun at gaa til Svendborg og Marstal og se, hvad deres Sejlskibe, i disse for Sejlskibene saa daarlige Tider, tjene, og det er kun fordi de assurere gensidig; og jeg tror, at vore Aktionærer vilde høste lidt mere Udbytte af den Kapital, som de have flydende, end de gøre nu, hvis de kunde blive enige om at assurere gensidigt. A. C.

Om Archangel-Kursen

tilskriver Generalkonsul *Falsen* Nord. Skibsrederforen.

Jeg har den Ære at bringe til den nordiske Skibsrederforenings Kundskab, at den russiske Bank for udenrigs Handel for nogen Tid siden har aabnet en Filial i *Archangelsk*, gennem hvilken Skibsførere vil kunne erholde udbetalt Penge efter *Petersborger* Kurs. Det er mig bekendt, at *Skandinaviske Kreditaktiebolaget* i *Stockholm* allerede har aabnet en Forretningsforbindelse med denne nævnte russiske Bank, saaledes, at man ved Formidling af denne kan, uden at gaa over *Petersborg*, faa Penge anviste paa *Archangelsk*.

Nogen Børskurs findes som bekendt ikke i *Archangelsk*. Men efter Aabningen af ovennævnte Bankfilial har man altsaa en Bankkurs, der falder sammen med *Petersborgs* Børskurs. For imidlertid at være sikker paa, at de Kaptajner, der er henviste til at tage Fragtforskuud hos Afladeren, virkelig kommer til at nyde godt af denne nye Bankkurs og ikke ogsaa for Fremtiden skal være henviste til den tidligere saakaldte *Archangels* Købmandskurs, bør det iagttages, at Certepartierne indeholder en med de nye Forhold overensstemmende Klausul, som jeg antager maatte kunne være af omtrent følgende Indhold:

Merchant to advance necessary money for ships expenses at current rate of bank exchange.

Et slemt Hjørne.

Fra Føreren af et dansk Sejlskib, der for Tiden er i *Fart* paa *Brasilien*, have vi modtaget følgende:

Talen er ikke om et Stuehjørne eller et Gadehjørne, men om et af de Hjørner eller Kap, der volder Sømanden saa megen Fortrød og Ærgrelse paa hans Vej over Oceanernes Vande. Der kan være delte Meninger om, hvilket Hjørne af den Slags, der er det værste. Nogle ville vel nærmest tænke paa *Kap Horn*, andre maaske *Kap gode Haab*; andre igen mene *Skagen* eller *Hirtshals* — kort sagt, det er nærmest en Smagssag og retter sig jo til Dels efter, hvor man har faret.

Jeg finder for min Part saaledes *Kap St. Roque* paa *Brasiliens N. O. Kyst* at være det værste at komme paa den rigtige Side af, naar man en Gang har været saa uheldig at komme i Læ af det, eller man har været i de i Nærheden liggende Pladser *Macau* og *Mossoro* og lastet *Salt* til en sydbrasiliansk By.

Ganske vist mærker man ved *Kap Roque* ikke til Kulde, lange, mørke Nætter eller haarde Storme; *Kap'tet* er jo beliggende midt i *S. O. Passaten*, hvor der vel kan blæse frisk Kuling, men hvor der for Resten altid er godt Vejr. Og dog, hvor mange stolte Sejlere har ikke for-gæves forsøgt at arbejde sig der forbi! Enten ere de stødt paa en af de utallige undersøiske Klipper, der ligge mange Mile udenfor *Kap'tet*, eller de ere blevne lække og have sunket, eller de have maattet vende tilbage, hvor de kom fra, lække eller havarerede, hvor de saa ere blevne kondemnerede og solgte for næsten ingen Ting.

Ulykken er, at Kysten helt inde fra *Saltpladserne* og et langt Stykke paa den anden Side af *Kap Roque*, er fuld af Grunde og usynlige Klipper, der strække sig indtil 12 Kml. ud fra Landet. Og da Landbrisen om Morgenen og et Stykke hen paa Formiddagen række endnu længere tilsøs, er Vandet over disse Klipper aldeles smult, saa man umuligt kan se dem, og da man heller ikke kan lodde sig til de værste, er det jo ikke saa underligt, at mange ere komne dem for nær.

Nu er der tre forskellige Veje, man kan benytte for at komme rundt. Enten at gaa indenom alle Klipper og Grunde, og da med Lods, eller at gaa udenom dem, men saa nær som muligt, eller at staa tilsøs, helt op til *Malpassaten* og i denne at arbejde sig østeri.

Med et mindre Skib, i Særdeleshed en Skonnert, der krydser og vender godt, er det maaske nok raadeligst at gaa indenom. Lodsens koster ca. 100 Milrejs; han bringer selv sin Kano med og forbliver ombord, til alle Grundene ere passerede. Lodserne ere ret paalidelige, men alligevel hænder det jo ofte, at de render paa. At gaa indenom er forbunden med meget Nattesjov, da det gerne er om Natten eller tidlig paa Morgenen, man skal sejle for at faa Gavn af Landbrisen. Om Dagen — efter Kl. 10 Form. — blæser Vinden *S. O.* eller langs Landet, ofte stiv Kuling, og da man maa sejle haardt og vende hvert Øjeblik, tager det naturligvis slemt paa Sejlene, eller man mister en Dei af dem, hvis man har været saa letsindig at binde Sommersejlene under. Det tager ca. 8 Dage for en almindelig velsejlende Skude at krydse igennem Kanalen (ca. 90 Kml.); men jeg har ogsaa været Vidne til, at en tysk kufbygget Skonnert »*Johann*«, der naturligvis var alt andet end en Klippert i Retning af at sejle, efter i to Maaneder at være kommen de ⅔ af Vejen, maatte vende tilbage til *Macau* for Mangel af Proviant. Kaptajnen var bleven gal paa samme Tid, hvilket jo var tilgiveligt under disse Omstændigheder.

At krydse udenom, men saa nær Grundene som muligt, for at benytte Landbrisen, er det, de fleste større Skibe bruger. Meget store Skibe tage ogsaa her Lods, hvilket dog er meningsløst, da Skibe med Lods meget snarere løbe paa end uden. (Norsk Fuldskib »*Frederik Stang*«, havde saaledes Lods ombord, da det strandede og sank.) Her er den største Forsigtighed nødvendig og

især om Natten maa man vogte sig for at komme for nær Land. Paa den Tur mærker man mere til Sø og Vind. Det kan ofte være saa frisk, at man maa tage Bramsejlene, og Søen er baade høj og krap, og da man, for at komme rundt, ligefrem er pisket til at presse paa, er det jo naturligt, at ældre Skibe ere udsatte for at blive lække. Den værste Tid er Juni—September; og en Rejse Macau—Rio paa 50 Dage er da ingen lang Rejse. Man har dog ogsaa Eksempler paa hurtige Rejser. Saaledes Bark »Agent Petersen«, Krull, der gjorde Rejsen i Septbr. 1894 paa 18 Dage; men den er ogsaa en af de bedste Sejlere, der har været paa Brasil-Kysten i mange Aar. Brig »Catharina« af Fredericia havde samtidig 28 Dage og »Sonia« af Kolding 32 Dage. (Disse to gik indenom.)

Endelig den tredie Vej, at staa tilsøs paa en Gang og komme op i Malpassaten, benyttes i Reglen af meget gamle Skibe, især brasilianske. Selv med Held maa man altid regne en Maaned, før de denne Vej naar at komme til Luvart af Kap Roque.

Skylden for alle disse Genvordigheder er selvfølgelig Strømmen, der hele Aaret rundt løber N. V. i Nærheden af Land, og med en Fart af op til 40' i Etmaalet. Noget fra Land løber Strømmen ret Vest med omtrent 20 Kml. om Døgn. Man kan tænke sig, at det ikke maa være nogen nem Sag, at krydse op imod en 2 Mile Strøm med en hivende Kuling og høj levende Sø. Her et Eksempel i den Retning:

Undertegnede var med mit Skib, en ret god Sejler, efter 14 Dages Forløb avanceret ned paa Højden af Rio Grande del Norte, der ligger ca. 30' syd for St. Roque. En Eftermiddag Kl. 4 vendtes udefter med Vinden sydlig. (Vinden er gjerne S. S. O.). Stod udefter i to Etmaal samme Vind, der da gik S. S. O., hvorfor vi vendte. Efter 4 Dages Forløb fik vi atter Land i Sigt, og dette viste sig siden til vor store Ærgrelse at være akkurat samme Sted, som vi saa sidst!

Jeg har ment at ovenstaaende muligen kunde have nogen Interesse for Søfartstidendes Læsere. Største Parten af de Skibe, der besøge disse Saltpladser, ere nemlig danske og norske, desuden tyske og hollandske. Man kan gjerne regne, at der aarlig kommer en Snes danske Smaaskibe dertil. Alligevel er der, mærkeligt nok, ingen dansk Konsul, en Omstændighed, vi dog tage os let. Macau er en Flække paa ca. 2000 Indbyggere, og af alle disse findes der et eneste Menneske, der kan tale lidt engelsk, nemlig Skibshandler da Costa. Byen har ogsaa kun en eneste Matador, Sr. Tertuliano, men han er ogsaa saa god som en halv Snes. Han udskiber saa godt som alt Saltet; han køber alle de Skibe, som hans gode Venner, med Kaptajns gode Vilje eller ikke, kondemnerer; han er Agent for »London and Brazilian Bank« i Pernambuco, altsaa den eneste, man kan trække Penge paa, for hvilken Ulejlighed han beregner sig en Bagatel af 5%. Han er, kort sagt, almægtig.

Det er kun faa danske Skibe, der have lidt Havari paa deres Tur rundt Kap Roque, og de, der have været uheldige, har, paa en enkelt Undtagelse nær, fortsat Rejsen, i Stedet for at vende tilbage, hvad næsten er ensbetydende med at komme af med Skuden. Det eneste danske kondemnerede Skib, jeg kender, er Bark »Alida« af Rudkjøbing. De fleste er Nordmænd. Og forholdsvis er det kun ganske enkelte af dem, der ere løbne paa Klipper; de fleste ere blevne noget lække i Søen paa samme Tid som de have mistet en Mast el. lign. Eller de ere komne paa Barren for Udgaende og hugget i Stykker der. Saaledes at komme tilbage læk eller i havareret Tilstand er omtrent det samme som at faa Skuden kondemneret. I den Retning er Hr. Tertuliano et helt Geni. Den brasilianske Lov fordrer nemlig, at et i Havari indkommet Skib skal have Attest for Sedygtighed fra Stedets Øvrighed, uden hvilken det ikke faar Lov at gaa tilsøs. Og hele Macaus Øvrighed har Tertuliano i Lommen, og kan gøre med, hvad han vil. Norske Skibe betale da ogsaa Ekstrapræmie til disse to Pladser, vi derimod ikke, hvilket

er mærkeligt, naar vi maa betale til en Plads som East-London. I de senere Aar har de norske Assurandører dog med Held forsøgt at sætte en Stopper for dette Almægtigheds-System ved at sende en dygtig og energisk Agent dertil, naar der er Skibe i Havari. At det alligevel er en dyr Svir, vil fremgaa af følgende Eksempel, der vederfaredes en norsk Bark, der kom tilbage til Macau læk og med Fokkemast knækket: Effer 6 Maaneders Forløb var Skibet saa vidt repareret, at det i Ballast med Nød og næppe kunde afgaa til Savannah for der at reparere for godt. I Macau havde de haft ialt ca. 1500 £ Udgifter, hvilket alt kom paa Assurandørernes Regning; men alligevel maa det vel have betalt sig for dem, ellers havde de vel solgt. Nic.

Generalforsamlinger.

Fra Sønderho skrives til os den 2. Marts:

Den 1. Marts afholdtes Generalforsamling i Kommuneskolen over herværende Enkekasses Virksomhed i det forløbne Aar. Det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes.

Kassen havde udbetalt til 31 Enker 3020 Kr., deri indbefattet Tillæg i Enkernes Pension 590 Kr.

Kapitalen var bleven forøget med 571 Kr. 30 Øre, og ejede nu i Obligationer og Kontanter 33,168 Kr. 62 Øre.

Derefter afholdtes ligeledes Generalforsamling i herværende »Understøttelsesforening for trængende Søfolk og deres Efterladte« hvor Regnskabet ligeledes fremlagdes og godkendtes, det har haft en Brutto Indtægt af 707 Kr. 82 Øre, uddelt til Trængende 596 Kr., andre Udgifter 40 Kr. 50 Øre, og Resten 71 Kr. 32 Øre tillagt dens Kapital, og ejer Foreningen nu 10,184 Kr. 82 Øre.

Dampskibsselskabet »Danmark« har afholdt ordinær Generalforsamling.

Direktør Bülow dirigerede.

Kontrollkomiteens Formand, Direktør Gram, mindede i anerkende Ord afdøde Kontreadmiral, Kammerherre Bruun, der i Oktober afvige Aar var afgaaet ved Døden. Han havde siden 1882 haft Sæde i Bestyrelsen og vist megen Interesse for Selskabet.

De Tilstedeværende sluttede sig til den faldne Udtalelse ved at rejse sig.

Direktør Gram aflagde dernæst Regnskabet. I Brutto-Fragt var indsejlet ialt 1,031,860 Kr. Deraf havde »Rolf« indsejlet 119,123 Kr., »Thorvaldsen« 137,800 Kr., »Absalon« 145,430 Kr., »Ansgar« 151,137 Kr., »J. N. Madvig« 177,460 Kr., »Hamlet« 146,328 Kr. og »Helge« 154,580 Kr. Udgiften havde været ialt 876,266 Kr., saa Overskudet blev 155,594 Kr. Det foresloges at henlægge 70,643 Kr. til Reservfondens Som Udbytte til Aktionærerne bestemtes $4\frac{1}{2}$ p Ct. a Aktiekapitalen eller 63,000 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Kontrollkomiteen valgtes Kaptajn i Marinen Maegaard.

„Lerfabrikater“ fra Sverige.

Førerer af Skonnerten »London« af Rudkjøbing, Kaptajn E. Goth, hvis Skib var befragtet for en fuld Ladning Lerfabrikater fra Helsingborg til Helsingfors, at laste »skyndsammast i vanlig Tur«, skriver til Nord, Skibsrederforen., at disse »Lerfabrikater« i Reglen bestaar af ildfaste Sten og Ler, hvilket ikke er nogen behagelig Last for et Skib; især til en saa daarlig Fragt

(4 tyske Reichsmark in full pr. Ton paa 1000 Kilos samt 25 Reichsmark i Gratifikation), som der betales fra de Pladser, kan det ikke betale sig, og naar daarligt Vejr indtræffer paa Rejsen, bliver Følgen i Reglen Lækage. Det burde ved Kontraktens Indgaaelse udtrykkeligt bestemmes og bemærkes i Certepartiet, om det er Rør eller Sten og Ler, da der burde betales højere Fragt for sidstnævnte Slags. Ligeledes burde der stipuleres bestemte Dage til Lastning, da Tønnen i Almindelighed bliver lang.

La Guayra.

Angaaende denne Havn har Nord. Skibsrederforen. modtaget følgende Skrivelse:

Da det tør være mange Interesserede ubekendt, hvor høje Skibsafgifterne er paa dette Sted, føler undertegnede Skibslørere sig opfordrede til at meddele Dem, at foruden den vanlige Afgift af Bolivar 1.00 = Fr. 1.00 pr. Registerton (*water rate* kaldet) faar man ogsaa, medmindre man er friskreven derfra i Certepartiet, betale Havne-Korporationens *Wharfage dues on cargo* à Bol. 1.00 pr. udlosset Ton. Det eneste Importfirma, der ej beregner nævnte Afgift, er *La Guayra y Caracas Railway Co.*; alle de øvrige gør det. En slig Udgiftspost, hvis det ej lader sig gøre at blive den fri, bør jo betinge forhøjet Fragt. Maalebrevene anerkendes ikke, hvorfor Skibe, der ej har været her før, maa betale for Ommaaling. Havnen her er i det hele taget mindre god, da frisk Vind — trods »Brækvateret« — sætter Søgang ind, saa det ofte er umuligt at ligge langs Kaj med Skib. Sen Ekspedition faar man som Regel, da her er lille Plads, og Sejlskibe fortrænges derfor for de rutegaaende Dampskibe, saa længe Lossedagene rækker.

La Guayra, i December 1895.

Anders Pedersen, Fører af »Inca«, af Tvedestrand.
H. I. Hansen, Fører af »Brunette«, af Odense. *J. S. Woxholt*, Fører af »Haabet«, af Grimstad. *Ole Kverndal*, Fører af »Bessie Jose«, af Tvedestrand.

„Hezzanith“.

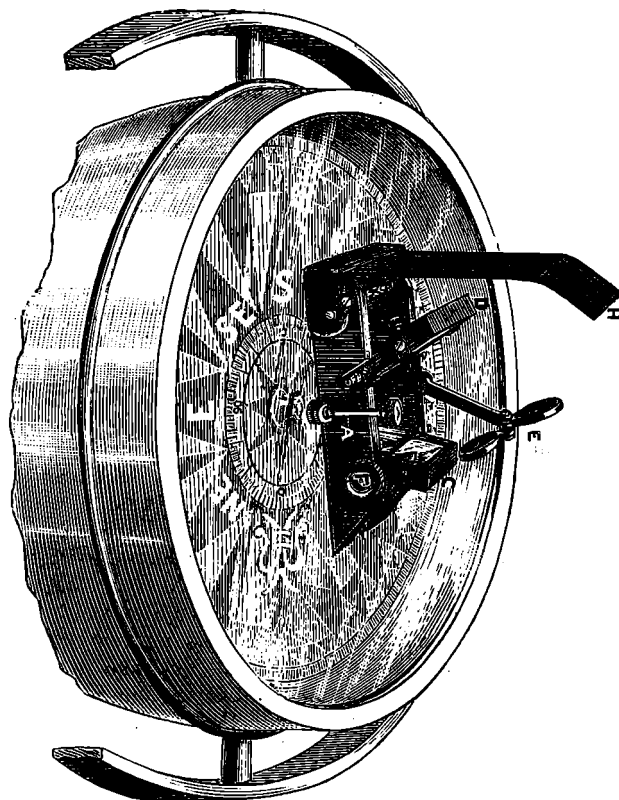
Iblandt de mange forskellige Pejlapparater, som i den senere Tid ere fremkomne, skulle vi henlede Opmærksomheden paa Patent-Azimuth-Instrumentet »Hezzanith«, der udmærker sig ved:

- 1) at det kan benyttes paa et hvilket som helst Kompas.
- 2) at det med Lethed kan korrigeres til den største Grad af Nøjagtighed.
- 3) at det efter at være korrigeret ikke let kan komme i Uorden igen, samt
- 4) at det kun indtager ringe Plads.

Instrumentet er, som vist i Figuren, bygget efter samme Princip som Sekstanten med et større Spejl *D* og et mindre *C*, hvilket sidste dog kun har Belægning paa den halve Del, der vender opefter, medens den anden Halvdel er en Rude, hvorigennem man kan aflæse hvilken Inddeling paa Rosen, der ses overet med en fast Viser.

Paa Instrumentet findes endvidere en Libelle og nogle farvede Glas *E* samt en Sigteopstander *H*, der efter endt Brug kan slaas ned som Dække over Spejlene.

Ved Anvendelsen sættes Pejlapparatet paa en Tap, som er anbragt i Kompasslaagets Centrum; det rettes der-



efter mod den Genstand (astronomisk eller terrestrisk), som skal pejles, og man drejer paa Spejlet *D*'s Akse *F*, indtil det fra *D* reflekterede Billede af Genstanden ses i Spejlet *C* overet med Viseren, udfor hvilken Pejlingen da aflæses paa Rosen.

»Hezzanith« faas i Cornelins Knudsen's nautiske Etablissement.

Kompassers Fornikling.

I den nyere Tid blive saa mange Apparater forniklede, at det sikkert vil være paa sin Plads at tilraade Forsigtighed i saa Henseende, naar det gælder magnetiske Instrumenter.

Anledningen til disse Linier er et særligt Tilfælde, nemlig at der til en Undersøgelsesanstalt i Tyskland blev indsendt et Kompas, hvis Magnetnaal forandrede sin Retning mod den magnetiske Meridian, naar Koppen drejedes om sin Akse. For en Drejning af 90° beløb Naalens Afvigelse fra det *n*'svisende Nord sig endog til 8°.

At Fejlen kun skyldtes Forniklingen, fremgaar deraf, at Kompasset efter Nikkelens Bortfjernelse ikke mere viste nogen Uregelmæssighed. Ganske vist var den anvendte Fornikling meget tyk; men selv overordentlig tynde Nikkel-overtræk gøre de forniklede Genstande magnetiske, hvad der konstateredes ved Forsøg, idet en Stang af fuldstændig jærnfrit Messing, der kun blev overtrukket med et saa ubetydeligt Lag Nikkel, at Messingens Farve skinnede igennem, ikke desto mindre viste sig i Besiddelse af Magnetisme.

Der kan derfor ikke noksom advares mod at anvende Fornikling ved Kompasser eller andre lignende magnetiske Instrumenter. (Instrumentenkunde).

Fra Sø og Land.

Rettelse. I vort sidste Nummer er S. 95 L. 17 f. n. indløbet en meningsforstyrende Trykfejl, idet der staar »et Hul i Braserne«, skal være »et Hal i Braserne«.

S/S »Carl Hecksher«s Sag. Artiklen herom i vort sidste Nummer hidrørte fra Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Marstalflaaden forøget. Et Rederi i Marstal har if. »Ærø Avis« i disse Dage købt Skonnert »Otto«, 103 Register-Ton, f. T. beliggende i Roskilde, for 10,500 Kr. Skibets Fører bliver Kaptajn Christiansen deraf Byen.

Ifølge et fra den kongelige Generalkonsul i Stettin af Udenrigsministeriet modtaget Telegram ophører Optrævningen af Isbrydergebyrene dersteds fra og med den 3 Marts.

Aarhus Bugtens Dampskibsselskab giver 4 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Ny Dampskibsroute. Dampskibet »Trelleborg« har i Mandags aabnet en ny Dampskibsroute imellem Hamburg og Oskarshamn med Anløb af forskellige svenske Byer, blandt andre Malmø. Denne Rute, der vil blive regelmæssig med Afgang fra Hamburg hver Lørdag, vil blive besøgt af Dampskibene »Corfitz Beck-Friis« og »Trelleborg«. Skibene ville gaa via Nord-Østersøkanalen.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent d. 10. Marts:

Fra 1ste Marts er Kaptajn paa Uddybningsdampskibet »Gefion« C. C. Berg udnævnt til Havnemester i Frederikshavn.

Søulykker i Januar Maaned 1896.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

26 amerikanske, 1 argentinsk, 1 østerrigske, 1 brasiliansk, 31 britiske, 1 dansk, 6 franske, 7 tyske, 7 italienske, 12 norske, 2 russiske, 5 svenske; ialt 100.

Dampskibe.

1 amerikansk, 15 britiske, 1 græsk, 1 italiensk, 1 norsk, 1 spansk; ialt 20.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 47, Kollision 5, Ild 5, Sunkne 3, Forladte 5, Kondemnation 20, Savnede 15; ialt 100.

Dampskibe.

Stranding 11, Kollision 3, Sunkne 2, Kondemnation 1, Savnede 3; ialt 20.

Ugens Havarier.

Kvasen Hirtsholmen, Skpr. Thomsen, af Frederikshavn, grundstødte i sidste Uge under en hæftig Snestorm ved Raageleje paa Nordkysten af Sjælland. Ved tilkaldt Dampskibsassistance fra Helsingør blev Kvasen flot og indbragt til Kjøbenhavn. Den havde taget betydelig Skade og var læk; desuden var en stor Del af Lasten, der havde en Værdi af godt 1000 Kr., gaaet tabt.

Echo, Dampskib af Danzig, kom Natten til den 4. ds. paa Rejsen fra England til Hjemstedet med Kul paa Grund paa Nordsiden af Saltholmen. Skibet kom flot uden Assistance og fortsatte Rejsen.

Agnete, Skonnert, har været paa Grund ved Dünhar, men er kommen flot og har fortsat sin Rejse.

Bergenhuus, Dampskib af Kjøbenhavn, kom den 7de

ds. om Aftenen Kl. 11 paa Rejsen fra Horsens til Hamburg med Kreaturer paa Grund paa Sprogøs østre Rev. Skibet, der staar haardt 5 Fod og har Vand i Lasten og Maskinrum, har Assistance af Svitzerdampskibet Helsingør. Kreaturerne ere blevne bragte til Korsør og derfra videre med Dampskibet Fylla til Hamburg.

Axel, Galease af Ebeltoft, Jensen, er den 7de ds. om Aftenen, paa Rejsen fra Halmstad til Aarhus med Tømmer, drevet i Land i Skovgaardskrogen, da Ankerkæden sprang, medens Skibet laa for Anker for Storm i Ebeltoft Vig. Skibet staar højt paa Stranden, og der er ikke meget Haab om Bjergning.

Diokrone, russisk Barkskib, er den 8de ds. strandet ved Blaavandshuk i Ballast. Besætningen hjærgede sig i Land i egen Baad.

Anna, Skonnerbrig, har den 5te ds. udfor Dungeness faaet sine Stænger knækkede og har søgt ind til the Downs. Skibet var paa Rejsen fra Firth of Forth til Fécamp.

Porthan, Barkskib, der, som meddelt, strandede ved Agger, er fuldstændig Vrag.

Svava, Skonnerbrig af Stubbekjøbing, Jensen, paa Rejsen fra Odense i Ballast til Brevig, kolliderede den 9de ds. om Morgen med Læsørende Fyrskib og fik nogen ovenbords Skade, som repareres i Frederikshavn.

Sultan, Dampskib af Hull, ankom den 5te ds. hertil fra Hjemstedet med Stykgods, med en Del af Ladningen beskadiget af Søvand. Der var paa Rejsen opstaet Ild i Kahytten og ved Slukning heraf trængte der noget Vand ned i Last rummet.

Dan, Dampskib af Kjøbenhavn, har for Indgaaende til London den 4de ds. været i Kollision med en Lægtør og faaet nogen ringe Skade ovenbords.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Kbhvn. 29. Febr. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Baloum 9. Marts, bestemt til Novorossisk, Odessa. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Southampton 9. Marts, bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Newcastle 9. Marts, bestemt til Italien. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Newcastle, Marseille, Spanien. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Alicante 9. Marts, bestemt til Cartagena, Malaga, Cadiz, Bordeaux, Kbhvn — Douro, Brabrand, ankom til Hangø 8. Marts, bestemt til Riga, Memcl, Portugal. — Georgios I, Kihl, afgik fra Southampton 5. Marts, bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Béch, ankom til Barcelona 8. Marts, bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Lisbon 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Piræus 9. Marts, bestemt til Smyrna, Salonik, Pera, Odessa. — L. P. Holmblad, Struberg, ankom til Antwerpen 9. Marts, bestemt til Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Kbhvn. 26. Febr., bestemt til Middelhavet. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 6. Marts, bestemt til Sortehavet. — Tejo, Fenger, ankom til Newcastle 9. Marts, bestemt til Portugal. — Tomsk, Andersen, ankom til Odessa 8. Marts, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Vesuv, Gade, ankom til Kbhvn. 20. Febr., bestemt til Spanien, Italien. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 29. Febr., bestemt til Bordeaux, Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Bari 9. Marts, bestemt til Messina, Kbhvn.

Anglo Dane, Jacobæus, afgik fra Antwerpen 10. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 9. Marts, bestemt til Gøteborg, Kbhvn., Stettin. — Ceres, Svensson, afgik fra Havre 10. Marts, bestemt til Kbhvn, Libau. — Charkow, Norden, ankom til Hull 6. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, bestemt til London — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Christiania 9 Marts, bestemt til Gøteborg, Kbhvn., Stettin. — Fanø, Jørgensen, ankom til Liverpool 7. Marts, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe,

afgik fra Hull 8. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisette, ankom til Riga 10. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Kasan, Niedersøe, ankom til Pillau 9. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 5. Marts, bestemt til Færøerne. Island. — Libau, Borries, afgik fra Gøteborg 9. Marts, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 4. Marts, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Stettin 10. Marts, bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 9. Marts, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, passerede Hanstholmen 9. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Danzig 7. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 10. Marts, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Libau 8. Marts, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 10. Marts, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Hamburg 10. Marts, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Libau 9. Marts, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 4. Marts, bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 6. Marts, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 12. Marts, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 10. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 10. Marts, bestemt til Horsens. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 11. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Nakskov 10. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 10. Marts, bestemt til Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Swinemünde 6. Marts, ankom til Libau 8. Marts. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Savona 26. Febr., ankom til Nicolaieff 8. Marts. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 3. Marts, ankom til Rotterdam 10. Marts. — Svend, Hveysel, afgik fra Kiel 6. Marts, ankom til Drammen 10. Marts. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Rotterdam 10. Marts, bestemt til Methil. — Skjold, C. A. Schmidt, afgik fra London 7. Marts, ankom til Burntisland 9. Marts. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Pensacola 7. Febr., ankom til Fécamp 6. Marts. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Ensenada 1. Marts, ankom til Santos 6. Marts. — Volmer, M. A. Ribber, afgik fra Montevideo 7. Marts. — Harald, O. Risøe, afgik fra Pensacola 1. Marts, bestemt til Honfleur. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra London 8. Marts, ankom til Burntisland 9. Marts. — Magnus, W. Aaris, afgik Reval 5. Marts, bestemt til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Odessa 12. Febr., ankom til Christiania 6. Marts. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Maryport 5. Febr., bestemt til Alexandria. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Venedig 24. Febr., ankom til Fiume 27. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Sebastopol 28. Febr., bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Swinemünde 3. Marts, ankom til Memel 4. Marts.

Heimdal, Anine, Knudsen, afgik fra Blyth 29. Febr., ankom til Swinemünde 4. Marts.

Dannebrog. A malienborg, Olsen, afgik fra Reval 7. Marts til Rotterdam. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Newcastle 10. Marts til Helsingborg. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Dundee 7. Marts. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Memel 10. Marts til London. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Oxelø Sund 10. Marts til Rotterdam. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Newcastle 7. Marts.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Tunis 4. Marts til Aberdeen. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Rio de Janeiro 7. Marts, ankom til Santos 9. — Jylland, Starck, ankom til Rotterdam 5. Marts, afgik 10. til Newport. — Russia, Rasmussen, ankom til London 6. Marts. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Algier 7. Marts.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 5. Marts, anløb Frederikshavn 6., ankom til Newcastle 8. — Octa, Enemark, afgik fra Aalborg 7. Marts til Altona. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 4. Marts, anløb Aarhus 5.—6., ankom til Randers 7., anløb Aarhus 8., ankom til Altona 9.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Esbjerg 29. Febr., ankom til Dundee 3. Marts, afgik fra Dundee 4., ankom til Methil 4., afgik 5., ankom til Frederikshavn 7. — Norma, Degn, afgik fra Esbjerg 26. Febr., ankom til Sunderland 29., afgik 29., ankom til Esbjerg 2. Marts, afgik fra Esbjerg 4., ankom til Methil 7., afgik 8., ankom til Esbjerg 10. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 27. Febr., ankom til

Newcastle 29., afgik 3. Marts til Esbjerg, afgik fra Newcastle 3. Marts, ankom til Esbjerg 5., afgik 7., ankom til Sunderland 9.

Thingvalla. Hekla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Marts, ankom til Swinemünde 9. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 7. Marts til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 21. Febr., ankom til New-York 7. Marts. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 29. Febr. til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, afgik fra Maracaibo 11. Febr. til Falmouth. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til St. Thomas 14. Febr. fra Rio de Janeiro. — Embla, Jepsen, præjet 22. Jan. paa 10° N. 30° V. fra Hamburg til Madagascarkysten. — Esmeralde, Pedersen, ankom til Port Elisabeth 2. Marts fra Hamburg. — Fanø, Mortensen, ankom til Milck River 12. Febr. fra St. Thomas. — Havila, Mortensen, præjet 27. Febr. paa 50° N. 7° V. fra Cardiff til Port Elisabeth. — Helene, Sørensen, præjet 2. Jan. paa 24° S. 33° V. — Lenita, Clausen, ankom til Valparaiso 7. Marts fra Sydhavserne. — Max, Poulsen, ankom til St. Nazaire 7. Marts fra Mona Island. — Nordby, Kolster, ankom til Antwerpen 8. Marts fra Buenos Ayres. — Sophie, Svarrer, afgik fra Apia 23. Jan. til Punta Delgade.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, afgik fra Svendborg 1. Marts, ankom til Porsgrund 5.

Fanø, Sønderho. Eliza, Thomsen, ankom til London 2. Marts fra Aberdeen. — Else, Thomsen, afgik fra Newport 27. Febr. til Rosario. — Fides, Sørensen, er afgaaet fra Yap til Azorerne f. O., passerede St. Helena 13. Febr. — Hans, Brinch, ankom til Maracaibo 1. Febr. fra St. Thomas. — Helene, Thøgersen, er afgaaet fra Cardiff til Bangkok, præjet paa 24° S. 33° V. — Killeena, Hansen, afgik fra Hamburg 23. Febr. til St. Thomas f. O., passerede Dungeness 27. Febr. — Merida, Pedersen, ankom til Buenos Ayres 20. Febr. fra Santos. — Phønix, Øhle, ankom til London 9. Marts fra Rockingham.

Den her hjemmehørende, i Roskilde beliggende Skonnert Otto er af Ejeren, Kapt. N. H. Fischer solgt til Kapt. Christensen af Marstal for Kr. 10,500.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 7. Marts:

Frugtmarkedet er vedholdende flovt og der er ingen Bedring at berette hverken ud eller hjemover. Kulfragterne fra Tynen til Middelhavet er paa Basis af 5/4½ à 5/6 til Genua, for Østersøen er sluttet til 3/3 for større, 3/6 for mindre Dampere til Swinemünde, for Kjøbenhavn kan opnaas 3 3/4 til 3/4½ for indtil 2000 Tons.

Fra Sortehavet er Noteringen Odessa til Antwerp 9/4½. Novorrossisk 9/, Bourgas og Varna 9/3, Sulina 10/— n. c. Fra Donauen noteres 12/— any direct April, og fra Azov 11/3 n. c. April. Et Londoner Cirkulære udtaler det Haab, at ingen Rederier vil findes villige til at slutte ahead til disse Rater.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele d. 21. Februar: Vort Frugtmarkeds almindelige Position har siden vor sidste Ugeberetning kun forandret sig lidt. Begæret for Tonnage til nye Forretninger er fuldstændig standset; desuagtet ere Baadene ikke meget villig udbudte, og de høje Rater, som vare opnaaede ved tilfældige Afslutninger, ere skikkede til at give Rederne en fejlagtig Forestilling om de betydeligt reducerede Noteringer, de ville faa at se, saa snart som der i Markedet ikke længere er Skibrum i Henhold til tidligere Kontrakter. Vi notere Kornmarkedet for nordlige Havne 2 s. 9 d. for Cork f. o., og omtrent 2 s. 4½ d. for store Baade med almindelig Stykgods-Ladning til Ankerplads.

Det øjeblikkelige Begær efter Tonnage til de atlantiske Bomuldshavne er tilfredsstillt; der er faa Forretninger aabne endnu for Marts, for hvilke 9—32 d. for U. K. eller Fastlands-Havne, 5—16 d. for Rusland eller Middelhavet, 29 s. à 30 s. for U. K. eller Kontinentet, 34 s. for Rusland, 32 s. 6 d. for Middelhavet ere opnaaelige. Galveston tager fremdeles Tonnage til reducerede Priser, medens New Orleans øjensynlig kun forlanger Korn-Skibe til sædvanlig Fragt.

Der er ingen særlige Forandringer at meddele for Sejlskibsfragternes Vedkommende. Markedet er fast under nogenlunde godt Begær, men uden synderlig Fremgang i Raterne.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordsøen. Fanø SV. I Følge Meddelelse fra Føreren af Dampskibet »Mercur» er en Mast med Ræer, som ragede op over Vandet, observeret c. 6 Kml. SV. t. V. 1/2 V. fra Fanø S.-Pynt. Vraget ligger i 7 1/2 Fv. Vand.

Limfjorden. Jyllands V.-kyst. I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvandet:

Paa *Haarølen* 11 Fod.

I *Kanalen* 11 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Isøfjord. Roskilde-Fjord. Vraget af en Jagt ligger sunket i 2 Fv. Vand, c. 1 1/2 Kbl. NØ. for Halmprikken, ved Indløbet til *Frederiksværk*. Vraget er afmærket med en Vager med grøn Stage og grønt Flag.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Stettiner Haff. I Følge Indberetning fra det danske Generalkonsulat i *Stettin* er Fyrskibet »*Swantewitz*» igen udlagt paa Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyret med Formærkelser paa *Lühe* Dæmning viser grønt Lys mellem de røde Spirtønder J og K, hvidt Lys mellem den røde Spirtønde K og den sorte Spidstønde Nr. 9, rødt Lys mellem de sorte Spidstønder Nr. 9 og Nr. 11, hvidt Lys mellem den sorte Spidstønde Nr. 11 og Fyrskibet »*Schulau*» og grønt Lys mellem Fyrskibet »*Schulau*» og *Elben* S.-lige Bred.

Fyrene paa *Schulau* Baake lyse saaledes: Det hvide, faste Fyr over hele Farvandet i *Elben*, det røde, faste Fyr paa Baakens V.-Side fra S. 30° V. til S. 81° V. og det røde, faste Fyr paa Baakens Ø.-Hjørne fra S. 36° V. til S. 82° V.

Weser Munding. Fra 4de Maj til 5te Juni afholdes Skydeøvelser i *Weser*. Skydepladsen begrænses af Liniene Tønde Nr. 19—*Fedderwarden* 5 og Baake III—nederste Karantæne Tønde Fort *Langlütjen* I.

Fra tre Timer før til to Timer efter Højvande er dog Farvandet frit, muligvis undtagen den 5te Juni.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa Fyrtaarnene *Hohle Weg* og *Meyers Ledge*, og Dampere, der føre tysk Flag og et rødt, takket Flag, ligge ude for at advare. Deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

Den 28de og 29de Maj skydes der fra Solnedgang til Midnat, og Pladsen er da spærret for al Sejlads.

Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses sort Flag.

I Maj, Juni og Juli 1896 afholdes Sømineøvelser i den Del af *Unter Weser* V.-lige Farvand, som mod N. begrænses af Liniene Tønde Nr. 7—Tønde K og mod S. af Liniene Fort *Langlütjen* II—Baake I. Fra 1ste til 15de Aug. benyttes skarpladte Miner.

Øvelsespladsen er afmærket med fire Tønder med rødt Flag og er tilligemed Strækningen fra den V. efter til *Langlütjen Sand* spærret for al Sejlads. Ø. for Øvelsespladsen er Farvandet frit. Naar man holder sig Ø. for Liniene Tønde H—Tønde Nr. 7—N.-Enden af Lededæmningen, er man fri af Øvelsespladsen.

Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Naar skarpladte Miner ligge ude, føre Minefartøjerne en rød takket Stander og om Natten to hvide Lanterner vandret eller lodret for hinanden.

Jade. I den Tid, Fyrskibet »*Minsener Sand*» er inddraget, ligger en sortmalet Lystønde, som viser rødt, fast Lys, paa dets Station.

Weser. Fra 24de til 27de Marts 1896 afholdes Sømineøvelser i den Del af *Unter Weser* V.-lige Farvand, som begrænses mod N. af Liniene Tønde Nr. 7—Tønde K, og mod S. af Liniene *Blæxen Kirke*—*Geeste* Munding.

Øvelsespladsen er afmærket med fire Tønder med rødt Flag og er tilligemed Strækningen fra den V. efter til *Langlütjen Sand* spærret for al Sejlads. Ø. for Øvelsespladsen er Farvandet frit

Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. I *Schelde* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

I *Eearingen* er i 38 Fod Vand udlagt en Stumtønde Nr. 1. 51° 21' 0" N. Br. 3° 51' 0" Ø. Lgd.

I *Overloop van Margriet* er Stumtønde Nr. 1 med afkortet Kegle inddragen.

I *Pas van Terneuzen* har Stumtønde Nr. 7 a nu en afkortet Kegle som Topbetegnelse.

England. Medway. Den røde Spidstønde *Pinup Reach* er igen udlagt 1,4 Kml. S. 89° Ø. fra Indløbet til *Chatam Dok*.

En midlertidig Baake, bestaaende af en Pæl, 8 Fod høj over Højvande, med en sort Kurv paa Toppen, er rejst c. 1,000 Alen N. 20° V. fra *Folly* Baake.

Den ny Baake tjener til Besejling af *Pinup Reach* i Stedet for den nedrevne *Friday Mølle*.

Taagesignalet paa Fyrskibet »*Outer Gabbard*» er nu forandret. Et *Reeds* Taagehorn giver hver 3/4 Minut Fire-Stød; hvert Støds Varighed 3 s, Pause 4 s.

Frankrig. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af *Calais* V.-Mole er igen tændt. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyret vises fra en Pæl ved et hvidt Fyrhus.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. La Rance. I Løbet mellem *Les Bizieux* og *Les Zorieux* er der tæt V. for disse sidste fundet et Par Grunde med nogle Fod Vand. Man gaar fri af disse Grunde ved at holde *Jardin* Fyrtaarn i sin Højde til venstre af Baaken *Mercière*.

England. Fra 1ste Marts til 30te Sept. 1896 afholdes Sømineøvelser i *Plymouth Sound* mellem Fort *Bovinsand* og Bølgebrøderens Ø-Ende og mellem Fort *Picklecombe* og Bølgebrøderens V.-Ende. Pladsen er afmærket med grønne og hvide Tønder. Endvidere afholdes Øvelser i *Eastern Channel*, men de ere Skibsfarten uvedkommende. Naar Øvelser afholdes, ligge Fartøjer ude for at advare.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien N.-kyst. Dampere »*Faon*» er sunken i *Gijon* Bugt, tæt ved *La Figar*, 7/8 Kml. N. 56° V. fra Fyrtaarnet *Cerro de Sta. Catalina* og N. 20° Ø. fra *Cerro Carona*. Der 3 Fod Vand over Vraget, som er afmærket med en Tønde med rødt Flag. 43° 35' 50" N. Br. 5° 39' 0" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexico. Tambico. I Munden af *Panuco* er Dybden mellem Dæmningerne 24 Fod og uden for dem 26 Fod ved Middel Højvande. Løbet gaar i S. 41° V. til midt imellem Dæmningernes Yderender, men derfra er det paa c. 1 Kbl. dybest lidt S. for Midtlinien mellem Dæmningerne, hvorefter det følger Midtlinien.

British Honduras. Den 1ste Maj 1895 ombyttes *Bokel Cay* Fyr, S.-Enden af *Turneffe Cays*, med to hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 61 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 6te Orden. Fyrene vises fra 58 Fod høje Pæle, som staa 70 Alen S. 39° V. og N. 39° Ø fra hinanden.

Honduras Bay. Paa *Ox Tongue Shoal* er opført tre c. 35 Fod høje Opmaalings Baaker, hver bestaaende af tre Pæle med Topmærke.

Baaken paa Grundens V.-Ende staa i 18 Fod Vand, fra *Cape Three Points* i S. 44° V., fra *Mangrove Point* i N. 74° V. og fra *Palma Point* i N. 23° V. I 2 1/2 Kbl. Afstand fra Baaken er der 5 Fv. Vand.

Den anden Baake staa i 17 Fod Vand, fra *Cape Three Points* i S. 5° V., fra *Mangrove Point* i N. 69° V. og fra *Palma Point* i N.

Den tredje Baake staa i 17 Fod Vand, fra *Cape Three Points* i S. 12° Ø. og fra *Mangrove Point* i N. 71° V.

Baakerne blive ikke borttagne, naar Opmaalingen er tilendebragt.

Cuba. Havana. Vraget af en spansk Orlogsmand ligger sunket 1 Kbl. S. 20° V. fra *Morro Castle* Fyr. Vraget er afmærket med to røde Tønder. Fra hver Tønde vises om Natten en rød Lanterne.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 5 Dages Karantæne, og fra andre ægyptiske Havne ved *Middelhalet* 2 Dages Observation.

Gibraltar. — Karantænen overfor *Casa Blanca* er ophevet.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet i Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annøncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: **Aspegréns**. Rigstelefon.

SKIBSBRØD- & BISKUITFABRIKEN

TYBRING

NØRREBROGADE 88, KJØBENHAVN N.

Højeste Udmærkelse paa Bageri- og Konditoriudstillingen i Kjøbenhavn 1895.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade, udført af Staal, til Passagerer og Bugsering, 1273 leveres.



Dampbaaden „Gasværkshavnen“ til Færgeelskabet Havnen er udgaaet fra min Fabrik.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddamper, nye og brugte, alle Størrelser, samt 1ste Klasses Petroleumsaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. Kjøbenhavn.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Hølbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Børste- og

Gadekoste-Oplaget

Skandinavien,

Holsteinsgade 26, I, Ø.

Prima Dæks- og Gadekoste, Levanger og Tjærekoste leveres fra Lageret til billigste Priser.

Metalspejllapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.



Faas hos de fleste Handlende i Byen, paa Broerne og Frederiksberg til følgende Priser:

Fineste Taffel Aquavit à 50 Ø. pr. Fl.

Fineste Kommen do. à 45 Ø. pr. Fl.

Fin Korn Aquavit à 35 Ø. pr. Fl.

Hovedforhandler:

Peter Buch,

Vinhandel

en gros & en detail.

Helmerhus 13. Gl. Kongevej 98.

Telefon 1107.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er i Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement m. dtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 13, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —	do. 25 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frankel), Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Marts 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Skibsfarten i 1895. — Generalforsamlinger. — Pilot Chart. — Sandnæshage-Havnen. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Lager af Papir & Konvolutter
fra danske og fremmede
Fabrikker.

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, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa **Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl** direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteilleringanstalt for Exporten.

Elektrisk Belysning

i Theori og Praxis

af

and. polyt. **J. B. BRUUN,**

Belysningsingeniør ved Statsbanerne.

Med mange Illustrationer. Haandbog for Elektroteknikere, Ingeniører, Maskinmestre ved elektriske Anlæg og overhovedet for alle, der beskæftige sig med Pasning af elektrisk Lys.

Udkommer i ca. 6 Hefter à 60 Øre. Til Dato er udkommet 3 Hefter. Subskription modtages i alle Boglader samt hos Forlæggeren

H. Hagerups Boghandel.

Gothersgade 30. Kjøbenhavn.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditplagvarer.

M. Christiansen.

John Hiltze.

Læsning om Bord.

De fra mit Læseselskab udcirkulerede indbundne Bøger, danske, engelske, franske og tyske, sælges meget billig, for ca. $\frac{1}{3}$ af Bogladeprisen.

Et **Prøveudvalg** paa 5 Bøger kan paa Forlangende sendes, naar 4 Kr. 50 Øre indsendes i Postanvisning. Det bedes da opgivet, om Bøgerne ønskes i det danske, engelske, franske eller tyske Sprog.

H. Hagerups Boghandel.

Gothersgade 30. Kjøbenhavn.

P. SCHOU,

Frederikshavn,

anbefaler sig med alt til Skibshandelen henhørende samt **Bunkerkul**, saavel engelske som skotske.

Hurtig og reel Expedition saavel Dag som Nat.

SKIBSBRØD- & BISKUITFABRIKEN TYBRING

NØRREBROGADE 88, KJØBENHAVN N.

Højeste Udmærkelse paa Bageri- og Konditoriudstillingen i Kjøbenhavn 1895.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Telefon 120.

Martin Nisson,
Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udealg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.



SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner af enhver Art besørjes.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blod
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros

en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

J. A. Thiesson.

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Skindtrøje-Fabrik.

Nørrebrogade 23.

C. J. Scheel,

Specialist i Skindbeklædning.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpekapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Protokoller & Regnskabsbøger

i smukke og solide Indbindinger haves altid paa Lager til
billigste Priser. Bøger indbindes.

Edvard Nielsen, Skindergade 35 (Jorks Passage).

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Hattemagasinet

„London“

Kjøbhvns største, billigste Hatte-
forretning.

Elegante Hørerhatter, alle Kvaliteter
fra 3, 4 1/2 — 7, 8 Kr.

Silkehatte. Chapeaux mec.

yderst billige.

Østergade 31.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi

og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Paa Udkig.

Efter hvad vi erfare, har Bestyrelsen for »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« i stort Antal udsendt et Cirkulære til Skibsførerne af følgende Indhold:

»Hermed tillade vi os høfligst at henlede Deres Opmærksomhed paa, at Adgangen til at blive Medlem af vor Forening med dens Sygekasse, saavel som af dens Enke- og Hjælpekasse, foruden for Skibsførere tillige staar aaben for enhver Styrmand, der er i Besiddelse af Bevis, der berettiger ham til at føre Skib, selv om han endnu ikke har været engageret som Skibsfører.

Vedlagt følger Eksemplarer af sidste Aarsberetning og Regnskab.

Vi tillade os at anmode Dem om at ville henlede Deres Styrmands Opmærksomhed herpaa, saavel som paa det heldige i at indtræde i en yngre Alder.»

Som man vil se, ønsker Foreningen gennem dette Cirkulære at gøre det almindelig bekendt blandt Styrmandene, at de have Adgang til Foreningen, naar de løse Borgerskab som Skibsførere. Vi haabe, at Foreningen, naar Kendskabet til dette Forhold og til de Goder, den byder sine Medlemmer, gennem det udsendte Cirkulære bliver yderligere udbredt blandt Styrmandene, maa faa stærk forøget Tilslutning fra disses Side. Det foretagne Skridt viser i hvert Fald, at man fra Foreningens Side erkender Ønskeligheden af en saadan.

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i Sagen, der af Kjøbenhavns Havnevæsen var anlagt mod Dampskibet »Brunsvigs« Rederi, repræsenteret af Firmaet C. K. Hansen, til Erstatning for den Skade, Skibet tilføjede Knippelsbro ved Kollision med denne. Rederiet frifandtes fuldstændigt. Vi skulle komme nærmere tilbage til den afsagte Dom.

Af de af Grosserer-Societetet i 1895 afgivne Responsa anføre vi følgende:

1. Er en Skibsfører, der kommer under saadanne Forhold, at han i Følge §§ 114 og 135 i Søloven selv skal vælge Losseplads for sit Skib, og som i Følge sit Konnossement er destineret til Kjøbenhavn, berettiget til at lægge Skibet ind i Kjøbenhavns Frihavn og fordre, at Modtageren der skal tage imod Ladningen paa samme Betingelser, som om Skibet var lagt ind i Kjøbenhavns gamle Havn?

2. Er en Modtager, der ønsker Ladningen losset i Kjøbenhavns gamle Havn, berettiget til at beordre et Skib, der paa Grund af Dybgaaende ikke kan flyde op til Lossepladsen i den gamle Havn, til at gaa ind i Kjøbenhavns Frihavn for der at lette, indtil det kan flyde op, og altsaa, naar dette er sket, forlange, at det skal forfare ind i den gamle Havn?

Responsum af 26. Januar 1895:

ad 1: Ja, forsaa vidt som Frihavnen kan siges at være sædvanlig Losseplads for Ladninger af vedkommende Art.

ad 2: Herom henvises til Sølovens §§ 119 og 135.

Naar en i Handel mellem danske Købmænd an gaaende 3/400 Tons Bomuldsfrøkager, at aflade fra Amerika, er stipuleret »Omladning Sælgers Valg Elben, Weser eller Kjøbenhavn i en eller to Dampersladninger til Randers Pris . . . cif Randers, Betaling kontant mod Afladedokumenter«, er da Køberen efter almindelig Handelssædvane berettiget til at nægte at indfri Afladedokumenterne og annullere Handelen, fordi Omladningen, der fandt Sted i Hamburg, ikke skete fra Damper til Damper, men fra Damper paa Kaj og derfra i Damper til Randers?

Vi tilføje, at en Omladning fra Damper til Damper i det paagældende Tilfælde ikke kunde finde Stød.

Responsum af 10. April 1895:

Nej.

Vi tillade os høfligst at forespørge om, hvad den ærede Komite forstaar ved: »Afskibning pr. første aabne Vande« i efterfølgende Tilfælde:

Der er solgt 200 Sække af en Vare, at afskibe pr. Damper til Stockholm pr. første aabne Vande, og Køberne refusere Partiet, fordi dette ej afsendes med først afgaaende Damper.

Responsum af 13. Maj 1895:

Derom findes der her ingen fast Kutyme, men »Afskibning pr. første aabne Vande« betinger i hvert Fald ikke nødvendigt Afsendelse med første Skib.

1. Tilkommer det Sælgeren at betale nogen som helst Omkostninger, som f. Eks. Bropenge i Aarhus, naar Varerne ere solgte »franko Aarhus«, og Afladningen finder Sted pr. Damper?

2. Er »franko« Aarhus ensbetydende med »cif« eller »leveret« Aarhus?

Responsum af 2. Juli 1895:

ad 1: Der foreligger ikke nogen alle Varesorter omfattende fast Sædvane med Hensyn til, hvorvidt Sælgeren, naar Varerne ere solgte »franko«, ogsaa skal betale Bropenge i Bestemmelsesstedets Havn.

ad 2: Nej.

1. Kan Skipperen ved Losning af en Sejlskibsladning Korn efter almindelig Kutyme nægte Losning i almindelig Sækkeemballage, naar Modtageren leverer Sækkene og stiller fornødent Mandskab i Lasten til at holde Sækkene op og binde for dem?

2. Er Skipperen efter almindelig Kutyme ved Losning af en Ladning Korn (som omtalt) pligtig at hejse Sækkene op i Højde med og levere dem paa nødvendigt Stillads til Læsning i Vogn eller Jernbanevogn?

3. Hvor og i hvilken Højde er Skipperen ved Losning af en Ladning Korn (som omtalt) efter almindelig Kutyme og Sølovens § 136 pligtig at levere sin Last, naar Skibet ligger under Bolværkshøjde?

Responsum af 12. Juli 1895:

ad 1:

ad 2 og 3: Der findes ingen Kutyme i saa Henseende.

Skibsfarten i 1895.

Vi gengive nedenfor den i Grosserer-Societetets Handelsberetning for 1895 optagne Oversigt over vor Skibsfart i dette Aar:

Aaret 1895 gik ind med et meget tarveligt Fragtmarked næsten overalt, og de lave Rater, for hvilke Skibene havde sejlet i Eftermaanederne, navnlig fra Østersøen, gav ingen Forhaabning om en lønnende Vinter. Men da Aaret begyndte med mildt Vejr, forblev vore Dampskibe i Fart, eftersom det at lægge op er den sikre Udgift, hvorimod der dog mulig kan bjerges til Driften ved at sejle. Kulden udeblev imidlertid ikke, men faldt ind med stor Styrke i den sidste Uge af Januar, saa at Reval og Riga, der hidtil havde været navigable, lukkedes, og de til disse Pladser destinerede Baade maatte returnere til Libau, hvor der heldigvis var enorme Lagre, om end en treven Forretning; den indtraadte Kulde animerede imidlertid til Afskibning, saa at alle de Baade, der kom ind hurtigt, fik Ladning, om end til lave Rater. Disse Baade slap alle igennem Sundet uden Besvær; men Vinterens Strængthed tiltog saaledes, at Passagen maatte anses stoppet omtrent den 8.—10. Februar, og de Skibe, der kom efter den Tid, maatte søge igennem Bælterne for at naa Kattegat. Allerede den 12.—15. Februar var ogsaa der saa stærk Is, at det ikke alene var forbunden med den største Fare at forcere den, men at adskillige Baade bleve stikkende fast i Isen og først senere, under megen Risiko og efter stort Arbejde, bjergede sig ind i Havn. Denne strænge Vinter vedvarede i vore Farvande til medio Marts, og i hele den Tid kan den Del af vor Handelsflaade, der er engageret i vor hjemlige Fart, anses for at have ligget stille, hovedsagelig med Besætning om Bord. Selv Baade fra Middelhavet og Sortehavet indtraf efterhaanden til Frederikshavn, der var aldeles overfyldt med Skibe, eller til de sydlige norske Havne, for der at vente, til Isen tillod dem at naa frem til deres Bestemmelsessted. Uagtet Sundet og Bælterne i hele denne Maaned maa anses for at have været lukkede, og da navnlig Bælterne, hvor Isbrydere ikke findes, og uagtet Kattegat var saa belemret med Is, at ethvert Forsøg paa at forcere det var forbundet med stor Risiko, kom der dog under hele Isperioden af og til Dampskibe ind til og ud fra Helsingør, ligesom der flere Gange blev hjulpet Fragtdampere op til Kjøbenhavn. Det var da navnlig »Det forenede Dampskibs Selskab« der holdt Fanen højt, og ved Hjælp af »Bryderen«, som det i 1895 havde faaet fri Disposition over, gavnede vor Handelsstand umaadeligt og da navnlig vore Smørekøretøjer.

I denne Vinter var det egentlig første Gang, at der for Alvor gjordes Forsøg paa under alle Forhold, om end ikke at holde en Rende aaben gennem Kattegat, saa dog at holde Farten gaaende, og »Bryderen« viste, hvad der i den Retning kan udføres. Den var paa Færde tidligt og sildigt, arbejdende i den stærke Ispakning ved Helsingør, og banede ofte Vej for Dampskibene langt op i Kattegat.

For fremmede Baade, der manglede »Bryderens« Assistance, blev Forsøgene paa at naa Helsingør oftere meget kostbare, og flere af dem stak i lang Tid fast i meget haard Skruis mellem Helsingør og Nakkehovederne

og blev først mod Slutningen af Vinteren, og efter meget Besvær, hjulpet ind i Havn.

Passagen syd efter var flere Gange saa meget aaben, at kraftige Baade som »Botnia«, og i dens Rende almindelige Fragtdampere, løb ind og ud fra Kjøbenhavn.

Den 15. Marts kan Kjøbenhavn siges at være aabnet mod Nord, idet en Sned Dampskibe indkom dertil uden Assistance, hvilken maatte ydes endnu Dagen forud; men Drodden forblev spærret, og først den 18. s. M. kom Baade derigennem uden Assistance. I de nærmest foregaaende Dage passeredes Storebælt af en Del Dampskibe, og den 14. kom første Baad ind til Aarhus.

Uagtet der naturligvis var megen Is i Østersøen, var der dog ikke saa megen, at Farten var standset, og Sverrig forsynede sig saaledes hele Vinteren uhindret med Korn og Foderstoffer fra Libau over Ystad og Trelleborg, hvilket var heldigt nok for Handelsstanden, idet Korn-tolden kort efter forhøjedes betydeligt.

Medens Skibsfarten paa denne Maade led stærkt af Ishindringer i vore Farvande, og medens der i hele Nord- og Mellemeuropa herskede en stræng Kulde, der endog til Tider lukkede Havne som Antwerpen og Rouen, forblev Sortehavet isfrit, ja selv Nicolajeff, der i Begyndelsen af Vinteren havde været lukket en kort Tid, aabnede sig igen og furnerede adskillige Dampskibe, der intetsomhelst kunde opdrive i Odessa, med Ladninger.

Skibsfarten havde saaledes i de første Maaned af Aaret nok at kæmpe imod i de Farvande, hvor vore Dampskibe særlig færdes, og da Sejladsen blev fri, tydede intet paa Liv i Fragtmarkedet. Foraaret og Sommeren slæbte sig da ogsaa hen paa en tarvelig Maade; men henad Efteraaret begyndte det at klare lidt op, og dertil hjalp navnlig Sverrig og Finland, hvorfra Afskibningerne, som Følge af Ishindringen, begyndte temmelig sent og temmelig smaat, saa at Eksporten trak i Langdrag og først blev rigtig livlig henad Eftersommeren, da store Kvanta Træ kom til Afskibning. En Fragtstigning blev deraf Følgen, og denne forplantede sig atter til de russiske Pladser. Derved fik Dampskibene et Par ganske gode Efteraarsrejser, og da Kulfragterne til Østersøen næsten hele Aaret holdt sig jævnt gode, og ingen Strike nogen Tid paa Aaret bragte Tidstab, stille Regnskaberne for de fleste Rederiers Vedkommende sig noget bedre end i 1894, om end ikke tilfredsstillende nok. Aaret viser dog, hvor lidt der skal til, for at Rederivirksomheden kan lønne sig, naar det er tidssvarende Materiel, der arbejdes med. For derimod at bringe noget ud af de gamle, dyre Dampskibe, som flere af vore Redere endnu have at trækkes med, skal der ganske andre Tider end de, vi have haft i 1895, hvor meget der end økonomiseres. Sandheden af denne ofte gentagne Bemærkning kan synes noget tvivlsom for Uindviede, navnlig i denne Tid, hvor der netop her til Landet er købt flere »gamle Dampskibe«, hvis Drift have givet et tilfredsstillende Resultat, men den er dog fuldstændig begrundet. Det gamle Materiel, der ikke kan følge med i Konkurrencen, stammer nemlig fra Perioden 1870—75, hvor Apteringen foretoges udelukkende med Kornvarer, Hør og Stykgods for Øje, og hvor ingen tænkte paa, at Dampskibene skulde blive nødt til at fare med Træ, end sige med Dækslast af Træ, og denne sidste er det nu næsten, der giver Overskuddet paa Fragterne i Østersø og Nordsøfarten. De

ældre Dampskibe, der nu fortrinsvis købes her til Landet, er derimod kun 6—10 Aar gamle og vel egnede til at lade Træ og føre stor Dækslast. Har et Dampskib ikke disse Egenskaber, finder det vanskeligt Køber her hjemme. Uagtet Kulforbruget ved triple Ekspansionen naturligvis yderligere er bragt ned, var det allerede i Tidernes Løb formindsket betydeligt ved Forbedring i compound Maskinerne, saaledes at disse, naar de kun ere 6—10 Aar gamle, langtfra have et Kulforbrug som Baade, hvis Maskiner ere 25 à 30 Aar gamle, og selv om Kulpriserne nu ere meget lave, spiller Kulforbruget dog altid en væsentlig Rolle ved Driften.

Den nye Høst bragte ikke Liv ret mange Steder, og intet Steds bragte den høje Fragter.

United States enorme Majshøst absorberede vel en stor Tonnage; men da der intet Steds var et livligt Fragtmarked, steg Fragterne derfra ikke til en rimelig Højde, idet der altid var Overflod af Skibe i Markedet, ja de holdt sig endog saa lave, at den Størrelse Baade, der tidligere hovedsagelig har besørget Korntrafikken over Atlanterhavet til de mindre Pladser, slet ikke kunde sejle for dem. Aarsagen dertil maa søges dels i, at der i de nærmest foregaaende Aar er bygget et stort Antal Baade paa 5—7000 Tons d. w., der konkurrere de mindre Baade ud af Markedet, dels i, at de regulære Linier have forøget deres Materiel med Baade, der foruden Passagerer føre en enorm Ladning med sig, tilmed i den halve Tid af den, en almindelig »tramp« Baad bruger.

Udfaldet af Høsten i La Plata var længe meget tvivlsomt, og da der næsten aldrig findes Beholdninger fra foregaaende Aar, vovede man ikke at tage Tonnage op paa Forhaand. Vel vare der enkelte, der i Oktober Maa-ned tilbød 20 à 21 sh., men i November og helt hen i December vare Noteringerne nærmest nominelle.

I en stor Del af Australien slog Høsten fejl, og disse Egne ville snarere blive importerende end eksporterende, saa ogsaa i den Trade bliver der Tonnage tilovers, og da Hvedehøsten i Indien ogsaa er lille, er det ikke saa underligt, naar alt lægges sammen, at der ingen Konjunktur kan komme i Fragterne fra Staterne.

Ruslands virkelige Høst 1895 er næppe paalideligt opgjort endnu; men maale sig med de nærmest foregaaende Aar kan den i hvert Fald ikke. Skibsfarten derfra vil dog næppe komme til at lide af Mangel paa Varer, da der overalt er store Reserver; men desuagtet have Efteraarsmaanederne ikke noget Øjeblik vist et livligt Fragtmarked i Sortehavet eller i Donau, der dog skal have en meget stor Hvedehøst.

De russiske Østersøhavne miste mere og mere Opland, saa at de snart kun have Havre, Træ og Hør at eksportere. Det er ikke alene Bygeksporerten, der tvinges over Sortehavspladserne, men selv Solsikkekager og Linsæd synes nu at skulle tage den Vej, beskyttede af de lave Jernbanetarifer. Høeksporten fra de russiske Østersøhavne, der i Efteraaret 1893 og første Halvdel af 1894 støttede Dampskibene saa meget, er aldeles ophørt; men til Gengæld er Eksporten af Æg fra Riga og Libau tiltagen i en stærk Grad og vil vel vedblive at tiltage, saa længe Foderbyg holder sig saa lavt. For Æg har der altid været betalt en ordentlig Fragt, circa 22 sh. 6 d. pr. Ton til London og Antwerpen; men de store Poster,

der i 1895 kom til Afskibning, bevirkede en meget skadelig Konkurrence blandt Rederne.

Efter at Freden var sluttet mellem Japan og Kina, opsagdes en stor Del af de dersteds paa Timecharters farende Dampskibe, som derefter tyede ned til Rispladserne og Ostindien og trykkede Markedet betydeligt. Som det vil erindres, sattes i 1894 det overvejende Antal af oplagte Dampskibe i Fart, og da disse ikke paany oplagdes, og den store Tonnage returnerede fra de kinesiske Farvande, var Tilbudet af Dampskibe i lang Fart altid for stort.

— Aaret har i det hele taget haft et roligt Fysiognomi og kun faa Begivenheder ere indtrufne, der kunde give Fragtkonjunkturer. Krigsrygter, der i gamle Dage øvede en saa indgribende Virkning paa Skibsfarten, lyttes der nu knap til, og ingen tænker paa at indrette Fremtiden med Krig i Udsigt. Var man ikke i den Retning saa forhærdet, havde 1895 jo givet Anledninger nok; men kommer der virkelig en Gang Krig, vil den træffe de fleste Rederier svinebundne ved Kontrakter, der spænde over et længere Tidsrum end en Krig nu om Stunder vil vare, og de ville da ikke komme til at høste fuld Nytte af Forholdene.

Den 20. Juni aabnedes under store Højtideligheder og international Tilslutning Nord-Østersø-Kanalen, der jo af mange antoges at skulle komme til at skade Kjøbenhavn meget, medens den nautiske Verden saa paa den med andre Øjne og ikke frygtede den saa meget. Denne sidste Dom synes, efter den Erfaring, der hidtil er indhøstet, at skulle faa Ret, thi vore Farvande myldre endnu af Skibe som hidtil, og de Skibe, der navnlig benytte Nord-Østersø-Kanalen, besørge hovedsagelig den tyske Kystfart. Er der nogen Havn, Kanalen har skadet føleligt, da er det Lübeck og ikke Kjøbenhavn. Paa den anden Side har Kanalen givet Stødet til en livligere Konfluks ad Søvejen mellem vore Provinsbyer og Hamburg.

Den Lyst, der, efter at Frihavnen i 1894 var aabnet, opstod til at aabne nye oversøiske Dampskibsruiter, kom i 1895 til Udbrud, og en Begyndelse blev gjort hen ad Efteraaret ved, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« etablerede regelmæssig Fart paa New-Orleans, anløbende for Udgaende forskellige Havne paa Kontinentet og de vestindiske Øer. Det er at haabe, at dette Skridt maa bære gode Frugter; i denne Sæson vil der i hvert Fald ikke være Mangel paa Returgods, da Majshøsten, som ovenfor antydet, er stor; men det er jo rigtignok ikke hvert Aar, det er Tilfældet. Oliekager og Bomuld er derimod mere stabilt tilstede, og Ruten tør utvivlsomt paa-regne at kunne sikre sig det meste af den til Sverige og Finland bestemte Bomuld, mulig ogsaa en Del af det til Rusland destinerede; men for at Ruten skal kunne bære sig, gælder det dog navnlig om at faa lønnende Gods for Udgaende, hvad maaske Frankrig vil være i Stand til at præstere.

Thingvalla-Selskabet, der paa Grund af Tidernes Ugunst i 1894 havde maattet indskrænke Farten paa New-York betydeligt, retablerede mod Slutningen af Aaret den regelmæssige fjortendages Afgangstid. At dette lod sig gøre, havde sin Grund i, at samtlige Dampskibslinier mellem Nordeuropa og Staterne, efter at have sejlet enorme Summer overstyr i gensidig Konkurrence, henimod September enedes om at sætte Passagertaksterne op til en rimelig

Højde. Da nu tillige Amerikas gode Høst har bragt højere hjemgaaende Fragter, vil der forhaabentlig oprinde en lysere Periode for denne vor første oversøiske Dampskibs-linie.

(Sluttes).

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Torm« har holdt aarlig Generalforsamling. Kaptajn Harboe dirigerede. Forretningsfører D. Torm gav en kort Oversigt over Aarsvirksomheden. Begyndelsen af Aaret havde været karakteriseret ved lave Fragter og en langvarig Vinter, hvilket havde medført Tab for den første Fjerdedel af Aarets Vedkommende. Senere var det gaaet nogenlunde. Man havde været forskaanet for Havarier, og Resultatet var efter Omstændighederne blevet nogenlunde tilfredsstillende. Skibene havde sejlet godt. Siden Nytaar havde Fragterne været usædvanlig lave, og Udsigterne kunde saaledes ikke være meget lovende, men Selskabet havde den Fordel at have tidssvarende Materiel og paalidelige Skibsførere.

Regnskabet, som viste et Aktieudbytte af $7\frac{1}{2}$ pCt., godkendtes.

Til Kommitterede genvalgte Kaptajn R. Rasmussen og Grosserer J. Salomon.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- & Skibsbyggeri afholdt i Lørdags sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Shaw.

Direktør, Kommandør Nielsen aflagde Beretningen om Virksomheden i det forløbne Aar.

Aaret 1895 havde givet Selskabet god Virksomhed. Den udbetalte Arbejdsløn havde i 1895 været 1,759,363 Kr. mod 1,413,460 Kr. i Fjor.

For Nybygningernes Vedkommende var det navnlig det russiske Kejserskib, som havde lagt Beslag paa Kræfterne.

Dette Skib blev sat i Vandet den 10de Marts og derefter var der blevet arbejdet paa Maskiner og Kedlers Indsættelse og paa Indretning af Kabytter m. m., og foruden at disse Arbejder have beskæftiget Skibsværftets og Værkstedernes eget Personal stærkt, har det været nødvendigt, for yderligere at fremme Arbejdet, at tage Tilflugt til andre Firmaer, navnlig Snedkere, saa at man ogsaa her igennem har kunnet give Kjøbenhavns Arbejdere Virksomhed.

Ved Aarets Udgang var der udført Arbejder paa Skibet til en Værdi af ialt ca. 4,000,000 Kr.

Ved Siden heraf er Arbejdet gaaet sin sædvanlige Gang. Der er i 1895 udført Reparationsarbejder ved 217 indenlandske Skibe med en Fortjeneste af ca. 209,000 Kr., og ved 65 udenlandske Fartøjer med en Fortjeneste af ca. 109,000 Kr.

Landarbejderne havde i 1895 givet en Fortjeneste af ca. 33,000 Kr., og paa Nybygninger, Lagergenstande med Separatører var der en Fortjeneste af ca. 88,000 Kr., Dok og Ophalingsbeddinge ca. 49,000 Kr. samt Støberiet og Varelageret ca. 295,000 Kr.

Tillagt diverse andre Indtægter og fradraget Værkstedsudgifterne til et Beløb af ca. 222,000 Kr. fremkom der en Bruttofortjeneste i 1895 af ca. 842,000 Kr. imod i 1894 ca. 819,000 Kr.

Af nye Arbejder var der i 1895 bl. a. fuldført Dampfærgen »Kjøbenhavn« til Statsbanerne, og under Arbejde ved Aarets Udgang havde af større Ordre bl. a. en Isbryder til Kjøbenhavns Havnevæsen.

Af større Reparationer paa inden- og udenlandske Skibe, hver til et Beløb af over 20,000 Kr., forekom i Aarets Løb 15.

Ophalingsbeddingerne havde i 1895 været benyttede af 100 Skibe med ca. 49,000 Gr. Tons i tilsammen 918 Dage imod 114 Skibe med ca. 68,000 Gr. Tons i 819 Dage i 1894.

Dokken har i 1895 været benyttet af 17 Skibe med ca. 17,500 Gr. Tons i 133 Dage.

Udgiften havde været 452,887 Kr. imod i 1894 364,734 Kr' altsaa ca. 88,000 Kr. større.

Overskuddet udgør 389,544 Kr., imod i 1894 454,219 Kr. 85 Øre, altsaa 64,000 Kr. mindre.

Ejendommen paa Refshaleøen indgik i Balancen med ca. 166,000 Kr. mere, hidrørende fra Genopførelsen af de nedbrændte Bygninger.

Dokken, som i Aar var tagen i Brug, havde kostet ca. 1,164,000 Kr., hvoraf Tilskuddet fra Marinen, Havnevæsenet og Frihavns-Aktieselskabet havde været 360,000 Kr., saaledes at den indgaar blandt Aktiverne med ca. 804,000 Kr. Dokken var projekteret til at koste 1,200,000 Kr., saa at der paa Bygningen viste sig en Besparelse af 36,000 Kr. Hertil skulde dog bemærkes, at det havde under Overvejelse at forøge Maskinkraften noget, naar mere Erfaring var indhøstet.

Af Overskuddet, 389,544 Kr., foresloges 77,977 Kr. henlagt til nye Reserve- og Fornyelsesfond, 5,346 Kr. til Tantiømer, 49,085 Kr. til Alderdomsforsørgelses-kassen; i Aarets Løb var der tillige betalt for Lægehonorar og Medicin etc. til Arbejderne ca. 29,000 Kr., 250,000 Kr. (5 pCt. Udbytte) udbetalt til Aktionærerne og 7133 Kr. overført i ny Regning.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Gehejmetsraad Tietgen meddelte, at Etatsraad Burmeister, der fratraadte efter Tur som Medlem af Bestyrelsen, ikke ønskede Genvalg af Helbredshensyn. Han behøvede næppe i denne Forsamling at minde om Etatsraad Burmeisters Betydning for Selskabet som den, fra hvem Selskabet var overtaget, som mangeaarig Direktør og endelig som Medlem af Bestyrelsen. Sluttelig foreslog han at vælge den Fratrædendes Søn, Ingeniør Burmeister med Akklamation.

Ingeniør Burmeister valgtes dernæst med Akklamation til Medlem af Bestyrelsen.

De fratrædende Revisorer genvalgte enstemmigt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab har holdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Carl Meyer dirigerede. Skibsreder Martin Carl aflagde Beretningen.

Dampskibet »Peter Berg« har i det forløbne Aar udført to Middelhavsrejser og derefter været i Fart paa Nord- og Østersøen. Skibets Bruttofragt har været 199,873 Kr. 94 Øre, Udgifterne 167,483 Kr. 60 Øre, og Overskuddet bliver saaledes 32,390 Kr. 34 Øre. »Alexander Shukoff« har foruden tre Middelhavsrejser sejlet i Nord- og Østersøfarten. Bruttofragten har været 182,210 Kr. 6 Øre, Udgifterne 162,041 Kr. 39 Øre, og Overskuddet bliver 20,168 Kr. 67 Øre. »Johan Siem« har udført to Middelhavsrejser og forøvrigt sejlet i Nord- og Østersøfarten. I Februar blev Skibet, som laa til Ankers, af en Storm drevet i Land ved Patras, hvorved dets Bund og Agterstævnen blev beskadiget. Samtidig med Reparationen af Skaden, der foregik dels paa Malta og dels i West Hartlepool, hvor Skibet er bygget, gennemgik dette Lloyds tredje Survey. Havariet er endnu ikke opgjort og bliver saaledes først optaget i Regnskabet for 1896. Skibets Brutto-Fragt har udgjort 168,114 Kr. 49 Øre, Udgifterne 141,703 Kr. 56 Øre og Overskuddet 26,410 Kr. 93 Øre, men herfra gaar Tab ved Havariet i Nordenham i 1894 3075 Kr., saaledes at der bliver 23,335 Kr. 93 Øre tilbage som Overskud. »Pawel Andrejef« begyndte Aaret i Middelhavet og har foruden at have udført $1\frac{1}{2}$ Middelhavsrejse været i Fart paa Nord- og Østersøen. I Marts afgik Skibets Fører, Kaptajn Peter Mørch, ved Døden i Alexandria, og Styrmanden førte Skibet hjem. Selskabet har i Kaptajn Mørch mistet en meget dygtig og energisk Fører. Skibets Brutto-Fragt har været 199,642 Kr. 85 Øre, Udgifterne 162,354 Kr. 77 Øre, og Overskuddet bliver 37,288 Kr. 08 Øre. Dampskibet »Harald Klitgaard« blev indkøbt i Cardiff i Juni for 8500 Lst. og kommer med Told og andre nødvendige Udgifter til at koste 184,147 Kr. 85 Øre. Det laster 2300 Tons paa 17 Fods Dybgaende, og maa anses for en meget heldig Forøgelse af Selskabets Materiel. Efter 6 Maaneders Fart i Nord- og Østersøen har det indsejlet en Brutto-Fragt af 102,088 Kr. 24 Øre. Udgifterne

have været 72,922 Kr. 19 Øre og Overskuddet bliver 20,166 Kr. 05 Øre.

Den Sejladskontrakt, Selskabet har med Dampskibsselskabet »Russ« i St. Petersborg og som blev vedtagen paa Generalforsamlingen for to Aar siden, har i Aar givet et Tab af 15,638 Kr. 94 Øre, men da Kontrakten nu er opsagt ved Udgangen af 1895, vil en saadan Udgift ikke gentage sig i Fremtiden.

Selskabets samlede Overskud udgør 127,062 Kr. 39 Øre, og efter at Administrationsudgifter, Afskrivning paa Etableringskonto, Henlæggelse til Reservefondet og Udgifter til Renter ere fratrukkne, bliver der en Saldo tilbage af 59,338 Kr. 16 Øre. Heraf foreslaar Bestyrelsen, at der udbetales et Udbytte af 7 pCt. pr. 1895, og at Resten 4738 Kr. 16 Øre overføres til 1896.

Der blev givet Decharge for Regnskabet. Til Medlem af Kontrolkomiteen genvalgtes Overretssagfører Carl Meyer.

Dampskibsselskabet »Myren« har holdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Salomonsen dirigerede. Den korresponderende Reder, Grosserer Ulrik Holm, meddelte Aarsberetningen. Bestyrelsen havde i November Maaned for 107,000 Kr. købt et Dampskib, der havde vist sig at være godt og fordelagtigt i enhver Henseende. Under særdeles stormfulde Vejrforhold havde det vist sig at være et særdeles sødygtigt Skib. Det andet, ældre Skib »Anna« havde desværre kun fortjent meget lidt — hvad der under de forhaandenværende Fragtforhold ikke kunde forundre. Overskudet blev ialt 10,280 Kr. Til Reservefondens skal deraf henlægges noget over 6000 Kr. Aktionærerne faar 17/10 pCt. — de gamle Aktionærer desuden 8/10 pCt.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Kommitteret valgtes Grosserer Carl L. Frederiksen og til Revisor Grosserer A. Herreborg.

Dampskibsselskabet Nordsøen afholdt i Lørdags sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesterets-sagfører Arntzen.

Forretningsfører Alfred Christensen aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar, hvorunder han navnlig fremhævede, at det havde vist sig, at det største Skib, det nye »Finland«, havde vist sig særdeles fordelagtigt, hvorfor Bestyrelsen ansaa det for heldigt, om et endnu større Skib blev erhvervet for Selskabet.

Aarets Nettoudbytte udgjorde 91,636 Kr., som foresloges anvendt med 55,000 Kr. til Reservefondens, 36,000 Kr. til Aktionærerne (4 pCt. Udbytte), medens 636 Kr. fremførtes i ny Regning.

Der gaves enstemmig Decharge.

Der forelaa Forslag fra Bestyrelsen til at bemyndige den til at anskaffe et syvende Skib af mindst 2000 Tons d. W. og dertil at tilvejebringe Midler paa den Maade, den maatte anse tjenligst.

Forslaget vedtoges enstemmig.

Til Kommitterede genvalgtes enstemmig Kaptajn Ginge, Grosserer Holme og Dampmøller Rud. Schmidt.

Pilot Chart.

Oversigt for Februar: Vejret var i denne Maaned meget ustadigt over det nordlige Atlanterhav; særlig gælder dette for den vestlige Del af Oceanet, hvor lave Luftryk, der bevægede sig i nordlig eller nordøstlig Retning og ledsagedes af slet Vejr, fulgte Slag i Slag efter hverandre. De heftigste Storme optraadte i Nærheden af den amerikanske Kyst samt Nord for 40° Br. Øst efter til 35° Lgd. og medførte Regn, Sne og Hagl.

Forudsigelse for Marts: Stormene mindre hyppige og

ikke saa stærke som i Februar med nordvestlig Vind ved den amerikanske Kyst Nord for Hatteras Længde de transatlantiske Dampskibsruiter stiv Kuling omtrent hver 6te Dag og i Nærheden af Azorerne omtrent hver 10de Dag. Taage paa de store Banker og i Nærheden af Ny-Englands Kyster, samt Is sydefter indtil 43° Br. samt Syd og Øst for Ny Fundland.

Foruden de sædvanlige værdifulde Oplysninger for Skibsfarten, indeholder Pilot chart for indeværende Maaned et Kort over Banerne af de Storme, der ere observerede i Marts Maaned for Aarene 1890—95, hvoraf det fremgaar, at i de Dele af det nordlige Atlanterhav, der ligger ret Øst for Kap Hatteras og Kysten af New-Jersey samt Arealet mellem 45 og 50° Br., 30 og 40° Lgd., ere stormende Vinde hyppigst optrædende. Paa et eller andet Sted i disse Egne har det nemlig blæst med en Styrke af 7 eller derover i 50 % af alle Dagene (186), som disse 6 Aars Marts Maaneder indeholde.

Endvidere findes følgende Meddelelse, hvorpaa vi skulle henlede vore Søfarendes Opmærksomhed:

Ved det hydrografiske Institut i Washington blive Barometre og Termometre gratis undersøgte, ligesom ogsaa de sidste Efterretninger vedrørende Kort, Fyr, Farer for Navigationen og iøvrigt alle Data af Interesse for Søfarten kunne erholdes.

Navigatører af enhver Nationalitet opfordres til at benytte disse Fordele og til at samarbejde med Institutet (The Hydrographic Office at the Navy Department in Washington) ved saa snart de komme i Havn at indsende korrekte og fuldstændige Rapporter om maritime Data.

Paa Pladser udenfor Nordamerika kunne saadanne Meddelelser afgives til de Forenede Staters Konsuler, der ville befordre dem videre uden Omkostninger for Afsenderen.

Naar der rapporteres om forladte Skibe, Bøjer i Drift el. l., maa det nøje iagttages, at der gives en saa rigtig Position samt en saa tydelig Beskrivelse af saadanne Genstande som muligt, for at deres Indentitet kan blive fastslaaet.

Sandnæshage-Havnen,

hvoraf »Dansk Søfartstidende« idag bringer en Skitse med Situationsplan over Kysten Hanstholm-Hirtshals, er Dagens brændende Spørgsmaal i Søfarts- og Fiskerikredse; derom vidner de mange Adresser, der komme ind til Rigsdagen om Fremme af Lovforslaget herom.

Det er da ogsaa utvivlsomt, at denne Begyndelse til en Løsning af Vestkystspørgsmaalet, der har været brændende i 30 Aar, tør kaldes særdeles lovende for Udviklingen af og til Støtte for Fiskeri og Skibsfart, ligesom det tør antages, at den projekterede Havn, hvis Mundingen bringes ud til 26 Fod, vil kunne faa stor Betydning som Trafikhavn, særlig i Isvintre. Beliggenheden er utvivlsomt heldig valgt, baade af Hensyn til nem Landkending, smul Sø, slæk Strøm, jævnt opgaaende Grund, Dækning af Bragerne og god Holdebund. Det kraftige, elektriske Fyr ved Hanstholm giver god Vejledning, og da Havnen kun ligger ca. 6 Kml. fra den ordinære Rute og paa en fremspringende Punt, vil den let kunne anduves, naar der til Vejledning for Sejladsen anbringes to Vinkelfyr, hvis farvede Lys krydses over Stenrevet »Bragerne«.

Vi udtale derfor det Ønske, at Rigsdagen ikke vil slukke det Haab, der ved Regeringens Lovforslag er fremkaldt hos mange, der pleje Søen, men at denne gode Sag maa nyde hurtig Fremme.

Fra Sø og Land.

Kaptajn Voigt, Fører af Havnedamperen »Vildanden«, er, if. »Fønø Avis«, bleven ansat som Fører af Sandpumperen »Gefion«, som for Tiden ligger i Frederikshavn, men som en Del af kommende Sommer skal anvendes ved Opnudring af den ydre Havn i Esbjerg. Kaptajn Voigt har været »Vildanden«s Fører i 9 Aar.

»Vildanden«s ny Fører er Kaptajn Schiønning fra Thisted. Hr. Schiønning har været i Sejlskibsfart i 22 Aar.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører Louis Rosenkold er afgaaet ved Døden.

Styrmand Frantz Osborne er afgaaet ved Døden.

Maskinmester Peter Clausen paa Dampskibet Nordstjernen er afgaaet ved Døden i Rouen.

Aktie Udbytte. Det hollandske Dampskibsselskab, (Lybeck-Ruten), giver 5 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Det Forenede Dampskibs-Selskab giver 5 pCt.

Ifølge en Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kongelige Konsulat i Gibraltar er der dersteds paabegyndt Anlægget af en Tør-Dok, rummelig nok til at kunne optage de største Skibe. Der vil derhos blive foretaget store Forbedringer ved Havnen, og det er saaledes Hensigten, for at lette Skibenes Kulindtagning, at bygge flere Havnemoler, fra hvilke Kulforsyningen kan foregaa. Naar disse Arbejder ere fuldførte, formenes Gibraltar Havn i enhver Henseende at ville kunne konkurrere med alle andre Middelhavshavne.

Med Skruedampskibet »Atlas«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampschiff-fahrts Gesellschaft »Neptun« i Bremen foretoges sidste Torsdag officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 200' 0" langt i Hoveddækket, 30' 3" bredt og 12' 0" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen indtil 550 Hestekraft og med normal Gang, opnaaedes en Fart af 10 Mil med et Kulforbrug af kun 1,2 Pd. pr. J. H. K.

Fra »Flensborg Skibsbygnings-Selskab« have vi modtaget følgende:

Foranlediget ved de for nogen Tid siden bekendtgjorte Oplysninger om den af Dampskibsselskabet »Urania« i Kjøbenhavn bestilte Fragtdamper ved Flensburger Schiffsbau Gesellschaft meddeles følgende.

Medens For- og Agterskibet, hvor Kahytsindretningen for Besætningen og! respektiv Maskin- og Kedelrum ere anbragte, har sædvanlig Skibsform, er hele Midterpartiet over Vandet stærkt afrundet indefter, saaledes at Udenbordspladeerne successivt gaar over til at danne et valseformet Dæk. Ud af Midten paa dette forbinder en ca. 8' 0" høj og 12' 0" bred Opbygning For- og Agterdækket med hinanden, og paa Dækket af denne ere Ladeluger, Wincher og Master etc. placerede. Der findes ingen Skanseklædning, derimod Rælingsstøtter, som let kunne borttages, og Rummet mellem disse og Opbygningen egner sig fortrinlig for Dækslast, selv af betydelig Længde.

Skibet er en saakaldet »Elliptical Steamer« efter dets tilnærmende elliptiske valseformede Gennemsnit, der afviger meget fra de sædvanlige Fragtdampere næsten firkantede Middelspant, og giver derved den Fordel, at med Ladning som Korn eller Kul kan Lasterummet selvtrimmes, altsaa Stuvning bagefter tildels undgaaes.

For- og Agterskibets Form frembyder Garanti for Skibets Manøvrer og Sødygtighed, og hele Midterpartiets afrundede Snit betrygger det mod at fylde med Vand af Styrtesøer, idet disse løbe af med det samme.

Ved Losning og Ladning giver den fuldstændige Mangel af Skanseklædning stor Fordel, ligesom ogsaa de lange Ladeluger paa Opbygningen derved ere af stor Værd.

Dimensionerne paa Skibet ere følgende:

Største Længde 300' 0"

Største Bredde 38' 6"

Dybde i Lastrummet 23' 6".

Skibets Aflevering er bestemt til December dette Aar.

Ved Domstolen i Philadelphia er nu faldet Dom over »Horsas« Befalingsmænd. Kaptajn Wihorg er idømt 16 Maaneders Fængsel for at have overført en væbnet Ekspedition til Kuba, desuden 300 Doll. i Bøde og Sagens Omkostninger. Styrmandene Petersen og Johansen ere hver idømte 8 Maanepers Fængsel, 100 Doll. i Bøde og Sagens Omkostninger.

Dødsfald. Eng ung Sømand, Rasmus Peter Kjer, der var forhyret med Barkskibet »Humboldt« af Hamburg, er paa Rejse til Rio i en Storm styrtet over Bord og druknet. Han var en Søn af Fiskehandler Andreas Kjer her i Byen.

Korrespondance.

Den ærede Indsender, fra hvem vi under Mærket Hill. have modtaget en Artikel, bedes, til Efterretning for Redaktionen, opgive sit Navn og sin Adresse.

Ugens Havarier.

Phoenix, Barkskib af Fanø, er den 9. ds. indkommet til Gravesend med Skade paa Forrigning og Skanseklædning.

Tre Søstre, Skonnertbrig af Rønne, er indkommen til Maasluis med Skade paa Stevn, Skanseklædning og Baade. Skibet, der kom fra St. Ybes, maa reparere.

Senator, Dpsk. af Brevig, Poulsen, er den 14. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Kjøge med en Ladning Kul, grundstødt paa Saltholmen. Skibet kom flot med Assistance af Svitzers og fortsatte Rejsen uden at have taget Skade.

Gottorp, Dpsk. af Slesvig, er d. 16. ds. paa Rejsen til Skjelskør grundstødt paa Halskov Rev. Skibet har Assistance af Svitzers.

Friede, Slup af Horsens, er d. 13. ds., paa Rejsen fra Aarhus til Naskov med Mais, strandet ved Slipshavn og har 3 Fod Vand i Rummet.

Axel, Galease, der paa Rejsen fra Halmstad til Aarhus strandede ved Ebeltoft, blev d. 12. ds. bragt flot af Bjergningsdpsk. Drogden. Akkord 600 Kr.

Caroline, Galease af Marstal, kom Natten til den 13. ds. paa Rejsen fra Egersund til Aalborg med Mursten, paa Grund paa Sandhagen ved Indløbet til Ebeltoftvig. »Drogden« bragte Skibet flot, og Rejsen fortsattes uden at Skibet havde taget nogen Skade.

Esmeralda, Barkskib af Frederikshald. Dpsk. Hengest har paa sin Rejse fra Middlesbro d. 13. ds. passeret ovennævnte Skib paa 56° 55' N. Br. og 6° 25' Ø. L. som Vrag,

drivende paa Lasten. Ifølge Meddelelse fra London af 16. ds. er Esmeralda, der var paa Rejsen fra Frederikstad til Preston med Tømmer og Brædder, forladt i Nordsøen, fuld af Vand. Mandskabet er reddet.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 17. Marts:

Igaar Eftermiddags strandede paa Grund af Sneykning udfør Tversted Skonnertbrig »Exna«, Kaptajn Komus, af Dagø, fra Sunderland til Karlskrona med Kul. Redningsbaaden var ude, men Besætningen, 10 Mand, ønskede ikke at gaa i Land.

»Exna« kom flot ved egen Hjælp Kl. 4 imorges.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 18. Marts:

Riga noter for Dampere:

London, Hull 11¹/₄ d. à 1/— d., Antwerpen, Ghent 1/— à 1/0³/₄ d., Dunkirk 1/— à 1/0³/₄ d., Rotterdam, Schiedam 1/— d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.
Stettin eller Lübeck 10 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.
Schleswig-Holstein 12/13 M. — — — —
Danmark nordligst Aarhus 13/14 M. — — — —

Dundee, Leith 15/— Ghent eller Dunkirk 17¹/₂ à 18 francs, alt pr. Ton Hør.

Grangemouth 18/6 à 19/—, Hull, Grimsby. London 20/— à 21/—, Bristol 25/—, Antwerpen, Ghent 25/26 francs. Terneuzen 30 francs, Dordrecht 20/21 M., Gestemünde 24/25 M., Emden 26/28 M., alt pr. Petersburg Standard Deals Battens.

Danzig noter for Dampere:

London 6/— à 6/6 d., Birkenhead 8/— 8/3 d. pr. load Fyrrer Sleepers, Ghent, Ostend 8/— à 8/6 d. pr. load Egg Sleepers, Liverpool 6/6 à 7/— pr. Ton Sukker

Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark uforandrede.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele d. 28. Februar: Udsigterne for Fragtmarkedet for Damp-Tonnage ere meget utilfredsstillende. Efter al Sandsynlighed vil Begæret for Tonnage udeblive ved Slutningen af Februar og vil sandsynligvis ikke stige igen i Marts eller April. Nogle faa Skibe ville endnu blive forlangte til Oplydelsen af Kontrakter for Afskibninger i første Halvdel af Marts, men efter den Tid have kun meget faa Salg fundet Sted i Mais (nogle af dem vare ind i April), og der er ingen nye Forretninger sluttede for flere Uger. Sagen er den, at Europa har været temmelig vel forsynet med vor Mais og vil ikke købe rigelig igen, før de afskibede Varer ere rømmede. Nogle Afslutninger for at fremme Oplydelsen af ovennævnte Kontrakter ere sluttede à 2 s. 6 d. fra omliggende Havne direkte til U. K. eller Kontinentet. Afskibningen af Hvede er allerede fuldstændig standset paa Grund af at vore Priser har været end mere opkruede. Baade direkte herfra ville i Almindelighed i Mangel af Korn se sig om efter andre Fragter. Plads-Fragterne i New-York ere fuldstændig demoraliserede og Udsigterne til hurtig Bedring slette.

Der er dog endnu lidt Begær for Bomuld fra Atlantiske Bomuldshavne og 29 sh. U. K. eller Kontinentet, 32 sh. 6 d. à 33 sh. for Østersøen med 1 sh. 6 d. Tillæg for anden Havn og 32 sh. 6 d. fra 2 Middelhavshavne, Marts Indladning, ere nu udbudte.

Sejlskibs-Fragterne vise kun lidt Fremgang med Hensyn til Petroleum; vore samlede Lister vise kun tre Skibe sluttede til Østen, men ikke et eneste til Evropa. Paa den anden Side kan vi henvis til forskellige Afslutninger for almindelige Ladninger til Sydafrika og Brasilien, og nogen Efter-spørgsel er der endnu i disse Brancher for Skibe paa samme Basis. Begæret fra sydlige Havne for Lumber til Sydamerika og Tømmer til Evropa vedbliver at være livligt, men paa Grund af knap Tilbud af Tonnage finde kun faa Afslutninger Sted.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele os under 14. Marts:

Fragtmarkedet har i de sidste Dage ikke vist stor Aktivitet for de fleste Markeders Vedkommende, dog har der her fundet et ret betydeligt Antal Befragtninger Sted i senere Tid, navnlig for Sejltonnage.

Udfragterne fra England ere i Løbet af den sidste Maaned-tid gradvis gaaede højere, og er Tendensen fremdeles i Skibenes Favor; det er især til Syd-Amerika og Syd-Afrika at Bedringen er størst.

Der er saaledes netop slutted et 1100 Tons Reg. Skib fra Cardiff til Bahia à 13/6 for Kul frit fra Siden, og samtidig laaster lignende Størrelser à 11/— for samme Rejse. Til Santos er det betalt 18/—; til Cape Town 14/— til 14/6; Mauritius à 18/—.

Af andre Befragtninger nævnes: Liverpool til Para, Stykgods 15/— f. f. a., Liverpool til Adelaide, Stykgods 17/—, Garston til Ceara, Kul à 12/6, Glasgow til Brisbane 18/—, til Sydney og Newcastle 15/—.

Ship Island til Syd-Afrika 117/6 til 122/6 pr. Std. Pitch Pine — for 950 Tons Skib, som nu ballaster i Buenos-Ayres.

Ship Island til Rio Janeiro — Doll. 13¹/₂ pr. Mille Lumber, »clean charter«, 800 Reg. Skib.

Hjemfragterne holde sig nok saa faste fra Gulfhavne og fra Canada. Store Skibe ere saaledes netop sluttede for Pitch Pine til 92/6 à 95/—, medens 6/700 Register kunne opnaa 100/—. Fra de nedre Canadahavne kan faas 40/— til 45/— efter Størrelsen. Fra Yucatan betales 28/— til 30/— for Logwood, og fra Demerara 1/1 pr. Kubikfod »Greenheart«.

River Plate Markedet er daarligere end alt andet, og Skibe gaa bort derfra i Ballast, begrundet paa Knaphed af Last og miserable Rater.

Fra Vestkysten betales 25/— for prompt Afskibning, 23/9 for Maj/Juni Lastning.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 14. Marts:

Der har i forløbne Uge været et noget stærkere Begær for Kuldamperer til italienske Havne. Fragterne til disse ere som Følge heraf stegne en Del, saaledes at nu 6/— à 6/1¹/₂ kan opnaas Tyne til Genua for større Dampere. Det samme bydes til Alexandria og Port Said. Spanske Havne ere foreløbigt ikke berørte af Fragtstigningen.

Kulfragterne til Østersøen fremvise ligeledes lidt større Fasthed skønt Begæret for prompt fremdeles er meget begrænset. Der er i de sidste Dage opnaaet 3/9 Tyne til Swinemünde, prompt Lastning, for Dampere varierende fra 1700 til 2300 Tons. For Stockholm byder herværende Afladere 3/9 for Rejser over Sæsonen, men har saavidt vides hidtil ikke fundet Redere villige til at kontrahere hertil.

Returmarkederne fremvise ingen Bedring. Odessa noter 9/3 à 9/6, Novorossisk 9/, Bourgas 9/3 n. c. Donauen 12/— any direct, og Azoff 11/3 à 11/6 April Elba til Tynen 8/, til Middlesbro 8/3. Carthage eller Ergasteria til Rotterdam 8/3. Porman til Rotterdam 8/6 à 8/9.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. N. Hansen. Thidemann, afgik fra Novorossisk 15. Marts, bestemt til Odessa. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 11. Marts, bestemt Sortehavet. — Castor, Holm, afgik fra Southampton 12. Marts, bestemt til Genua, Livorno, Sicilien. — Chr. Broberg, Gøtsche, pass. Skagen 13. Marts, bestemt til Newcastle. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Cadiz 16. Marts, bestemt til Bordeaux, Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 16. Marts, bestemt til Portugal. — Georgios I, Kihl, afgik fra Tunis 15. Marts, bestemt til Piræus, Constantinopel, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Alicante 15. Marts, bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Dartmouth 15. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 13. Marts, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Konstantinopel 15. Marts, bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Strubberg, ankom til Antwerpen 10. Marts, bestemt til Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Dartmouth 17. Marts, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Kbhvn. 24. Febr., bestemt til Middelhavet. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 16. Marts, bestemt til Sortehavet. — Tejo, Fenger, pass. Quessant 15. Marts, bestemt til Oporto, Lisbon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Odessa 13. Marts, bestemt til Rodosto, Smyrna, Antwerpen. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Bordeaux 13. Marts, bestemt til Havana, New-Orleans, Marsala, Southampton, Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Messina 16. Marts til Havana, New-Orleans, Marsala, Southampton, Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 13.

Marts, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 16. Marts, bestemt til Libau. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 15. Marts, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 15. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 16. Marts, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 16. Marts, bestemt til Königsberg. — Kasan, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 16. Marts, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 5. Marts, bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Christiania. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 16. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 14. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Moskov, Petersen, ankom til Libau 12. Marts, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 11. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 16. Marts, bestemt til Hamburg. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 11. Marts, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Perm, Christensen, ankom til London 15. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Hull 14. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Danzig 16. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Kbhvn. 13. Marts, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 17. Marts, bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 18. Marts, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. via Svendborg, Horsens, Aalborg 17. Marts, bestemt til Newcastle. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense via Frederikshavn 18. Marts, bestemt til Newcastle. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 17. Marts, bestemt til Kbhvn. — Storebelt, Geertsen, afgik fra Newcastle 17. Marts, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 18. Marts, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 14. Marts, bestemt til London. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Nicolaieff 13. Marts, bestemt til Hamburg. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 17. Marts, bestemt til Libau. — Svend, Hveysel, afgik fra Christiania 13. Marts, bestemt til Nantes. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Methil 13. Marts, bestemt til Danzig. — Skjold, C. A. Schmidt, afgik fra Burntisland 13. Marts, ankom til Kbhvn. 16. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Fécamp 12. Marts, ankom til London 13. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Ensenada 1. Marts, ankom til Santos 6. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Monteideo 7. Marts, bestemt til Rio de Janeiro. — Harald, O. Risøe, afgik fra Pensacola 1. Marts, bestemt til Honfleur. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Burntisland 11. Marts, ankom til Swinemünde 16. — Magnus, W. Aaris, afgik fra London 17. Marts, bestemt til Boness.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Christiania 17. Marts, bestemt til Frederikshald. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Maryport 5. Marts, bestemt til Alexandria. — Alexander Shukoff, Jørgensen, erfarfaaet fra Fiume, bestemt til Bordeaux. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Sebastopol 23. Febr., ankom til Rotterdam 17. Marts. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Memel 11. Marts, bestemt til Rotterdam.

Heimdal, Anine, Knudsen, afgik fra Danzig 13. Marts, bestemt til Rotterdam.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Rotterdam 14. Marts. — Christiansborg, Schultz, ankom til Helsingborg 14. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 17. Marts. — Frederiksborg, Fischer, afgik fra Memel 11. Marts til London. — Rosenberg, Schultz, ankom til Rotterdam 15. Marts. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Swinemünde 16. Marts.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Storm Hansen, ankom til Port Natal 15. Marts. — Dania, Troensegaard, afgik fra New-Orleans 12. Marts til Kbhvn. — Jylland, Starck, afgik fra Newport 15. Marts til Algier. — Russia, Rasmussen, afgik fra London 11. Marts, ankom til Blyth 13., afgik 14., ankom til Kbhvn. 17. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Algier 12. Marts, ankom til Aguilas 13.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 17. Marts til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 6. Marts til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 14. Marts til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 16. Marts til Kbhvn.

Det Jyde-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Middlesborough 12. Marts, ankom til Aarhus 15. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 11. Marts, anløb Aarhus

12., ankom til Randers 13., afgik 14., anløb Aarhus 15., ankom til Altona 16.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Frederikshavn 12. Marts til Riga. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 13. Marts, ankom til Methil 15., afgik 17. til Esbjerg. — Nord-søen, Meinertz, afgik fra Sunderland 10. Marts, ankom til Esbjerg 12., afgik 15. til Middlesborough.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anita, Lybecker, ankom til Rio Grande 10. Marts fra Cadiz. — Dania, Nielsen, ankom til Progresso 9. Marts fra Pernambuco. — Dorane, Rødgaard, afgik fra Port Natal 22. Febr. til Calcutta. — Johanne, Nielsen, prajet 4. Febr. paa 20° S. 29° V. fra Liverpool til Port Natal. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Fiume 15. Marts fra Tocopilla. — Mathilde, Steffens, prajet 20. Jan. paa 3° N. 26° V. fra Amsterdam til Macassar. — Nor' Wester, Nielsen, ankom til Mauritius 13. Marts fra Glasgow. — Valparaiso, Lorentzen, afgik fra Marseille 11. Marts til Rio de Janeiro.

M. Christiansen, Rønne. Jørgensen, Jørgensen, afgik fra Old Harbour, Jamaica, 1. Marts til Goole, ankom til Grimsby Red 10. Marts. — Tre Søstre, Pedersen, ankom til Vlaardingen 9. Marts fra St. Hees. — Tordenskjold, Larsen, afgik fra Rønne 10. Marts til Memel.

C. J. Haas, Kolding. Cimbria, Pedersen, afgik fra New-castle o/Tyne 8. Marts til Caleta-Ruena.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordøen, Fanø SV. Masten med Ræer, som laa 6 Kml. SV. t. V. 1/2 V. fra Fanø S.-Pynt, er slæbt ind paa Landgrunden og saaledes uskadeliggjort for Skibsfarten.

Kattegat, Mosel-Grund. Den 2den Maj 1896 eller, saafremt Vejret forhindrer det, snarest mulig derefter flyttes Lys- og Fløjtetønden, som ligger NØ. t. N. for Mosel-Grund, til S. for Grunden i c. 12 Fv. Vand, 4,000 Alen S. 21° Ø. fra dens nuværende Plads. Tøndens Farve bliver rød, mærket »Mosel-Grund« med hvidt.

Samtidig udlægges paa Lys- og Fløjtetøndens nuværende Plads en Vager med hvid Stage og 1 nedad bunden Kost.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig, Karlskrona Skjærgaard. Paa Östro Hästholmen er paa en nedreven Møllens Plads opført en Baake med trekantet Tavle, som holdt overet med Baaken paa Ytterø leder til Kollaffjärden. 56° 4' 40" N. Br. 15° 46' 0" Ø. Lgd.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Kalmar er Fyrskibet »Utgrunden« den 14de Marts 1896 igen udlagt paa Station.

Tyskland, Kurisches Haff. I Sommeren 1896 skal en Tønde med N.-lig Topbetegnelse udlægges ved NV.-Siden af Lebärgarsch Bank N. for Deime Munding.

I Slutningen af Marts eller Begyndelsen af April 1896 udlægges Sommersømærkerne i Pultziger Wiek og ved Hela.

Swinemünde Paa det N.-lige Hoved af Kajen ved Swinemünde skal et midlertidigt, hvidt og rødt vekslende Fyr tændes.

Stettiner Haff. Fyrskibene »Kaisersfahrt« og »Woitzig« ere igen udlagte paa Station.

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

Kieler-Fjord. I Kieler Fjord ere Klokketønden »Kiel 1«, Fløjtetønden »Kiel A«, Lystønden »Kiel 3« og den V.-lige Tønde ved det S.-lige Telegraf-Kabel ved Friedrichsort igen udlagte.

Ved Stollergrund og Mittelgrund ere Sommersømærkerne udlagte.

Fra den 14de April til den 28de Maj 1896 afholdes Skydeøvelser i Kieler Fjord. Skydepladsen begrænses af Linierne Bulk Fyrtaarn—Fløjtetønde—Faarehuset, og Friedrichsort Fyrtaarn—Korügen Bro.

Fra 14de April til 4de Maj og den 12te og 13de Maj er Farvandet fri Ø. for Linien Fyrskibet »Stoller Grund«—Lys-

tønden, hvor en Damper ligger. Den 28de Maj er Havnen spærret fra Kl. 7 Fm til Kl. 2 Em.

Naar der skydes, hejses sort Flag paa Fortet eller Batteriet, og paa Damperne, som ligge ude for at advare, hejses et sort og et rødt Flag.

Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fra den 20de April til 20de Maj 1896 foretages paa forskellige Tider af Dagen Skydeøvelser ved *Cuxhaven*. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien Tønde M—Tønde Nr. 9 og mod S. af Linien *Allenbruch* Kirke—Tønde Nr. 17.

Naar der skydes, er Pladsen spærret for al Sejlads, og Dampere med rødt Flag ligge da ude ved Tønde M og ved Tønde 17. Signaler og Anvisninger fra Skib eller Land skulle ubetinget følges.

Naar der en Dag ikke skydes, ligge Damperne ikke ude, og fra *Cuxhaven* Fyrtaarn vises et Flag mod Farvandet.

Det hvide, faste Fyr paa Ø.-Hjørnet af *Lühe* Baake lyser fra N. 38° V. til N. 9° V.

Holland. Ameland N. N. for *Ameland* ligger et Vrag sunket 10½ Kml., og et andet 13 Kml. fra Øen. Ved hvert Vrag er Toppen af en Mast over Vandet.

Zuiderzee. Omtrent 800 Alen fra *Eem* Munding har der omkring en overbord kastet Stenladning dannet sig en 2 Fods Grund. Den ligger c. 1,300 Alen N. 28° Ø. fra *Eem* Havnefyr. Grunden er afmærket med en grøn Stumtønde og om Natten med en hvid og en rød Lanterne, lodret for hinanden. 52° 16' 45" N. Br. 5° 20' 13" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. Vagtskibet paa *Vlie* Red er igen udlagt.

Zeegat van Goeree. I *Bieningen* er Stumtønde Nr. 3 flyttet til Spidstønde Nr. 3's Plads. Spidstønde Nr. 3 ligger nu i 4 Fod Vand. 51° 46' 31" N. Br. 4° 13' 40" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. I *Mastgat* ere følgende Tønder udlagte: Spidstønde Nr. 6a i 25 Fod Vand. 51° 38' 50" N. Br. 4° 6' 10" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 7 i 25 Fod Vand. 51° 39' 23" N. Br. 4° 6' 42" Ø. Lgd.

England. Themsen. Vraget af Damperen »*Boston*«, som laa sunket i *Knob Channel*, 1 Kml. S. 65° V. fra *North Knob* Tønde, er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 51° 31' 0" N. Br. 1° 3' 15" Ø. Lgd.

The Wash. De to hvide Ledefyr med Formærkelser ved *Bennington Main*, *Freemans Channel*, *Boston Deep*, ere forandrede til to hvide, faste Fyr. Forfyret: 52° 58' 50" N. Br. 0° 9' 15" Ø. Lgd.

Blyth. En rød Spidstønde er i 5 Fv. Vand udlagt Ø. for Grunden *Sow and Pig*, fra *Blyth* Fyr i S. 42° Ø., 2/3 Kml. og fra Fyret paa det Ø-lige Havnehoved i N. 25° Ø. 55° 7' 30" N. Br. 1° 28' 40" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fyrene ved *Fécamp* skulle forandres saaledes: Det røde, faste Fyr paa S.-Molen forandres til et grønt, fast Fyr.

Det hvide, faste Fyr med Blus hver 3 Minutter forandres til et rødt, fast Fyr og flyttes til Yderenden af Molens Forlængelse. Synsvidden: 7 Kml.

Midlertidigt kan paa Molen tændes et rødt, fast Fyr, der vises fra en Pæl. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 4 Kml.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Kermorvan. Taageklokken ved *Kermorvan* er igen i Orden.

Den 10de Marts 1896 ere følgende Fyr ved *Brest* midlertidigt forandrede saaledes:

Paa Ø-Enden og paa V-Enden af den S-lige Bølgebryder er tændt et lyseblaat Fyr. Flammens Højde: 10 Fod.

De to faste, midlertidige Fyr paa de to Molehoveder ved det V-lige Indløb ere slukkede.

Tønden og Fartøjet ved *Lannion* Inderhavn ere inddragne og de syv smaa Fyr c. 1/2 Kml. NNØ. for den store Bølgebryder slukkede.

Det V-lige Indløb er c. 400 Alen bredt; man maa ikke komme Molehovederne nærmere end 70 Alen.

Den røde Spirtønde Nr. 2 med Kegle NØ. for NV-Enden af *Plateau des Platresse* er inddragen. 48° 26' 26" N. Br. 4° 51' 2" V. Lgd.

Gironde. Den mindste Dybde, som ved laveste Lavvande findes paa Grunden *Terre Nègre*, er 26 1/2 Fod.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Harbor. Ved Fyrtaarnet paa *Fort Point* er anbragt en Taageklokke, hvorpaa hver 10 Sekunder slaas Et-Slag.

Massachusetts. Boston Harbor. South Boston røde, faste Ledefyr ere ombyttede med røde, elektriske Fyr. Lysævnene er forstærket, men iøvrigt ere Fyrene uforandrede.

Nantucket Sound. Pollock Rip N-lige Del sorte Klokke-tønde er flyttet 1 1/2 Kbl. S. 12° V. hen og ligger nu c. 4 Kml. N. 89° Ø. fra *Monomey Point* Fyr og N. 43° Ø. fra Fyrskibet »*Pollock Rip*«.

Pollock Rip N-lige Del sorte Spirtønde Nr. 1 er flyttet 1 1/2 Kbl. S. 36° V. hen og ligger nu 4 1/2 Kml. Ø. fra *Monomey Point* Fyr og N. 35° Ø. fra Fyrskibet »*Pollock Rip*«.

Pollock Rip røde Spidstønde Nr. 2 er flyttet 1 1/2 Kbl. S. 18° V. hen og ligger nu 3 1/2 Kml. S. 76° Ø. fra *Monomey Point* Fyr og N. 39° Ø. fra Fyrskibet »*Pollock Rip*«.

Bearse Shoal sorte Tøndevager Nr. 1 er flyttet 1 Kbl. N. 3° Ø. hen og ligger nu 0,5 Kml. S. 39° Ø. fra *Monomey Point* og S. for *Monomey* Rednings-Station.

Shovelful Shoal Ø-lige Del sorte Spirtønde Nr. 2 er flyttet 4 Kbl. S. 35° V. hen og ligger nu c. 1 Kml. S. 15° V. fra *Monomey Point* Fyr og S. 81° V. fra Fyrskibet »*Shovelful Shoal*«.

Fyrskib Nr. 47 er igen udlagt i 7 Fv. Vand paa Station, ved NØ-Enden af *Pollock Rip Shoal*, og Reservefyrskib Nr. 39 inddraget.

Rhode Island. En sortmalet Lystønde uden Nummer er i 17 Fod Vand, Lavvande, udlagt ved Ø-Kant af *Plum Beach Shoal*, ved det V-lige Indløb til *Narragansett Bay*, 50 Alen S. for Klokketønden ved Grunden.

New York. New York Bay. Fløjtetønden, som til Forsøg var udlagt tæt VNV. for *Gedney Channel* Fløjtetønde, er inddragen og udlægges ikke mere.

South Carolina. St. Helena Sound. Den 2den Marts 1896 udlægges en sort Fløjtetønde, mærket SH med hvidt, i 7 Fv. Vand, c. 10 Kml. N. 87° Ø. fra *Hunting Island* Fvr.

Turning Point røde Spidstønde Nr. 2 1/2, ved Indløbet til *Port Royal Sound*, er ombyttet med en rød Klokke-tønde.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Tarento Bugt. Baaken paa Grunden *Tarantola* er ødelagt af Sæen. En Tønde med Stage og Fløj er midlertidigt udlagt ved Grunden.

Østerrig-Ungarn. Spalato-Kanal. Fyret paa Klippen *Galera* lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det vises fra et Jerntaarn. 43° 28' 20" N. Br. 16° 11' 10" Ø. Lgd.

Vodizze Fyrs Højde er 18 Fod.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Alabama. Mobile Bay. Baaken, hvorfra vises rødt, fast Fyr, paa SV-Siden af *Choctaw Pass Channel*, er ødelagt og Fyret slukket.

Louisiana. Fyrpasser-Boligen ved *Chandeleur* Fyr er flyttet 1,000 Alen ØSØ. for det gamle Fyr. Det midlertidige, hvide, faste Fyr vises nu fra Taget af den største Bygning c. 900 Alen S. 61° Ø. for dets tidligere Plads.

Hondura Bay. St. Thomas Bight. Paa Grunden ud for *Palma Point* er der 16 Fod Vand. Den er c. 100 Alen i Udstrækning og ligger 1 1/2 Kml. N. 22° V. fra Broen ved *Puerto Barrios* Havn. En rød og sort vandret stribet Tønde er midlertidigt udlagt paa Grunden.

British Honduras. En 2 Fv. Grund er funden i 4 1/2 Fv. Vand i Farvandet til *Belize*, fra *Fort George* Fyr i S. 3 Kml., og fra Midten af *Stake Bank* i S. 59° V. 17° 26' 30" N. Br. 88° 11' 55" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Atalaia Pynt Ø. Ø for *Atalaia* har den norske Bark »*Fraden*« med 17 Fods Dvbgaaende stødt paa en Grund, 6 Kml. N. 82° Ø. for *Atalaia* Pynt. 0° 34' 0" S. Br. 47° 15' 15" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — *Galicien* og de *russiske* Guvernementer *Kiev* og *Volynien* ere erklærede for kolerafri.

Portugal. — *Ceuta* og alle Havne i *Marokko* ere erklærede for kolerafri. *Pernambuco* og *Bahia* ere erklærede for smittede af og de øvrige Havne i de to Provinser af samme Navne for mistænkte for gul Feber.

Spanien. — *Buenos Aires* er erklæret for kolerasmittet og 85 Kml. Omkreds for mistænkt.

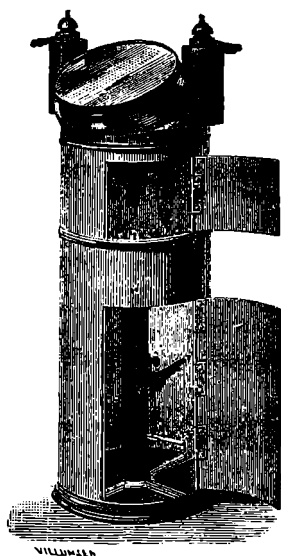
Tyrkiet. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 1 Dags Karantæne med Lægeundersøgelse og Desinfektion.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

Cornelius Knudsens Etabl.,



Reparationer udføres med Omhu.

37. Kjøbmagergade København.
NØRHOLMS
Patent Multiplicator Kompasser,
Sprit- og Baadskompasser,
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Kaptejn Rungs
Universal-Bathometer.
Logge og Loddemaskiner
Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.
Barometre, Thermometre. Manometre.
Indicatorer. Tegnebestikker.
Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Complette Dykkerdragter
Premierløjtnant Clausens
Patent Universal Deflektor.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Tirsdagen den 24de Marts 1896, Kl. II Formiddag, bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt 5,080 Pd. Brandgods, 168 Pd. Spild af Tovværk, 300 Pd. Klude, 11 Pd. Tov af Huder, 301 Pd. Læder, ca. 200 Pd. Messing, ca. 700 Pd. malet og umalet Sejldug, 90,400 Pd. Jern, 498 Pd. Kobber, 4,413 Pd. Metal, 64 Pd. Bly,

13,675 Pd. Kobber-Forhudningsplader,
i Symaskine, 7 Spejle, 2 Ure, endel emaillerede Skafferekvisitter, 7 Bismere, 13 Kavajer, 15 Halvskæpper, 10 Helskæpper, 8 Halvottingkar, 10 Helottingkar, 100 Stager, 1 Krøbelspil, 1 Drivhjul vog ca. 2,200 Pd., 7 Krydsræer med Stræbere og Gaffel, 8 Læsejlsspir, 12 Læsejlsræer, 2 Høvelbænke, en Del Blokke, 1 Bordtæppe, 18 Skiver af Pokkenholt m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods Fredagen den 20. Marts 1896 og følgende Hverdage fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.
Orlogsværftets Centralkontor, den 14. Marts 1896.

Slæbe- og Passager-Dampbaad tilsalgs.

Bygget af Jern 1889 med Isforstærkning i Bougen. Dimensioner 67' x 14' x 7¹/₂'. Dybgang 6¹/₂—7 Fod. Dæk af Jern. Compound-Maskine med Overflade-Kondensator (surface condenser) 110 indic. Hestekr. Kedel af Staal i udmærket Stand, 8 Atm. Overtryk. 36 □meter Hedeflade. Bunkers rummer 10,000 Kilo. Kulforbrug kun 65 Kilo pr. Time. Fart 9 Mil. Baaden har elegante Kahytter, klædt med Cypressetræ. Dækhus af Mahogni. Paa Dækket findes Patent Slæbeindretning med fuldt Tilbehør. Lovligt Passagerantal 124. Solsejl og fuldt Inventar. Kedelen udtoges ifjor for Eftersyn, Skibet var i Dok og blev paakostet 4000 Mark, er nu saa god som ny Baad. Damperen har kun været lidet brugt, nemlig kun i Maanederne Marts/April til Oktober/November, har kostet ny 42,000 Mark og sælges nu for 22,000 Mark, forsøg 19,000. Telegrafer Bud. Ligger her i Nærheden. Tegning paa Forlangende.

Chs. Berrum,

Rödingsmarkt 47.
HAMBURG.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. København.

Telefon 197.

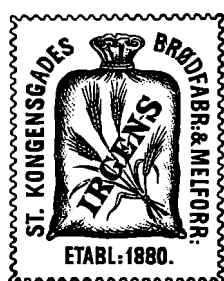
Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement m. dtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 18, og paa alle Postkontorer.

Bladet cmdels ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	— 20 — do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100 30 0/100 50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100 20 0/100 40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel). København.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, torsdag den 26. Marts 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Sø- og Handelsretsdomme. — »Thingvalla«. — Smugleriet i Skibene. — Et Dampskibs første Rejse til og fra Mexiko-Bugten. — Til Læserne. — Fra fremmede Havne. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Petersen & Nielsens Galvaniserings- Anstalt,

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

Børste- og Gadekoste-Oplaget Skandinavien,

Holsteinsgade 26, I., Ø.
Prima Dæks- og Gadekoste,
Levanger og Tjæreko-
leveres fra Lageret
til billigste Priser.

Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

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

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa **Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl** direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteilleringsanstalt for Exporten.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
ima Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler
sædeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagvarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.

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

Heymann-Bloch & Komp.s

verdenberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætisk Middel
til Konservering af
Helbrødet,

bør føres i ethvert
Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

Frihavns Spedition & Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørages.
Kontor i Frihavns Kæntorb.
Telefon 2250.

Undertegnede ønsker at abonnere paa »DANSK SØFARTSTIDENDE« fra
1ste April 1896.

Navn:

Bopæl:

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. 8.

Telefon 579.

*Brun, blod
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Øversættelser

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

Specialitet: Tekn. Øversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros

en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr $\frac{1}{2}$ Boutk.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavns Chocolate- og Cacao-Fabrik.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

RUDOLF KRONMANN & Co.,

Frimærkeforretning en gros & en detail,
28 Gothersgade, Kjøbenhavn K.

Køb, Salg og Bytning af alle Slags Frimærker.

Største Lager af sjældne brugte og ubrugte Frimærker.

Illustreret Indkøbsliste udleveres gratis.

Alle Forespørgsler maa være ledsagede af Returporto.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mark

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

Hattemagasinet

„London“

Kjøbenhns største, billigste Hätte-
forretning.

Elegante Herrehatte, alle Kvaliteter
fra 3, 4 $\frac{1}{2}$ —7, 8 Kr.

Silkehätte, Chapeaux mec.

yderst billige.

Østergade 31.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Hans Chr. Berg,

Stukkatur, Cementstøberi
og

Kridtstensværksted.

Gothersgade 91. K.

Til

„DANSK SØFARTSTIDENDE“,

ST. ANNÆ PLADS 26,

KJØBENHAVN. K.

Paa Udkig.

I Hawelock-Wilson-Sagen, der ogsaa udenfor England har vakt saa megen Opsigt, er der nu faldet Dom. Vi minde i denne Anledning i korte Træk om dens Opstaaen og Forløb.

J. H. Wilson, den bekendte Formand for det engelske Sømandsforbund og Medlem af Parlamentet, blev i et Cirkulære, der forrige Aar blev sat i Omløb af en Mr. W. Collinson og Mr. Rogers, anklaget for at have begaaet Underslæb med de Midler, som han i sin Egenkab af Formand (Secretary) for »The Amalgamated Sailors and Firemens Union« havde Kontrol over. Han blev ogsaa beskyldt for at have forfalsket Regnskaber og Dokumenter og for flere andre graverende Forbrydelser. Dette Cirkulære blev sendt til alle Blade, omdelt til alle Parlamentsmedlemmer, kort sagt offentliggjort paa den mest ostentative Maade, for at tvinge Wilson til Sagsanlæg. — I Følge den engelske Lovgivning paahtviler Bevisbyrden for saadanne Beskyldninger den, der fremkommer med dem, men der kan ikke tilkendes den, hvem Beskyldningerne rettes imod, nogen Erstatning, naar han ikke paa sin Side kan rense sig for Beskyldningerne. Da Sagen forleden var for Domstolen, nægtede Wilson rent ud at afgive nogen Forklaring, for at rense sig for de Beskyldninger, der vare rejste mod ham, og Følgen deraf var, at Juryen tilkendte ham en Farthing (2 Øre) i Erstatning, og Dommeren paalagde ham Sagens Omkostninger. (Wilson havde gjort Paastand paa 5,000 £ i Erstatning).

Om den afsagte Dom udtales følgende i »Shields Gazette«:

Den store Skandalesag er endt og med den er, frygte vi, enhver Mulighed for Mr. Wilsons fortsatte offentlige Virksomhed udelukket. I Domstolens Annaler findes ikke en mere utilfredsstillende Afslutning paa en betydningsfuld Sag, end den, der naaedes i Lørdags. Spørgsmaalet om Mr. Wilsons bona-fide og Ærlighed er nøjagtig det samme nu som før Sagen begyndte. Den retslige Undersøgelse var en Farce af den sørgeligste Beskaffenhed, og det er umuligt ikke at stemme overens med den af Dommeren Mr. Hawkins skarpt fremsatte Udtalelse, at for dette Resultat er Parlamentsmedlemmet for Middlesbrough fortrinsvis ansvarlig. Intet Menneske, der udfylder Mr. Wilsons Stillinger, hverken som Repræsentant for Middlesbrough eller i Sømandsforbundet, kan sidde rolig efter en saadan Bagvaskelse, som indeholdtes i Messrs. Collinsons og Rogers Skrift. Det er meget muligt, at Angrebene, som Mr. Wilson siger, vare falske. Dersom dette er Tilfældet, var det hans ubetingede Pligt at have benyttet Lejligheden til at benægte dem ved Edsaflæggelse. Den tilsyneladende Hensigt med Forhøret i Lørdags, var at modbevise disse Mænds Paastande, der berørte baade hans Ære og Ærlighed, og dog afslog Mr. Wilson at gøre noget Skridt i saa Henseende ud over gennem sin Sagfører at gentage de Paastande, han forinden havde offentliggjort. Vi ere ikke nu særlig interesserede i at vide, om Piecens Beretning var sand eller falsk. Dens Forfattere ere ikke Mænd af stor Anseelse, og det er meget rimeligt, som Mr. Wilson erklærede, at de kun handlede som andres Redskaber. Men den Kendsgerning bliver tilbage, at den Mand, som afslaar — ligeegyldig af hvilken Grund — at forsvare sin egen Ære mod saa stærke og alvorlige Anklager, som Piecen indeholdt, er umulig i det offentlige Liv. Man har sagt, at Skriftets Hensigt var væsentligst at ødelægge Sømandsforbundet. Denne Frem-

stilling er sandsynlig og muligvis vel begrundet, og for saa vidt som Mr. Wilson er identisk med Unionen, maa det siges, at Hensigten er naaet. Men Formandens Fald skal og maa ikke trække med sig en saa demokratisk Institution som Forbundet. Der maa i dette være Mænd, lige saa skikkede som Repræsentanten for Middlesbrough til at optage Arbejdet — et Arbejde af overordentlig Betydning, som kun Sømænd kan udføre tilfredsstillende. Sømændenes Organisation, der har til Formaal at hæve deres Stand, at forbedre Betingelserne for deres Arbejde, at sikre deres Skibes Sødygtighed og ved retfærdige Midler at fortrænge Udlændingene, udfører et stort og smukt Arbejde, og vi tvivle ikke om, at Sømandsforbundet rummer Mænd, der kunne og ville optage Arbejdet og føre det sejrrikt fremad. Hovedfaren for Forbundet ligger i, at en misforstaaet Loyalitets Følelse overfor Formanden mulig vil komme for Dagen. Af alle Organisationer ere Arbejdernes mest opfordrede til at holde deres Institutioner og Ledelse udenfor nogen Mistanke. Der er fuldstændig tilstrækkelig Lejlighed til urigtig Fremstilling og Stiklen i det mest samvittighedsfuldt ledede Forbund, uden at man forsættelig skaber en saadan. At forsøge paa at rense Mr. Wilson eller at fortolke Resultatet af Sagen, vil efter menneskelig Beregning forarsage Forbundets Tilbagegang, men der er ingen Grund til at antage, at dets Prestige, trods Modgangen, ved en klogere Styrelse ikke skulde kunne genoprettes. Lejligheden hertil er der nu; sikkert ere vore Søfolk ikke sunkne saa dybt, at den rette Mand ikke vil findes. Det er ved sin Forbindelse med Sømandsforbundet, at Processen har haft sin største Betydning. Vælgerne i Middlesbrough ville vide, hvorledes de skulle tage Sagen. Hvad enten Anklageskriftets Paastande ere sande eller ikke — og Forhøret har ikke, vi gentage det, opklaret dette Punkt — er Mr. Wilsons Løbebane i Underhuset afsluttet. Han kan aldrig mere vinde Tillid i denne Forsamling, og det er vel endog tvivlsomt, om han overhovedet vil kunne fortsætte sin Virksomhed. Om han skal opgive sit Mandat nu eller vente til næste Valg, er en Sag mellem ham og hans Vælgere; disse ere imidlertid i Stand til at varetage deres egne Interesser, og vi nære intet Ønske om at sparke til en falden Mand. — Hvad Sømandsforbundet angaar, er Sagen ganske klar. Dette var Mr. Wilsons Værk. I det almindelige og i Medlemmernes Omdømme er dette Forbund identificeret med hans Person. Det har ikke undgaaet Fejlgreb, men det har udført et godt Arbejde. Der er ingen Tvivl om, at det nærer en overordentlig Troskab mod sin Chef, og dets Medlemmer ere af mange Grunde ikke i Stand til at bedømme Situationen upartisk. De fleste af dem ere til Søs og ville ikke have Lejlighed til at læse Bladenes Beretninger om Sagen. Vi kan ikke stærkt nok anbefale de af Læserne, der ere Medlemmer af eller Funktionærer i Forbundet, at der kun er én Vej at gaa, dersom de ville redde Institutionen og modstaa den Storm, der er gaaet hen over den. De maa bemane Skibet paany og sikre dem en Fører, som vil sætte sin Ære højere. Deres Fremgangsmaade maa være aabenlys, deres økonomiske Ledelse maa være aaben og ikke kunne fremkalde Mistænksomhed. Vi tro ikke, at Sømændenes Interesser i Længden kunne varetages af Arbejdsgiverne. Alligevel skulde et Sømandsforbund ikke nødvendigt blive Genstand for Skibsredernes Had. Hvad Enighed har udrettet for Landmændene, kan ogsaa opnaas for Sømændene, dersom der vælges en fornuftig Fremgangsmaade. Arbejdet vil blive langsomt og besværligt og maa fuldføres Trin for Trin, men tilsidst vil det lykkes. Vi have set, at Mr. Wilsons krigeriske Ledelse vil ende i Grøften, og Sømændene skulde ikke tøve med at vælge Vejen, de ville gaa.

Vi fremhæve, at det engelske Blad, der i saa stærke Ord angriber Sømandsforbundets hidtil saa mægtige Præsident, snarere sympatiserer med Forbundet, end med Rederierne, og dets Fremstilling er derfor sikkert ikke ugunstigere for Mr. Wilson, end Omstændighederne retfærdiggøre.

Efter at Dommen over Mr. Wilson var afsagt Lørdagen d. 14. ds., gav han sidste Torsdag Aften Møde i Parlamentet og anmodede om, at der maatte blive nedsat en Æresret paa 10 Medlemmer til at undersøge hans Forhold, men Husets Formand (the Speaker) svarede ham, at Sagen var afgjort ved en af Landets Domstole og at Parlamentet ikke havde nogen Ret til at blande sig i den. Den almindelige Mening i den engelske Presse er, at Mr. Wilson hermed er færdig.

Som Særtryk af »Ingeniøren« har Generalmajor J. P. Købke udgivet »Nogle Bemærkninger om Kjøbenhavns Havneforhold«, i hvilke der tages Ordet for en Kanalisering af Kalvebodstrand og Anlægget af en ny Havn Syd for den gamle. Forfatteren har som tidligere Borgerrepræsentant i Kjøbenhavn taget fremragende Del i de Forhandlinger, der i Tredserne førtes om Ordningen af Kjøbenhavns Havneforhold; i en tidligere Artikel her i Bladet (se Nr. 51 for 14. September 1894), have vi ved Omtalen af Besejlingsforholdene ved Knippelsbro fremhævet de Synspunkter, som Forfatteren under hine Forhandlinger gjorde gældende, og hvis Berettigelse de forløbne Aars Erfaringer nærmest synes at have stadfæstet. Naar Forfatteren derfor nu atter tager til Orde i denne for vor Skibsfart saa vigtige Sag, maa hans Udtalelser modtages med megen Interesse. Vi skulle derfor vende udførligere tilbage til dem.

Sø- og Handelsretsdomme.

Ved Dom i S. S. $\frac{10}{98}$, afsagt d. 5. Febr. 1896, idømtes der en Matros, der i Leith rømte fra en dansk Brig, fordi han var ked af, at der maatte arbejdes meget ved Pumpning ombord, og paa en Tid, da han havde Hyre til Gode, i Henhold til Sølovens § 298 simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. $\frac{16}{98}$, afsagt d. 16. Marts 1896, angaaende Paasejling af Knippelsbro.

Mandagen d. 19. Novbr. 1894 om Morgenen skulde det i West Hartlepool hjemmehørende Skruedampskib »Brunswick«, der Dagen i Forvejen var ankommet hertil med en Ladning Kul paa ialt ca. 1825 Tons og havde fortøjet i den indre Havn mellem Pælene Nr. 2 og 3, regnet fra »Bommen«, gaa gennem Knippelsbro til Gasværkshavnen. Skibet maalte 903 Netto Reg.-Tons, havde 130 Hestes Kraft, en Længde af 250 og en Bredde af 33 engelske Fod og stak ved Afgangen fra Storbritannien 17,6' for og 17,9' agter; det havde god Styreævine.

Kl. c. 8 den nævnte Morgen kom den Lods, der havde ført Skibet herind, paany ombord. Skibet havde da fuld Damp oppe. Bugserbaaden »Stærkodder«, der har en nominal Hestekraft af 36 og er 64,2 engelske Fod lang, skulde assistere, og der blev derfor anbragt et Bugsertov, mellem 40 og 60 Fod langt, fra omtrent midtskibs paa

»Stærkodder« til Brunswick Stævn, saa at der skal have været en Afstand mellem dem af 20 à 30 Fod. Endvidere var der anbragt en Færgebaad med 2 Mand paa Slæb af »Brunswick«, for at være til rede, hvis det behøvedes. Vinden havde om Morgenen været østlig, men var mellem Kl. 8—10 Sydsydvest med laber Bramsejlskuling. Strømmen var Kl. 8 sønden med en Fart ved Toldbodbommen af $\frac{1}{2}$ Mil, ved Knippelsbro 2 Mile (Kl. 8⁴⁰ endog $2\frac{1}{2}$ Mil) og ved Langebro $1\frac{1}{2}$ Mil. Vandstanden var ved Bommen 12 Tommer, ved de to nævnte Broer 10 Tommer under daglig Vande, der ved Knippelsbro er mellem 22 og 24 Fod. Kl. 8 $\frac{1}{2}$ afgik Skibet fra fornævnte Fortøjningsplads, ca. 4700 Fod fra Knippelsbro, og Kl. 8⁴² tørnede det mod Knippelsbros nordre Strømpille paa Kjøbenhavnssiden. Efter at et Par Trosser vare sprungne, og Ankeret, som man havde ladet falde, var gjort klart, lykkedes det dog ved »Stærkodders« Hjælp atter at faa Skibet rettet, saa at det, hvis Maskine var blevet stoppet Kl. 8⁴⁵, blev bragt gennem Broerne og op til Gasværkshavnen, hvor det blev fortøjet Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Form. Skaden paa og for Skibet ved Paasejlingen opgjordes til ca. 18,600 Kr., Udgiften for Havnevæsnet til Broens Reparation og midlertidige Trafikforanstaltninger til ca. 40,300 Kr.

Havnevæsnet anlagde derefter nærværende Sag mod Skibets herværende Repræsentant til Betaling af sidstnævnte Beløb (Skibets Værdi i beskadiget Tilstand ansloges til 90,000 Kr.).

Indstævnte procederede principalt til fuldstændig Friindelse, subsidiært til Betaling af en Del af Skaden i Overensstemmelse med Analogien af Sølovens § 220 2. St.

Under Søforklaringen — under hvilken dog nærmest kun Lodsens kunde udtale sig om Skibets Beliggenhed til de forskellige Tidspunkter — fremkom navnlig følgende: Under Sejladsen var Kaptajnen og Lodsens, hvilken sidste havde Kommandoen, og hvis Ordre alie udførtes straks, paa den øverste Kommandobro, og 2den Styrmand og 2 Matroser ved Rattet, (der befandt sig paa underste Kommandobro, men saaledes at der paa øverste Kommandobro var en Aabning over dette, saa at man kunde se ned til det, hvorhos Styrekæderne vare mærkede, saa at de viste, om Roret var midtskibs, Styrbord eller Bagbord). Maskinen var i Begyndelsen sat paa »langsomt«. Da Skibet var omtrent midt for Kvæsthusbroen, blev Maskinen stoppet et Øjeblik. Ganske kort efter, da Skibet var omtrent udfor Kvæsthusbroens Sydende, blev Roret lagt Bagbord, hvorved Skibet efter Svinget forbi Nyhavn kom til at vise op mod Knippelsbro. Farten var da efter Lodsens Formening ca. 100 Fod i Minutten, og der blev paa det Tidspunkt givet Fløjtesignal til Knippelsbro. Da Skibet var omtrent ud for Bølgeblikskuret i Havnegade beordrede Lodsens »dead-slow«. Omtrent udfor Tordenskjoldsgade o: da Stævnen endnu var ca. 550 Fod fra Broen, lod Lodsens Roret lægge Styrbord, og beordrede umiddelbart efter »Stærkodder« til at gaa over til Bagbord. Herved drejedes Skibet ca. et Par Streger mod Bagbord, indtil dets Stævn viste midt for Aabningen af Knippelsbro, uden at dets Midtlængdelinie dog faldt ganske sammen med Broaabningen, da man derved efter Lodsens Mening risikerede at komme for nær til Kristianshavnssiden. Roret blev derpaa, formentlig da Skibets Stævn var ca. 270 Fod fra Broen, efter Lodsens Ordre lagt midtskibs, idet Bugserbaaden derhos igen af sig selv gik ret forud. Da Skibet derpaa straks efter vistnok netop havde passeret den Nord for Knippelsbro liggende Bøje, og da Skibets Midte efter Lodsens Udsagn befandt sig omtrent midt ud for Brogades Aabning o: ca. 205 Fod fra Broen (Stævnen altsaa da ca. 80 Fod fra sanime) — paa hvilket Tidspunkt dets Fart over Grunden vistnok endnu efter hans Formening var 1 à $1\frac{1}{2}$ Mil, hvorimod Strømmen her viste sig betydelig stærkere end tidligere —, bemærkede Lodsens pludselig, at Skibet drejede lidt over mod Styrbord. Han beordrede da Roret lagt Styrbord, hvilket straks blev udført, og Skibet syntes saa ogsaa et Øjeblik at ville paany gaa i den rigtige Retning, men da det dog straks herefter viste sig, at Stævnen vedblev at falde Styrbord over beordrede Lodsens Roret lagt

haardt Styrbord og »Stærkodder« at trække til Bagbord, hvilket ogsaa øjeblikkelig blev udført. Stævnen faldt ikke desto mindre fremdeles af, saa at den vistnok drejede ialt 1 à 2 Streger mod Styrbord og viste lige mod den nordlige Bropille paa Kjøbenhavnsiden. Lodsens beordrede da — kun nogle faa Sekunder senere; Stævnen var i det Øjeblik vistnok kun omtrent $\frac{1}{4}$ Skibslængde (ca. $62\frac{1}{2}$ Fod) fra Bropillen og befandt sig i Idvandet fra denne — at Ankeret skulde falde og Maskinen slaa fuld Kraft bak, hvilket ogsaa blev udført øjeblikkelig. Medens det mulig vel derved afværgetes, at Skibet faldt endnu mere Styrbord over, hvorved det formentlig vilde være kommet til at tørne mod selve Broen vest for Pillen (naar Maskinen slaar fuld Kraft bak, falder Stævnen iøvrigt i Almindelighed netop som Følge deraf noget Styrbord over) — lykkes det derimod ikke at faa Farten taget helt af Skibet, og Paasejlingen skete derfor, som ovenfor nævnt, vistnok $\frac{1}{2}$ Minut efter.

Under Proceduren er det nu af Indstævnte i Henhold til det saaledes fremkomne gjort gældende, at Forholdene i Virkeligheden den paagældende Dag havde syntes gunstige, saa at »Brunswick«, der havde at indfinde sig snarest paa sin Losseplads, ikke havde haft nogen Grund til ikke den Dag at gaa op gennem Havnen og Broen, at det ikke var oplyst, at »Brunswick« under denne Passage havde gjort sig skyldig i nogen Fejl eller Forsømmelse, der kunde medføre Ansvar for samme, men tværtimod havde vist al mulig Forsigtighed, og at Kollisionen derimod kun skyldtes Knippelsbros uheldige Beliggenhed skraas paa Strømretningen, der medfører, at Sondenstrøm sætter i skraa Retning over mod Kristianshavnsiden, hvorved der paa Nordtiden af Bropillerne, og særlig af den vestre Bropille, dannes et Idvande, der sætter N. V. over, samt at det var et saadant Idvande, der havde grebet »Brunswick«s Stævn og tvunget Skibet, hvis Styreævine var formindsket ved, at der ikke var meget Vand under Kølen og ved at Skibet af Hensyn til Forholdene netop maatte manøvrere med ringe Fart, over mod Styrbord, uden at det paa Grund af den ringe Afstand havde været muligt at standse Skibet inden Paasejlingen.

Af Havnevæsnet er det derimod omvendt fremhævet, at Knippelsbro i Virkeligheden ikke ligger uheldigt og skraat paa Strømretningen, at Strømforholdene i Virkeligheden aldeles ikke stille sig som af Modparten anført, men at Sondenstrøm netop snart har Retning mod den ene, snart mod den anden Side, snart midt imellem, uden at det vidstes, hvilken Retning den havde den paagældende Dag, samt at det heller ikke efter den Afstand, hvori »Brunswick« var begyndt at dreje til Styrbord, og som i Virkeligheden var mindst 205 (og ikke 75 à 85) Fod, kunde være det omtalte Idvande, der havde grebet Skibet. Siden Knippelsbros Bygning var der passeret ca. 117,000 Skibe gennem samme, uden at der var sket mere end 22 Paasejlinger, hvoraf de fleste kun havde frembragt Skade af mindre Betydning. Søforklaringen kunde dernæst ingenlunde anses for paalidelig. Hverken Kaptajnen og Officererne eller Lodsens havde vidst tilstrækkelig Besked med Skibets Styreævine, dets Maskinbevægelser og Fart i Almindelighed. Heller ikke havde de skaffet sig tilstrækkelig Kundskab om Strøm, Vandstand etc. den paagældende Dag. Skibets Fart maatte have været større end anført, og det havde begyndt at dreje Styrbord tidligere end anført (jvf. foran), hvorfor der ogsaa var begaaet en Fejl fra Skibets Side, idet det for sent havde lagt Roret Styrbord og sendt »Stærkodder« Bagbord og for sent havde ladet Ankeret falde og slaaet fuld bak, ligesom det ogsaa burde have haft flere Bugserbaade, navnlig en eller to Dampbaade agter med Trosse, og have ført et Varp agterud.

Endelig gjorde Havnevæsnet gældende, at det i hvert Fald fulgte af Forholdets Natur, at Skibet, der uden Nødvendighed havde besluttet sig til at gaa op gennem Broen, og derved havde beskadiget denne, der var ganske ude af Stand til at foretage noget, for at afværge saadan Skade, maatte betale samme, idet Enhver, der frivillig valgte at passere en Vej, hvor der, ham bekendt, var

anbragt en Genstand, om hvilken han maatte vide, at den netop som Følge af Passagen, trods udvist Omhu, kunde blive beskadiget, maatte antages at have taget Erstatning for saadan Skadetilføjelse med i Beregning som noget, han eventuelt skulde betale.

Retten bemærker først, dels at der under Sagen ikke har været rejst Tvivl om Skibets Ansvar efter Sølovens § 8 for Lodsens Fejl, saafremt saadan maatte findes at foreligge, dels at der ikke kan blive Spørgsmaal om nogen analogisk Anvendelse af Sammenstød-Reglerne og saaledes heller ikke af § 220 2. St. og udtaler derefter:

Der findes at maatte gives Havnevæsnet Medhold i at »Brunswick« maa have passeret op gennem Havnen med i alt Fald ikke lidt større Fart end i Søforklaringen omtalt (hvor der formentlig kun er regnet med den ved Skibets egen Maskine foranledigede Fart), eftersom Skibet havde naaet Knippelsbro i ca. 12 Minutter. Endvidere maa »Brunswick« — særlig under Hensyn til, at »Stærkodder« ikke endnu havde naaet Broaabningen, da den anden Gang beordredes til at gaa Bagbord over — antages at være begyndt at dreje Styrbord over noget tidligere end af Indstævnte hævdede, hvorefter det ogsaa er rimeligt, at det er selve Strømmen, og ikke Idvandet, der har bevirket Drejningen. Alligevel syntes der ikke at have været noget som helst ved Situationen, der tydede paa Fare, før Skibet var tværs af Bojen og med Stævnen ca. 205 Fod fra Broen, og det skønnes nu efter samtlige foreliggende Omstændigheder ikke, at Paasejlingen enten kunde have været forebygget eller Virkningen af samme formindsket, selv om Lodsens allerede da straks paa én Gang havde beordret »haardt Styrbord« »Stærkodder« Bagbord over, at lade Ankeret falde og slaa fuld Kraft bak, bortset fra at Skibet ved denne sidste Bevægelse netop søger at dreje til Styrbord, saalidt som det kan antages at ville have nyttet, da at føre noget Varp ud, og der ses saaledes ikke at være under Passagen begaaet nogen Skibet tilregnelig Fejl, idet det heller ikke kan bebrejdes samme, at det ikke havde nogen Damper agter, hvad Skibe under Damp ikke pleje at have, fordi det let kan tage Styret fra dem, saalidt som det kan faa nogen Betydning, at det umiddelbart efter lykkedes at faa Skibet gennem Broen. Ligesom derhos Vind- og Strømforholdene den paagældende Dag ikke kunne antages i og for sig at have gjort det betænkeligt at søge at føre en større Damper som »Brunswick« gennem Knippelsbro, hvad tværtimod maa antages at være sket meget hyppig under ganske lignende Forhold, og ligesom Havnevæsnet heller ikke selv kan antages at have fundet det betænkeligt, jvf. § 9 i Havnereglementet af 10. Decbr. 1883 (Bekendtgørelse af 17. Jan. 1884), saaledes kan der heller ikke gives Havnevæsnet Medhold i dets Paastand om, at Passage gennem Broen — den nødvendige Gennemgangsvej til Gasværks-havnen — overhovedet kun skulde være tilladt mod, at Skibene paataage sig en ubetinget Pligt til at indestaa for deraf mulig opstaaende Skade, hvad der meget mere maa siges at staa i Strid med § 32 i det nævnte Reglement, der netop fremhæver Mangel paa almindelig Agtpaaagivenhed som Grundlag for Erstatningspligter.

Indstævnte blev i Henhold hertil frifunden, og Sagens Omkostninger ophævede. E. T.

„Thingvalla“.

Dampskibet »Thingvalla« har fuldendt sin 100de Rejse mellem Kjøbenhavn og New-York. »Nordlyset« for 5. Marts skriver herom:

Efter en Rejse i et forrygende Vejr ankom »Thingvalla« hertil forrige Tirsdag. Det var ikke Kaptajn Berentzens 100de Rejse over Atlanterhavet, men Skibets. »Thingvalla« blev hyldet, men Kaptajnen, der har gjort

Rejsen 83 Gange med Skibet, blev heller ikke glemt. I Thingvallaliniens Venners Navn overrakte i Fredags Mr. A. E. Johnson, Thingvallaliniens Generalagent, Kapt. Berentzen et kostbart Skjold af massivt Sølv, mindst en Fod højt. I sin smukke Tale for Thingvallaliniens og særlig for Skibet »Thingvalla« sagde Mr. Johnson:

Intet andet Skib af samme Størrelse og i samme Tidsrum har i de sidste 10--12 Aar ført saa mange Skandinaver over Atlanterhavet til og fra Amerika som »Thingvalla«. I Nordvesten er »Thingvalla« lige saa godt kendt blandt Skandinaverne i Dag som »Ormen hin lange« i sin Tid var blandt de gamle Nordboere. Lad dette Skjold nu pryde »Thingvalla«s Kahyt, og som der staar i Verset, skrevet i Dagens Anledning: »Gaa og kom og og fremtidig hold Skibets Ry saa blankt som det Skjold!« Derpaa overrakte der Kaptajn Berentzen, 1ste Styrmand, 1ste Maskinmester, Doktoren og Regnskabsføreren hver en smuk Sølvmedaille til Minde om Dagen.

Thingvallaselskabets Agenter i New-York, d'Hrr. A. E. Johnson & Co., have sendt os følgende i Anledning af Festdagen skrevne Digt:

Et Knald! Det var en Champagnekork,
Der fløj i Thingvallas Kontor i New-York
I Tirsdags, den Gang »Thingvalla« kom ind
Paa Dagen, trods ugunstigt Vejr og Vind.
Og Chefen bød: »Vi Dannebrog hejse!
Thingvalla er her,
Og det véd Enhver.
Den har gjort sin 100de Rejse!
Og Flaget blev hejst som befaleet
Af hele Kontorpersonalet,
Mens Hurraet lød, saa det dundrede
For Rejsen den 100de!

Det var Hr. Berentzen, dygtig Kaptajn,
Ømmer sig ikke for Storm eller Regn,
Den høje Kaptajn i Dag saa man knejse —
Thi endt var den 100de Rejse!

Berentzen stod paa det høje Dæk,
De Drosker kom kørende stadig væk.
Ud sprang Herrerne klædte i Galla,
Og snart var alle ombord paa »Thingvalla«,
Og mens om Kaptajnen Kreds de slog,
En af dem saadan til Orde tog:

»I Sømænd foragter Gods, der fortæres
Af Rust og Møl,
Idag, Hr. Kaptajn, skal de dog foræres
Et Skjold af Søl'.
Det straalet skal i Kahytten agter,
Og hver som herefter det Skjold betragter
Skal mindes at trolig, uforsagt,
Vaagne Øjne var her paa Vagt,
Til den 100de Tur var tilbagelagt,
Gaa og kom og fremtidig hold
Skibets Ry saa blankt som det Skjold!«

De Sømænd gør ikke megen Snak,
Kaptajnen bukked' og sagde Tak.
Men alle de Herrer, som stode i Galla
Ombord paa »Thingvalla«,
De raabte Hurra, saa det dundrede
For Rejsen den 100de!

Nu vender »Thingvalla« sin Agterstavn
Mod os, drejer hjemad sin Snude,
Og ankommen dér, si'er Kjøbenhavn:
»Ja nu er 101 s'gu udel!«

John Volk.

New York, 25de Febr. 1896.

Smugleriet i Skibene.

Vi have modtaget følgende:

For om muligt at bidrage til at fri nuværende og vordende Skibsførere, særlig Dampskibsførere, fra de store Ubehageligheder og Ulæmpen samt Tidsspilde, de stadig ere udsatte for ved Mandskabernes store Frækhed med Hensyn til Smugleri, beder jeg om Optagelse af følgende Linier i Deres ærede Blad »Dansk Søfartstidende«.

Næsten hver Uge og undertiden oftere hører man Tale om, at dette eller hint danske Skib er bleven sinket og forulæmpet samt tvunget til at betale større eller mindre Bøder, begrundet paa, at en eller flere af Besætningen ere grebne i Smugleri. I flere Lande er Loven jo nemlig saa, at Føreren og Skibet hæfter for Mandskabets ulovlige Handlinger, hvorimod vedkommende Personer staa aldeles fri; i andre Lande lader man sig nøje med at fængsle og straffe de skyldige personlig, men selv i dette Tilfælde kan der falde Udgifter paa Rederiet og Bryderier for Føreren ved Afmønstring, Paamønstring af andre Folk og Tidsspilde ved Rettergang, for ikke at nævne den lange Korrespondance, som altid forekommer i slige Tilfælde. I D. F. D. S. blive vedkommende Smuglere som Regel straffede med ikke oftere at kunne mønstre i Selskabets Skibe eller i al Fald for kortere eller længere Tid at være forment Adgang til Hyre i disse, men dette turde være en alt for mild Straf, eftersom Smugleriet vel snarere er i Til- end Aftagende, og naar henses til de Tab, som Rederierne ere udsatte for og Ubehagelighederne for de Førere, der ere saa uheldige at komme i saadan Situation uden Skyld, tror jeg man maa give mig Ret heri. Efter min Opfattelse vilde det være rigtigst helt at udelukke disse skadelige Elementer fra alle Dampskibene, i hvilke Fristelsen til Smugleri maa være større end i Sejlskibene, da Ruterne paa bestemte Pladser medfører, at Mandskaberne faa stort Bekendtskab til Opkøbere af Smuglegods.

Da de fleste Dampskibe mønstrer deres Mandskab i Kjøbenhavn, vilde det næppe falde vanskeligt at udelukke de opdagede Smuglere, eftersom Forhyringen kun foregaar ved tre Agenter; disse vilde let kunne underrettes om de Personers Navn og Stilling, som har gjort sig skyldige i Smugleri, og da hindre deres Paamønstring i andre Rederiers Skibe; en fælles Overenskomst om Samarbejde i denne Retning mellem de forskellige Rederier vilde fri mange Førere for store Ubehageligheder og krænkende Irettesættelser.

De Personer, der blive grebne med Smuglegods, ere i Reglen frække nok til offentlig at udtale, at det er dem ligegyldigt, om de blive jagede ud af det Selskabs Skibe, de farer i, thi de kunne jo mønstre i et andet Selskabs Skibe, naar de vil; saaledes lyder deres frimodige Udtalelse.

N. B. S.

Et Dampskibs første Rejse til og fra Mexiko-Bugten.

Vi have fra en farende Dampskibsfører modtaget følgende:

Naar man om Vinteren gaar fra England og skal ovennævnte Vej, har jeg lagt Mærke til, at der er forskellige Meninger om hvor den fordelagtigste Vej ligger; jeg har derfor tænkt, at det ikke kunde skade at tilkende-give den Vej, vi paa denne første Rejse have sejlet. Man er jo altid paa denne Aarstid belavet paa en Del Storm og daarligt Vejr af al Slags; vi slap dog fri derfor paa Udrejsen; dette var vel nok et rent Tilfælde, men usædvanlig godt Vejr havde vi hele Rejsen kun et Par hurtige Omdrejninger af Vinden fra S. S. O til N. med stiv

Kuling af S. t. O. imellem 45° og 60° Lgd.; senere flovt og jævn Kuling af rum, sydlig Vind og derefter østligere. Den første Middag var vi paa $50^{\circ} 15'$ N. Br. $5^{\circ} 20'$ V. Lgd. og den næste Dags Middag paa $49\frac{1}{2}$ N. Br. og 16° V. Lgd., 3die Dag paa 48° N. Br. og 21° V. Lgd., 4de Dag paa $45\frac{3}{4}$ N. Br. og $25\frac{1}{2}$ V. Lgd., 5te Dag $43\frac{1}{4}$ N. Br. og $29\frac{1}{2}$ V. Lgd., 6te Dags Middag paa $40\frac{3}{4}$ N. Br. og $33\frac{3}{4}$ V. Lgd., 7de Dag $38\frac{1}{4}$ N. Br. og $37\frac{3}{4}$ V. Lgd., den følgende Middag paa $36\frac{1}{2}$ N. Br. og $40\frac{1}{2}$ V. Lgd. og dernæst paa $34\frac{3}{4}$ N. Br. og 44° V. Lgd., og derpaa $33\frac{1}{2}$ N. Br. og 48° V. Lgd., derefter paa $32\frac{1}{4}$ N. Br. og $52\frac{1}{4}$ V. Lgd. og videre $30\frac{1}{4}$ N. Br. og $60\frac{1}{3}$ V. Lgd. og saa $26\frac{1}{2}$ N. Br. og $72\frac{1}{4}$ V. Lgd. Den følgende Dags Middag pejledes Fyrtaarnet paa Hole in the Wale Klippen i retv. N. 48° V. $3\frac{1}{2}$ Kml. Afstand. Vi styrede hen efter Sterup Kay Fyrtaarn og fik dette at se ved Dagen, vi saa Vandet blev lysere, men kunde ikke se Bunden, som der undertiden regnes paa. Vi havde dog kun 7 Favne Vand. Da vi skulde gaa paa Kanten af Banken til Natten ved Hjælp af Loddet, maatte jo Haandlodlinen være afmærket, saaledes at man uden at tage Fejl hurtig kunde føle Mærkerne, da Natten var kulsort; se kunde der ikke være Tale om. Det er desværre vistnok en Sandhed, at der i den danske Handelsflaade ikke eksisterer nogen ensartet Afmærkning paa Haandlodlinen, men lige saa mange Skibe (eller Styr-mænd) lige saa mange Afmærkninger, men hvem er rette Vedkommende til at faa en saa nyttig Ting indført? maaske var det heldigt, om Navigationsskolerne indprentede de unge Styr-mænd det nyttige, ja vel endog meget nødvendige i at have en ensartet og praktisk Afmærkning; men Spørgs-maalet bliver da: hvad eller hvorledes skal det saa være? og dette burde snarest komme fra praktisk Side; at begynde er vel ikke saa svært, men at faa et endeligt og godt Resultat til alles Tilfredshed, det er nok det vanskelige, for ikke at sige helt umulige; som Begyndelse satte vi Mærkerne paa saaledes: Loddet regnes ikke med og derfra de første 5 Fv. danske, da man i Reglen har danske Kort i vore smaa Farvande; derfra de 5 Fv. engelske Længder og saa regne det hele som engelsk; saaledes vil man ved faa Favne have rigelig det Vand, man lodder; nogle af Mærkerne ere Læder, andre tynd Line og kun et er en Lap af hvad som helst Slags eller Kulor; saaledes er 2 Fv. Læder med 2 Tunger, 3 Fv. Læder med 3 Tunger, 4 Fv. Læder med 4 Tunger og 5 Fv.-Mærket Læder med en Hage til den ene Side; derimod er 6 Fv.-Mærket tynd Line med 3 Knobe paa ligesom paa Haandlodlinen, og 7 Fv.-Mærket er en Lap, 8 Fv.-Mærket er 4 Knobe paa tynd Line ogsaa som paa Haandlodlinen, 9 Fv.-Mærket er en slet Knob af tynd Line, og 10 Fv.-Mærket er Læder med et Hul i, 11 Fv.-Mærket er en slet Lædertunge, 12 Fv.-Mærket er en tynd Line med en Knob paa og 13 Fv.-Mærket er Læder med et Hul i den ene Ende og 3 Tunger i den anden, altsaa sammensat af 10 og 3 Fv.-Mærket, 15 Fv.-Mærket er Læder med Hul og Hage i den anden Ende som 5 og 10, derimod er 17 Fv.-Mærket Læder med Hul i og dertil en tynd Line, som er lavet med en Bugt og en kort slet Knob af samme tynde Line, 20 Fv.-Mærket er Læder med 2 Huller, og 25 Fv.-Mærket er Læder med 2 Huller og en Hage i den anden Ende; er det for meget med Mærke paa hver Fv., kan man jo udelade nogle; vil man have paa alle enkelte Favne, kan jo flere sammensættes ligesom 13 og 15. Saaledes blev Linen mærket, og der blev rigelig Brug derfor, idet Loddet holdtes gaende hele Natten; vi kom over N. V. Hjørnet af den store Bahama Bank og passerede $3\frac{1}{2}$ Kml. N. V. af store Isak Fyr hen forbi Moselle Bank med Loddet gaende, og vi kunde se Bimini Øerne som sorte Volde strække sig langs Dybet, saa man først efter at Gun Cay røde Fyr var kommen frem, klar af dem turde nærme os ind til Lodskud. Vi passerede sidst nævnte Fyr i Dagningen og straks efter sattes Kurs over Florida Strømmen, som løb godt 3 Mils Fart, og om Aftenen ved Solnedgang passeredes 6 Kml. af Aligator Fyrtaarn, den næste Morgen Rebekka Fyrtaarn,

den paafølgende Dags Middag paa $28^{\circ} 7'$ N. Br. og $85^{\circ} 32'$ V. Lgd., den næste Morgen fik vi Taage og Regn og kunde derfor ikke se Pensacola Fyr, uagtet vi var inde i Fyrkredsen, men vi saa en stor Klaring i N. t. V., som er et godt Kendetegn om Natten, naar man først ved, hvad det er, nemlig de elektriske Lamper paa Jærnbanebroen i Pensacola; senere fik vi Fyret i N. V. $\frac{1}{2}$ V. og kom hen og fik Lods og ind paa Reden; vi fik Praktika, efter at Doktoren havde set saavel alle Sandspoer som alle Mand, og saaledes var Rejsen endt ud efter. Efter rigelig langt Ophold havde vi Ladningen inde, som var Pitch Pine Lumber og Tømmer; det viste sig, at Lumber vejede 3,82 Tons pr. Standard og tog Plads for 250 Kubikfod efter Planen, Tømmeret vejede ligeledes ifølge Anvisningen 3,5 Tons pr. Standard og tog efter Sigende Plads for 190—200 Kubikfod; det hele var paa Dækket. Det regnes for at være godt, naar et Dampskib kan laste 10,000 superficial Fod pr. Register Ton. Da vi skulde over Atlanterhavet, skalkede vi alle Luger med dobbelte Kiler, fordi de holder bedre, idet de ligger an paa hele Klampens Bredde. Vi gik fra Pensacola om Formiddagen og den anden Dag passerede vi Rebekka Fyrtaarn og Sand Cay Fyrtaarn, holdt saa vidt muligt midt i Florida Strømmen, og den 4de Dag var vi paa 30° N. Br. og $78\frac{1}{2}$ V. Lgd., et Par Dage senere paa $34\frac{1}{2}$ N. Br. og $73\frac{3}{4}$ V. Lgd.; nu kom Vinden nordlig, og for at beholde godt Vejr og sydligere Vinde satte vi en østligere og til Dels sydligere Kurs, og det viste sig, vi fik kun 2 Vagters Storm paa 37° N. Br. og 63° V. Lgd., og derefter havde vi godt Vejr med flovt og forskellige Vinde, vi kom paa 39° N. Br. i $57\frac{1}{4}$ V. Lgd. og paa $40\frac{1}{4}$ N. Br. i 50° V. Lgd. og 41° N. Br. i 42° V. Lgd.; stadig godt Vejr og saa godt som ingen Sø, som der ellers plejer at være nok af $2-3^{\circ}$ nordligere. Efter at vi vare komne øst for Længden af Banken, fik vi frisk Vind af Syd og S. V. og senere V. S. V., saa vi passerede 44° N. Br. i 33° V. Lgd. og $46\frac{1}{2}$ N. Br. i 24° V. Lgd. og fortsatte stadig den almindelige Kurs Kanalen ind, uden at have haft noget særlig daarligt Vejr, som der gærne er nok af om Vinteren; men om dette var formedelst den noget sydligere Rute, end jeg ellers har benyttet fra Amerika, eller om det var ganske tilfældigt, skal der jo flere Aars Prøve til at erfare. Vi havde hele Rejsen Krængning, da Skibet formedelst Dækslasten var noget rank, og da den nye Logbog har den tilligemed andre gode Egenskaber, at der er rigelig Plads, kunde der godt være en Rubrik til Krængning, som jo har Indflydelse paa Deviationen.

Før jeg slutter, vil jeg omtale et Tilfælde, som jeg aldrig før har oplevet; det var Onsdag den 4de, vi var ca. 30 Kml. øst af Kapt Barfleur; lidt før Kl. 12 Middag kom en meget sort Byge ansættende og pludselig hørtes et forfærdeligt, øredøvende Tordenskrald lige tæt oven over os, saa hele Skibet dirrede, især Forskibet, og der hørtes ligesom en metaklingrende Lyd; samtidig dermed saas af flere Personer fra forskellige Opholdssteder en rødgul Ildsejle som af en stor Kanonmunding, naar denne affyres; den begyndte ca. 200 Fod til Vejrs og en Skibslængde om B. B. farede den ned mod Fokkemasten i skraa Retning fra B. B. til St. B., og der saas Ildgnister af dens Rester slaa an mod Surringskæderne paa Dækslasten paa St. B. Side af Fokkemasten og derfra fare udenbords paa samme Side; heldigvis fik ingen og intet Skade, uden vore 2 dejlige Spiritus-Kompasser, der ligesom blev ihjelslaede, fordi de blev saa omtrent helt ubevægelige og paa sine Steder en 9 à 10 Streger ude af deres tidligere gode Visning.

H.

Til Læserne!

Vi henlede Opmærksomheden paa den paa Bladets Forside indførte Bestillingsseddel, ved hvilken

Abonnement paa Bladet fra 1. April d. A. kan tegnes. »Dansk Søfartstidende« har i det nu forløbne Kvartal haft en betydelig Fremgang, særlig ved den Tilgang Sejlskibsrederi-Foreningen, for hvilken Bladet jo er Medlemsblad, har haft ved Aarsskiftet. For Handelsmarinen har det imidlertid den største Betydning, at dens Organ stedse vinder større Udbredelse, hvilket er ensbetydende med større Indflydelse, og hvorved Bladet stadig bedre vil kunne tilfredsstille de Krav, der stilles til det. Vi opfordre derfor vore Læsere til at virke for Bladets Udbredelse og til at faa medfølgende Bestillingseddell, der kan fraklippede og portofrit nedlægges i Postvæsenets Brevkasser, tilsendt os i udfyldt Stand.

Fra fremmede Havne.

Ponta Delgada, Azorerne.

Til »Norges Søfartstidende« skrives:

Da disse Øer ligger saa godt for at søge Havn for dem, der sejler paa Atlanterhavet, vil jeg oplyse lidt om ovenstaaende Sted. Som bekendt er der Breakwater, og om den end ikke er færdig, er den dog saa vidt, at der er god Beskyttelse for alle Vinde. Sødrag er der jo, men Skibene ligger fra hverandre, saa det gør ikke noget. Ved Indgaaende vil Lods altid om Dagen komme lidt udenfor Breakwateren og tage Kommandoen; Lodsens bliver i sin Baad, til Visitationen har været om Bord. Sundhedspas er næsten nødvendig at have, og om alt er vel, kommer Lodsens om Bord. Skibet vil bringes til Ankers ved Enden af Breakwateren, om der ikke er rigtig god Anledning til at sejle helt ind, længere ude ankres sjelden. Derfra maa tages Tougbaad, som koster £ 5 indgaaende. Der ligger Bøier indover, men de bruges vist sjelden. Straks Skibet kommer indover, vil indfinde sig adskillige Herrer, som tilbyder sin Assistance; før har der kun været et Kontor, D'Hr. Bensous & Co., nu er der et til, Hr. C. da Costa, som har begyndt at konkurrere og har da ogsaa faaet en norsk Skibsfører, Hr. F. Vankel, til Clerk. Jeg vil derfor anbefale dette Kontor paa det bedste til Klareringen. Skibet maa mores med det samme, hvorfor der maa Ankerlægt og nogle Mænd til at fortøje, hvilket sendes af den Mægler, som benyttes. Det er fast Takst for samme; der er solide Fortøjninger; Bouganker ud og en Ankerkætting i Land forud og en lignende agterud, saa Skibet ligger godt i alle Slags Vinde.

De, som søger herind som Nødhavn og for at reparere, kan kun faa gjort dette ovenbords. Tørdokken er brækket op, og der er ingen Anledning til at hive over. Haveri-affærerne har da hidtil kun været i et Kompagnis Hænder, men da der nu er Konkurrence, vil det maaske kunne blive lidt bedre, og tror jeg, at Hr. C. da Costa vil være et godt Hus at benytte.

For et Ordre Skib af 5 å 600 Tons vil faste Udgifter dreje sig om £ 9 å £ 10. Skal Tougbaad benyttes, tages £ 8 til £ 10 blot forud, da der kun er en, men i nærmeste Fremtid vil Hr. da Costa ogsaa faa sig en, og der vil da antagelig blive moderate Priser.

Proviant er ca. $\frac{1}{3}$ større end hjemover. Kullene er billige, 17/6 å 18/ pr. Ton. og haves paa rede Haand altid, Nat som Dag.

Til Slut kan bemærkes, at Azorpenge varierer op til 25 pCt. mindre end de portugisiske.

En Skibsfører.

Algoa-Bay.

Til samme Blad skrives fra flere Skibsførere:

Undertegnede Skibsførere, for Tiden henliggende i Algoa-Bay, andrager om, at nedenstaaende maa blive optaget i Deres ærede Blads Spalter, ligesom det bedes optaget i andre Byers Aviser, for at bringe det til Redere og andre i Skibsfarten interesseredes Kundskab, hvorledes Skibene bliver behandlet her i Algoa-Bay.

For nærværende ligger her 30 Sejlskibe, hvoraf 14 norske, og daglig er fra 8 til 15 Dampskibe af forskellige Nationer ankomne hertil siden 19. Decbr 95, og endnu er ingen af Sejlskibene færdig. Naar man er sluttet at losse efter Kutymen paa Stedet, hvilket er det almindelige, er man aldeles hjælpeløs; det hedder, at man skal losse efter Tørn, men det bliver desværre daarlig overholdt. Hvis man klager til Købmanden, saa faar man gerne det Svar: Jeg vil gerne have Lasten, og har faaet Løfte om, at Kompagniet skal losse saa hurtigt som muligt. Dette Kompagni ejes for største Delen af Lastemodtagere hersteds, men er ellers uansvarligt, og man faar gerne det Svar: Vi kan ikke gøre det bedre, og saaledes bliver Risikoen skubbet over fra Købmanden til Kompagniet, som intet Ansvar har! Selvfølgelig staar Skibsførerne aldeles hjælpeløse og er afskaaret enhver Adgang til Erstatning for deres lange Ophold.

For de Skibe, som kommer med stipulerede Dage, har det vist sig, at der bliver sat mere Kraft paa at faa disse udlosset, da de har et klart Certeparti at gaa efter og kan fordrø Godtgørelse for Opholdet.

Med Ballasten er det ligesaa galt; for Tiden benyttes en Lægter for Ballast, og det har taget fra 14 Dage til 3 Uger, forinden 2 å 300 Tons er inde, og dertil den ublu Pris af 7/ pr. Tons langs Siden.

Skibene med det lange Ophold er som følge heraf udsat for ikke saa liden Udgift, navnlig med Baadpenge, som er bleven en fast Udgift af £ 7,10 pr. Maaned; skulde man finde paa at benytte sin egen Baad, kan det til visse Tider gaa an, men skulde de Tilfælde komme, som ikke er saa sjældne, at man absolut maatte i Land eller om Bord, da vilde Vedkommende vide at tage sig saa betalt, at de var skadesløs for hele Opholdet. Dertil kommer, at Skibene med saavidt langt Ophold maa have en Del Proviant før Afgang, som er meget dyr her. Efter alt kommer der, hvad Skibene lider ved saa lang Stilleliggen, saavel Træ-som Jernskibe, i Særdeleshed blive meget begroede.

Vi vil derfor advare Skibsredere mod at slutte deres Skibe til Algoa-Bay, med mindre bestemte Lossedage bliver stipuleret i Certepartiet. Der ligger Skibe her nu, som har ligget en Maaned og endnu ingen Udsigt har til at begynde med Løsningen, og venter ikke at komme herfra paa 3 å 4 Maaneder. Naar Dampskibene kommer, i Særdeleshed Rutebaadene, af hvilke her er flere om Ugen, optager de omtrent alle Lægterne, saa de Sejlskibe, som har begyndt at losse, maa være glad for at faa losset 3 Dage om Ugen og ofte blot en Lægter om Dagen. En Lægter laster fra 6 til 10 P. Standard.

Fra Sø og Land.

I Kommission hos Jacob Lunds Boghandel er udkommet Samling af Anmeldelser til Rederiregistreret for 1895, forsynet med Navnefortegnelse over Rederierne, samt de i Oktober Kvartal s. A. bekendtgjorte Anmeldelser til Registeret, begge Dele udgivne af Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn.

Fra Aalborg tilskrives os d. 18. Marts:

Ved herværende Navigationsskole afholdtes Eksamen d. 13—17 ds. Der indstilledes og bestod: 1. Afd. 1, 2. Afd. 6, Geografi og Vejrlære 6, Engelsk 4 (3), Søret og Handelsvidenskab 4, 2 Fiskeskippere og 2 Sætteskipper.

Hr. Hans Smith, Cronstadt, skriver til os d. $\frac{4}{16}$ Marts: Paa vore Kanter har Vinteren i Aar været meget mild, saa at den finske Gulf kun i en relativ kort Strækning er belagt med fast Is, og en Tid saa det ud, som om vi skulde kunne imødesee Skibsfartens Aabning ganske usædvanligt tidligt. Dette turde, da Frost i den senere Tid er indtraadt, ikke blive Tilfældet, men jeg antager, at der ved Udgangen af April skal være aabent Vand, saavel hertil som til St. Petersborg.

Dødsfald. Styrmand Jacob Kjellerup Væver af Bregninge er afgaaet ved Døden i Kragerø.

Skibsfører Henrik Cornelius Palm af Dragør er afgaaet ved Døden.

Kreaturmarkedet heri Byen afholdes i næste Uge Onsdag i Stedet for Torsdag i Anledning af Paasken.

Havnefoged N. C. Bach i Nørresundby er overdraget Det Forenede Dampskibs-Selskabs derværende Ekspedition, medens Hr. Richard Hansen er fratrudd.

Dampskibsselskabet Thingvalla giver intet Udbytte for sidste Aar.

Jubilæum. Den 1. April d. A. er det 25 Aar siden, at Kammerassessor Bruhn ansattes som Havne- og Fjordinspektør ved Randers Havn og Fjord.

Havnefoged Pantmann fejrer, ifl. Nyb. Avis, den 1. April sit 25 Aars Jubilæum som Havnefoged i Nyborg.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskabs Skib Horsa, er if. R. B. solgt til John Kerr & Co. i Philadelphia for 3,675 £. Halvdelen af Købesummen er udbetalt til Selskabets Kasse gennem det danske Vicekonsulat i Philadelphia, og den anden Halvdel har Selskabet deponeret til Afvikling af Skibets Gæld; naar denne er betalt, sender Vicekonsulatet Selskabet Restbeløbet.

Barren ved Troense. Svendborg Havneudvalg fremkom, if. »Nyborg Dagblad«, i Onsdags Aftes i Byraadet med et Forslag om at uddybe Barren ved Troense til 24 Fod, og at der i den Anledning optages et Laan paa 30,000 Kr. til ikke over 4 pCt aarlig. Rente og Afdrag af Laanet maa ikke gærne overstige 1000 Kr. om Aaret.

Formanden gennemgik Sagen. For at Skibe med 20 Fods Dybgaende skal kunne benytte Havnen, maa Barren ved Troense uddybes en Del. Man finder det rettest at gaa til en Dybde af 24 Fod. Det foreslaas, at den projekterede Rende gennem Barren gøres med Bundbredde paa 80 Alen paa de smalleste Steder.

Byraadet vedtog at akceptere den af Udvalget gjorte Indstilling og dermed lade Sagen gaa til Ministeriet.

Af det under Justitministeriets Bestyrelse staaende E mile Robins Legat til Redningsbelønning vil der kunne bortgives et Beløb af 376 Kr. til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1895 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en overhængende Fare. Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Ministeriets 1. Ekspeditions kontor inden Udgangen af denne Maaned.

Ugens Havarier.

Bergenhuis, Dpsk., er nu taget af Grunden og indbragt til Korsør. Her er Skibet blevet foreløbig tættet af Dykker og har indtaget sin Jernballast. Dykkerdampskibet Helsingør ledsager Skibet til Reparationssted.

Orrik, Dpsk., er den 17. ds. under Sejladsen fra Altona til Hamburg bleven paasejlet af en tysk Fiskerkvase. Orrik fik 3 Plader over Vandlinien bulede og 2 Spanter knækkede.

Martha Maria, Skonnert af Vejle, kom formedelst Taage den 20. ds., paa Rejsen fra Aarhus til Skjelskør med Majs, paa Grund paa Sprogø Østrev. Med Assistance af Bjergningsdpsk. Helsingør kom Skibet flot og fortsatte Rejsen tilsyneladende ubeskadiget.

Forsøget, Slup af Aalborg, Jeppesen, fra Hjemstedet med Træ og 150 Fst. Cement til Skive, strandede den 20. ds. i Nærheden af Vestergaard, efter at Skibet iforvejen havde stødt paa Ringgrunden og var bleven læk. Besætningen landede i egen Baad i Løgstør, efter at have tilbragt hele Natten paa det af Søerne overskyllede Skib. Skibet staar neppe til at redde.

Gjertrud Marie, 2/m. Kvase af Frederikshavn, Jensen, kom den 20. ds. om Aftenen paa Grund udfor Elling ved Hjørring. Skibet kom senere flot med Assistance og uden Skade.

Maja, Skonnert af Ærøskjøbing, grundstødt ved Lynø den 19. ds., er bragt flot af Dpsk. Ørnen og indbragt til Svendborg ubeskadiget.

Perseverance, engl. Fiskedamper af London, er den 20. ds. strandet i Nærheden af Agger paa 2. Revle. Skibet, der var paa Rejsen til Frederikstad for der at lade Sild, drev næste Dag op paa Stranden. Besætningen, ialt 11 Mand, bjergedes i Land i Redningsbaaden fra Agger.

Uranienborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 20. ds. berørt Gruunden ved Nargøen, Reval.

Nordvest, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 22. ds. været paa Grund ved Nicolajeff.

Moss, Dpsk. af Christiansund, kom den 24. ds. ved Afsejling herfra (hvor Skibet havde været inde for at forsyne sig med Kul) paa Rejsen fra Stettin til Trondhjem med Cement paa Grund ved Trekroner. Kaptajnen har nægtet at modtage Assistance.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde afgik fra Odessa 29. Marts, bestemt til Riga, Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 29. Febr., bestemt til Iachmid, Panderno, Kimassi, Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 11. Marts, bestemt til Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Livorno 23. Marts, bestemt til Genua, Neapel, Sicilien. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton 21. Marts, bestemt til Marseille, Spanien. — Dagmar, Kofoed, ankom til Bordeaux 22. Marts, bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Newcastle 23. Marts, bestemt til Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Piræus 21. Marts, bestemt til Constantinopel, Samsoun, Trebizonde, Batoum, Odessa. — J. C. Jacobsen, Béch, ankom til Malaga 20. Marts, bestemt til Cadiz, Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Dartmouth 22. Marts, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 18. Marts, bestemt til Sebastopol, Smyrna, Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 10. Marts, bestemt til Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Bordeaux, Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Stettin 22. Marts, bestemt til Kbhvn., Middelhavet. — Omsk, Rasmusen, afgik fra Antwerpen 16. Marts, bestemt til Tunis, Piræus, Smyrna. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 20. Marts, bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Smyrna 20. Marts, bestemt til Southampton, Antwerpen, Kbhvn., St. Petersburg. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn. 20. Marts, bestemt til Newcastle, Middelhavet. — Viking, Jørgensen, ankom til Königsberg 22. Marts, bestemt til Cardiff, Madeira. — Xenia, Ingerslev, pass. Ponte Delgado 19. Marts, bestemt til Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Marsala 23. Marts, bestemt til Southampton, Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 19. Marts, be-

stemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 23. Marts, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 23. Marts, bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 20. Marts, bestemt til Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom til Königsberg 22. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 16. Marts, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, ankom til Stettin 21. Marts, bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 17. Marts, bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Riga 22. Marts, bestemt til Hamburg. — Kasan, Niedersøe, ankom til London 23. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 5. Marts, bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Jacobæus, afgik fra Christiania 20. Marts, bestemt til Hamburg. — Louise, Brand, afgik fra Hull 22. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 20. Marts, bestemt til Liverpool, Kbhvn., Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Königsberg. — Moskov, Petersen, ankom til Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Libau. — Nordjylland, Hansen, ankom til Hamburg 22. Marts, bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Danzig. — Perm, Christensen, ankom til London 15. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 21. Marts, bestemt til Aarhus, Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 24. Marts, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 17. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Königsberg. — Viking, Jørgensen, ankom til Königsberg 22. Marts, bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 25. Marts, bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 26. Marts, bestemt til Newcastle, via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 24. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 24. Marts, bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 25. Marts, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Nakskov 25. Marts, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 24. Marts, bestemt til Fredericia.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 14. Marts, ankom til London 19. — Frode, J. C. Jensen, pass. Constantinopol 22. Marts til Hamburg. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 17. Marts, ankom til Libau 22. — Svend, Hveysel, afgik fra Nantes 23. Marts, bestemt til Swansea. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Methil 13. Marts, ankom til Danzig 18. — Skjold, C. A. Schmidt, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Danzig. — Danmark, T. Heintzmann, afgik fra Sunderland 21. Marts, bestemt til Stettin. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 18. Marts, bestemt til Buenos Ayres. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 24. Marts, bestemt til Buenos Ayres. — Harald, O. Risee, afgik fra Pensacola 1. Marts, bestemt til Honfleur. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Swinemünde 17. Marts, ankom til Libau 19. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Boness 21. Marts, bestemt til Libau.

Dannebrog, Amalienborg, Olsen, ankom til Blyth 20. Marts. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Helsingborg 21. Marts til Reval. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 21. Marts til Riga. — Frederiksborg, Fischer, afgik fra London 23. Marts til Methil. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Newcastle 20. Marts til Livorno. — Rosenberg, Schultz, ankom til Newcastle 20. Marts for at laste til Kbhvn. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Reval 20. Marts.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus, Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 19. Marts, anløb Frederikshavn 20., ankom til Newcastle 22. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 18. Marts, ankom til Aarhus 20., afgik 21., ankom til Altona 22.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby, Amete, Nielsen, ankom til Rio de Janeiro 12. Marts. — Cito, Christensen, ankom til Laguna 23. Febr. fra Barbados. — Claus, Hansen, ankom til Laguna 23. Febr. fra Barbados. — Havila, Mortensen, prajet 3. Marts paa 37° N. 17° V. — Helene, Sørensen, ankom til Matopi 20. Febr. fra Sidney. — Johanna, Nielsen, ankom til Port Natal 21. Marts fra Liverpool. — Lemvig, Hansen, afgik fra Plymouth 19. Marts, ankom til Harburg 23. — Mathilde, Steffens, prajet 3. Febr. paa 21° S. 29° V. — Medor, Svarrer, afgik fra Port Natal 14. Febr. til Calcutta. — Mærdor, Brinck, afgik fra Barbados 15. Marts til Campeche. — Professor, Bech, prajet 3. Marts paa 4° S. 28° V. — Puck, Pedersen, prajet 3. Marts paa 3° S. 28° V. — Serapis, Hansen, ankom til Rangoon 14. Marts fra Middlesborough. — Solid, Jørgensen, afgik fra Green Island (Jamaica) 17. Marts til London.

M. J. Ibsen, Rønne, Camtoos, Pedersen, afgik fra Rønne 21. Marts til Danzig.
C. J. Haas, Kolding, Hertha, Kladborg, ankom til Sydney 20. Jan. fra Santos.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Laurie & Co. llim., Barbados, meddele os d. 7. Marts: Sukkerskibningen fra de franske Øer i Vestindien er nu i fuld Gang og for en Del ogsaa fra de spanske Besiddelser. Martinique og Guadeloupe har engageret flere Fartøjer herfra, men Fragterne ere, om end i opadgaende, dog endnu temmelig lave. Vi har sluttet flere Skibe derfra à Frc. 30 til Frc. 32½ pr. Ton for franske Havne og har flere Ordres paa Haand derfra for passende Fartøjer, hvorfor vi venter nogen Stigning i den nærmeste Fremtid. Cuba har taget en Del Fartøjer for Staterne med Sukker i Sække à 12 c. & 13 c. pr. 100 lbs, Delaware Breakwater for Ordre. De øvrige Øer begærer imellem nogle mindre Fartøjer for Sukker og Molasses, men grundet paa Mangel paa Regn er Sukkerhøsten i Aar forsinket over hele Vestindien. Desuagtet forventes en ganske god Høst over det hele (her i Barbados ca 60,000 Tons, hvilket regnes som en god Middelhøst) og Priserne tegner til at blive nogenlunde gode for samme.

Af andre Fragter noteres for Tiden:

Kokosnødder fra Trinidad til London 20/ & 30/ pr. Tusind pillede og upillede Nødder, resp.

Logwood fra Yucatan 30/ à 31/, Belize 29/ à 30/, Laguna 30/ à 31/3, St. Mark & Grand Saline 32/6 à 35/, Cape Haytien & Fort Liberté 40/ à 42/6, Monte Christy 25/ (fri Udgifter) og fra Jamaica, Logwood & Rødder à 28/ à 30/.

Mahogni fra Laguna & Belize 10/ pr. Ton mere end Logwood omskibet. Fra Cuba forefindes ingen Ordre for Cedar & Mahogni for Tiden. Grunden dertil er antagelig Revolutionen der.

Naval Stores kan slutes til 2/9 à 2 10½ pr. Brl., Kan. f. O. og hvis sendt til Østersøen betales 3 d. pr. Brl. mere. Sendes Skibet direkt faar de 3 d. mindre som almindeligt.

Tømmer fra Gulfhavnene til direkt Havn i U. K. eller Kont. betaler £ 4 10 til £ 5 efter Størrelsen.

Lumber til Brasilien Doll. 15 à Doll. 15.50, Buenos Ayres Doll. 11.00, Rosario Doll. 12.00 med Doll. 2.00 Betingelsen.

Af befragtede danske Skibe nævnes: »Water Queen«, Martinique til Bordeaux med Sukker, 30 Frc. pr. Ton; Solid, med Rom og Logwood, Jamaica til Kanal f. O., 27/6 pr. Ton; »Ignete Breum«, Martinique til Nantes med Sukker, 32½ Frc. pr. Ton; »Skjold«, Rio Hacha til Archangel f. O. med Divi Divi; »Poul Johannes Schou«, Martinique til Nantes med Sukker, 31 Frc. pr. Ton; »Eden«, St. Croix til Channel med Sukker, 19/6 pr. Ton.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 6. Marts:

Vi kunne bekræfte, hvad vi udtalte i vor sidste Beretning med Hensyn til den nuværende Situation for Dampskibe og disses Udsigter i Øjeblikket. Nye Forretninger, hvis disse overhovedet tilbydes, komme efter ringe Maalestok til de nordlige Havne, medens Bomulds-Havnene i Almindelighed gaa over i samme Stilling og vise dette ved de faa Tilbud i reduceret Form, der endnu komme i Markedet. Ankerplads-Fragter til vor Havn ere særdeles lave, og det hele Omfang af Ladning, der tilbydes, utilstrækkeligt til at forsyne de Baade, der ere i regelmæssig Fart. Vi kunne kun haabe, at den store Mængde Korn, Levnetsmidler og anden Udførsels-Ladning, vi endnu have i Landet, snart vil bringe nyt Liv i Skibsfarten og fremkalde Rater, der nogenlunde kunne betale sig for Skibsrederne.

Ugens Fragter for Sejl-Tonnage ere næsten udelukkende indskrænkede til Petroleum i Kasser til Østen og til Planker fra de britiske Provinser til U. K. Det Begær efter Tømmer fra sydlige Havne til Europa, Bygningstømmer til Syd-Amerika og Stykgods-Ladning til forskellige Steder, som vi omtalte i vor sidste Beretning, vedbliver, men kan kun til Dels tilfredsstilles paa Grund af Mangel paa passende Tonnage. Paa den anden Side er Begæret efter Olie-Ladninger til Evropa øhørt.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 21. Marts:

Fragtmarkedet i forløbne Uge er ej undergaaet væsentlig Forandring, dog er Tendensen gennemgaaende fastere for Udfragternes Vedkommende og især for Kul fra Bristolkanalen til Brasilien og Argentina.

Hjemfragterne ere derimod flove, og kun liden Efterspørgsel spores efter Skibsum i Langvejsfarten. Vestkysten Syd-Amerika, Californien, Calcutta, Bombay, og især River Plate ere alle flove, og kun faa Befragtninger rapporteres fra disse Kanter.

Vi kunne blandt de stedfundne Befragtninger nævne følgende:

Dampskibe:

Cardiff til Monte Video 14/6, Santos 19/6, Bombay 15/—, Colombo 16/3, Leith til Rio Janeiro 17/6, Port Said 6/10¹/₂, Genua 7/—, Bilbao 5/4¹/₂, Leghorn 7/—, Piræus 6/3, Marseilles 8¹/₂ francs.

Donau til U. K. Kont. 10/9 à 11/3, Sulina 10/—, til Bergen eller Kjøbenhavn 12/—, Azoff 11/—, Eupatoria 9/9, ditto til Østersøen 12/6, Poti til Fleetwood 11/6, Stettin 14/6, Bona til Rotterdam 8/6, Bombay til U. K. Kont. 12/—, Kurrachee 13/6, Burmah 20/— à 21/—, Calcutta til Dundee via London 20/— for Jute.

Tampa til Hamburg 14/—, til Gøteborg og Stockholm 18/—, Savannah til Østersøen 33/— pr. Reg. Ton; Galveston til Kontinent 32/—, Pensacola til Bremen 101/3 pr. Std. Pitch Pine.

For Sejlskibe sluttedes:

Fra Cardiff til Monte Video 14/6, Rio Janeiro 16/3, Cape Town 14/3, Swansea til Frisco 14/6, Cape Town 14/—, Sharpness til Sydney 12/— for Sält. Tyné til Pisagua 17/— for Kokes, Kul til Iquique 12/6.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 8 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Den 20de Marts 1896 er Fyrskibet »*Thyborøn-Kanal*« igen udlagt. Det ligger c. 900 Alen V. for den Ø-lige Indsejlings-Baake.

Kattegat. I Efteraaret 1896 skal det hvide, faste Fyr paa Fyrskibet »*Kobbergrund*« forandres til et hvidt Blinkfy, der hver 1 Minut viser Tre-Blink, nemlig Blink c. 2¹/₂s, Mørke c. 5s, Blink c. 2¹/₂s, Mørke c. 5s, Blink c. 2¹/₂s, Mørke c. 2¹/₂s, Mørke c. 42¹/₂s.

Nærmere Meddelelse senere.

Hals Klokketønde, uden for Indløbet til *Limfjorden*, er igen udlagt paa Station.

Fornæs ØNØ. Et Vrag ligger sunket c. 4 Kml. NØ. t. Ø. for *Fornæs Fyr*. Til Masten, som er 5 Fod over Vandet, er fastgjort en Stage med 3 sorte Flag, og tæt NV. for Vraget er udlagt en Tønde med Stage og hvidt Flag.

Vraget vil snarest muligt blive uskadeliggjort.

Østersøen. Gjedser. I Slutningen af Marts 1896 foretages i Afmærkningen af *Kroghage Dyb*, ved *Gjedser*, den Forandring, at den V. ligste Klokketønde, *Rødsand Ø.*, ombyttes med en hvid Tønde vager med hvid Stage og 1 nedadbunden Koste.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sundet. Vraget, der laa 5 Kml. S. for Fyrskibet »*Drogden*«, er forgæves eftersøgt.

Sverig. Kalmarsund. Samtidig med Sommerafmærkningen i *Kalmarsund* foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

Hufudet sorte Tønde inddrages. 56° 40' 2" N. Br. 16° 23' 22" Ø. Lgd.

Den sorte Stage ved *Södra Hälten* inddrages. 56° 39' 37" N. Br. 16° 23' 2" Ø. Lgd.

Den sorte Stage ud for *Prestör*, V. for Farvandet, inddrages. 56° 39' 21" N. Br. 16° 22' 42" Ø. Lgd.

De tre øvrige sorte Stager males sorte og hvide.

Den 14de Marts 1896 er Fyrskibet »*Kopparstenarne*« afgaaet til sin Station. Den 23de Marts afgaar Fyrskibet »*Grundkallen*« til sin Station, hvorefter Fyrskibene »*Finngrunuet*«, »*Vestra Banken*« og »*Grepén*« udlægges.

I Følge Telegram fra Lødestyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet »*Svenska Björn*« den 19de Marts 1896 igen udlagt paa Station.

Tyskland. Flensborg Fjord. En sort og hvid Fortøjtønde er i 6 Fv. Vand udlagt i *Mürwicker Bugt* om Bagbord for Indgaende i den dybe Rende. 54° 48' N. Br. 9° 27' 11" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 14de Marts. 53° 37' N. Br. 5° 35' Ø. Lgd., c. 10 Kml. N. for *Ameland*, et drivende Vrag.

Tyskland. Elben. I Marts 1896 udlægges Sommersømærkerne i *Elben* og Vintersømærkerne inddrages.

Holland. Zøgat van Terschelling. Den hollandske, tremastede Skonnert »*Montrose*« er sunket i *Stortemelk* i Linien *Duinkaap* og *Strandkaap* paa *Vlieland* overet. Vraget er afmærket med en Vragtønde, som ligger i 23 Fod Vand. 53° 19' 28" N. Br. 5° 1' 22" Ø. Lgd.

Schuitengat. Klokkebaakeskibet i *Schuitengat* er igen udlagt paa Station. 53° 19' 33" N. Br. 5° 9' 17" Ø. Lgd.

England. Themsen. Damperen »*Rutland*« er sunket i 5¹/₂ Fv. Vand i *East Swin. V.*, 2 Kml. fra *Heaps Tønde* og N. 6° V. fra *NE-Middle Tønde*.

En grøn Spidstønde er udlagt tæt SØ. for Vraget og et Vragfyrskib c. 200 Alen SV. for Vraget. 51° 41' 30" N. Br. 1° 12' 0" Ø. Lgd.

Cross Sand. Vraget af »*Maria Luigia*«, som laa sunket mellem Fyrskibene »*Newarp*« og »*Cross Sand*«, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

Yarmouth. South Cross Sand sorte Spidstønde er flyttet og ligger nu i 16 Fv. Vand, fra *St. George Kirke* i S. 66° Ø., fra *Gorleston høje Fyrtaarn* i S. 89° Ø. og fra Fyrskibet »*Gorton*« i N. 16° Ø., 2⁵/₈ Kml. 52° 34' 10" N. Br. 1° 50' 55" Ø. Lgd.

Skotlands NØ-Kyst. Paa *South Head* tæt ved *Wick* gives fra 1ste Januar—31te Marts og fra 1ste Juli—30te Sept. Taagesignal med en Sirene, hver 3 Minutter Et-Stød af 1¹/₂ Minuts Varighed. 58° 25' 50" N. Br. 3° 4' 10" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. Paa *St. Ann's Head* er igen oprettet en *Lloyds Signal-Station*. 51° 41' 0" N. Br. 5° 10' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Quessant. Taarnet paa *Gorlé-Bihan*, i *Stiff Baie*, er ødelagt af Søen. 48° 28' 20" N. Br. 5° 2' 38" V. Lgd.

Portugal. V. for Vraget af Damperen »*Santonas*«, som ligger sunket i *Leixoes Havn*, er udlagt et Fartøj, der om Dagen viser en sort Ballon; om Natten en hvid Lanterne.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Sheepscot River. Den sorte Klokketønde, som laa i 7 Fv. Vand, c. 200 Alen S. 9° Ø. for Stagen paa *Clous Ledge*, er inddragen og udlægges ikke mere.

Portland Harbor. En rød Spirtønde Nr. 6 er i 20 Fod Vand udlagt c. 160 Alen NV. for Stagen paa *White Head*, tæt S. for det Grundeste paa *Keep Ledge*, hvor der er 10 Fod Vand, *Middel-Lavvande*. Tønden ligger fra Stagen paa *Trotts Rock* i S. 34° V., 150 Alen.

Der er intet Løb mellem denne Tønde og *Peaks Island*.

New York. New York Lower Bay. The Narrows. Damperen »*Ailsa*« ligger sunket i 10 Fv. Vand. 1¹/₂ Kbl. S. 31° Ø. fra Taagesignalet paa *Fort Lafayette*. Master og Skorsten ere over Vandet.

Vraget er afmærket med en rød Lanterne, anbragt i Storrejningen, 20 Fod over Vandet.

Delaware. I Landsbyen *Port Penn, Delaware River* V.-Side, er tændt et hvidt, fast Fyr c. 1¹/₂ Kml. N. 17° V. fra *Reedy Island Fyr*. Flammens Højde: 100 Fod. Det vises fra en sort, pyramideformet Baake.

Holdt overet med Fyret paa S.-Enden af *Reedy Island* angiver det samme Linie som Ø.-Kant af dette Fyrs Ø-lige røde Sektor. Linien skal benyttes som Ledelinie mellem Skæringen med *Port Penn* Ledelinie, tæt ved Tønde Nr. 17, og Skæringen med *Finn's Point* Ledelinie, tæt ved *Baker Shoal* Lystønde Nr. 20.

39° 31' 3" N. Br. 75° 34' 36" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Gibraltarr. — Skibe fra *Alexandria*, der have været kortere end 12 Dage i Søen, underkastes Karantæne.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“'s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet i Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“'s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26³ (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernerkort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
1273 leveres.



Dampbaaden
„Gasværkehavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Provindsbyer.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser

SKIBSBRØD- & BISKUITFABRIKEN TYBRING

NØRREBROGADE 88, KJØBENHAVN N.

Højeste Udmærkelse paa Bageri- og Konditoriudstillingen
i Kjøbenhavn 1895.

Slæbe- og Passager-Dampbaad tilsalgs.

Bygget af Jern 1889 med Isforstærkning i Bougen.
Dimensioner 67' × 14' × 7½'. Dybgang 6½—7 Fod.
Dæk af Jern. Compound-Maskine med Overflade-
Kondensator (surface condenser) 110 indic. **Hestekr.**
Kedel af Staal i udmærket Stand, 8 Atm. Overtryk,
36 □ meter Hedeflade. Bunkers rummer 10,000 Kilo.
Kulforbrug kun 65 Kilo pr. Time. **Fart 9 Mil.**
Baaden har **elegante Kahytter**, klædt med Cypresse-
træ. Dækhuse af Mahogni. Paa Dækket findes **Patent**
Slæbeindretning med fuldt Tilbehør. Lovligt **Pas-**
sagerantal 124. Solsejl og fuldt Inventar. Kedelen
udtoges ifjor for Eftersyn, Skibet var i Dok og blev
paakostet 4000 Mark, er nu saa god som ny Baad.
Dampere har kun været lidet brugt, nemlig kun i
Maanederne Marts/April til Oktober/November, har
kostet ny 42,000 Mark og sælges nu for **22,000**
Mark, forsøg 19,000. Telegrafer Bud. Ligger her
i Nærheden. Tegning paa Forlangende.

Chs. Berrum,

Rödingsmarkt 47.

HAMBURG.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement m. dtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til
Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 18, og paa
alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde	25 Øre	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
½ Side eller derover	20 %	80 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. April 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Skibsfarten i 1895 (sluttet). — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106

Generalagentur
for „Autocopisten“. Det bedste
Apparat til Mangfoldiggjørelse
af Skrift og Tegninger.



Isørling af Damper
og Kjøder udføres.

SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

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

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. M. Fonnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede
Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer
til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa Gamle
Carlsberg Export- og Lagerøl direkte til os,
da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i
Indlandet.

Fabriken Alliance,

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Bouteilleringanstalt for Exporten.

Læsning om Bord.

De fra mit Læseselskab udcirkulerede indbundne Bøger,
danske, engelske, franske og tyske, sælges meget billig, for
ca. 1/3 af Bogladeprisen.

Et Prøveudvalg paa 5 Bøger kan paa Forlangende
sendes, naar 4 Kr. 50 Øre indsendes i Postanvisning. Det
bedes da opgivet, om Bøgerne ønskes i det danske, engelske,
franske eller tyske Sprog.

H. Hagerups Boghandel.

Gothersgade 30. Kjøbenhavn.

Elektrisk Belysning

i Theori og Praksis

af

cand. polyt. J. B. BRUUN,

Belysningsingeniør ved Statsbanerne.

Med mange Illustrationer. Haandbog for Elektroteknikere,
Ingeniører, Maskinmestre ved elektriske Anlæg og overhovedet
for alle, der beskæftige sig med Pasning af elektrisk Lys.

Udkommer i ca. 6 Hefter à 60 Øre. Til Dato er udkommet
3 Hefter. Subskription modtages i alle Boglader samt hos
Forlæggeren

H. Hagerups Boghandel.

Gothersgade 30. Kjøbenhavn.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kredittoplagevarer.

M. Christiansen.

John Hiltze.

Den anerkjendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

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

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

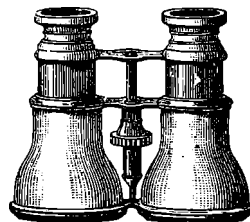
Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lissberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

Frihavns

Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørger.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blod
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Protokoller & Regnskabsbøger

i smukke og solide Indbindinger haves altid paa Lager til
billigste Priser. Bøger indbindes.

Edvard Nielsen, Skindergade 35 (Jorks Passage).

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Hattemagasinet

„London“

Kjøbhvns største, billigste Hatto-
forretning.

Elegante Hørhatter, alle Kvaliteter

fra 3, 4 1/2 — 7, 8 Kr.

Silkehatter, Chapeaux mec.

yderst billige.

Østergade 31.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide

og øvede Folk.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

Siden der, skriver »Hansa«, er indtraadt et spændt Forhold mellem Spanien og De Forenede Stater, har man i nautiske Kredse opkastet det Spørgsmaal, hvilke Vanskeligheder der, i Tilfælde af en Krig mellem de to Magter, kunde opstaa for neutrale Landes Skibsfart. Spanien har, som bekendt, ikke tiltraadt Pariser-Deklarationen af 1856 og forbeholder sig stadig Retten til at udstede Kaperbreve. I den spanske Presse er da ogsaa allerede henvist til Betydningen af Kaperiet for Lammelsen af den amerikanske Handel i Tilfælde af en Krig. Særlig Interesse for neutrale Lande faar Sagen derved, at det paa Grund af Spaniens Stilling til Pariser-Deklarationen synes tvivlsomt, om det overhovedet vil respektere Grundsætningen »Frit Skib, fri Ladning«. Den amerikanske Handel bliver, for saa vidt angaar den oversøiske Omsætning, kun i forsvindende ringe Grad besørget under Landets Flag. Alle andre søfarende Nationer ere mere interesserede i Skibsfarten paa dette Land, end De Forenede Stater selv ere det; i Særdeleshed gælder dette Storbritannien, Tyskland og Frankrig. Disse Nationers Skibe vilde komme i en utaaelig Situation, naar Spanien vilde tiltage sig Retten til at beslaglægge al amerikansk Ladning, ogsaa det under neutralt Flag. Overvejelsen af disse Forhold har for nylig givet Anledning til en Forhandling i det britiske Parlament, under hvilken det af en fremragende Retskyndig blev anbefalet Regeringen ligeledes at sige sig løs fra Pariser-Deklarationen.

Den store Mængde Adresser, der fra Skibsredere og Skibsførere i Landets forskellige Egne er indsendt til Folkethinget om Fremme af det forelagte Lovforslag om Anlæg af en Havn ved Sandnæshage, vidner om, at denne Sag fra Skibsfartens Side ønskes gennemført. Af Adresserne gengive vi den af Sejlskibsrederi-Foreningens Bestyrelse indsendte; den har følgende Ordlyd:

Skibsfarten i 1895.

(Sluttet).

Vi skulle nu give en Fremstilling af Svingningerne paa de vigtigste Fragtmarkeder, som, uden at være vidtløftig, formentlig vil være tilstrækkelig til at kunne bedømme dem.

Ostindien, dette Verdens vigtigste Fragtmarked, led hele Aaret under et Tryk og en Flovhed, der holdt Raterne nede paa et Minimum, ofte saa lavt, at der absolut sejledes Penge overstyr, selv med de bedste Baade, og om end de udgaaende Kulfragter maa siges at have været noget bedre end Aaret forud, bødede de dog ikke tilstrækkeligt paa de lave Returfragter. Fra Bombay offeredes der i Slutningen af det foregaaende Aar pr. Januar—Februar 1895 omtrent 17 sh. pr. Ton Maalegods til picket ports U. K. Cont., og med 6 d. op og ned holdt denne Rate sig lige til April under et meget trevnt Aftræk og uden Lyst hos Befragterne til at engagere sig ud i Fremtiden, idet prompt Tonnage stadig var til Stede ved

Til Folkethinget!

Bestyrelsen tillader sig herved at henvende sig til det høje Folkething i Anledning af det af Regeringen forelagte Lovforslag om Anlæg af en Havn ved Sandnæshage paa Jyllands Nordvestkyst.

Som det vil være det høje Folkething bekendt, har Spørgsmaalet om Havneanlæg paa den jydsk Vestkyst i det sidste Aar, dels paa offentlige Møder og dels i Pressen, været Genstand for indgaaende Drøftelse, og særlig var dette Tilfældet paa et i September Maaned i Fjor i Thisted afholdt Møde, ved hvilket de forskellige Næringsveje, hvis Interesser kunne berøres af saadanne Havneanlæg, vare fyldigt repræsenterede. Undertegnede Forening, der ved Delegerede deltog i dette Møde, indtog her det Standpunkt, at den, selv om den ikke udelukkende af Hensyn til Skibsfarten vilde opstille Fordringen om et større Havneanlæg, i høj Grad maatte anbefale et saadant, naar det tillige kunde fremme Udviklingen af et søgaaende Havfiskeri og støtte Trafiken, særlig mellem Danmark og Storbritannien.

Idet Foreningen tillader sig at fremhæve dette Standpunkt som et formentligt korrekt Udtryk for Skibsfartens Anskuelser om denne Sag, skulle vi i Anledning af det nu i Folkethinget forelagte Lovforslag udtale som vor Overbevisning, at saafremt et Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst overhovedet skal have nogen Betydning for Skibsfarten som Nød- og Tilflugtshavn, maa dets Beliggenhed være paa den nordvestlige Del af Kysten, og vi anse derfor Sandnæshage som et af de Punkter, hvor Skibsfartens Krav til en Havn ubetinget bedst ville blive tilfredsstillende, idet det er beliggende i Nærheden af Sejlruten, og idet de naturlige Forhold paa dette Sted gøre det i høj Grad sandsynligt, at Havnen vil kunne søges under de fleste Vindforhold og at Skibene i den ville kunne finde et bekvemt Tilflugtssted. Det vilde for Opnaaelsen af disse Formaal dog være særdeles ønskeligt at føre Havnens Munding ud til 26 Fods Dybde.

Vi tillade os derfor i største Ærbødighed at andrage det høje Folkething om ved hurtig Fremme af Lovforslaget om Anlæg af en Havn ved Sandnæshage at bidrage til, at det betydningsfulde Spørgsmaal om Havneanlæg paa Jyllands Vestkyst løses paa en Maade, der er stemmende med Skibsfartens Interesser.

at mange af de Dampskibe, der under Krigen mellem Kina og Japan havde sejlet under Time-charter i de kinesiske Farvande, efter Fredslutningen vare blevne ledige og nu tilbøde sig i det ostindiske Marked. I Begyndelsen af April var der for prompt Tonnage ikke over 15 sh. at betinge, medens der samtidig tilbødes pr. Maj—Juni 16 sh. à 16 sh. 6 d., idet man nemlig ventede nedadgaaende Kurser lidt længere hen. Denne flove Stemning holdt sig hele April og Maj, hvor prompte Baade ikke kunde opdrive over 14 sh. Først hen i Juni indtraadte en Bedring over hele Østen, og den blev ogsaa den højeste Fragtmaaned hele Aaret, idet der under godt Begær betaltes 17 sh. 6 d. som gangbar Fragt. — Endnu i Juli var der Begær til 16 sh. 6 d., men efter den Tid sank Fragterne successive til Aarets Slutning, hvor der kun betaltes 12 sh. 6 d., idet Noteringerne ofte i det sidste halve Aar vare aldeles nominelle for prompt Tonnage, dog tidt med nogen mere Lyst til at fragte paa senere Terminer til lidt højere Rate, idet Befragterne tvivlede om Muligheden af, at Fragterne kunde vedblive at holde sig paa et saa lavt Trin. Aaret gik saaledes ud paa den ynkeligste Maade,

og pr. Januar 1896 offereredes kun 12 sh. 6 d., pr. Februar—Marts 13 sh. 6 d., pr. April—Maj 16 sh. Den slette Hvedehøst kan vel antages at have været en medvirkende Aarsag til, at Ostindien viser saa lidt Tillid til Begyndelsen af det nye Aar.

Rispladserne vise de samme Svingninger som Ostindien, til Dels af samme Aarsager. Det første Fjerdingaar holdt Fragterne sig i 28 sh. 9 d. à 29 sh. 3 d. til U. K. Kontinentet; men i April indtraf en stor Flovhed, og Raten faldt til 25 sh. à 22 sh. 6 d., hvilken sidste Fragtrate holdt sig til Juni, hvor der opnaaedes 27 sh. 6 d. I Juli aftog Begæret, og Fragterne faldt til 25 sh. for i August under et fuldstændig forretningsløst Marked at dale til 21 sh. nominelt. I September tilbødes kun 20 sh. med Begær pr. Februar—Marts næste Aar til 26 sh. 3 d. à 27 sh. 6 d., hvilket endnu i Oktober—November tilbødes, medens der i Aarets sidste Maaned var noget daarligere Stemning for næste Saison, saa at der kun offereredes 25 sh. for 3000 Tons Baade pr. Februar—Marts.

Java holdt sig flov i de første 4 Maaneder af Aaret, men i Maj—Juni var der nogen Forespørgsel efter prompt Tonnage og Tonnage pr. Juli—August til 30 sh. à 32 sh. 6 d. pr. Ton Sukker til U. K. Cont. I August var Markedet dog saa flovt, at der kun bødes 28 sh. 9 d. pr. August—September—Oktober, og i September Maaned naaede vi endog ned paa 23 sh. 9 d., hvorefter en lille Bedring indtraf i Oktober—November, da der sluttedes til 25 sh. à 27 sh. 6 d. I December bødes for de første 3 Maaneder af næste Aar 25 sh.

Efter som de hjemgaaende Fragter vare, rettede sig de udgaaende Kulfragter.

I Perioden Januar—Februar betaltes der til Bombay fra Bristol-Kanalen 7 sh. 6 d. pr. Ton Kul, i Marts—April 8 sh. 6 d. à 8 sh. 9 d., i Maj 9 sh. 6 d. à 10 sh., og i Juni—Juli 9 sh. à 9 sh. 6 d. Efter den Tid steg Kulfragterne successive til 11 sh. 6 d. Til Aden holdt Kulfragterne sig parallelt omtrent 6 d. højere.

Australiens Afskibninger gik for sig paa regelmæssig Maade, indtil den nye Høst viste sig delvis mislykket, saa at det just ikke ser lyst ud for Skibsfarten derfra for Begyndelsen af det nye Aar.

United States havde som bekendt en tarvelig Høst i 1894, og Fragterne vare som Følge deraf knappe og lave, indtil 1895's rige Høst kom til Afskibning. Fra de nordlige Havne betaltes i Januar—Februar 3 sh. pr. Quarter heavy grain til U. K. Cork for Ordre; men i det følgende Fjerdingaar var der næppe over 2 sh. 9 d. at opnaa. I Juli naaede vi ned til 2 sh. 3 d., og derefter vare Baade udenfor Ruterne næsten ikke at faa anbragt med Kornvarer før i November—December, da 3 sh. 3 d. betingedes med noget mindre Tillid til Januar—Februar.

Fra New-Orleans betaltes for Bomuld 33 sh. 9 d. à 35 sh. pr. Ton net Reg. til U. K.; men først henad Efteraaret, da Majshøsten viste sig saa enorm stor, kom der rigtig Liv i Fragtmarkedet, og en stor Forretning udviklede sig, i hvilken Skandinavien tog livlig Del. Der betaltes i November 13 sh. pr. Ton d. w. U. K., 14 sh. 6 d. Sundet on net charter, hvilket vel omtrent svarer til 3 sh. 9 d. à 4 sh. pr. Quarter Majs on usual charter; men

disse Rater vare dog vanskelige at opretholde, og pr. Januar—Februar sluttedes til omtrent 1 sh. lavere Fragt.

I Galveston kunde det foregaaende Efteraars Fragter ikke betinges, men i Januar sluttedes dog endnu 35 sh. à 36 sh. 3 d. pr. Ton net Reg. til picket ports U. K. Cont., hvorefter der i Februar ikke var over 32 sh. 6 d. at faa. Efteraaret imødesaas med Tillid, og allerede i Juni Maaned bødes 40 sh. pr. Oktober—November; men Befragterne havde ikke taget den overvældende Mængde Stor-Tonnage i Betragtning, der ikke kunde finde Beskæftigelse in the East, og som nu søgte Bomuldspladserne, saa Raten efterhaanden faldt, indtil der i December kun bødes 33 sh. 9 d. à 35 sh. pr. December—Januar.

La Plata tog godt fra endnu i Januar til 23 sh. 6 d. pr. Ton svært Korn til U. K., og denne Rate offereredes ogsaa for de næste 3 Maaneder; men allerede i Begyndelsen af Februar flovede det af, saa at prompte Baade kun kunde opnaa 20 sh.; dog var Tilliden noget bedre for Marts—April. I Maj var kun 16 sh. à 17 sh. 6 d. at betinge, og i September bødes der for prompte Dampskibe kun 12 sh. 6 d. à 13 sh. Spekulanterne forsøgte i Oktober Maaned at slutte Dampskibe til 20 sh. à 22 sh. for næste Saison; men da Høstudsigterne forværedes meget betydeligt, trak de sig tilbage, og endnu ved Aarets Udgang var der ikke Mod til at optage Dampskibe over 21 sh. 6 d. pr. Januar—Februar. Kulfragterne til La Plata fluktuerede meget betydeligt. I Januar—Februar sluttedes til 8 sh. à 8 sh. 6 d. pr. Ton. I de følgende tre Maaneder kan 10 sh. anses som gangbar Fragt; men i September—Oktober svingede Fragterne mellem 10 sh. og 13 sh. for i de sidste Maaneder af Aaret at slutte med 9 sh.

San Francisco stillede sig noget bedre end i foregaaende Aar. I de første Maaneder betaltes 25 sh. à 25 sh. 6 d. pr. Ton heavy grain, og Spekulanterne vare allerede i Marts—April ude efter Skibe for Efteraars-saisonen til 27 sh. 6 d. à 30 sh. Ved Midsommerstid bødes der pr. Oktober—November 32 sh. à 35 sh.; men da denne Termin naaedes, vare Fragterne langt fra saa høje. Prompt Tonnage sluttedes i September til 30 sh., der i de sidste Maaneder af Aaret dalede til 28 sh. 9 d. à 27 sh. 6 d. I Januar—Februar betaltes for Kul fra Wales til San Francisco 15 sh., hvilken Rate lidt efter lidt faldt til 10 sh. 6 d. à 11 sh. i Juli. Derefter tog Markedet Favør, og Aaret sluttede med 13 sh. 6 d. à 14 sh.

Fra Salpeterpladserne var der næsten stadig en bedre Stemning for senere Terminer end pr. straks; men høje Fragter tilbødes dog ingen Sinde. Aaret begyndte med 22 sh. 6 d. til U. K. eller Kontinentet f. O. for prompte Skibe, 23 sh. 9 d. à 25 sh. for senere Lastning og 26 sh. 3 d. for August—Oktober og kulminerede i Juli—August, hvor prompte Skibe betingedes 26 sh. 3 d., senere Skibe 27 sh. 6 d. Derefter faldt Fragterne lidt efter lidt til 21 sh. 3 d. for prompte, 23 sh. 9 d. for senere Skibe. For Kul fra Wales til Valparaiso betaltes hele Aaret 11 sh. 6 d. à 12 sh. pr. Ton.

Sortehavet og Donau har i Aar langt fra været saa livligt som i 1894, og uagtet der var store Beholdninger fra Høsten 1894, begyndte dog Aaret med et modløst og lavt Fragtmarked. Som det vil erindres, slog Markedet i Slutningen af December 1894 pludselig om fra

En langvarig Strike paa Skibsværfterne i Belfast og Skotland, der rasede endnu ved Aarets Udgang, formindskede naturligvis Nybygningernes Antal noget; men saa meget desto større Virksomhed udviklede der sig paa de engelske Østkystpladser, som havde fuldt op at bestille, baade med indenlandske og fremmede Ordre, blandt hvilke sidste Japan særlig figurerer. Ogsaa den engelske Marine trænger til de private Værfter, og det er derfor at formode, at Striken snart bliver bilagt paa en eller anden Maade.

Uagtet Byggepriserne i Aarets Løb steg noget, kan der dog endnu bygges overordentlig billigt. Almindelige »tramp«-steamers kan nu ved Aarets Slutning kontraheres til omtrent £ 7 pr. Ton d. w. for Baade paa ca. 2500 Tons og £ 5. 17. 6 d. à £ 5. 12. 6 d. for Baade paa 5/6000 Tons; men kommer der større Bestillinger fra den engelske Marine, hvorpaa meget tyder, kunne disse Priser let komme til at stige en Del.

Hvad næste Aar vil bringe er ikke godt at sige; men som Høsten er fordelt, tyder intet paa Liv i Fragtmarkedet, undtagen fra U. S. Østen, og da navnlig Ostindien, lover kun lidt, ja tyder nærmest paa at blive utilbørlig slet, og om saa Amerika har nok saa meget at eksportere, og selv om Konsumlandene ikke have store Beholdninger af Kornvarer, hvorpaa meget tyder, vil Behovet let blive dækket af Tonnage, der ellers plejer at trade gennem Suezkanalen. For vore danske Dampskibsrederier er det imidlertid Hovedsagen, hvorledes den europæiske Fart vil stille sig, og der er det da navnlig at haabe, at Ruslands Eksport maa blive livlig, og at Aaret maa blive forskaant for Strike paa Kulpladserne eller paa andre Omraader, der berører Skibsfarten, og at Prisen paa Bunkerkul maa holde sig lav; thi 1895, med dets lave Fragter, har bevist, at det lige saa meget er disse Faktorer, der giver et godt Resultat som høje Fragter.

Tolden paa Stenkul.

Den af Rigsdagen vedtagne, her i Bladet udførligt omtalte Lov om en forandret Opkrævningsmaade af Tolden paa Stenkul, har d. 26. Marts erholdt Stadfæstelse. Den er saalydende:

§ 1. Bestemmelsen i § 1, Løbe-Nr. 127 i Lov af 4. Juli 1863 om Fortoldningen af Stenkul ophæves, og Tolden for Stenkul, Koks og Cinders bliver fremtidig:

a. naar Vægten kan opgives efter nærmere af Toldbestyrelsen foreskrevne Regler: 1) Stenkul, 100 Pd.: 4,5 Øre. 2) Koks og Cinders, 100 Pd.: 7,5 Øre.

b. i andet Fald: 1) Stenkul, 1 Tønde (à 176 Potter): 14,5 Øre. 2) Koks og Cinders, 1 Tønde (à 176 Potter): 12,5 Øre.

§ 2. Denne Lov træder i Kraft den 1. April 1896.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavn har afholdt sin ordinære Generalforsamling.

Højesteretssagfører Asmussen dirigerede.

Grosserer C. A. Leith aflagde Beretning og Regnskab for det forløbne Aar. Aaret i Fjor havde ingenlunde været gunstigt; Tiderne vare daarlige, og den strænge Isvinter virkede hæmmende paa Skibsfarten. Skibene havde været isbundne ialt i 174 Dage, i hvilken Tid der naturligvis intet tjentes, men tværtimod var Tilsætning; desuden var der indtruffet 7 Havarier; iøvrigt havde Skibene været i Fart. Hovedbegivenheden i det forløbne Aar var Anskaffelsen af et nyt Skib, der erhvervedes i August Maaned og havde udført to lange Rejser; det havde vist sig at være et godt og sødygtigt Skib, der lastede 5500 Tons, og var det største Handelsskib i vor Marine. I Modsætning til at Aaret i Fjor begyndte daarligt, vare Udsigterne lysere i Aar, ikke fordi at Fragterne vare saa gode, men der havde ingen Ishindringer været.

Taleren gik dernæst over til at gennemgaa Regnskabet. Den samlede Indtægt havde været 179,241 Kr. 2 Øre, deraf udgjorde Dampskibet »Sjælland«s Overskud 10,193 Kr. 14 Øre, »Jylland«s 15,388 Kr. 39 Øre, »Fyen«s 16,800 Kr. 34 Øre, »Hafnia«s 28,564 Kr. 44 Øre, »Russia«s 29,309 Kr. 33 Øre, »Carl Hecksher«s 31,629 Kr. 81 Øre og »Dania«s (i Fart i 5 Maaneder) 49,450 Kr. 12 Øre. Overskudet var 148,418 Kr. 37 Øre; deraf foreslog Bestyrelsen, at der udbetaltes Aktionærene 88,000 Kr. eller 5½ pCt., at der henlagdes 60,000 Kr. til Reservefonden og at 418 Kr. 37 Øre overførtes til næste Aar. Dette vedtoges, ligesom der gaves enstemmig Decharge.

Forretningsfører Peter L. Fisker: Ved Generalforsamlingen i 1890 havde Bestyrelsen faaet Bemyndigelse til at afhænde Skibene »Sjælland« og »Jylland«. Imidlertid havde der hidtil ikke tilbudt sig nogen Lejlighed dertil. For Øjeblikket var der derimod en Mulighed for at afhænde »Sjælland«, og, hvis denne Afhændelse kom i Stand, vilde Taleren paa Bestyrelsens Vegne foreslaa, at der anskaffedes et nyt, større Skib i »Sjælland«s Sted.

Efter en kort Diskussion vedtoges Forslaget enstemmig.

Til Kommitteret genvalgtes enstemmig Grosserer, Kaptajn C. A. Næser. De fratrædende Revisorer, Kommandør P. H. Braem og Konsul P. C. Olrik, genvalgtes ligeledes.

Dampskibsselskabet Dannebrog har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Halkier.

Konsul Olaf Hansen aflagde Beretning:

Siden det sidste Aarsmøde havde Tiderne vel bedret sig lidt, men have dog langt fra naaet Bestyrelsens Ønskers Maal. Var Sejladsen blot ikke bleven saa betydelig forkortet af den lange Vinter, vilde det have været et efter Omstændighederne ganske godt Aar, og takket være, at det Haab, Taleren udtalte paa nævnte Møde, at »Uranienborg« maatte blive i Stand til at yde god Hjælp, ikke blev skuffet, har dette Skib særlig bidraget til, at Udbyttet ikke blev daarlige. Lukning af Sund, Bælter og Østersø-Havne i ca. 1 Maaned gjorde et stort Skaar i Fortjenesten og forvoldte et Tab af ca. 35,000 Kr. eller næsten 3 pCt. af Aktiekapitalen, idet Skibene maatte ty ind til forskellige Havne og vente paa Skibsfartens Aabning, særlig i Sundet og Bæltet; saaledes blev »Amalienborg« opholdt i Ystad i 28 Dage, »Christiansborg« i Libau 33 Dage, »Frederiksborg« i Aarhus 44 Dage, foruden at det led Havari og blev opholdt i Helsingør i 51 Dage, ialt 95 Dage, »Fredensborg« i Frederikshavn 26 Dage, »Rosenborg« i Methil og Frederikshavn 20 Dage og »Uranienborg« i Frederikshavn 26 Dage eller ialt 228 Dage, hvilket repræsenterer over 1/10 af Skibenes samlede Virksomheds Tid i et Aar og gav det omtalte Tab, foruden Tabet af den Fortjeneste, man kunde paaregne, lvis de havde været i Fart. Dette var Grunden til, at Resultatet ikke var betydeligt bedre.

»Amalienborg« udførte 18 Rejser med Last, »Christiansborg« 18, »Frederiksborg« 15, »Fredensborg« 17, »Rosenborg« 16, »Uranienborg« 15.

»Amalienborg« havde opsejlet Netto Kr. 20,156.34 eller 16,000 Kr. mindre end i 94. »Christiansborg« Kr. 19,729.40 eller 700 Kr. mindre end i 94. »Frederiksborg« 19,618.13

eller 2700 Kr. mindre end i 94. »Fredensborg« Kr. 37,289.05 eller 1300 Kr. mere end i 94. »Rosenborg« Kr. 24,660.61 eller 1000 Kr. mere end i 94 og »Uranienborg« Kr. 45,387.40 i sit første fulde Aar.

Det samlede Netto-Overskud bliver saaledes 166,841 Kr. 3 Øre eller 20,000 Kr. mere end i 1894. Fra dette Beløb afgaar Renter af Laanet, diverse Udgifter og Salær til Reder og Revisorer med 39,229 Kr. 63 Øre eller ca. 13,000 Kr. mere end i Fjor paa Grund af det sidst optagne Laan til »Uranienborg«s Anskaffelse. Der fremkommer saaledes et rent Overskud af 127,611 Kr. 40 Øre foruden Beholdning fra 1894 4051 Kr., ialt 131,662 Kr. 40 Øre, hvoraf der statutmæssig henlægges til Amortisation og Fornylsesfond 65,000 Kr. og foreslaas nu Udbetaling af Udbytte 5 pCt. eller ligeledes 65,000 Kr., medens Resten, 1662 Kr. 40 Øre, overføres paa ny Regning. Status fremviser, at der er afskrevet til 1ste Januar 1895 ialt 601,584 Kr. 67 Øre foruden Saldoen af sidste Aars Henlæggelse.

Det syntes Taleren efter den aflagte Beretning, at de større og nyere Skibe, især som »Uranienborg«, have gode Udsigter til selv i mindre gode Aar at give et nogenlunde rigeligt Udbytte. I Modsætning til Talerens Slutningsbemærkning i Fjor om de mindre gode Udsigter for 1895 paa Grund af den lange Isblokade, der opslugte al Fortjenesten for de første 3 Maaneder, kunde han glæde med at meddele, at Skibene havde for de første 3 Maaneder i Aar opsejlet et Overskud af 56,000 Kr. eller c. 4½ pCt., og at de afsluttede Befragtningskontrakter for største Delen af denne Saison for Trælaster vare mindst lige saa gode som forrige Aar. Han havde derfor godt Haab om et smukt Udbytte i Aar.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Konsul Olaf Hansen forelagde Forslag til Udvidelse af Aktiekapitalen og Bemyndigelse for den korresponderende Reder til at anskaffe to nye, tidssvarende Skibe. Aktiekapitalens Udvidelse skulde være fra 1,300,000 til 2,000,000. Efter Selskabets Erfaringer med »Uranienborg«, det nye, tidssvarende Skib, turde Taleren fuldt ud tilraade Forslaget.

Forslaget vedtoges enstemmigt, men maatte efter Selskabets Love endnu forelægges en ekstraordinær Generalforsamling til Afstemning, da der ikke var mødt et tilstrækkeligt Antal Aktionærer.

De fratrædende Revisorer genvalgtes enstemmigt.

Dampskibsselskabet »Union« har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Højesteretssagfører Asmussen dirigerede.

Formanden, Grosserer C. A. Leth, aflagde Beretning og Regnskab for det forløbne Aar. Som bekendt havde Selskabet ved Aarets Begyndelse kun et Skib (»Olga«), senere hen havde Selskabet benyttet sig af den paa sidste Generalforsamling givne Bemyndigelse til at anskaffe et nyt Skib (»Anglia«); dette havde vist sig at være heldigt. Skibet lastede 2300 Tons.

Den samlede Indtægt havde udgjort 26,459 Kr. 76 Øre, deraf havde Dampskibet »Olga« indsejlet 6,366 Kr. 74 Øre og »Anglia« 19,997 Kr. 32 Øre. Til Aktionærene foresloges at udbetale 18,500 Kr. eller 10 pCt. i Udbytte.

Der gaves enstemmig Decharge.

Forretningsfører P. L. Fisker anbefalede paa Bestyrelsens Vegne, at der gaves denne Bemyndigelse til at anskaffe 3 à 4 nye Skibe af »Anglia«s Størrelse og i den Anledning at udvide Aktiekapitalen med indtil 515,000 Kr. Skibene ligge allerede parate til at kunne gaa i Fart, saa snart Købet er afsluttet, saaledes at Selskabet straks vil kunne nyde Fordelen af den bedste Del af Trælast-Saisonen. Der foreligger allerede Tilbud om lønnende Fragter for den største Del af Saisonen, saa at man turde haabe paa et godt Resultat ved Indkøbet af Skibene.

Grosserer Holm anbefalede ligeledes Anskaffelsen af de nye Skibe.

Dette vedtoges derefter enstemmigt.

Sluttelig foretoges Valg af en Kommitteret; den fratrædende,

Kommandør Braëm, genvalgtes; ligeledes genvalgtes Revisor O. Hytten.

Helsingør Dampskibsselskab holdt i Lørdags Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Holsøe. Grosserer Nyholm, Kjøbenhavn, aflagde Beretning samt Regnskab for det forløbne Aar. Skibene havde som sædvanlig været i Fart i Nord- og Østersøen samt Middelhavet og Sortehavet med et Driftsoverskud for »Dana« af 18,438 Kr. 1 Øre, »Kronborg« 10,833 Kr. 90 Øre og »Ophelia« 30,611 Kr. 50 Øre, tilsammen 59,883 Kr. 41 Øre. Renter og Udgifter andrage 24,557 Kr. 44 Øre; Restoverskudet bliver altsaa 35,525 Kr. 97 Øre eller 9 pCt. af Aktiekapitalen. Man vedtog at udbetale 3 pCt. Udbytte og tilføre Resten Gevinst- og Tabskonto. Grosserer Carl v. Mehren genvalgtes som Medlem af Bestyrelsen og Revisorerne genvalgtes ligeledes.

Fra Sø og Land.

Det tysk-australske Dampskibsselskab i Hamburg har i disse Dage afsluttet Kontrakt med Flensborg Skibsbygning Selskab om en ny Dampner med en Bæreevne af c. 6,500 Tons, som skal afleveres om 12 Maaneder. Paa det ny Dampskib vil der blive anvendt alle de praktiske Erfaringer, man har gjort paa Skibsbygningens Omraade, og der vil ved Bygningen navnlig blive taget Hensyn til de klimatiske Forhold paa de Steder, Skibet vil komme til at besøge. Det ny Skibs Dimensioner ere: Længde 403', Bredde 47' 8", Dybgaende 32'; Maskinerne ville blive bygget saa stærke, at de ville give den ny Dampner en Hastighed af 12 Knob med fuld Ladning; det ny Skib vil derfor blive en værdifuld Udvidelse af den tysk-australske Linies Flaade.

Fra St. Petersburg tilskrives os d. 12/24 Marts:

Efter hvad jeg erfarer fra Libau, forestaar der Windau's Havn en Del Forbedringer. Saaledes vil til Foraaret den nordre Mole blive forlænget 125 Favne, og Indløbet vil der ved faa en Bredde af 40 Favne. Endvidere er det Hensigten ved bestandig at have en Muddermaskine i Arbejde, at Farvandets Dybde stadig holdes paa 18 Fod.

Aktie-Udbytte. Sydfyenske Dampskibsselskab giver 9 pCt. i Udbytte for sidste Aar.

Ny Dampskibsroute. Mellem Antwerpen og Japan paatænkes der oprettet en regelmæssig Fart, der skal bestrides af 6 Dampere. Aktiekapitalen bliver 12½ Mill. Frs.

Dampskibet »Skjoldnæs« har optaget Fart mellem Søby—Ærøskjøbing—Faaborg og mellem Bagenkop—Rudkjøbing—Faaborg.

Kapt. Christiansen af Marstal er afgaaet ved Døden.

Fra Nordby, Fanø, skrives til os:

Forhyring af Søfolk. Paa Grund af at herboende Redere mellem Aar og Dag modtage et stort Antal Forespørgsler angaaende Hyre med deres Skibe, hvilke Forespørgsler det næsten ikke er muligt for dem at faa besvaret alle sammen, og af Hensyn til, at mange hyresøgende danske Søfolk ofte

ligge lang Tid i Logi, hvilket medfører betydelige Udgifter for de unge Sømænd og stiller dem over for forskellige Fristelser, har Fanø Skibsrederforening henvendt sig til Lederne af Fanø Sømandskole med Anmodning om at tage sig af denne Sag og virke for, at danske Sømænd direkte kunne faa Hyre med vore Skibe i Langvejsfart, uden i Forvejen at have opholdt sig i Udlandets Havnsteder.

Som det af omstaaende Kundgørelse fra Sømandskolen vil ses, er den villig til at yde sin Medvirksomhed ved Forhyring af Søfolk til Fanø Skibe, og da Skolens Ledere ere praktiske Sømænd og fhv. Skibsførere samt dygtige og fuldstændig hæderlige Mænd, tvivle vi ikke om, at de i denne deres ny Virksomhed ville være til Hjælp for et stort Antal danske Sømænd, som vi anbefale at benytte Lejligheden til paa en nem og billig Maade at faa Hyre med større Skibe i oversøisk Fart.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os:

Fanø Navigationsskole. Den offentlige Eksamen for 1ste Termin afsluttedes i Gaar med følgende meget smukke Resultat. Til almindelig Styrmandseksamen var indstillet nedenævnte 15 Elever, som alle bestode med vedføjede Antal Points. (Maksimum er 147, Minimum 63.)

Carl A. Jensen, Kjøbenhavn, 140. O. E. Becker, Kjøbenhavn 129. N. Chr. Nielsen, Samsø, 119. N. A. Andersen, Nordby, 113. J. Sørensen, Aarhus, 109. N. J. Christensen, Vejen, 105. G. Loch, Herning, 104. W. Jørgensen, Flensborg, 102. A. Toldberg, Kjøbenhavn, 99. J. Rasmussen, Dragør, 97. L. Th. Marsk, Ribe, 97. M. L. Thomsen, Sønderho, 93. O. Olsen Gaardslev, Kolding, 92. A. N. Hansen, Sønderho, 87. J. Th. Petersen, Haderslev, 77.

Til Skippereksamen indstilledes 9 Styrmande, der erholdt følgende Karakterer i de forskellige Fag.

	Navigation	Søret	Vejrlære	Engelæk	Maksimum i Navigation er 49, i de øvrige Fag 21.
J. J. Madsen	42	21	21	18	
N. P. Kolster	41	17	20	18	
H. Jensen	41	17	19	16	
J. Mathiasen	39	14	15	10	
N. Nielsen	37	16	12	•	
M. H. Nørby	28	7	•	•	
J. K. Riis	27	18	17	11	
S. M. Jerne	27	15	16	8	
P. Brinck	21	12	9	8	

Fra 1ste til 9de April har Skolen Ferie, hvorefter nye Kursus paa begynder i alle Fag i begge Afdelinger. Indmeldelse af nye Elever kan ske til enhver Tid ved Henvendelse til Skolens Bestyrer.

Fra Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri er der udgaaet Bekendtgørelse om, at de Spillere, der ønske at beholde deres gamle Numre, maa afhente disse senest den 10. April, da Salget af de ufornyede Lotter straks tager sin Begyndelse efter nævnte Dag.

Ugens Havarier.

Moss, Dpsk. af Christianssund, der den 24de Marts kom paa Grund ved Trekrøner, kom næste Dag flot og fortsatte Rejsen til Tronhjem uden at have taget Skade.

Thure, Skonnert af Sydeholm, kom den 28de Marts paa Rejsen fra Oskarshamn til Skotland med Props paa Grund paa Sydspidsen af Amager. Med Assistance af Dpsk. Dragør kom Skibet flot og indbragtes hertil.

Frejr, Dpsk. af Randers, Strand, er i Følge Telegram fra Honkong af 30te Marts kommet paa Grund paa Cape Cami (Hainan Strædet) Skibet staar slet. Nærmere Efterretning savnes.

Anna, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 25de Marts for Udgaende fra Frederikstad med Lods om Bord paa Grund, formedelst Taage, paa Ørodden. Skibet kom flot med Assistance og fortsatte Rejsen. Om Skade meldes ikke.

Lykkens Prøve, Jagt af Ærøskjøbing er sunket ved Fornæs, og Vraget uskadeliggjort.

Skibsefterretninger.

(Ufuldstændige paa Grund af Helligdage.)

Dampskibe.

Det forenede Dampskibeselskab. Alexandra, Rohde afgik fra Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Reval, Riga. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Odessa 28. Marts, bestemt til Pandermo, Kimassi, Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Antwerpen 1. April, bestemt til Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Genua 30. Marts, bestemt til Neapel, Bari, Sicilien. — Chr. Broberg, Gøtsche, pas. Gibraltar 27. Marts, bestemt til Marseille, Spanien. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Bordeaux 29. Marts, bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Newcastle 25. Marts, bestemt til Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 26. Marts, bestemt til Batoum, Novorrossisk. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Malaga. 20 Marts, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Dartmouth 30. Marts, bestemt til La Rochelle, Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Stettin 30. Marts, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Odessa 30. Marts, bestemt til Smyrna, Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 11. Marts, bestemt til Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 21. Marts, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Newcastle, Southampton, Spanien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Tunis 28. Marts, bestemt til Piræus, Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Lisbon 30. Marts, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, pas. Gibraltar 29. Marts, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Vesuv, Gade, pas. Quessant 29. Marts, bestemt til Livorno, Genua, Neapel. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 29. Marts, bestemt til Cardiff, Madeira. — Xenia, Ingerslev, pass. Ponte Delgade 19. Marts, bestemt til Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, pas. Gibraltar 24. Marts, bestemt til Southampton. Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 30. Marts, bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til London 29. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, afgik fra Libau 28. Marts, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 30. Marts, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. Marts, bestemt til Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 30. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Hamburg 26. Marts, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Niedersøe, afgik fra London 30. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 28. Marts, bestemt til Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 30. Marts, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 27. Marts, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Königsberg 27. Marts, bestemt til Hamburg. — Moskovo, Petersen, ankom til Antwerpen 29. Marts, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 28. Marts, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Jensen, afgik fra Antwerpen 30. Marts, bestemt til Kbhvn., Libau. — Odin, Lissner, ankom til Danzig 25. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg. —

Perm, Christensen, ankom til Libau 29. Marts, bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiussen, ankom til Libau 27. Marts, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Aarhus 30. Marts, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Königsberg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 17. Marts, bestemt til Riga. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Königsberg 24. Marts, bestemt til Kbhvn., Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 2. April, bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 31. Marts, bestemt til Aalborg. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 1. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 1. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 1. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankensen, afgik fra Leith 31. Marts, bestemt til Odense. — Storebell, A. Güllich, afgik fra Newcastle 31. Marts, bestemt til Nykjøbing F. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 1. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Lübeck 28. Marts. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Reval 28. Marts til Rotterdam. — Frederiksberg, Fischer, afgik fra Methil 28. Marts til Eckernförde. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Riga 28. Marts til Dunkirk. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Reval 25. Marts til Rotterdam.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 20. Marts til New York. — Island, Skjødt, afgik fra New York 28. Marts til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristiania 31. Marts til Kbhvn. — Thingvalla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 31. Marts til New York.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 26. Marts, ankom til Aarhus 29. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 25. Marts, anløb Aarhus 26. ankom til Randers 27., afgik 28., anløb Aarhus 29., ankom til Altona 30.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Libau 26. Marts, ankom til Dunkirk 31. — Nerma, Degn, afgik fra Falkenberg 27. Marts, ankom til Antwerpen 31. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 25. Marts, ankom til Boness 28., afgik 30. til Esbjerg.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Aalborg, Kallesen, ankom til Falmouth 24. Marts fra Tocopilla, beordret til Ghent. — Agnes, Riber, passerede Portland 26. Marts til Goole. — Amete, Nielsen, afgik fra Rio de Janeiro 29. Marts til Port Elisabeth. — Anna, Clausen, afgik fra Buenos Ayres 27. Febr. til Gøteborg. — Cito, Christensen, afgik fra Laguna 27. Marts til Kanalen f. O. — Clara, Nielsen, afgik fra Rosalia 25. Marts til Kanalen f. O. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Hamburg 23. Marts fra Cayo — Ines Röhl, Jessen, ankom til Falmouth 26. Marts fra Buenos Ayres. — Lemvig, Hansen, ankom til Harburg 23. Januar fra Plymouth — Lemita, Clausen, færdig i Valparaiso 29. Marts til at afgaa til Sydhavsøerne. — Maren, Pedersen, afgik fra Manta 24. Marts til Kanalen f. O. — Paul, Hansen, ankom til Punta Arenas 22. Februar fra St. José de Guatemala. — Prindsesse Marie, Winther, afgik fra Port Elisabeth 21. Februar til Elefant Pt. — Röhl, Nørby, gik tilsøs fra Elben 25. Marts til Bahia.

Chr. Simoni, Aalborg. Elisabeth, Jensen, afgik fra Liverpool 14. Marts til Kbhvn.

M. J. Ibsen, Rønne. Camtoos, Pedersen, ankom til Danzig 26. Marts.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele d. 13. Marts: Dampskibsfragterne ere uden Liv for Korn og Bomulds Vedkommende, og, naar undtages lejlighedsvis fremkommende Fragter, ere Afslutninger om Korn i Øjeblikket i Virkeligheden udelukkede fra den herværende Forretning. En ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Golf-Bomuld fra Havnene vedbliver endnu, men de atlantiske Havne synes ikke at fragte mere. En Del Afslutninger for Baade med Tømmer fra Golfen til Evropa have nylig fundet Sted, udvisende en ringe Af-tagen fra foregaaende Afslutninger. Dampere have desuden fundet Beskæftigelse ved at fragte Phosphat og forskellige specielle Artikler.

Sejlskibsfragterne have udvist meget Liv med Hensyn til Planker fra britiske Provinser til Evropa, Tømmer fra Syd-

Amerika og Petroleum i Kasser til Østen, med kun ringe Afvigelse fra de tidligere anførte Rater, naar undtages en mindre Fremgang for Tømmer til Rio de Janeiro. Begæret efter Fartøjer til Tømmer fra Golf-Havne til Evropa er vedblivende livligt med ringe Tilbud af Tonnage, og 92 sh. 6 d. à 95 sh. til Udskibningshavn tilbydes jævnlige.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 28. Marts:

Kulfragterne har gennemgaaende været fastere i forløbne Uge, navnlig fra Middelhavet er der godt Begær, men der er for megen ledig Tonnage i Markedet til at nogen væsentlig Forhøjelse i Fragterne har kunnet opnaas. For Østersøen er ogsaa en noget større Efterspørgsel til delsvis højere Rater, navnlig til tyske Østersøhavne, men Begæret i dette Marked er selvfølgelig fremdeles begrændset. Af Befragtingerne nævnes: Tyne etc. til: Memel 1200 4/—, Pillau 1600 4/—, Neufahrwasser 1650, 2000 3/9, 950 4/1¹/₂, Swinemünde 4/— 3000 3/9, 2550, 2000 3 10¹/₂. 1700 4/—, Stettin 1100 4/6 nedenfor 4/9 ovenfor Broerne. Colberg 750 5/1¹/₂, Fredericia 1500 3/9, Assens 1300 4/1¹/₂, Nyborg 780 4/3, Helsingør 1200 4/1¹/₂, Kjøbenhavn 780 4/7¹/₂ (fra Elswick), Malmø 1350 3/9, Lissabon 1450 4/6, Alicante 680 7/6, Barcelona 1700 2600 8/3, Genua 1400 5/10¹/₂, 2800 6/3, Savona 1850 6/3, 2700 6/4¹/₂, 2000, 2400 6/6, Livorno 2500 6/6, Catania 1850 6/6, Venedig 3800 7/3, Fiume 2000 7/3, Konstantinopel 3200 6/—, Port Said 2500, 2000 6/—, Alexandria 2700 6/—, Tunis 1350 6/9, Buenos Ayres 2800 14/3.

Returmarkedet fra Sortehavet og Middelhavet er usælt, navnlig er førstnævnte demoraliseret. Der noteres Odessa 9/—, Nicolaieff 9/9 à 10/—, Sulina 9/1, Donauen 11/— n. c. Azoff 11/— any direct.

Alexandria til Hull 7/6 a 7/9, Egasteria til Rotterdam 8/—, Carthagen—Rotterdam 8 3 à 8 6, Benisaf—Rotterdam 8/1¹/₂ à 8/3, Elba—Rotterdam 8'— à 8/3.

D'Hrr. **N. Johansen & Dahl, Liverpool**, meddele os under 28. Marts:

Siden vor sidste Beretning er der ikke indtraadt nogen væsentlig Forandring i de forskellige Fragtmarkeder, og der rapporteres kun de sædvanlige Befragtinger.

Tendensen for Kulfragter holder sig fremdeles fast, og fra Cardiff har vi netop sluttet 1600 Tons d. w. Skib til Bahia à 14/6 for Kul frit fra Siden, hvilket er 1/— mere end lignende Skib opnaaede i forrige Uge.

Til Buenos-Ayres er der samtidig sluttet à 13/6 fra Cardiff, og fra Buenos-Ayres et derliggende udloset 1200 Tons d. w. Jærnskip til Kanalen for Ordre med Korn eller Hørfvø à 13/6.

Da der fremdeles ingen Tegn viser sig til Bedring i Fragterne hjemover fra Floden, tør højere Udfragter rimeligvis ventes — saa meget mere som andre Fragter fra denne Side jo ere i opgaaende.

Kanadafragterne holde sig omtrent som i Fjor, der er tilsyneladende flere Ordre i Markedet for Sejlere, men da Befragterne ej har Vanskelighed ved at faa de større Ladninger oversendte i Dampere, saa er det vanskeligt at faa Raterne oparbejdet.

Rundt Kaperne er der kun lidet Liv i Fragterne for nærværende.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordsøen. Paa Ø-Siden af Ringkjøbing-Dyb vil der i c. 4 Fv. Vand, VSV. for *Blaavands-Huk* Fyr, blive udlagt en hvid Tøndevager med hvid Stage og 1 nedadbunden Kost.

Nærmere Meddelelse senere.

Kattegat. Fornæs ØNØ. Vraget, som laa sunket c. 4 Kml. NØ. t. Ø. for *Fornæs Fyr*, er uskadelliggjort. Mindste Dybde over Vraget 7¹/₂ Fv.

Store-Bæll. V. fra Landgrunden, som fra *Laaland V.-Kyst* skyder ud V. for *Albu-Triller*, er i 6 Fv. Vand udlagt en hvid Spidstønde med hvid Stage og 3 nedadbundne Koste. 54° 49',3 N. Br. 10° 53',6 Ø. Lgd.

Smaalands-Farvandet. Den 26de Marts 1896 er Vintersømærket ved *Kirkegrund* ombyttet med *Klokketønden*.

Østersøen. Gjedser. Den 25de Marts 1896 er Vintersømærket *Rødsand SØ.*, *Kroghage-Dyb S.-Side*, ombyttet med *Klokketønden*.

Den 25de Marts 1896 er Vintersømærket uden for *Bøgestrøm* ombyttet med *Klokketønden*.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Neufahrwasser. I Begyndelsen af April 1896 udlægges Sommersmærkerne ved *Neufahrwasser*, nemlig: Den røde Baaketønde Nr. 1 ved *Neufähr*, de røde Spirtønder Nr. 1 til Nr. 7 ved Ø.-Kant af Revet uden for *Neufähr*, den sorte Spidstønde ved Ø.-Mole Revet ved *Neufähr*, *Weichselmünde* hvide Baaketønde og *Zoppot* røde Tønde.

Greifswalder Bodden. Fyrskibet »*Palmer Ort*» er igen udlagt.

Warnemünde. Havneindløbet ved *Warnemünde* er til sandet saa meget, at det ikke kan benyttes af Skibe med over 9½ Fods Dybgaende. De to røde, faste Ledefyr ved Havnens V.-Side ere derfor midlertidig slukkede.

Kieler Fjord. Fra den 7de til den 14de April 1896 afholdes Sommeøvelser i *Wieler Bucht*. Øvelsespladsen, som er spærret for al Sejlsds, begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Vossbrook Skov* S.-Ende til *Friedrichsort Lazaret*, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. I Følge Meddelelse fra »Det Forenede Dampskibs-Selskab»:

Den 22de Marts. 53° 52' N. Br. 5° 17' Ø. Lgd. En Mast med Rodenden opad 6 Fod over Vandet, og 11 Kml. N. 50° Ø. for denne en lignende Mast.

Tyskland. Elben. Fyrene paa *Schulau* Baake lyse saaledes: Det hvide, faste Fyr over hele Farvandet i *Elben*, det røde, faste Fyr paa Baakens V.-Side fra S. 30° V. til S. 88° V. og det røde, faste Fyr paa Baakens Ø.-Hjørne fra S. 36° V. til S. 82° V.

Jade. I Følge Telegram af 27de Marts 1896 fra »Marineamt» i *Berlin* er Fyrskibet »*Minsener-Sand*» igen udlagt paa Station.

Holland. Zuiderzee. Et Fartøj ligger sunket i 10 Fod Vand, c. 2 Kml. S. 30° V. fra Fyret *Kamper Ketel*. Vraget er afmærket med en grøn Stumpstønde og om Natten med et Mærkeskib, der viser de sædvanlige Signaler. 52° 33' 22" N. Br. 5° 46' 1" Ø. Lgd.

I *Zwolsche Diep* er Stumpstønde Nr. 10 flyttet. Den ligger i 6½ Fod Vand. 52° 40' 11" N. Br. 5° 53' 6" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. Paa Barren i *Schuitengat* Munding er Dybden kun 13 Fod.

I *Zeegat Hoek van Holland* er Dybden ved almindelig Lavvande 26 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne, paa *Het Zuiden* er Dybden 21 Fod.

Zeegat van Goeree. Paa Ribben er udlagt tre Skydeskiver, fra *Brielle* Taarn i S. 78° V. og fra *Goeree* Taarn i N. 15° Ø.

Paa *Zuidwal*, lige over for *Hellevoetsluis*, er i 10 Fod Vand udlagt en rødmalet Skydeskive med rød Ballon. 51° 48' 4" N. Br. 4° 6' 50" Ø. Lgd.

I *Moerlijsche Geul* skal Afmærkningen inddrages, naar Vinterafmærkningen inddrages.

Mellem Jærnbanehavnen ved *Moerdijk* og *Strijensas* Havn skal et nyt Løb afmærkes.

Den 25de Marts 1896 inddrages Afmærkningen i *W.-Hellegat*, da Farvandet er tilsandet. *O.-Hellegat* skal afmærkes fuldstændigere.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Den 15de Marts 1896 er det nye *Alprech* Fyr tændt. Det er et rødt Lyn-Fyr, som hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af ¼ Sekunds Varighed. Lysævnens: 17 Kml.

Samtidig er det midlertidige, hvide, faste Fyr slukket. **Cherbourg.** Den 1ste April 1896 foretages følgende Forandring i Belysningen ved *Cherbourg*:

Fyret paa *Bølgebryderens* V.-Ende ombyttes med et hvidt Lynfy, der hver ¼ Minut viser Tre-Lyn af c. 1½ s. Varighed med 2½ s. Mørke mellem Lynene. Synsviddens: 14 Kml. Lysævnens: 22 Kml.

Samtidig slukkes Fyret paa *Fort Central* paa *Bølgebryderen*.

Paa *Cherbourg* Rhed er Ankring forbudt mellem den store *Bølgebryder* og Land, undtagen mellem de to Linier, mod Ø. fra Ø.-Fortet paa *Bølgebryderen* til *Fort Flamands* og mod V. fra Fortet mellem *Fort Central* og V.-Fortet over Tønden *Ténarde* til *Fort Homet*. Dog er det tilladt at ankre mellem Ø.-Dæmningen og en Linie fra den Ø.-lige Del af *Flamands* Havn til Baaken *Happetout*.

Det er forbudt at ankre i Linien mellem Krigeskibenes Fortøjtønder og i 1 Kbl. Afstand fra Tønderne.

Uden for Reden er det forbudt at ankre S. for følgende Linier indtil Meridianerne gennem *Bølgebryderens* Yderender, ved V.-Indløbet *Nacqueville* Kirke overet med *Fort Quer-*

queville N.-Ende, og ved Ø.-Indløbet *Happetout* Baake overet med *Tromet* Taarn.

Jersey. En sort Tønde er udlagt paa *Plateau des Chochoes* ved Indløbet til *Saint Helier* Havn. 49° 9' 55" N. Br. 2° 7' 24" V. Lgd.

Erqui. NNV. Et Vrag ligger sunket i 7 Fv. Vand, 1¼ Kml. N. 84° V. for Klippen *Rohinet*, NNV. for Kap *Erqui*. En Mast er over Vandet. 48° 40' 42" N. Br. 2° 30' 40" V. Længde.

England. Bristol Channel. Fyrskibet »*Breaksea*» er midlertidig flyttet. Det ligger i 18 Fv. Vand, fra *Breaksea* Tønde i S. 59° Ø., 3 Kml. og fra *Coldknep Point* i S. 46° V. 51° 21' 0" N. Br. 3° 20' 30" V. Lgd.

Englands V.-Kyst. Omtrent den 15de Juni 1896 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet »*Cardigan Bay*». Et Haandkrafts Taagehorn giver da hver 2 Minutter To-Stød, hvert Stød af c. 4 s. Varighed. 52° 24' 30" N. Br. 5° 0' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 1ste Marts. 44° 30' N. Br. 8° 45' V. Lgd. Vrag med Bunden opad, kun lidt over Vandet.

Frankrig. Lorient. Paa *Lorient* Red er det forbudt at ankre følgende Steder:

Mellem Linierne fra *La Perrière* Mølle til *Locmalo* Batteri, og fra *Pynt Keroman* over Tønden N. for *Banc du Ture* til *Pynt Kerso*.

I den Del af *Petite mer de Gâvres*, der mod Ø. begrænses af Linien fra *Locmalo* Batteri til *Verte* Batteri, og mod V. af Meridianen gennem *Ile aux Souris*.

Ved *Gâvres* Kyst inden for Linien fra *Les roches de Daniel* over Batteriet *Verte* til *Gâvres* S.-Pynt.

Ankring er dog tilladt i *Chenal de Lorient*, N. for Linien mellem *LZ Paix* og *Fort Loqueltas*.

Spanien N.-Kyst. Bilbao. Den hvidmalede Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, ved Yderenden af *Bølgebryderen*, der er under Arbejde ved V.-Kysten i *Bilbao* Bugt er midlertidig ombyttet med en lille Tønde.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Ved *Castle Hill* Fyr er oprettet et Taagesign. Det gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver ½ Minut slaas Et-Slag. Klokkeren er anbragt paa Fyrtaarnet, tæt under Galleriet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Cannes. Et midlertidigt, rødt, fast Fyr er tændt paa *Molen*, som er under Bygning ved *Cannes*. Man maa dog ikke stole paa, at Fyret brænder.

Italien. Livorno. Ved *Livorno* Havn ere følgende Fyr forandrede saaledes:

1. Det hvide, faste Fyr paa N.-Enden af den buede *Bølgebryder* er forandret til et Fyr med En-Formørkelse hver 6 Sekunder. Det viser hvidt Lys fra S. 70° V. til N. 45° V., over *Meloria* Grunde, grønt Lys fra N. 45° V. gennem Nord og Øst til S. 45° Ø., og Mørke over Resten af Horisonten. Synsviddens: 12 Kml.

2. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af *Molen* Ø. for det N.-lige Indløb er forandret til et rødt Fyr med hurtige Formørkelser. Synsviddens: 6 Kml.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Den 21de Marts 1896 er den røde Sektor i *Egmont Kay* Fyr, paa S.-Siden af *North Channel* Indløb i *Tampa Bay*, slukket. Samtidig er der i Fyret anbragt to smalle, røde Sektorer, af hvilke den S.-lige lyser over den sort og hvid lodret stribede Klokketønde paa Barren i *Tampa Bay Southwest Channel*, og den N.-lige over den sort og hvid lodret stribede Fløjtetønde ved Indløbet til *Tampa Bay North Channel*.

Alabama. Den ydre, sort og hvid lodret stribede Fløjtetønde, som i 7½ Fv. Vand ligger ¼ Kml. uden for Barren ved Indløbet til *Mobile Bay*, inddrages ikke om Sommeren.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — *St. Petersborg* og Havne inden for 85 Kml. Omkreds ere erklærede for kolerafri.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra *Alexandria* er ophevet, men Lægeundersøgelse foretages.

Meddelelse

fra

Alm. dansk

Vare- & Industrielotteri.

Til forestaaende 1ste Trækning udløber Fornyelsesfristen den 10de April, altsaa

👉 paa næste Fredag. 👈

De ærede Spillere, der ønske at beholde Deres gamle Nummere, anmodes derfor om at berigtige Fornyelsen senest nævnte Dag, da Lotteriet af Mangel paa Lodder sér sig i den Nødvendighed, til Fordel for nye tiltrædende Spillere, straks efter Fornyelsesfristens Udløb at maatte disponere over de Lodder, der henligge uafhentede.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. København.

FANØ.

Forhyring af Søfolk.

Sømænd, der ønske Hyre med Fanø-Skibe i Langvejsfart, kunne henvende sig til Nordby Sømændsskole paa Fanø, der af Rederne er bemyndiget til at antage Mandskab til de Skibe, der ønske det. For de Sømænd, der har frekventeret Skolen, beregnes intet Gebyr, hvorimod andre Sømænd maa yde et lille Vederlag for den med Forhyringen forbundne Ulejlighed, Portoudgifter m. m.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. CLAUSEN,
Skolens Bestyrer.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksbjerggade 34.
Telefon 4198.

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Slæbe- og Passager-Dampbaad tilsalgs.

Bygget af Jern 1889 med Isforstærkning i Bougen. Dimensioner 67' x 14' x 7½'. Dybgang 6½—7 Fod. Dæk af Jern. Compound-Maskine med Overflade-Kondensator (surface condenser) 110 indie. Hestekr. Kedel af Staal i udmærket Stand, 8 Atm. Overtryk, 36 meter Hedeflade. Bunkers rummer 10,000 Kilo. Kulforbrug kun 65 Kilo pr. Time. Fart 9 Mil. Baaden har elegante Kahytter, klædt med Cypressetræ. Dæklus af Mahogni. Paa Dækket findes Patent Slæbeindretning med fuldt Tilbehør. Lovligt Passagerantal 124. Solsejl og fuldt Inventar. Kedelen udtoges ifjor for Eftersyn, Skibet var i Dok og blev paakostet 4000 Mark, er nu saa god som ny Baad. Dampere har kun været lidet brugt, nemlig kun i Maanederne Marts/April til Oktober/November, har kostet ny 42,000 Mark og sælges nu for 22,000 Mark, forsøg 19,000. Telegrafer Bud. Ligger her i Nærheden. Tegning paa Forlangende.

Chs. Berrum,

Rödingsmarkt 47.
HAMBURG.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.
Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter
til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



„Danak Sefartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 19, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danak Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, „Lynet“, Bredgade, og flere Steder.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettilinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 25 Gange
½ Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end ½ Side	10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkcl). København.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. April 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Københavns Havneforhold. — Generalforsamlinger. — Søretssag i Amerika. — Søulykker i Februar 1896. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Teaktræ **Andersen & Co.** **Teaktræ**
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
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, København,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib taget i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne- og Provindsbyer.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.

Kjøbenhavn, C.
Telefon Nr. 1728.

Jøns Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.

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

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

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

**Frihavns
Spedition &
Kommissions-Forretning,**
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavns Kontorb.
Telefon 2250.

Masons Damp- Reduktions-Ventiler

leveres

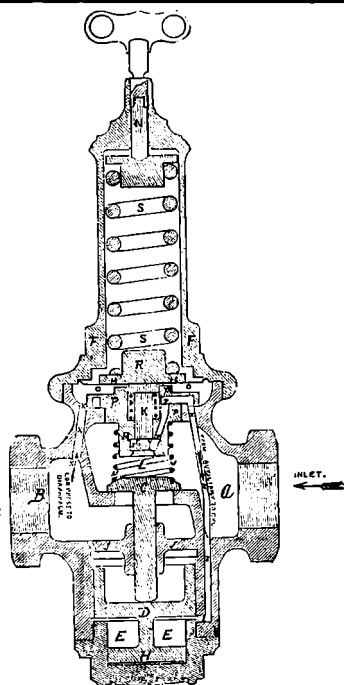
i 10 Størrelser for Rørdiameter $\frac{1}{2}$ "—5".

Disse Ventiler, der fremdeles hævde
deres Overlegenhed i enhver Retning, have
vundet meget stor Udbredelse og anvendes
nu til Stadighed af vore største Skibs-
byggerier og Fabriker.

Illustreret Prislister tilsendes paa For-
langende.

Kontor og Lager: **Gothersgade 155.**
Telefon Nr. 956 & 3504.

A. B. Reck.



CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1879)

Indehavere:

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

Udtagelse og Oprietholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5

Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas å 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdenaberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Børste- og

Gadekoste-Oplaget

Skandinavien,

Holsteinsgade 26, I, Ø.

Prima Dæks- og Gadekoste,
Levanger og Tjærekoste

leveres fra Lageret

til billigste Priser.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstetefon.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

RUDOLF KRONMANN & Co.,

Frimærkeforretning en gros & en detail,

28 Gothersgade, Kjøbenhavn K.

Køb, Salg og Bytning af alle Slags Frimærker.

Største Lager af sjældne brugte og ubrugte Frimærker.

Illustreret Indkøbsliste udleveres gratis.

Alle Forespørgsler maa være ledsagede af Returporto.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

Metalspejlapparater,

Havnefy & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Stenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Paa Udkig.

Om Striden om Mattepengene i Sortehavet, som vi tidligere have omtalt, skriver »Fairplay« fremdeles i sin Ugeoversigt:

Striden i Nicolaieff og Odessa om at lade Omkostningerne ved Matterne, der bruges til at adskille de forskellige Indskibninger af Korn om Bord, overgaa fra Købmændene til Skibsrederne, eller om Omkostningerne vedblivende skulle bæres af Købmændene, synes at være indtraadt i en akut Phase. Nicolaieff-Købmændene indtage med en velkendt Afskiber i Spidsen et meget bestemt Standpunkt. Faren er, at Mæglere, som have sluttet Dampskibe paa Spekulation, da Markedet i Havnen er daarligt, ikke kunne faa Ladning, uden at de give efter. Det glæder mig imidlertid at kunne meddele, at nogle af Mæglerne i Havnene, som have Baade paa Haanden, absolut nægte at tage nogen som helst Ladning om Bord uden Mattepenge. Jeg har hørt, at et Mæglerfirma har foreslaaet, at alle Mæglerne skulde undertegne et Dokument, der binde dem til at nægte at slutte med Nicolaieff-Afskiberne uden paa den Betingelse, at Mattepengene blive betalte af Afskiberne som sædvanligt. Men Mæglerne, som man kunde vente alle vilde staa paa Skibsredernes Side, ere uenige; nogle nægte at undertegne Dokumentet, og det var bekendt, da de sidste Efterretninger sendtes, at en af dem virkelig laa i Underhandlinger om en Ankerplads-Damper paa den Betingelse, at der ingen Mattepenge skulde betaales af Afskiberne. Man kan saaledes se, at Spørgsmaalet er omtvistet, og at der er Udsigt til, at Skibsrederne ville blive vejede og fundne for lette. Engelske Redere have vel Grund til at sige: »Frels os fra vore Venner i Odessa og Nicolaieff.« Hele denne Strid skyldes disse »Venner«s Vendekaabe-Taktik. Paa den anden Side have Mæglerne det utvivlsomt i deres Magt at indtage et fast Standpunkt overfor Nicolaieff-Købmændenes uretfærdige Fordringer, og hvis Sagen gaar Skibsrederne imod, ville Mæglerne, hvis Svaghed og Tveetydighed have hidført et saadant Resultat, vel fortjene en strængt gennemført, almindelig Boycotting.

Mattepengenes Overdragelse fra Købmændene til Skibsrederne vilde foraarsage disse et aarligt Tab paa 50,000 £ for Skibe, der lade i Nicolaieff, Odessa, Sevastopol, Theodosia, Novorossisk og Azoff; andre Sortehavshavne vilde uden Tvivl følge efter og bringe det op til en betydelig højere Sum. Dette paapegede jeg for nogle Uger siden. Man har erfaret, at Nicolaieff-Afskiberne have henvendt sig i St. Petersburg om Sanktion af deres urimelige Fordringer. Det er næppe rimeligt, at Hovedstadens Autoriteter ville gaa ind paa Ansørgernes Forlangende, skønt det ikke er godt at forudsige, hvorledes Sagerne ville stille sig i St. Petersburg. Men ikke en Gang Czaren, »Guddommen« i Norden, kan sætte sin Villie igennem lige over for britiske Skibsredere. Russiske Ministre kunne vælge at befri Nicolaieff-Afskiberne for Forpligtelsen til at betale Mattepenge som før, men de kunne ikke tvinge de britiske Skibsredere til at fragte deres Dampskibe under de nye

Betingelser. I vort sidste Nummer formodede en Sortehavs-Korrespondent, at »The Documentary Committee« vilde optage Spørgsmaalet om Mattepengene straks. Denne Komite har for Øjeblikket nok at gøre med Kul-Certepartiet, men den kunde maaske overkomme at udsende et Cirkulære gennem sine vigtigste Forbindelser med Opfordring til alle britiske Skibsredere om at holde fast sammen for at modsætte sig de forøgede Udgifter, som Kornafskiberne fra Nicolaieff synes at være bestemte paa at gennemføre, hvis det er muligt. Et saadant Cirkulære, der fremstiller Punkterne i Stridsspørgsmaalet og fremhæver Nødvendigheden af at handle i Fællesskab, vilde bidrage meget til at samle Skibsrederne. Afskiberne ville blive overvundne, hvis Rederne kun staa fast; og hvis jeg ikke tager meget fejl, vilde et Par velvalgte Ord fra »The Documentary Committee« have den forønskede Virkning.

Om Nord-Østersø-Kanalens Indflydelse paa Havneforholdene i Kiel indeholder »Børsenhalle« nogle interessante Oplysninger. Det fremgaar af disse, at Kiels Havneindtægter i de tre Fjerdingaar, der ere forløbne siden Kanalens Aabning, ere gaaede ned med 16,000 M. Af disse ere de 5,000 M. foraarsagede ved den ny Skibsmaaling. Af en Mand, der er kendt med Havneforholdene, Skibsreder Ivers, blev det paa et Møde af Kiels Repræsentation, hvor disse Forhold drøftedes, gjort gældende, at den forventede Verdensomsætning var udebleven; Hovedtrafikken var aftagen, Kvægtransporten havde Kanalen ledet bort, Transithandelen havde Kiel ikke draget til sig. I det næste Aar maatte det ventes, at Hovedindtægterne yderligere vilde gaa 10,000 M. ned.

Vi have fra det danske Generalkonsulat i Antwerpen faaet tilsendt Beretning om Antwerpen Sømandshjems Virksomhed i 1894—1895. Det fremgaar af denne, at Sømandshjemmet er heldigt stillet og at Byen snart ikke mere behøver at understøtte det, thi det bliver mere og mere Skik mellem Matroserne at indlogere sig i Sømandshjemmet, der tilbyder dem al mulig Bekvemmelighed paa billige Vilkaar.

Sundhedstilstanden lader intet tilbage at ønske, hvilket fremgaar af Beretninger fra Læger, der regelmæssigt have besøgt Etablisementet.

Som i Fjor maa det konstateres, at de Forhyringer, som Skibsrederne have sluttet med Sømandene i Sømandshjemmet, ere meget indskrænkede; det maa haabes, at der om kort Tid maa findes Middel til at raade Bod herpaa.

Alt lader haabe, udtaler Beretningen fremdeles, at Antallet af Besøgende og som Følge deraf Sømandshjemmets Indtægter ville forøges fra Aar til Aar, og i den Hensigt have vi anbragt store Reklame-Opslag, der anbefale vort Etablisement, i alle Sømandshjem i Udlandet; desuden udlevere vi om Bord paa hvert Skib, der kommer til vor Havn, Planer over Havnebassinerne og Henviisning til Sømandshjemmet.

Vi udtale vor Tak til dem, som tilsende os Dagblade og Tidsskrifter til Læsestuen.

Kjøbenhavns Havneforhold.

Fra Hr. Generalmajor Købke har »Dansk Søfartstidende« modtaget en Pjece »Nogle Bemærkninger om Kjøbenhavns Havneforhold« (Særtryk af Bladet Ingeniøren), der fortjener særlig Opmærksomhed, ikke alene fordi den omhandler et Æmne af stor Interesse, Uddybning af Kalvebodstrand og Indvinding af Landarealer i dette Farvand, men ogsaa fordi Forfatteren i tidligere Tid som et anset Medlem af Kjøbenhavns Borgerrepræsentation har taget levende Del i Diskussionen om disse Forhold og har været en af de ivrigste Forkæmpere for Havnens Udvidelse mod Syd.

Det er nu en Menneskealder siden, at Kampen førtes om Planen for Udvidelsen af Kjøbenhavns Havn saavel som om Broernes Beliggenhed og Konstruktion. Siden den Tid er Frihavnen blevet anlagt Nord ude, og de fleste ville vist hermed have forbundet den Tanke, at al Byens Industrivirksomhed fremtidig maatte henlægges til den og at Planen om Landdannelser mod Syd, særligt af Hensyn til Kjøbenhavns Industri, derfor maatte betragtes som skrinlagt. General Købke fremhæver imidlertid den Betydning det har, netop med Fremtids-Industrien for Øje, at udvide Havnen mod Syd, hvorved man vil skaffe de bedste Betingelser for Udviklingen af en Stor-Industri, beliggende nær ved Centret af Byen og i umiddelbar Forbindelse med Hovedbanegaarden, samt, naar Kalvebodstrand uddybes, i nær Forbindelse med Østersøen. Om en Konkurrence med Frihavnen, fremkaldt ved et saadant Anlæg, kan der efter Generalens Mening ikke være Tale, thi begge disse Anlæg Nord og Syd ude ville hver for sig tjene sit Formaal, Frihavnen den kommercielle, Sydhavnen den industrielle Udvikling af Byen.

Vi skulle ikke komme nærmere ind paa en Drøftelse af de Muligheder, der vil frembyde sig for en saadan Deling af de industrielle og kommercielle Virksomheder, men holde os til de Dele af Artiklen, der har størst Interesse for »Dansk Søfartstidende«s Læsere, nemlig Kanaliseringen af Kalvebodstrand, Strømforholdene i Havnen og Konstruktionen af Broerne.

Allerede i et tidligere Nummer af »Dansk Søfartstidende« (1894, 1. Aargang Nr. 51) have vi udtalt vor Tilslutning til de af General Købke i Begyndelsen af Trederne udgivne Pjecer om disse Spørgsmaal og fremhævet hvorledes de Erfaringer, der ere gjorte siden den Tid, have været i Favør af hans Udtalelser. Betydningen af et Løb igennem Kalvebodstrand er efter vor Formening ikke blevet formindsket siden den Tid, men snarere forøget efter Gasværkshavnens og Godsbanegaardens Fremkomst. Trafiken i den sydlige Del af Havnen maa paa Grund heraf, og helt bortset fra mulige nye Industrieanlæg, forudsættes at ville tiltage, og det vil da være af stor Interesse for Skibsfarten, at Skibe, som gaa i Ballast til Østersøen, kunne faa en hurtig Adgang til dybt Vand i Kjøge Bugt og slippe for at passere Broerne to Gange, saavel som for at tilbagelægge den lange Vej gennem Havnen, Kroneløbet, Kongedybet og Drogden. Et saadant Løbs Gennemførelse kån nu efter General Købkes Mening kun anses for et Tidsspørgsmaal, og han mener da, at det vil blive udført i Overensstemmelse med en Kommissionsplan af 1892, ifølge hvilken det skulde gaa i en bugtet Linje

med 70 Fods Bundbrede paa henvend den halve Strækning (nærmest Havnen), 140 Fods Brede paa den øvrige (sydligere) Strækning, og en Regulering af Farvandet i Sorte Rende, saaledes at der overalt sammesteds bliver mindst 16 Fods Dybde i mindst 200 Fods Brede.

I Artiklen fremhæves Fordelene ved et lige Løb efter den tidligere Murrayske Plan fremfor det af Kommissionen foreslaaede bugtede Løb, og vi kunne ganske samstemme heri, idet det Murrayske Løb er langt mere navigabelt til enhver Tid, end det af Kommissionen foreslaaede. Det maa imidlertid erindres, at der er mange forskellige Interesser, som skulle tages i Betragtning ved Ordningen af en saadan Sag, naar den skal gennemføres ved Bidrag af forskellige Autoriteter, og vi maa antage, at dette har været Grunden til, at man er blevet staaende ved Forslaget som det foreligger. Forholdet vil jo blive helt anderledes, hvis Kommunen, som af General Købke foreslaaet, alene tager Sagen i sin Haand; i saa Tilfælde vil man sikkert foretrække Løbet efter den Murrayske Plan. Forøvrigt gælder vor Indvending mod Løbet som det er foreslaaet ikke saa meget dets Form, særligt ikke naar det paa den ene Side bliver begrænset af et Dige, men mere dets Brede, der som ovennævnt kun er 70 Fod paa henvend den halve Strækning. Naar det erindres, at de Skibe, som skulle benytte dette Løb, i de fleste Tilfælde ville være ballastede og kun have nogle faa Fod Vand under Kølen, vil man indrømme, at denne Brede af 70 Fod er altfor ringe, særligt naar Skibet skal besejle Løbet under ugunstige Forhold, f. Eks. haard Strøm og stiv Kuling tværs. Der vil da let kunne forefalde Grundstødninger og Havarier og dermed følgende Spærring af Løbet for andre Skibe, og Følgen deraf vil blive, at Fordelene ved Løbet i mange Tilfælde bortfalder, idet Skibene maa ligge og afvente gunstige Forhold for at passere Løbet lige som de gøre nu ved Passage af Broerne.

General Købke omtaler Betydningen af, at man med de nye Forhold i Kalvebodstrand for Øje tager Hensyn til Beliggenheden og Konstruktionen af Broerne i Kjøbenhavns Havn, naar de nuværende Broer ombygges eller forandres. Det er ikke Hensigten med denne korte Anmeldelse af Generalens Artikel at komme nøjere ind paa disse vidtløftige Spørgsmaal, men vi kunne for saa vidt ogsaa sammenfatte Sømandsstandens Ønsker og Fordringer i en enkelt Sætning, nemlig: »Lad os faa Broer, som ligge tværs paa Strømmens Retning og med rigeligt store Gennemsejlingsaabninger.«

For Sømandsstanden er der noget uforstaaeligt i, at de for Sejladsen bedste Brokonstruktioner, som benyttes andetsteds, hvor Landfærdslen er lige saa stor som her, og hvor Strømforholdene ere langt simplere, hidtil ikke har kunnet slaa igennem her hjemme, især da de forskellige Brokonstruktioner nu kunne aabnes og lukkes i næsten samme Tid. Skibenes voksende Brede i Forhold til Længden og Dybgaaendet, samt deres betydelige Overbygninger og Opstaaende, nødvendiggør en bred og fri Passage gennem Broerne, og en saadan vil i Kjøbenhavns Havn næppe kunne opnaas uden ved Anvendelse af Svingbrosystemet i Forbindelse med en Regulering af Havneløbet i Nærheden af Knippelsbro. For Langebros Vedkommende vil en saadan Regulering sikkert være mindre nødvendig, thi Havnens Form, er her saaledes, at Strømmen fremtidigt ligesom nu vil følge den og altsaa komme

ret i Farvandet. Ved Knippelsbro vil den derimod skære mod Pynten ved Phønix, og jo stærkere den er, desto mere skærer den over mod Kristianshavnsiden, tværs paa Gennemsejlingen i Broen. Her maa derfor Regulering af Havnen anses for en Nødvendighed, især hvis Strømmens Hastighed i Havnen skulde blive forøget som Følge af de forandrede Forhold i Kalvebodstrand.

Vi slutte denne Anmeldelse af General Købkes Artikel med en Tak til ham for at have fremdraget disse for Skibsfarten paa Kjøbenhavn saa vigtige Spørgsmaal og Ønsket om at Løsningen af disse Spørgsmaal maa være nær forestaaende.

Generalforsamlinger.

Det Forenede Dampskibsselskab har holdt aarlig Generalforsamling. Højesteretsassagfører Shaw dirigerede. Paa Bestyrelsens Vegne meddelte Etatsraad Fritsche Aarsberetningen.

Der gjordes, trods de vanskelige Isforhold i Fjor, al Anstrængelse for at opretholde Farten paa England. Taleren skildrede udførligt Isforholdene i Fjor og udtalte derefter: Naar jeg indgaaende har dvælet ved den forrige Vinters Is-Episode, saa er det fordi Selskabets Virksomhed ved denne Lejlighed kan anføres som et Eksempel paa, at der ikke savnes Vilje til under ekstraordinære Forhold at udfolde Selskabets hele Kraft uden Hensyn til Tab eller Fordel, naar den almindelige Trafik behøver en saadan Hjælp, og det Offer af Penge og haardt Arbejde, som Isfarten gennem Kattegat og den ekstraordinære Fart fra Esbjerg har foranlediget, har i al Fald den Gang indbragt Selskabet oprigtig Tak af Danmarks Smøreksporthører og Andre i Eksporten af Landmandsprodukter paa England Interesserede. Kun Skade, at Erindringen herom synes at være aldeles forsvunden i Aarets sidste Maaneder.

Imidlertid vare næsten alle Selskabets Skibe fordelte paa deres respektive Ladepladser, saa at de, da Navigationen atter aabnedes, kom hertil med fulde Lødninger; men da der i Havnene var Tonnage nok, der blot ventede paa Last og aabent Vande, vare Kornfragterne i Østersøen meget lave, og disse lave Kornfragter holdt sig desværre omtrent hele Aaret; kun i et Par Efteraarsmaaneder blev der lidt mere Liv og lidt bedre Fragter. Importen af Sæd fra Østersøhavnene var til Gengæld ganske betydelig, saa at Skibene fra Østersøen gennemgaaende have haft fuld Lastkomplettering til Kjøbenhavn paa Vej til England og Kontinentet. Derimod har Tilførselen af Foderstoffer i Aar været endnu mindre end i det foregaaende Aar, og navnlig var Klidtilførselen forholdsvis overordentlig ringe. Ogsaa Bygeksperten gav Skuffelser, idet der var høstet bedre i England og Belgien end hos os, og Priserne holdt sig derfor saa lave, at det var umuligt med Fordel at sende dansk Byg til disse Lande. Endelig var Norge ogsaa en daarligere Aftager end sædvanligt, formentlig paa Grund af forandrede Toldforhold. Kulforbruget har i Aar ganske naturligt været noget mindre end i det foregaaende Aar, nemlig 167,000 Tons imod 174,000 Tons, og dette er grundet paa, at Ishindringen har foranlediget en mindre Udsejling af ca. 190,000 Kvartmil, nemlig i 1895 2,494,436 Kvartmil mod i 1894 2,684,035 Kvartmil. Kulpriserne have været ret billige, der er udgivet ca. 200,000 Kr. mindre end i 1894, og i de 9 Aar fra 1887 til 1895 have kun 1892 og 1887 haft billigere Priser. Den indenlandske Afdeling har i Aar et mindre gunstigt Resultat at opvise, idet Netto-Opsejlingen er 28,000 Kr. mindre end i 1894. Persontrafik og Kreaturtransport har været noget nedadgaaende, medens paa den anden Side Godstrafiken er noget forøget. Den

pludselige og haarde Vinter beredte ogsaa denne Afdeling ikke saa faa Vanskeligheder, og den lange Standning saa sent paa Foraaret havde til Følge, at Godset ophobede sig i saa store Masser, at det viste sig umuligt at besørge det ved Afdelingens eget Materiel. De mindre Fjorde og Havne blev først senere tilgængelige, saa at til at begynde med næsten Alt maatte dirigeres over de større Havne, hvorfor der blev ydet Hjælp med Skibene »Dronning Lovisa«, »Nidaros«, »Morsø«, »Union« og »C. P. A. Koch«, med hvilke Skibe store Godsmængder overførtes. Først medio April var Afdelingens Fart atter i regelmæssig Gang, i Aarets Løb er udført 1614 Rejser fra Kjøbenhavn til Provinshavne mod 1788 i 1894, og der er befordret 608,842 Forsendelser mod 663,574 i 1894. Antallet af de til Kjøbenhavn befordrede levende Dyr har været noget mindre end i 1894, nemlig 15,503 Stkr. Hornkvæg, 9880 Kalve, 3566 Svin og 67,297 Faar og Lam samt 1277 Heste. Formindskelsen rammer navnlig Hornkvæg med ca. 6500 Stkr., Svin med ca. 1500 Stkr., Faar og Lam med 6000 Stkr. Af Havarier har Afdelingen haft »Yduns« Grundstødning Natten til den 29de Maj paa Hesseløen. »St. Knud« fik 23de Juli Brud paa forreste Krumtapaksel, og »Bal-dur« brækkede den 4de November den agterste Krumtapaksel. Sundfarten har, dels paa Grund af Vinteren, dels ved den regnlulde Sommer givet et lidt mindre gunstigt Resultat end forrige Aar, uagtet Sverrig den 11te Oktober endelig blev erklæret fri for Mund- og Klovsyge, hvorefter Indførselen af levende Kvæg hertil straks tog sin Begyndelse. Trafiken med Dyr hertil var dog ikke saa stor som i tidligere Tid, den har i den lange Mellemtid desværre delvis fundet andre Veje. Dampfærgerne mellem Kjøbenhavn og Malmø blev indviet den 5te Oktober, og Farten begyndte den 7de Oktober. Virkningen heraf er endnu ikke mærket i Passagertrafikken, og af Gods er det navnlig Vognladninger med grovere Varer, der optages af Færgerne. Endnu kan man dog ikke fælde nogen begrundet Dom over, hvorledes disse Færdselsforhold ville udvikle sig. Frederikshavn-Gøteborg samt Gjedser-War-nemünde Ruterne ere vedligeholdte ligesom i de tidligere Aar.

I Kreatur-Udførsels Afdelingen have de levende Kreaturer i 1895 lige saa lidt som i de foregaaende Aar i nogen væsentlig Grad kunnet beskæftige Afdelingens Skibe. I Efter-sommeren udførtes nogle Rejser fra Esbjerg til Dunkirk, paa hvilke overførtes ialt 216 Hornkvæg, 19 Heste og 7915 Faar. Søværts Indførsel til Tyskland med 10 Dages Karantæne blev tilladt fra 1ste Oktober efter Landgrænsens Spærring. Der oprettedes 8 Karantæneanstalter i Altona, Hamburg, Tønning, Aabenraa, Flensborg, Kiel, Lybæk og Rostock, hvorved Trafiken blev saaledes splittet, at en fordelagtig Rute for større Kreaturskibe intetsteds fandtes. Allerede den 15de December kom der igen Forbud fra tysk Side mod Indførsel af Svin, og Selskabet indskrænkede sig derefter til Fart paa Altona-Hamburg fra jyske Havne. Der overførtes i de 3 Maaneder ialt 5163 Hornkvæg, 642 Svin og 22 Kalve. Paa en Rejse fra Esbjerg til Hamborg den 4de December mødte Dampskibet »Esbjerg« et orkanagtigt Uvejr, hvorved Skibet først den 8de December naaede frem til Hamburg, desværre med en Del døde og beskadigede Dyr; men hvis »Esbjerg« ikke havde været et saa godt Søskib, som det er, vilde Rejsen vistnok under de forhaandenværende Forhold have givet et endnu sørgeligere Resultat.

Paa Ruterne mellem Danmark og England er med de under Kreatur-Udførsels Afdelingen hørende Skibe udført en samlet Godsmængde af 112,470 Tons, som er lidt mere end i det foregaaende Aar. Heraf andrager Smør 46,590 Tons, Æg 7743 Tons og Flæsk 51,560 Tons, hvilke Artikler alle vise lidt Fremgang. Derimod er der Nedgang i Udførsel af Korn, hvoraf kun udførtes 1446 Tons samt Hø og Halm 1702 Tons. I Returtaakt overførtes 88,158 Tons Kul samt 19,301 Tons Gods.

Ruten Malmø—Helsingborg—Grimsby er underholdt med et Skib hver 14de Dag. Godsmængden har her været lidt i Tilbagegang. Denne Afdelings Skibe have, foruden den før nævnte besværlige Esbjerg-Rejse, af Havarier at nævne to

Kollisioner, nemlig »Expres« udfor Harwich og »Riberhus« paa Elben. Paa Island og Færøerne har Farten været udført planmæssig ved »Laura« og »Thyra«, medens »Botnia« har udført en Tur med Turister og »Libau« en Ekstratur til Færøerne med Gods. I indeværende Aar har Island ved Althingets Beslutning faaet sit eget Skib, hvortil er lejet Skibet »Vesta«. Farten fortsættes dog uforandret fra Selskabets Side, og man er bleven enig om at holde samme Takster, ligesom Fartplanerne ere ordnede efter fælles Overenskomst.

Farten paa Vestnorge, Christiania, Gøteborg og Hangø har været gennemført i Lighed med tidligere Aar og med godt Resultat.

Af den udenlandske Afdelings Virksomhed skulde Taleren særlig omtale hvad der vedrører Nutidens to store Kanalanelæg, Manchester Kanalen og Kejser Wilhelms Kanalen. Ingen af disse Kæmpeværker synes endnu fuldt ud at have givet det ønskede og forventede Resultat; men de have begge straks givet Stødet til adskillige Forandringer i de tidligere tilvante Ruter. Paa Manchester—Liverpool—Kjøbenhavn—Stettin vedligeholder man en regelmæssig Fart med to Skibe i Haab om, at denne Linie kan oparbejdes og give et gunstigt Resultat, men Begyndelsen er som altid besværlig.

Nord-Østersøkanalen, der blev aabnet den 1ste Juli, har tvunget Selskabet til at dirigere vore Hamburgskibe ned derigennem direkte til Østersøhavnene, medens Farteu tidligere gik med større Fordel om Kjøbenhavn. Ogsaa nødsagedes Selskabet, forøvrigt ikke uden Betænkelighed, til at aabne direkte Fart gennem Kanalen fra Hamburg til forskellige jyske Østkysthavne og Fyen for at forhindre, at denne Fart faldt i Hænderne paa tyske Rederier. Denne Fart er just ikke meget lønnende, og Bestyrelsen følger med Opmærksomhed den Udvikling, som disse nye Forhold ville tage. Antwerpen har i Aar ligesom tidligere været Selskabets faste Borg i den europæiske Fart, og Positionen der er vedvarende sikker og god. Man søger nu at danne et lignende Knudepunkt i Southampton, der tillige kunde blive Bindeled med den transatlantiske Fart, der mere og mere søger til denne Havn som Anløbsplads, og som derved synes at skulle gøre Southampton til en af de betydeligste Havne i England.

Farten paa Havre, Bordeaux, Portugal og Madeira er vedvarende i god Fremgang, medens Middelhavet og Sortehavet blive mere og mere ekspløiterede, navnlig i Vintermaanederne, naar Sejladen paa de russiske, finske og svenske Trælasthavne standses af Is. Et Utal af ledige Dampere dirigeres da til Middelhavet for der at friste Livet, indtil Trælastfarten igen kan optages. Denne Invasion virker fuldstændig demoraliserende paa Fragtmarkedet fra Novbr.—Decbr. til Marts—April, hvorefter der atter viser sig mere Liv i Sejladen. Glædeligt er det dog, at der desuagtet kan konstateres en forøget Fragtopsejling fra Italien, franske Middelhavshavne, Spanien, Portugal og Madeira, nemlig i 1895 ca. 51,000 Lstl. mod i 1894 ca. 46,000 Lstl., og findes Forøgelsen netop i den Fart, der ligger Selskabet mest paa Hjerte, nemlig fra disse Lande til Kjøbenhavn og Østersøen. De udgaaende Fragter til Middelhavspladser stille sig omtrent som i Fjor med et samlet Fragtbeløb af 28,000, hvoraf Trælast og Kulfragt udgør omtrent Halvdelen.

Paa Sortehavet er der sejlet et mindre Antal Rejser paa Grund af Isforhold; dette i Forbindelse med de lave Kornfragter har givet et mindre gunstigt Resultat. De til Sortehavsfarten erhvervede tre nye 3500 Tons Dampere »Alexandra«, »Nicolai II« og »Zenia« blev afleverede fra Værftet i Løbet af Maanederne Juni, Juli og August, og have vist sig fuldt ud tilfredsstillende. De have hver udført en Rejse fra Østersøen til Sortehavet, men da, ved deres Tilbagekomst hertil, St. Petersborg var lukket, og Selskabet som Følge deraf kunde indskrænke Skibenes Antal paa Sortehavet, have de midlertidig været benyttede paa den af Selskabet oprettede ny Rute paa New-Orleans og Havanna. Denne Fart er begyndt under gunstige Auspicer, idet Amerika har haft en ganske ualmindelig rig Høst, og Afskibningerne af Korn, ogsaa til Danmark, have været meget betydelige.

Der lader til at være god Stemning blandt Eksportørerne i New-Orleans for at benytte Kjøbenhavn som Omladningsplads for deres Sendinger til Østersøen, og de alt ekspederede Fartøjer, nemlig de 3 af Selskabets egne og 2 befragtede Dampere, have alle haft fuld Last. Majsen har udgjort Hovedbestanddelen af Lådningerne, men man har ogsaa erholdt betydelige Sendinger af Bomuld til Reval, Hangø, Norrkøping, Gøteborg, Christiania etc., ligesom der ogsaa fremkommer mere og mere Stykgods, saasom Fedt, Provisioner, Mel, Pibestaver etc. Alt ialt ere Udsigterne for denne Linie foreløbig lovende, og den vil under alle Omstændigheder tilføre Kjøbenhavn en betydelig Omladningstrafik, som hidtil har fundet Sted i Hamburg, Antwerpen, Liverpool og andre Transiteringspladser. Baadene anløbe for udgaaende Bordeaux, og det er Meningen ogsaa at optage Havre som fast Anløbsplads. Naar Forholdene paa Kuba atter ere ordnede, imødeses der en meget livlig Trafik fra de nævnte franske Pladser til Havanna. Efter St. Petersborgs Aabning i Begyndelsen af Maj ville de nu til New-Orleans benyttede Baade atter tiltrænges i Sortehavsfarten, og man vil blive tvungen til at vedligeholde Farten paa New-Orleans med befragtede Dampere, indtil der er bygget nye Skibe til denne Rute.

Selskabets Flaade bestod ved Aarets Udgang af 115 Skibe med 13,096 nominelle Hestes Kraft, heri medregnet Bugserbaadene »Coureren«, »Hjælperen«, »Bien« og »Øst« samt »Neptun«. — Skibene have ialt sejlet 2,494,436 Kvartmil og gennemsnitlig 22,676.88 mod respektive 24,852.18 og 22,043.84 i de to foregaaende Aar. Flittigst har »Botnia« været, der har gennemsejlet en Distance af 39,730 Kvartmil, medens »Gjedsøer« har gjort mindst Arbejde med 5,246 Kvartmil.

Til Slutning skal Taleren henlede Opmærksomheden paa et Par Tal, der vise, hvilken Indflydelse »Det forenede Dampskibsselskab«s Virksomhed har paa hele vort Samfunds økonomiske Liv. — I direkte Løn for stadigt Arbejde har Selskabet sidste Aar udbetalt over 3½ Million Kroner. Men hertil kommer endnu den Fortjeneste, som ved forskellig Beskæftigelse og mangehaande Arbejde spredes i vide Kredse, og som ligeledes naar op til Millioner. Det er ikke troligt, at det kan lykkes Særinteresser at gribe forstyrrende ind i denne for vort lille Land saa gavnrige Virksomhed.

Den samlede Fragtindtægt har været 13,528,344 Kr. 95 Øre og Provision og Agio samt forskellige Indtægter 360,756 Kr. 71 Øre, ialt 13,889,101 Kr. 66 Øre, som er 496,176 Kr. 51 Øre mindre end i Fjor.

Udgifterne vise imidlertid ogsaa et mindre Beløb af 551,619 Kr. 56 Øre og have ialt udgjort 10,939,526 Kr. 51 Øre. Af Overskudet 2,066,674 Kr. 84 Øre er der foretaget de sædvanlige Afskrivninger paa Inventar og Pakhoder med 21,889 Kr. 77 Øre samt henlagt det statutmæssige Beløb til Fornyelsesfonden med 1,126,671 Kr. 24 Øre og til Assurancefonden 300,474 Kr. 68 Øre, ialt et Beløb af 1,449,035 Kr. 69 Øre. I Tantième fragaar 61,763 Kr. 91 Øre, hvorefter Bestyrelsen i Henhold til Lovenes § 27 har besluttet til Reservefonden at henlægge 100,000 Kr. og til Pensionsfonden 50,000 Kr., hvorved disse Fonds henholdsvis udgøre, Reservefonden 175,056 Kr. 28 Øre og Pensionsfonden 502,265 Kr. 10 Øre. Udbyttet foreslaas fastsat til 5 pCt., som udgør 400,000 Kr., medens Resten, 20,071 Kr. 18 Øre, overføres i ny Regning.

Skibenes bogførte Værdi var 32,675,158 Kr. 25 Øre; der er siden sidste Regnskab tilkommet Værdien af 3 Skibe, »Alexandra«, »Nicolai II« og »Zenia« med tilsammen 1,552,697 Kr. 89 Øre, hvori med Beløbet for »Vejele«, der er solgt, fragaar med 128,206 Kr. 71 Øre, hvorefter Skibenes Kapital-Konto pr. 31te December andrager 34,099,649 Kr. 43 Øre. Inventarium og Sække vare pr. 1ste Januar opførte med 188,080 Kr. 49 Øre, hvortil komme Nyanskaffelser til Beløb 11,245 Kr. 75 Øre, tilsammen 199,326 Kr. 22 Øre, hvorpaa er afskrevet 10 pCt. med 19,932 Kr. 62 Øre.

Pakhoder og faste Ejendomme ere forøgede med 1,547 Kr. 81 Øre for Pakhuse paa Samø og i Hjørring, men formindskede med den sædvanlige Afskrivning 5 pCt. 1957 Kr.

15 Øre. Obligations-Konto 5 pCt. er formindsket med inlfriede Obligationer 107,000 Kr. og de 4 pCts med 145,000 Kr. Assurance-Konto: For Havarier er der i Aarets Løb afskrevet 213,025 Kr. 57 Øre.

Der henstaar endnu følgende uopgjorte Havarier, nemlig »Blenda« ktr. »Ida«, »Castor« ktr. »Lissabon«, »Express« ktr. en Bugserbaad, »Gylfe« ktr. »Nore«, »Jolanthe« ktr. »Australia«, »M. G. Melchior« ktr. »Julia«, »Odin«s Grundstødning paa Elben, »Riberhus« Kollision paa Elben. De fleste af disse Havarier ere afhængige af Processer, hvoraf siden Regnskabets Slutning »Melchior« er bleven frikendt, men Appelfristen er endnu ikke udløben. Sagen »Jolanthe«—»Australia« har i disse Dage funden sin endelige Afgørelse ved Rigsretten i Leipzig, hvorefter hver Part bærer sin Skade. Selskabets Tab vil herpaa andrage ca. 51,000 Kr.

Formanden, Geheimeetatsraad Tietgen, oplæste en Skrivelse fra en Aktionær (Vexelmægler Møller), hvori denne paa flere Aktionærers Vegne henstillede til Bestyrelsen, at Udbyttet sættes til 6 pCt., 90,000 Kr. overførtes til næste Aar, medens der til Gengæld ikke henlægdes noget til Reserve- og Pensionsfondet. Formanden bemærkede i Anledning af denne Skrivelse, at Bestyrelsen, alt taget i Betragtning, ikke mente at kunne efterkomme dette Ønske. Med den i 1894 foretagne Lovforandring havde det været Hovedtanken at gøre Udbyttet mere konstant gennem en Begrænsning af Afskrivningerne. Det første af de to siden da forløbne Aar havde kun lige kunnet give 5 pCt. Udbytte, saaledes at man for det nu forløbne Aar i Virkeligheden for begge Aarene maatte henlægge til Reservefondet og Pensionsfondet (150,000 Kr.). Naar nu dertil kom, at der i Aar var til forskellige Ruter bestilt nye Skibe, ansaa Bestyrelsen det som sagt ikke for forsvarligt at følge den nævnte Opfordring. Bestyrelsen maatte hævde, at det var den, der efter Lovene alene havde Ret, til at bestemme Størrelsen af det Beløb, der henlægges til Reservefondet m. m. Først efter at dette var bestemt, kunde man forhandle med Generalforsamlingen om Udbyttets Størrelse.

Vexelmægler Møller henstillede paany til Bestyrelsen at tage Udbyttespørgsmaalet under Overvejelse.

Tietgen fastholdt Bestyrelsens Standpunkt.

Vexelmægler Møller havde ved sin Opfordring til Bestyrelsen nærmest haft til Hensigt at konstatere en vis Mistemning hos Aktionærerne. Han henstillede endnu en Gang til Bestyrelsen at tage Forslaget under Overvejelse.

Tietgen: Lige fra Selskabets første Tid har det efter Lovene været Bestyrelsen, som alene har afgjort, hvor meget der skal henlægges til Reserve- og Pensionsfondet.

Der forelaa derefter Spørgsmaal om Decharge.

Veksellerer Bang forlangte skriftlig Afstemning.

Dirigenten spurgte Bang, om han var paa det Rene med, at der deraf, at Decharge nægtedes, fulgte, at Udbyttet ikke kunde udbetales.

Bang fastholdt sit Forslag.

Derefter nægtedes Decharge med 4213 Stemmer (repræsenterede ved 17 Aktionærer) mod 1576 (repræsenterede ved 20 Aktionærer).

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Prof. Torp.

— I et efter Generalforsamlingen afholdt Møde vedtog Det Forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse, da der ikke fra nogen Side var rejst Indvending mod Udbyttets Fordeling, men kun udtalt Ønske om højere Udbytte end foreslaaet, at udbetale 5 pCt. af Selskabets Aktier for 1895, der kan hæves i Privatbanken fra Tirsdag den 7de April.

Dampskibsselskabet »Thingvalla« har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Shaw.

Kommandør E. Suenson aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Aaret havde bragt 500—600 000 Kr.'s Underskud. Aarsagerne havde været den hensynsløse Konkurrence, der havde hersket. I afvigte September Maaned var der nu afsluttet Fred. Fredsbetingelserne bestod i, at alle de kontinentale Linier havde trukket sig tilbage fra

Passagertrafikken paa Skandinavien og Finland. Samtidig havde man forhøjet Passagerfragten fra 60 til 117 Kr. paa Ruten til Amerika og fra 12 til 30 Dollars i omvendt Retning. Selvfølgelig havde den sene Fred kun kunnet have ringe Virkning paa Driftsregnskabet for forrige Aar.

Antallet af Rejser havde været 21 imod 24 forrige Aar. De faa Rejser skyldes dels Isforholdene her, dels at man under Hensyn til de usle Passagerfragter havde indskrænket Rejsernes Antal.

Den samlede Godstrafik havde været 27,208 Tons til New-York imod 29,515 Tons i 1894 og 38,884 Tons fra New-York imod 43,755 Tons i 1894. Godsfragten havde udgjort 1,636,575 Kr. i 1895. Der var af Passagerer befordret 11,298 imod i 1894 9292; dog havde Passagerfragten været i Nedgang; den var 327,142 Kr. imod i 1894 335,707 Kr. Dette skyldtes selvfølgelig den skarpe Konkurrence. Nettofortjenesten for Passagerer havde været 28,96 pr. Passager.

Den samlede Indvandring til New-York havde efter statistiske Meddelelser været 355,118 Personer i 1895, hvad der vilde sige en Stigning af $\frac{1}{4}$ i Indvandringen; Stigningen svarede til Forøgelsen i det af Selskabet befordrede Antal Passagerer.

Indtægterne af samtlige Skibe m. v. var 1,368,490 Kr.; Udgifterne 1,375,949 Kr., hvilket giver et Driftstab af 7459 Kr. Udgifterne ved Skibenes Cplægning beløb sig til 61,011 Kr. Hertil kom 3777 Kr. paa Understøttelseskonto og 179,892 Kr. i Administrationsudgifter og paa Rente-Konto. Det samlede Tab bliver herefter 252,140 Kr., at overføre til Fornylsesfondet.

I den forløbne Del af Aaret var afsendt 7 Skibe med 964 Passagerer, hvilke havde givet en Bruttopassagerafgift af 95,530 Kr. og en Brutto-Godsfragt af 125,101 Kr. I samme Tidsrum af 1894 var afsendt 3 Skibe med 779 Passagerer, paa hvilke var indkommet en Brutto-Passagerindtægt af 39,629 Kr. og en Brutto-Godsfragt af 66,195 Kr. Der var indkommet 5 Skibe med 187 Passagerer, hvorpaa var indkommet en Bruttofragt af 18,445 Kr. og en Brutto-Godsfragt af 187,487 Kr.; i samme Tidsrum var ifjor indkommet 2 Skibe med 144 Passagerer, hvorpaa indtaget Brutto i Passagerfragt 7135 Kr. og i Godsfragt 81,918 Kr.

Man kan ikke stille noget Horoskop af disse Tal for Fremtiden; alt vilde jo bero paa Passager-Antallet i dette og kommende Aar. Stillingen var jo ikke saa udmærket, Reservefondet var opspist, Fornylsesfondet svandt ogsaa, og Krediten var udtømt. Naar Selskabet eksisterede endnu, skyldtes dette Kreditorernes Imødekommenhed og alles Vedhængen ved denne vor eneste New-York-Linie.

Der var endnu kun et Punkt, hvor man kunde tænke paa en Bøparelse. Man vilde nemlig nedsætte Skibenes Assuranceværdi, saaledes at der vilde kunne spares ca. 40,000 Kr. Dette ønskede man gerne Generalforsamlingens Billigelse til, og vilde Taleren betragte denne som given, hvis ingen Indvendinger fremkom.

Fra nogle Aktionærer fremkom der Opfordringer til at anvende »Amerika« til Turistfart eller oversøisk Fart.

Direktør Suenson meddelte at der ved Kielkanalens Aabning og ved anden Lejlighed havde været Tale om at leie »Amerika« til Turistture; det var imidlertid ikke blevet til noget. Dog vilde det være Bestyrelsen kært, om der kunde blive saadan en eller anden Anvendelse for Skibet.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Til Medlem af Bestyrelsen valgtes Hr. Adolph Carl i Stedet for Grosserer Carl Melchior, der ifjor var bleven valgt til Medlem af Bestyrelsen, men paa Grund af de mange Foretagender, han havde, ikke havde ønsket at tiltræde.

Revisorerne genvalgtes enstemmig.

Dampskibsselskabet »Østersøen« har afholdt ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Asmussen.

Der forelaa Forslag til en Lovændring, der gik ud paa at

stille Bestyrelsen frit med Hensyn til Fastsættelsen af Skibenes Assurancesum.

Forslaget vedtoges uden Diskussion enstemmigt.

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har holdt ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Halkier.

Der forelaa Forslag til Anskaffelse af to nye tidssvarende Skibe og Udvidelse af Aktiekapitalen med 700,000 Kr.

Forslaget, der var vedtaget enstemmigt paa den ordinære Generalforsamling, men med en utilstrækkelig Kvotadel af Stemmer, forebragtes af den korresponderende Reder, Konsul Oluf Hansen.

Det vedtoges paany enstemmigt og var dermed endelig vedtaget.

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri har afholdt en ekstraordinær Generalforsamling for at behandle Spørgsmaalet om en Forøgelse af Aktiekapitalen og Optagelsen af et Laan i Anledning af foreslaaede Udvidelser af Selskabets Virksomhed.

Borgmester, Overdommer Rosenstand mindedes den afdøde Formand for Bestyrelsesraadet, Kaptajn Rohmann. Han havde haft en væsentlig Andel i Forslagets Udarbejdelse og havde glædet sig til at kunne forelægge det for Generalforsamlingen. Saavel Bestyrelsen som Aktionæerne vilde i høj Grad beklage, at Kaptajn Rohman var gaaet bort.

Overretssagfører Paludan valgtes til Dirigent og oplæste det af Bestyrelsesraadet stillede Forslag, der var saalydende:

Generalforsamlingen bemyndiger Bestyrelsesraadet til at iværksætte de foreslaaede Erhvervelser og Anlæg til Udvidelse af Selskabets Virksomhed og til at søge erhvervet de Tillæg til Selskabets Koncession, som i saa Henseende maatte vise sig nødvendige.

Specielt bemyndiges Bestyrelsesraadet til at erhverve Interessentskabet Helsingørs Træskibsbyggeris og Patent-Opbalingsbeddings-Selskabets Forretninger med dertil hørende Anlæg, Bygninger, Materiel m. v. i Overensstemmelse med de af Træskibsværftets Ejere og Beddings-Interessentskabets Bestyrelse under 5te og 6te Marts d. A. derom afgivne Tilbud, og til at lade den fremtidige Drift af disse Forretninger indgaa under Selskabets Virksomhed, at anlægge en ny Tørdok, at bekoste Udgravning m. v. til den af Ministeriet for offentlige Arbejder forlangte Udvidelse af Havnebassinet, at afslutte de fornødne Overenskomster med Hensyn til de under de projekterede Udvidelser indgaaende Grundarealer, samt at tilvejebringe de til samtlige Foranstaltningers Gennemførelse nødvendige Pengemidler, dels ved Udvidelse af Selskabets Aktiekapital, saaledes at de nye Aktier erholde Andel i Udbyttet for Regnskabsaaret 1896—97, og saaledes at de nuværende Aktionærer erholde Fortrinsret til Tegning af nye Aktier pro rata, dels ved Optagelse af Laan mod Pant i Selskabets Ejendele, alt paa saadanne Vilkaar, som Bestyrelsesraadet anser hensigtsmæssigt for Selskabet.

Borgmester Rosenstand motiverede det ovennævnte Forslag. Allerede for længere Tid siden havde der vist sig Mangel paa Plads, og Spørgsmaalet om en Udvidelse havde været fremme. Til de foreslaaede Udvidelser krævedes ialt 1,100,000 Kr., deraf havde Bestyrelsesraadet tænkt sig, at de 500,000 Kr. skulde tilvejebringes ved en Udvidelse af Aktiekapitalen og Resten, 600,000 Kr., ved Optagelse af Laan med Pant i Selskabets Ejendele; til dette Resultat var man kommen efter moden Overvejelse. At optage hele Beløbet ved et Laan vilde let i trange Tider blive prekært for Selskabet. Det var naturligvis mange Penge, som her krævedes, men der var dog næppe nogen Fare for at gaa med dertil, naar der saas hen til den Forøgelse af Arbejdet, der havde fundet Sted i de Aar, Selskabet havde bestaaet. Værftet var nu indarbejdet, og dets Renomé i Udlandet var godt, det nød almindelig Anerkendelse og Tillid. Taleren oplyste, at der for Øjeblikket var 5 Dampskibe under Bygning til en Værdi af 1¼ Million Kroner. Han gennemgik derefter nærmere de forskellige foreslaaede Udvidelser og Erhvervelser og udviklede,

at disse sikkert vilde medføre Fordel for Selskabet. Med Hensyn til Anlæggelsen af en ny Tørdok bemærkede Taleren, at der i høj Grad trængtes til den. Den nuværende kunde ikke nær modtage alle de Skibe, som søgte den. Saaledes maatte man i Fjor afvise 7 Havarister og i Aar allerede 8. Der var for Selskabet noget harmeligt ved saaledes at afvise lukrative Forretninger. Han sluttede med at anbefale Forslaget til Vedtagelse.

Ved den derpaa foretagne Afstemning vedtoges Forslaget enstemmig, men dets endelige Vedtagelse kunde dog ikke finde Sted, da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

En ny Generalforsamling vil derfor blive indkaldt, hvor Forslaget kommer til endelig Afstemning.

Søretssag i Amerika.

Nøjagtig Journalføring.

»Norg. Sjøft.« har modtaget følgende:

Det vilde maaske interessere en Del Skibsredere og Skibsførere at høre Udfaldet af en Proces, vedkommende et Skib, henliggende i Havn under Certeparti for Modvind, og jeg tør i denne Anledning udbede mig Plads i al Korthed i Deres ærede Spalter.

I November 1894 befragtede jeg et Skib med en Ladning Salt fra Liverpool til Savannah. Da Skibet var sejlklart, blæste det stadigt Modvind, saaledes at det blev liggende ca. 3 Uger førend det afsejlede. Ved Ankomsten til Savannah modtog Kaptajnen et Brev fra Lastemodtageren, der bor i New York, som bebrejdede ham det lange Ophold i Liverpool, og forment, at der maatte være Anledning til at afsejle før. Dette blev af Kaptajnen besvaret, at han afsejlede ved første Anledning og at intet var forsømt. Imidlertid lossede Skibet, og Fragten blev udbetalt. Endvidere indløb der Opfordring til at sende ham et Uddrag af Journalen, hvilket blev gjort. Efter flere Dages Forløb gjorde vedkommende Købmand Kravserstatning paa Skibet for Dollars 500, idet han forment, at Journalen ikke udviste saadanne Vejrforhold og paastod, der laa en Forsømmelse fra Skibet, hvorfor han vilde gøre det ansvarlig for nævnte Beløb. Dette blev af Kaptajnen nægtet at betale. Men snart beslaglagde han Skibet. Da Skibet igen var befragtet og snart skulde være lasteklar, maatte omskrevne Beløb deponeres.

I Følge alle de mig tilsendte Oplysninger om det passerede, besluttede jeg at anlægge Sag mod Vedkommende og indhentede alle de fornødne Oplysninger fra Liverpool, fra de derværende Autoriteter og Skibsførere, som havde henligget der paa samme Tid, og sendte dem til Hr. I. F. Minis & Co. i Savannah med Anmodning at fremme Sagen.

Jeg har nu modtaget Meddelelse samt det deponerede Beløb fra Hr. Minis & Co., at Handelsretten i Savannah den 3. ds. frifandt Skibet for Erstatningsansvar i saadant Tilfælde som dette.

Man vil ogsaa i saadanne Omstændigheder faa Forstaaelsen af, hvor vigtigt det er at paase, at Journalen bliver ført saa fyldestgørende som mulig.

Skien, den 20. Marts 1896.

Ærbødigt
Leif Gundersen.

Søulykker i Februar Maaned 1896.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

18 amerikanske, 18 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 4 franske, 4 tyske, 1 græsk, 2 italienske, 9 norske, 4 svenske; ialt 63.

Dampskibe.

1 amerikansk, 15 britiske, 1 belgisk, 1 fransk, 1 græsk, 1 portugisisk; ialt 20.

Aarsager til Forlisene.**Sejlskibe.**

Stranding 41, Ild 1, Sunkne 2, Forladte 9, Kondemnation 4, Savnede 6; ialt 63.

Dampskibe.

Stranding 9, Kollision 6, Ild 2, Sunkne 1, Forladte 1, Kondemnation 1; ialt 20.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Carl Hoffmann, der sejlede med et af Dampskibsselskabet Carls Dampskibe som Maskinist, er afgaaet ved Døden i Buenos Ayres. Den Afdøde var fra Saxkjøbing.

Aktieselskabet Dampskibet Skjalm Hvide giver $2\frac{1}{2}\%$ i Udbytte for sidste Aar.

Aktieselskabet Dampskibet Foreningen giver 60 Kr. pr. Aktie i Udbytte.

Prøvetur. Dampskibet Bangalore, den første Dobbelt-skruer-Damper, der er bestilt hos Flensborg Skibbygnings Selskab gennem Hr. A. Kirsten, Hamburg, til Hamburg-Calcutta Linien, gjorde den 31. Marts sin Prøvetur, som gav et overordentlig gunstigt Resultat og fuldt ud tilfredstillende de tilstedeværende Repræsentanter for Rederiet. Skibet udmærkede sig især ved god Manøvreedygtighed, og begge Maskiner arbejdede upaaklageligt; der opnaaedes en Hastighed af over 12 Knob i Timen, hvormed Betingelserne i Kontrakten rigeligt opfyldtes.

Bangalores Hoveddimensioner ere: Længde 420' 6", største Brede 50' 0", Dybgaende 33' 0". Skibet er bygget af bedste Staalmateriale efter Britisk Lloyds Klasse + 100 A. I. og har en Bæreevne af c. 8,000 Tons. Skibets Fører er Kaptajn Ostermann.

I Følge Indberetning fra den kongelige Generalkonsul i Stettin er Skonnertskipet »Margarethe« af Ziegenort, Kaptajn Zobel, der den 26de December 1894 afgik fra West-Wemys med en Ladning Kul, aldrig ankommet til Bestemmelsesstedet Wilhelmshafen og er nu af Søretten i Stettin erklæret for gaet under med Mand og Mus.

Blandt Besætningen befandt sig en dansk Sømand Otto William Alexander Hyltoft, der var forhyret som Bedstemand med bemeldte Skonnert. Hans Hjemsted opgaves at være Frederiksborg, men da Rigtigheden heraf ikke har kunnet konstateres, opfordres herved enhver, der maatte kunne give nogen Oplysning om hans Slægt og Hjemsted, til i den Anledning at henvende sig til under tegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, d. 7de April 1896.

Hos Messrs. William Gray & Co. lim. i Newcastle løb, ifølge »Newcastle Daily Chronicle«, forleden en smuk Staal-Skruedamper af Stablen. Den har følgende Dimensioner: Længde 285 ft., Brede 39 ft. 6 inch., Dybgaende 19 ft. Skibet er bygget til Skibsreder-Firmaet L. H. Carl i Kjøbenhavn og kommer i Lloyds første Klasse. Det har Triple-Ekspansions-Maskiner. Damperen fik Navnet Sigurd.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde ankom til Reval 1. April, bestemt til Riga, Antwerpen, Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Piræus 3. April, bestemt til Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Antwerpen 1. April, bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — Castor, Holm, afgik fra Gallipoli 5. April, bestemt til Messina, Alger, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Marseille 3. April, bestemt til Barcelona, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz. — Dagmar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 6. April, bestemt til Spanien. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 2. April, bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 26. Marts, bestemt til Batoum, Novorrossisk, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cadiz 6. April, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 4. April, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 6. April, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Smyrna 6. April, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 11. Marts, bestemt til Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Havre, Bordeaux, Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Newcastle 3. April, bestemt til Nizza, Spanien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Salonique 6. April, bestemt til Constantinopel, Odessa. — Tejo, Fenger, afgik fra Dartmouth 5. April, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Petersen, ankom til Southampton 5. April, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Vesuv, Gade, pas. Quessant 30. Marts, bestemt til Livorno, Genua, Neapel. — Viking, Jørgensen, ankom til Cardiff 6. April, bestemt til Madeira. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Havana 5. April, bestemt til New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Kbhvn. 4. April, bestemt til Italien.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 4. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 6. April, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Ceres, Svensson, afgik fra Havre 6. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Hull 1. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 5. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Trondhjem 6. April, bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn. — Fanø, Jørgensen, ankom til Manchester 2. April, bestemt til Liverpool, Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 5. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Antwerpen 7. April, bestemt til Riga. — Kasan, Niedersøe, ankom til Königsberg 5. April, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 2. April, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 5. April, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 2. April, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 4. April, bestemt til Havre. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 5. April, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 6. April, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 3. April, bestemt til Libau. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 5. April, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 4. April, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Libau 4. April, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 3. April, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Königsberg 3. April, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Johansen, ankom til Libau 5. April, bestemt til Riga. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 31. Marts, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Kbhvn. 8. April, bestemt til Hamburg. — Rønne, Hintze, afgik fra Kbhvn. 7. April, bestemt til Danzig.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 8. April, bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 9. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 7. April, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 7. April, bestemt til Nyborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 8. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 8. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 7. April, bestemt til Frederikshavn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, J. P. Lorenzen, afgik fra London 28. Marts, ankom til Stettin 1. April. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Nicolaieff 13. Marts, bestemt til Hamburg. — Knud, N. P. Jørgensen, ankom til Rotterdam 7. April. — Svend, Hveysel, afgik fra Swansea 27. Marts, ankom til Stettin 5. April. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Danzig 28. Marts, ankom til Birkenhead 5. April. — Skjold, C. A. Schmidt, afgik fra Danzig 1. April, ankom til London 6. April. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 31. Marts, ankom

til Riga 7. April. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 18. Marts, ankom til Buenos Ayres 25. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 24. Marts, ankom til Rosario 6. April. — Harald, O. Risøe, afgik fra Honfleur 3. April, ankom til Brake 5. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra London 4. April, ankom til Blyth 6. — Magnus W. Aaris, afgik fra Boness 21. Marts, ankom til Libau 27.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rouen 6. April, bestemt til Bilbao. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Swinemünde 5. April, ankom til Helsingør 6. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Alexandria 3. April, bestemt til Odessa — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Bordeaux 7. April, bestemt til Cardiff. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Swinemünde 3. April, ankom til Libau 4.

Helmdal. Anine, Knudsen, afgik fra Swinemünde 5. April, ankom til Riga 7. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Liverpool 3. April, ankom til Cardiff 4.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Reval 6. April. — Christiansborg, Schultz, ankom til Rotterdam 3. April. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Dunkerque 2. April. — Frederiksberg, Fischer, ankom til Eckernførde 1. April. — Jægersborg, Andersen, ankom til Livorno 2. April. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Newcastle 7. April til Swinemünde. — Rosenborg, Schultz, ankom til Riga 7. April. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Blyth 6. April.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Storm Hansen, afgik fra Port Natal 3. April til Buenos Ayres. — Jylland, Starck, afgik fra Phillipville 5. April til Granton. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 5. April til Dunkerque. — Sjølland, Rasmussen, afgik fra Aberdeen 3. April, ankom til Boness 4.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 20. Marts, ankom til New-York 3. April. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 28. Marts til Kbhvn. — Thingvalla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 3. April til New-York.

Det Jyde-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 2. April, anløb Frederikshavn 3, ankom til Newcastle 5. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 1. April, ankom til Aarhus 2., afgik 4., ankom til Altona 5.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Dunkerque 2. April, ankom til Antwerpen 3. — Nerma, Degn, afgik fra Antwerpen 5. April, ankom til Esbjerg 6. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Esbjerg 3. April, afgik 5., ankom til Methil 7.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Aalborg, Callesen, ankom til Ghent 30. Marts fra Tocopilla via Falmouth. — Agnes, Riber, ankom til Goole 31. Marts fra Laguna. — Anna & Emmy, Svarrer, afgik fra Aruba 7. Marts til London. — Fanø, Mortensen, afgik fra Milck River 6. Marts til Falmouth f. O. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Rio de Janeiro 4. Marts til Savannah. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Falmouth 2. April til Liverpool. — Irvine, Ankersen, afgik fra Hamburg 29. Marts til Capetown, passerede Dunesnes 2. April. — Mary José, Ankersen, prajet 10. Marts paa 1^o S. 32^o V. fra Frazer River til Liverpool. — Røhl, Nørby, passerede Prawle Point 31. Marts fra Hamburg til Bahia. — Thea, Jessen, ladede i San Francisco (Brazil) i Begyndelsen af Marts til River Plate. — Union, Svarrer, afgik fra Rangoon 4. April til Santos — Valparaiso, Lorentzen, passerede Tarifa 22. Marts fra Marseille til Rio de Janeiro.

Fanø, Sønderho. Agnes, Riber, er afgaaet fra Laguna til Goole, passerede Portland Bill 26. Marts. — Eliza, Thomsen, afgik fra London 23. Marts til Guadeloupe. — Killeena, Hansen, ankom til St. Thomas 22. Marts fra Hamburg og fortsatte til Pensacola. — Martha, Nissen, ankom til Falmouth f. O. 28. Marts fra Laguna, faaet Ordre for Hamburg. — Ane Jenssine, Øhle, ankom til St. Thomas 3. April fra Para. — Fides, Sørensens, ankom til Azorerne f. O. 6. April fra Jap. — Mary, Lydom, ankom til Boness 5. April fra Halmstad.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, afgik fra Porsgrund 24. Marts til Sunderland. — Elisabeth, Jensen, ankom til Kbhvn. 28. Marts.

Svendborg. Ydun, Klagenberg, ankommen til Middlesborough 29. Marts. — Hjalmar, Jacobsen, til Ankers paa Skagebugten 28. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ankommen til Porthleven 31. Marts. — Ruth, Nielsen og Skjøld, Larsen, ankomne til St. Vallery. — Elise Bay og Thure ankomne til Pillau. — Fortuna, Christiansen, ankom til Middlesborough 3. Marts. — Skirner, Nielsen, ankom til Carlshamn 1. April. — Bellona, Petersen, ankom til Leith 3. April. — Helge, Hansen, ankom til Quileeron 3. April. — Hans, Christensen, ankom til Pillau 3. April. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Fowey 4. April. — Brage, Jørgensen, ankom til London 4. April. — Diana, Fallentin, ankom til Pillau 4. April. — Svafva, Høgsted, ankom til Strømstad 5. April. — Ludvig, Larsen, ankom til Oscarshamn 6. April.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele d. 20. Marts: Vor Liste over Fragterne for Dampskibe bestaar af Afslutninger om Tømmer fra Golfen, af hvilken det synes, at Begæret fra disse Havne er fuldt tilfredsstillt til Sommeren begynder. Nogle faa Afslutninger fra Galveston have endnu fundet Sted til gradvis aftagende Rater, men New-Orleans synes at have naaet den næsten fuldstændige Stagnation i Fragterne, der i nogle Uger har været fremherskende i Norden. Bomulds-Afslutningerne fra Atlanterhavs-Havnene maa i Almindelighed antages at slutte Befragtingerne derfra for denne Saison. Begæret i Evropa efter vort Korn og vore Levnetsmidler er ringe, særlig for det forøstes Vedkommende, og det er umuligt at anbringe Tonnage fra nordlige Havne i ny Forretning, medens Begæret til at dække ældre Forretninger tilsyneladende er standset. Træfragter fra de britiske Provinser ere aftagende under det stigende Tilbud af Tonnage. Phosfat-Afslutningerne dække vistnok rigeligt Begæret efter denne Artikel i nogen Tid.

Befragtnings-Forretningen med Sejlskibe viser nogen Aftagen i Sammenligning med sidste Uge. Tonnage, baade paa Stedet og efter Forlangende, tilbydes meget sparsomt, men uden at der som Følge heraf er nogen Udsigt til en Bedring i Raterne, og de Afslutninger, vi have foretaget, frembyde intet af særlig Interesse.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 4. April:

Fragtmarkedet for saavel Damp- som Sejlskibe er gennemgaaende stille til forrige Uges Noteringer.

Der er blandt andet netop sluttet som følger:

Dampskibe:

Cardiff til Kjøbenhavn 5/6; Barcelona 9/6; Algiers 6³/₄ francs; Alexandria 6/7¹/₂; Malta 5/-; Konstantinopel 6/9; Venedig 7/6; Huelva til Garston 7/3; Rotterdam 6/6; Dunkirk 7/9; Elba til Rotterdam 7/9; Odessa til U. K. Kont. 7/9 à 8/3; Donau 10/6; San Lorenzo 17/-, Maj—Juni Lastning.

Sejlskibe.

Liverpool til Bahia £ 1100 frit fra Siden for 1400 Tons d. w.; Cardiff til Bahia 15/6; Colombo 14/3, Cape Town 15/-.

Fra Vestkysten, Syd-Amerika og Kalifornien ere Noteringerne lavere, og der er saaledes netop sluttet à 21/3 — og 20/- henholdsvis fra disse Steder.

Vestindiefragterne saa vel som Lumber og Pitch Pine holde sig nok saa faste, og er der temmeligt godt Begær efter Tonnage.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 4. April:

Kulfragterne til Middelhavet ere omtrent uforandrede. Østersø-Markedet er momentant lidt lavere, og Omsætningen i forløbne Uge har i det hele paa Grund af Helligdagene ikke været stor. Af Befragtingerne nævnes: Tyne etc. til Barcelona 1700 8/3. Cette 2500 5 10¹/₂. Neapel 2100 6/3. Konstantinopel 2000 5/9. Sulina 2500 6/6. Pillau 1200, 1900 3/10¹/₂. Neufahrwasser 1200 4/-, Swinemünde 1300 4/, 1900, 2100, 2600 3/10¹/₂. Helsingør 1150 4/1¹/₂. Bandholm eller Assens 900 4 1¹/₂. Norrköping 1000 4/1¹/₂.

Returmarkedet fra Sortehavet er falden yderligere. Der noteres nu fra Odessa 8/ à 8/3, Sulina, Novorrossisk, Bourgas 8/6 à 8/9 n. c.

Fra Donauen er lidt mere Begær, og 11/ à 11/3 kan opnaas for Baade af moderat Størrelse, hvorimod Azoff er stille til 11/ any direct.

Returfragterne fra spanske Ertshavne ere paa Basis af 8/ Huelva, Ergasteria etc. til Antwerp.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Sundet, Kjøge. Under Arbejderne ved Udvidelsen af Kjøge Havn er denne den største Del af Dagen spærret af en Rørledning, der ligger tværs over Havnen.

Passagen frigøres paa Forlangende af ind- og udgaaende Skibe.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Tæt ved Vageren SØ, for Bredgrund, uden for Skanör, er til Forsøg udlagt en sortmalet Lystønde, der viser vekslende hvidt og rødt Lys.

Gotland. Skonnert »Skandia« er sunken i Fårösun.is

Norra Gat, saa at Farvandet er spærret. Vraget skal uskadeliggøres.

Tyskland Neufahrwasser. Ved *Neufahrwasser* staar Signalmasten nu tæt N. for Fyrtaarnet. Den er 74 Fod høj og forsynet med Stang og med en Raa, hvorfra Storm-Signalerne vises. Paa Stangens halve Højde er anbragt en bevægelig Arm, der, stillet vandret, betyder, at den største Forsigtighed maa vises for at forhindre Kollision. En sort Ballon eller et sort Flag paa Toppen af Stangen betyder, at intet Skib maa løbe ind.

Ved *Kolbergermünde*, *Swinemünde*, i Farvandet til *Stettin* og ved *Orth* Havn ere Sommersømærkerne udlagte.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Nidingen. Klokketønden ved *Klockfotsrevbet*, uden for *Nidingen*, er igen udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Fyrskibet »*Eider Gøllot*» er igen udlagt og ligger nu 0,7 Kml. Ø. t. S. for den tidligere Stations Plads.

Weser. Uddybningsmaskinen, som ligger ved *Wremen*, viser, naar den arbejder, om Natten en hvid Lanterne ved hver Ende og en rød Lanterne over en hvid paa den Side, hvor den skal passeres; om Dagen en rød Ballon paa den Side, hvor den skal passeres.

Jade. I *Jade* ere Baaketønder udlagte paa Tønde F, Nr. 8, X og *Rothens Rhede's* Stationer. Spirtønderne D, E, G, J og W ere forsynede med Topbetegnelse.

Fra den 15de April til 15de Novb. 1896 afholdes Sømineøvelser i *Vareler Tief*. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde Nr. 24, mod Ø., S. og V. af 10 Meter Grænsen, og er afmærket med fire Bøjer med rødt Flag. Den afmærkede Plads er spærret for al Sejlads. Et Fartøj, der fører rødt Flag og om Natten en rød Lanterne over en hvid Lanterne, ligger ved Pladsen. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Holland. Zeegat van Terschelling. I *Schuitengat* er i 14 Fod Vand, tæt N. for Klokkebaankeskibet, udlagt en Lystønde, som viser hvidt, fast Lys.

Holdt overet med *Vieland* Fyr i N. 62° Ø. leder den i *Schuitengat*, indtil Ledelinien, *W. Terschelling* Havnefyr overet med Ledefyret.

Zulderzee. Den 7de April 1896 tændes paa *Wieringen* NØ. Pynt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 40° Ø. til S. 52° Ø., rødt Lys fra S. 52° Ø. gennem Ø. til N. 13° Ø., hvidt Lys fra N. 13° Ø. gennem N. og V. til S. 75° V. Lysævnen for det hvide Lys 6 Kml., for det røde Lys 3 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 52° 56' 17" N. Br. 5° 1' 55" Ø. Lgd.

Et Fartøj er sunket i 10 Fod Vand i *Pampus*, 2 Kml. N. 30° Ø. fra Fort *Pampus*. Vraget er afmærket med en grøn Stumpstønde og om Natten med et Fartøj, som viser de sædvanlige Lanterner.

Fra den 15de April 1896 foretages Skydeøvelser fra Fort *Pampus*. Skydepladsen begrænses af fire Fartøjer, der ligge i to Rækker i indtil 14,500 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, føre Fartøjerne rødt Flag, Dampere ligge ude for at advare Skibe, og paa Fort *Pampus*, Batterierne *Diemerdam* og *Durgendam Muiden* V. Batteri og *Muidenberg* Kirke hejses rødt Flag.

Zeegat van Texel. Afmærkningen af *Scheer* er flyttet c. 8 Kbl. V. efter over *Vlakte van Kerken*. Prikkerne staa V. for Farvandet mellem *Scheer* Stumpstønde Nr. 1 og *Ruigkil*, Ø. for Farvandet ved en Plade staa en Stage med Kors.

Et Fartøj er sunket S. for *Schulpengat*, fra *Kallantsoog* i N. 60° V. og fra *Kikduin* i S. 24° V. 52° 51' 0" N. Br. 4° 39' 14" Ø. Lgd.

I *Hollandsh Diep* er et Fartøj sunket. 51° 42' 0" N. Br. 4° 25' 49" Ø. Lgd. En grøn Spidstønde er i 18 Fod Vand udlagt ved Vraget.

Schelde. I *Eoeringen* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ved *Suikerplaat* Ø. Kant er i 28 Fod Vand udlagt en Spidstønde D paa 51° 22' 18" N. Br. 3° 48' 44" Ø. Lgd., en Spidstønde F i 30 Fod Vand paa 51° 21' 46" N. Br. 3° 49' 10" Ø. Lgd. og en Spidstønde G med Kegle paa 51° 21' 15" N. Br. 3° 49' 38" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 a har nu Ballon som Topbetegnelse.

Belgien. Ostende. Ved NØ. Enden af *Stroombank* V. lige Farvand, mellem *Mariakerke* og *Middelkerke*, er i 20 Fod Vand udlagt en rød Klokketønde. 51° 13' 47" N. Br. 2° 49' 37" Ø. Lgd.

Den sort og hvid vaudret stribede Lystønde ved SØ. Enden af Farvandet er flyttet. 51° 13' 22" N. Br. 2° 49' 57" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Om kort Tid forandres *La Banche* faste Fyr til et hvidt og rødt Fyr med Formærkelser, der hver 18 Sekunder viser Tre-Formærkelser, nemlig Lys 9^s, Mørke 1^s, Lys 3^s, Mørke 1^s, Lys 3^s, Mørke 1^s. Flammens Højde bliver uforandret. Lysævnen for det hvide Lys 18 Kml., for det røde Lys 13 Kml.

Fyret viser hvidt Lys, undtagen fra N. 86° Ø. gennem Ø. til S. 80° Ø., hvor Lyset er rødt.

Nærmere Meddelelse senere.

I Løbet af 1896 og 1897 skal der til Belysning af det gravede Løb over *Barre des Charpentiers* og *Grand Chenal* i *Loire* tændes tre Fyr, nemlig et øvre og to nedre Fyr.

De to nedre Fyr anbringes ved *Porset*, det høje paa *Kliinten*, det lave neden for denne. Det øvre, eller *Kerledé* Fyr, anbringes 1,275 Alen N. 26° Ø. fra det høje, nedre Fyr.

Det nedre, lave Fyr er et hvidt, fast Fyr, som lyser over 11⁴/₀, over den gravede Rende i S. 26° V. Flammens Højde: 6 Fod. Lysævnen: 26¹/₂ Kml. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus. 47° 15' 14" N. Br. 2° 15' 3" V. Lgd.

Det nedre, høje Fyr er et rødt, fast Fyr, som lyser over 14¹/₂, hvis Midte gaar over det nedre, lave Fyr og falder sammen med Midten af dets Lysvinkel. Flammens Højde: 54 Fod. Lysævnen: 18 Kml. Det vises fra et hvidt Fyrhus. 47° 15' 15" N. Br. 2° 15' 2" V. Lgd.

Det øvre, eller *Kerledé* Fyr, er et hvidt, fast Fyr, som lyser over 14¹/₂. Flammens Højde: 137 Fod. Lysævnen: 24¹/₂ Kml. Det vises fra et hvidt, rundt Taarn. 4° 15' 38" N. Br. 2° 14' 45" V. Lgd.

Fyrene kunne brænde til Forsøg. Nærmere Meddelelse senere.

Gironde. Cordouan Blinkfyr skal forandres til et fast Fyr. Den 1ste April 1896 slukkes derfor Fyret. Samtidig tændes paa Fyrtaarnets Galleri et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 45° Ø. gennem S., V. og N. til N. 45° Ø.

Fyret, som lyser fra N. 44° V. til N. 38° V., over Fyrskibet »*Grand Banc*» bliver uforandret.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbor. En sort Spirtønde Nr. 5 er i 5 Fv. Vand udlagt 1/2 Kbl. Ø. for det Grundeste af *Ram Island Shoal*, NØ. for *Ram Island*, fra *Portland Head* Fyr i N. 48° Ø. og fra Stagen paa *White Head Ledge* i S. 60° Ø.

En sort Spirtønde Nr. 1 er i 27 Fod Vand udlagt 2/3 Kbl. NØ. for det Grundeste af *Easter Point Breaker* ved V. Siden af *Husseys Sound*, fra *Portland Head* Fyr i N. 33° Ø. og fra *Pumpkin Nob* N. Pynt i S. 34° Ø.

Man kan ikke gaa mellem disse Tønder og Grundene. **Massachusetts.** En firmastet Skonnert ligger sunken i 5¹/₂ Fv. Vand, c. 1 Kml. S. 75° Ø. for Fyrskibet »*Pollock Rip*».

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens Ø.-Kyst. Ved *Barletta* viser Fyret paa V. Molens Hoved nu grønt Lys og Fyret paa Ø. Molens Hoved rødt Lys.

Rusland. Sevastopol. Den 22de Marts 1896 forandres *Kersonese* Fyrs Lysvinkel, saa at Fyret lyser fra N. 72° V. til N. 12° Ø.

Marokko. Ved Telegrafkablet, som fra *Ceuta* gaar til *Penon de Velez*, ligger kun en Tønde, 480 Alen S. 80° Ø. fra *Pynt Desnarigado* paa Halvøens Ø.-Kyst. 35° 53' 25" N. Br. 5° 16' 50" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Omtrent den 10de April 1896 slukkes Fyret paa *Cape San Blas* S. Pynt, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes og holdes brændende, indtil Fyret er flyttet til *Black Island*, som ligger i *St. Joseph Bay*, 3³/₄ Kml. NNØ. for dets nuværende Plads paa *Cape San Blas*.

Alabama. Mobile Bay. Den 15de Marts 1896 er Belysningen i *Mobile Ship Channel* forandret saaledes:

Lower Lystønde, som laa 2 Kml S. 7° V. fra *Lower Channel* Baake Nr. 51, er flyttet SØ. hen til *Middle Ground* V. Ende røde Stumpstønde Nr. 6's Plads; denne inddrages.

Upper Lystønde er flyttet 1/2 Kml. S. hen i Linie med Fyrbaakerne paa Ø. Siden af den gravede Rende, 1¹/₂ Kml. S. 7° V. fra *Lower Channel* Baake Nr. 51.

De hvide, faste Fyr paa Baakerne Nr. 49, 47, 43, 41, 37, 35, 29, 27, 23, 21, 17, 15, 4 tæt S. for *Dog River Bar* Baake Nr. 1, paa Baaken nærmest neden for *Pinto Island* Fyr og det røde, faste Fyr paa Baaken ved den femte Bøjning i den gravede Rende, ialt femten Fyr, ere slukkede.

Paa hver af Baakerne Nr. 48, 42, 36, 28, 22, og 16 er tændt et hvidt, fast Fyr.



Det gjensidige Forsikringsselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2 3/4 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Formue c. 3 1/4 » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Selvtorvet 6.

Foreningen til Søfartens Fremme.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Mandag den 13. April 1896, Kl. 3 Eftm., i Foreningens Lokale, Holmens Kanal 18, Stuen.

Regnskabet for 1895 aflægges til Godkendelse.

Aarsberetning afgives.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for de efter Tur fratrædende, Grosserer M. Melchior og Kaptajn F. Harboe.

Valg af 2 Revisorer.

Bestyrelsen.

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrom & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Tjæders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksbjerggade 34.
Telefon 4198.

FANØ.

Forhyring af Søfolk.

Sømænd, der ønske Hyre med Fanø-Skibe i Langvejsfart, kunne henvende sig til Nordby Sømændskole paa Fanø, der af Rederne er bemyndiget til at antage Mandskab til de Skibe, der ønske det. For de Sømænd, der har frekventeret Skolen, beregnes intet Gebyr, hvorimod andre Sømænd maa yde et lille Vederlag for den med Forhyringen forbundne Ulejlighed, Portoudgifter m. m.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. CLAUSEN,

Skolens Bestyrer.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
1278 leveres.



Dampbaaden
„Gasværkehavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 18, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranættning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Ør			
De øvrige Sider	—	20	do. 25
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20%	80%	50%
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. April 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Forhindring af Kollisioner. — Konsulatloven og Skibsfarten. — Sejlskibsrederi-Foreningen. — Fleron og Andersens hurtiglukkende Stopventil. — Generalforsamlinger. — Skibsfarten paa Libau i 1895. — Hyren for Søfolk i Kjøbenhavn — Ugens Havarier. — Middelhavsregattaerne. — Fra Sø og Land. — Skibe-efterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

General-Agentur

for

S. S. Staffords autoriserede

Skrive- og Kopibæk.



Isolering af Dampere
og Kjedler udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Skib tilsalg.

Skibe af alle Størrelser stedse billig til Salg.

M. NISSEN,

Holsteinsgade 3.

Telegr-Adr.: «CAPTAIN», KJØBENHAVN.

Læsning om Bord.

De fra mit Læseselskab udcirkulerede indbundne Bøger, danske, engelske, franske og tyske, sælges meget billig, for ca. $\frac{1}{3}$ af Bogladeprisen.

Et Prøveudvalg paa 5 Bøger kan paa Forlangende sendes, naar 4 Kr. 50 Øre indsendes i Postanvisning. Det bedes da opgivet, om Bøgerne ønskes i det danske, engelske, franske eller tyske Sprog.

H. Hagerups Boghandel.

Gothersgade 30. Kjøbenhavn.

Den anerkjendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Af Peter Olsen og Hustrus Legat er en Portion paa 30 Kr. ledig, som kan søges af trængende Medlemmer af Foreningen. Ansøgningerne med de fornødne Oplysninger om Ansøgerens Kaar maa være indsendte inden Slutningen af denne Maaned. Bestyrelsen.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringearrater og Telefoner. Manometre.
Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

J. A. Thiesson.

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibeproviand.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(Ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Frihavns Spedition &

Kommissions-Forretning,

Toldklareringer og Expeditioner

af enhver Art besørges.

Kontor i Frihavns Kontorb.

Telefon 2250.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blod
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 5669.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode vel-
kendte vandtætte Dug have
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

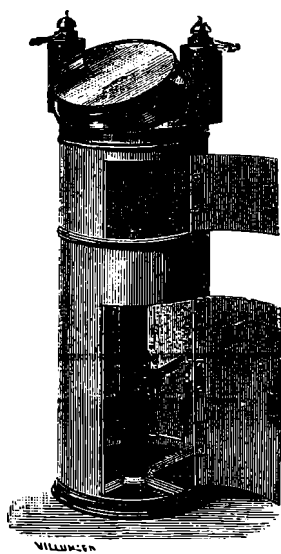
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Cornelius Knudsens Etabl.,



Reparationer udføres med Omhu.

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

FANØ.

Forhyring af Søfolk.

Sømænd, der ønske Hyre med Fanø-Skibe i Langvejsfart,
kunne henvende sig til Nordby Sømændeskole paa Fanø, der
af Rederne er bemyndiget til at antage Mandskab til de
Skibe, der ønske det. For de Sømænd, der har frekventeret
Skolen, beregnes intet Gebyr, hvorimod andre Sømænd maa
yde et lille Vederlag for den med Forhyringen forbundne
Ulejlighed, Portoudgifter m. m.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. CLAUSEN,

Skolens Bestyrer.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Paa Udkig.

Fra d'Hrr. Johs. Grønsund & Co. i London have vi modtaget følgende:

Vi tillade os at henlede Opmærksomheden paa, at den engelske Konsul i Rouen i sin sidste Rapport til Regeringen hér har indberettet, at de franske Domstole nu efter flere Aars Procedering have afgivet endelig Dom i Sagen vedrørende Droit d'Attaché, eller Town Dues, som Byen Rouen har opkrævet af alle Skibe, der have været fortojede ved Kajen i Rouen siden 1884. Dommen lyder paa, at Optrævning af denne Afgift af 10 Centimer pr. Register Ton siden 1884 har været ulovlig.

Denne Skat paa Skibene eksisterede i alle franske Havne indtil 1884, da den ved Lov ophævedes, men Byen Rouen vedblev at indkassere den, paaberaabende sig specielle Omstændigheder eller Privilegier, der nu bevislig ikke eksisterede.

Konsulen skriver i sin Report, at den praktiske Interesse for Redere i denne Afgørelse ligger i, at Afgiften ikke længere vil blive beregnet, og da dens Optrævning siden 1884 nu er paadømt at have været ulovlig, ville By-Autoriteterne i Rouen blive stævnedes til at tilbagebetale Rederne de saaledes siden 1884 indkasserede Beløb, som han anslaaer til ca. £ 50,000, hvoraf 50 pCt. eller £ 25,000 ville komme engelske Redere til Gode, da Halvparten af Skibene have været engelske.

Han anbefaler, at enhver Reder indsender sin For- dring, som helst bør ske ved den Mægler i Rouen, gennem hvem Afgiften har været erlagt.

Da Rouen har været besejlet af mange danske Skibe navnlig Østersø-Dampere, og mulig 10 à 20 Procent af Tonnagen har været dansk, vil denne Sag ogsaa have praktisk Interesse for danske Redere, for hvem en større Sum vil være at reklamere.

Med Højagtelse

Johs. Grønsund & Co.

Efter at Civilretten i Rotterdam har afsagt Dom i Kollisionssagen mellem Dampskibene »Elbe« og »Crathie« og idømt sidstnævntes Rederi Skadeserstatning overfor »Norddeutsche Lloyd« og overfor Ejerne af den med »Elbe« sunkne Ladning, har »Crathie«s Redere nu, skriver »Hansa«, i Forening med vedkommende Assurance-Selskaber bestemt sig til at gøre et Forsøg paa at bjærge den sunkne Ladning. En tysk Dykker, Skibsbygmester Müssig i Breslau, har faaet overdraget Arbejdernes Udførelse mod en Godtgørelse af 30 Mark for hver Times Arbejde under Vandet og en Trediedel af det Gods, der bjærges. I sagkyndige Kredse afventer man med største Spænding Resultatet af dette Forsøg, da det her drejer sig om et Foretagende, der i sin Art hører til de vanskeligste og med størst Risiko forbundne. Dertil har Vandets Bevægelse, der selv i det roligste Vejr stedse mærkes i rum Sø, megen Indflydelse paa Arbejderne, og endelig er Vanddybden paa det paagældende Sted saa betydelig, at den vil gøre Arbejderne meget vanskelige. Paa det Sted, hvor »Elbe« sank, er Dybden antagelig over 100', og at forblive nogen Tid i en saadan Dybde er et Arbejde, som kun enkelte, særlig modstandsdygtige Folk kunne præstere. Vel have Dykkere i enkelte Tilfælde forsøgt at gaa ned til en Dybde af 201' engelske, men om et længere Ophold i denne Dybde kunde der ikke være Tale, end sige om at udføre noget Arbejde. Over 150' Dybde er naaet af Dykkere, men Vandets Tryk har været saa stærkt, at kun særlig kraftige Folk kunde udholde i længere Tid at være saa langt under Overflade. Hvor det drejer sig om større Arbejder, maa den Grænse, til hvilken man tør gaa, uden at resikere Dykkernes Liv sættes allerede ved 60'—80'. Hvis det skulde lykkes Dykkerne at udføre Bjærgningsarbejderne i den betydelige Dybde, her er Tale om, vilde det være et af de mest fremragende Arbejder, der ere udførte paa dette Omraade.

Forhindring af Kollisioner.

Under ovenstaaende Titel har én Hr. E. J. Evans skrevet en Afhandling i Naut. Mag., hvoraf vi uddrage følgende.

Netop nu, da Sidelanterner ere et Æmne for Diskussion, ville nogle faa praktiske Vink ikke være uden Betydning. Dersom disse blive sanktionerede af Flertallet af Skibsførere samt af de forskellige maritime Selskaber, ville de bagefter kunne underkastes »Board of Trade's« og »Lloyd's« Overvejelser med Udsigt til almindelig og tvungen Antagelse.

Æmnerne kunne anføres som følger:

1. »Ønsket om at indføre blaagrønt Glas i alle Skibes Styrbords Sidelanterner i Stedet for mat eller gulgrønt Glas.«
2. »Ønsket om, at Dampere føre deres Sidelanterner paa Broen i Stedet for »Foran« eller næsten i en tværskibs Linie med Toplanteren.«

En rigtig Vurdering af disse to Æmner fører hen til større Sikkerhed ved at reducere Chancerne for Kollision. De angaa fornemmelig Skibsførerne — de Mænd, som have Ansvar og Erfaringen i at navigere vore Skibe —

hyppigt under store Vanskeligheder, foraarsagede ved al Slags daarligt Vejr og megen Skibsfart.

Hvad Art. 1 angaar, har jeg i flere Aar betragtet det blaagrønne Lys som langt bedre end det mat eller gulgrønne; og i Samtale med forskellige navigerende Mænd om dette Æmne have de alle erkendt dets Overlegenhed. Min Grund til at fremhæve Fordelen ved det blaagrønne er, at det er tydeligere, langt klarere, og derfor et bedre Lys. Mig bekendt eksisterer der ingen Tvivl med Hensyn til det røde Lys — men under visse atmosfæriske Forhold kan det matgrønne blive antaget for et svagt hvidt. Det vilde være et interessant Spørgsmaal at gøre Skibsførere og Styrmande: »Har De nogensinde udtalt eller hørt sige paa Broen, naar en Lanterne var i Sigte: »Jeg antager det er en grøn Lanterne, men er ikke sikker, muligvis er den klar?«

Vi formode den er grøn — men vi ere altid sikre, naar den er rød. Der er Tider og gunstige atmosfæriske Forhold, hvor ingen Tvivl opstaar; men sædvanlig forefalde ingen Kollisioner under saadanne Omstændigheder. Hvad vi ønske at vide er: »Hvilken er den bedste Farvetone under ugunstige Forhold:« Og, naar vi efter fuld Overvejelse have bestemt denne, skal dens Anvendelse paatvinges alle Skibe. Board of Trades Besigtigelsesmænd

ere meget omhyggelige med Maaling af Skærme, Lamper og Væger — men jeg synes, at Farvetonen og Glassets Kvalitet burde være Genstand for Vedkommendes strængeste Undersøgelse. Besigtigelsen burde forsynes med Normalglas til at sammenligne de Skibes Lanterner med, der undersøges; og alle Lanterner skulde prøves paa denne Maade.

Jeg vil nu gaa over til Art. II: »Ønsket om, at alle Dampere ville føre deres Sidelanterner paa Broen — og ikke foranfor eller næsten i en tværskibs Linie med Toplanterner:«

Jeg foretrækker ubetinget at føre Sidelanternerne paa Broen. Min første og vigtigste Grund hertil er, at jeg derved ofte vil være i Stand til at vide, naar en anden Dampner forandrer sin Kurs, og i hvilken Retning, selv nogen Tid før det er muligt at iagttage Farveforandring hos Lanternerne. Der er dem, der kan indvende: »Men — Du skal ikke handle efter den Slags Anvisninger:« »Det har jeg heller ikke i Sinde.« Derimod vil Overbevisningen om at have det første Kendskab til det, som den anden Dampner er i Færd med at gøre, maaske forhindre mig fra at handle; og Ulykken hidrører oftest fra at begge handle samtidig og paa en Maade, der hurtig bringer Skibene nærmere hinanden, og lige saa hurtig forandrer Situationen fra Sikkerhed til Fare. Kærnen i hele min Fremstilling af dette Spørgsmaal kan sammentrænges i en Sætning: »Jo før Du har en Ide om, at den anden Dampner forandrer sin Kurs desto bedre:«

Jeg kan endnu fremhæve to mindre Grunde, der tale til Fordel for, at Sidelanternerne føres paa Broen.

1ste. Mange af Nutidens Dampere ere saaledes overfyldte med Lys og disse have en saadan Styrke, at Sidelanternerne næsten forsvinde mellem dem; kunne derfor Lanternerne anbringes saaledes, at de vare oven over alle andre Lys — Toplanternerne naturligtvis undtagen — turde derved meget være vunden.

2det. Jeg skal herved bemærke, at jeg har haft 19 Aars Erfaring, som Styrmand og Kaptajn i Dampere, hvoraf de 16 i 2 Selskaber — der begge vare Post- og Passagerlinjer — hvor alt var indrettet efter de bedste Systemer, og, skønt det var en staaende Ordre, at 2 Udkigsmænd meldte Lanternernes Tilstand hver halve Time, saavel som en Underofficer hver Time, har dog den Vagthavende eller jeg flere Gange været nødt til at beordre Sidelanternerne skiftede, naar vi syntes, de ikke brændte godt nok. Havde de nu været førte forude vilde vi ikke personlig have været i Stand til at undersøge deres Tilstand. Toplanternens Lysstyrke kan altid ses af den Vagthavende fra Broen paa Skæret, den kaster fra sig.

Førend jeg slutter skal jeg ikke undlade at bemærke, at disse Forandringer vil kunne iværksættes med meget ringe Udgift for de respektive Rederier.

Konsulatloven og Skibsfarten.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Maa det være mig tilladt at faa Plads i »Dansk Søfartstidende« for følgende Bemærkninger.

Hr. Frederiksen for Svendborg Amts 7de Kreds udtalte i Folkethinget nogle Bemærkninger til Fordel for Skibsfarten (jvf. »Dansk Søfartstidende« Nr. 1 Side 7), hvori han siger, at det er en alt andet end misundelsesværdig Tilværelse, Søfolkene fører, og, at de nok kunne trænge til alle de Lettelser, som ere mulige o. s. v.

Her kommer Hr. F. imidlertid ind paa et Felt, som ikke har Spor at gøre med Lettelser for Skibsfarten.

Naar man ser hen til den danske Handelsflaade for Tiden, da kunne vi snart blive enige om, at af hele den samlede Kapital, der staar i Skibe, er det kun et rent forsvindende Minimum, der tilhører Søfolkene.

Efterhaanden som Dampene fortrænger Sejlskibene, blive Kapitalerne for store for Enkeltmand og samle sig efterhaanden paa Aktieselskaber, hvoraf de enkelte Aktionærer ere Folk af alle mulige Stillinger i Land.

Men nu ved vi, at den samlede danske Tonnage er langt større, end Landet behøver for at besørge sin egen Ind- og Udførsel. Følgelig maa den overskydende Del sejle for andre Lande; og aldeles meningsløst vil det derfor være, at Aktionærerne skulle betale en eneste Øre til Danmark for de Penge, som de arbejder med i Udlandet.

Indirekte betaler de dog deres Afgifter, og Fortjenesten fra Udlandet kommer Hjemlandet til Gode, thi her hjemme sidde Aktionærerne og tager deres Overskud ind og betale samme Skatter af deres aarlige Indtægt, som enhver anden af Landets Indbyggere. Og husk paa Mandskabet, som sejler med Skibene; de fleste af dem ere gifte og sender deres Penge hjem til Familiens Underhold, og de Penge ere ogsaa betalte af Udlandet.

Stil os derfor lige med vore Konkurrenter fra Udlandet og let vor egen Skibsfart saa meget som muligt. Væk med Konsulatafgiften og væk med Tolden paa Skibe og paa Skibsbygningsmateriel! Gør Udsigterne saa lyse som muligt, og lad Kapitalisterne faa Lyst til at lade Pengene svømme og formere den danske Handelsflaade.

Alt i alt bliver det dog den rene Profit for Moderlandet. Et andet æret Medlem af Folkethinget mente at gavne Skibsfarten ved at forhøje Afgifterne for Dampskibene; det vilde regulere Forholdet mellem Damp- og Sejlskibene. Det ærede Medlem burde foreslaa i Folkethinget en Afgift for private Jærnbaner, for Tærskværker og for Centrifuger for at regulere Forholdet mellem ovennævnte og henholdsvis Vognmændene, Haandplejlerne og Flødeskeerne. Selvfølgelig skulde alle Udlændinge være fritagne for Afgiften. H.

Sejlskibsrederi-Foreningen. *)

Vi have modtaget følgende:

I »Nationaltidende« fandtes for noget siden indrykket en Artikel med Overskrift: »Et Nødraab fra Smaaskipperne«. Jeg kan fuldt ud slutte mig til Indholdet deraf og ønsker kun herved at knytte nogle Bemærkninger til den i Slutningen af Artiklen rettede Opfordring til Redere af Sejlskibe om at indtræde i »Dansk Sejlskibsrederiforening«.

At en Del Redere i Fjor, da denne Forening oprettedes, ikke straks indmeldte deres Skibe deri, var jo ikke mere, end hvad man kunde vente, saaledes gaar det jo gerne med alt nyt; maaske havde det ogsaa for en Del sin Grund deri, at en Del af Skibene vare indtegnede i »Nordisk Skibsrederiforening«, saa at nogle Redere kan have været i Tvivl om, hvor vidt det i det hele taget var rigtigt at stifte »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« ved Siden af den anden. Men efter at man nu har set, hvad »Dansk Sejlskibsrederiforening« i den korte Tid, den har bestaaet, har virket for, og hvilke Reforme den allerede har naaet at faa gennemført til Gavn for Sejlskibene, da forekommer det mig, at ingen danske Sejlskibsreder længere bør holde sig tilbage fra at indtegne sine Skibe i Foreningen; jeg anser det ligefrem for at være deres Pligt; thi hvad Foreningen har udrettet, kommer jo dog alle Sejlskibsredere lige fuldt til Gode, og det vil dog være højest uværdigt, om nogen Reder vil tænke, at han ligesaa godt kan spare det Par Kr., da han jo dog alligevel faar den samme Nytte af Foreningens Virksomhed, som Andre, der betale deres Kontingent til Foreningen.

*) Ovenstaaende Artikel, som af Indsenderen har været tilstillet Redaktionen af »Nationaltidende«, er af denne — uvist af hvilke Grunde — nægtet Optagelse.

Medlemsbidraget er dertil sat saa lavt, at det, naar der tages Hensyn til, at »Dansk Søfartstidende« som Medlemsblad er deri indbefattet, næsten er for Intet at regne i Sammenligning med de Fordele, der vil tilflyde alle Sejlskibsredere som Følge af, baade hvad Foreningen allerede har udrettet, og hvad man med god Grund tør gøre sig Haab om, den vil kunne naa at udvirke i Fremtiden. Ved at indtegne deres Skibe i Foreningen give Rederne desuden deres Skippere Lejlighed til billigt at komme i Besiddelse af »Dansk Søfartstidende«, og dette Blads hele Indhold anser jeg det nemlig for at være ikke mindst i Redernes Interesse, at Skibsførerne gøres bekendt med. Det kan ofte være vanskeligt nok for os Skibsførere, naar man færdes omkring i Udlandet, at holde os à jour med alt, hvad man bør vide, for at kunne udfylde sin Plads tilfredsstillende. Ogsaa af denne Grund burde ethvert Skib være indtegnet i Foreningen.

Man hører i Almindelighed paa de forskellige »Børser«, hvor Redere og Skippere samles, en vidtløftig Kritik, f. Eks. over, at den eller den Regel er forkert, den eller den Kutyme er uheldig, den eller den Lovparagraf er uretfærdig, den eller den Mangel burde afhjælpes o. s. v. Ganske vist er der endnu meget, der ikke er, som det kunde og burde være; men lad os huske paa, at af en saadan Kritik bliver Tingene ikke bedrø. Nej, der er kun en Vej for os at gaa, for saa vidt muligt at faa uheldige Forhold forandrede: Vi bør slutte os sammen og virke i Forening. Ved Stiftelsen af »Dansk Sejlskibsrederiforening«, samt ved denne Forenings hele Virksomhed til Dato, er anvist en Vej, ad hvilken det allerede har vist sig muligt at faa adskillige for Sejlskibene uheldige Forhold betydeligt forbedrede, og jo større Tilslutningen til Foreningen bliver, desto større Opgaver vil den kunne magte at løse i Fremtiden. Lad os derfor, Smaaskippere saavel som større Redere, alle som en indmelde os i »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«; thi intet er saa uheldigt for nogen Stand eller noget Parti som at staa splittet.

Reder og Skipper.

Fleron og Andersens hurtiglukkende Stopventil.

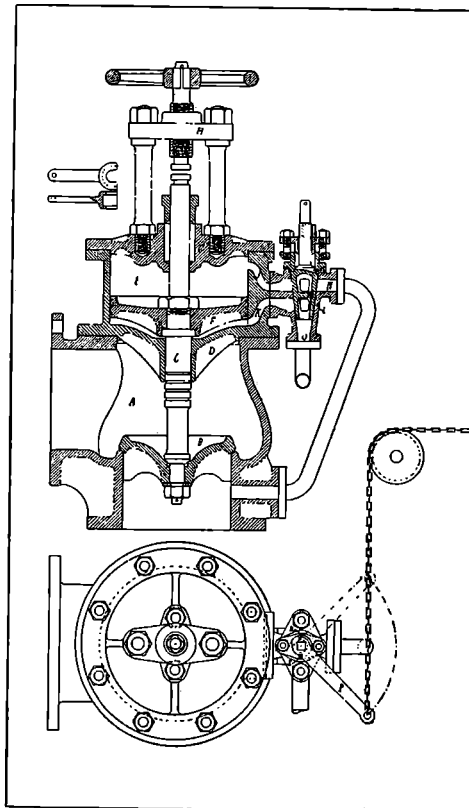
Vi have i et tidligere Nummer (se »Dansk Søfartstidende« for den 3. August 1894) berørt Aarsagerne til de i de senere Aar hyppigt indtrufne Sprængninger af Dampledninger i Maskinerier med højt Tryk. Af saadanne Sprængninger ere de i følgende Dampere indtrufne de bekendteste: i 1887 »Elbe« (10 Personer dræbtes), i 1889 i »Cephalonia« (6), i 1890 i »Jumna« (7), i 1894 i det tyske Panserskib »Brandenburg« (43) og i December 1895 i den amerikanske Paketdamper »St. Paul« (9 Personer dræbtes). Fra 1887 til 1893 har der alene paa engelske Dampskibe fundet 15 Sprængninger Sted.

Indræder der et større Brud paa Dampledningen eller paa Maskinens dampfyldte Rum, og man ikke er i Stand til i samme Nu, Bruddet indtræder, at kunne afspærre for Dampen fra Kedlerne, vil Bruddet utvivlsomt medføre de alvorligste Følger for det i vedkommende Rum værende Personale. Rummet fyldes saa hurtigt med Damp, at der ofte ikke bliver Tid til forinden at slippe ud af det; i Reglen er der jo kun en Udgang; op ad Lejderne, som fører til denne, søge alle at slippe ud, men Dampen naar ofte Udgangene saa hurtigt, at selv de, der befinde sig ved denne, naar Bruddet indtræder, kunne blive alvorligt skoldede.

Flere have frelst deres Liv ved i et saadant Tilfælde at kaste sig plat ned paa Dørken eller Skibsbunden, helst paa det laveste Sted i Rummet, trække Trøjen op over

Hovedet og blive roligt liggende, til Dampen er borte, hvilket lettest gøres ved at sprøjte Vand ned i Rummet. Mange kunne dog ikke frelse sig paa denne Maade, og Dampstrømningerne i Rummet kunne jo ogsaa hurtigt uddrive den for Aandedrættet nødvendige Luft. Da det ikke hidtil er lykkedes Konstruktorerne at forsyne Skibe med saa solide og paalidelige Dampledninger, at en Sprængning umuligt kan indtræde, thi de ved Rystelser, Vandslag o. l. fremkaldte Paavirkninger ere uberegnelige, er der derfor kun tilbage at indrette sig paa hurtigt at kunne afspærre for Kedeldampen i Tilfælde af et Brud; en fuldstændig Fyldning af Rummet med Damp vil da ikke finde Sted.

Som paavist i den ovenfor anførte Artikel om denne Sag, yder den ved Justitsministeriets Bekendtgørelse af 25. Juni 1875 fastsatte Bestemmelse om Kedelstopventilens Manøvrering fra Dækket ikke nogen virkelig Betyggelse for Maskinpersonalet, og da navnlig fordi Afspærringen for Dampen sker for langsomt. Bedre Resultater giver den i samme Artikel beskrevne Afspærringsventil, der er konstrueret af den norske Maskinist A. Olsen, men det forekommer os, at dette for Maskinpersonalets Sikkerhed saa vigtige Spørgsmaal har fundet en endnu heldigere Løsning ved den af Maskinkonstruktør Fleron og Undermaskinmester Andersens konstruerede hurtiglukkende Stopventil, afbildet i hosstaaende Figur. Denne viser Ventilen



i Tværsnit og Plan. A er det til Kedlen befæstede Ventilhus, B er selve Ventilen. Til Ventilspindelen C, der er ført gennem Dækslet D, er fastgjort Stemplet F, som vander i Cylindren E. Denne, hvis Bund danner Dæksel for Ventilhuset, har i Top og Bund Dampkanalerne J og K, som lede til Samlingsflangen for Skiftehanen L. Stemplet F, hvis Diameter er større end Ventilens, kan vandre omtrent damptæt i Cylindren E. Skiftehanen L har to Kanaler; er den aaben, staaer Kanalen I i Forbindelse med N, som fører til Kedlens Damptrum indenfor Ventilen, og K i Forbindelse med Kondensatoren eller Spildedampskorstenen.

Virkemaaden er følgende: Naar Ventilen under almindelige Forhold er aaben, staaer Stemplet F i Toppen af Cylindren, og Skiftehanen er lukket, Rummet mellem Stemplet og Cylindrens Bund vil være fyldt med Damp, der er sivet ind mellem Spindelen og dennes Styr i Dækslet.

Skal nu Ventilen lukkes hurtigt, trækker man i en af de Kæder, som udgaar fra Skiftehanens Haandtag P. Skiftehanen aabner da Dampen fra Kedlen, saa at den strømmer ind i Cylinderens Top gennem N og Dampkanalen I, og den under Stemplet værende Damp strømmer til Kondensatoren eller Atmosfæren. Da Arealet af Stemplet F er større end Ventilens Areal, vil Stemplet i samme Nu blive bevæget hen til sin Bundstilling og holde Ventilen ind mod Ventilensædet. Skiftehanen kan bevæges ved Hjælp af Kæderne fra forskellige Steder i og udenfor det Rum, hvor Ventilen er anbragt. I Reglen vil denne Stopventil kunne indrettes til at lukkes fra Dækket paa en billigere og nemmere Maade, end det kan gøres ved Hjælp af Stænger og Tandhjul fra en almindelig Stopventil; selv ældre Stopventiler kunne nemt og uden stor Bekostning forandres til at virke som ovenfor beskrevet.

Forsøg ere anstillede paa Orlogsværftet med Fleron og Andersens Ventil, og de ere faldne særdeles tilfredsstillende ud; det er derfor Hensigten at anbringe den i Flaadens nyeste Skibe med Kedler af højt Tryk. Vi kunne give denne danske Opfindelse vor bedste Anbefaling, idet vi ere af den Anskuelse, at alle Midler, som tjene til at sikre Maskinbesætningen mod Ulykker, fortjene den største Opmærksomhed og bør bringes til Anvendelse, hvor det paa nogen Maade er muligt.

Generalforsamlinger.

Dansk Fiskeriforening har afholdt aarlig Generalforsamling, der aabnedes af Præsidenten, Greve Moltke-Bregentved, der under Forsamlingens Tilslutning i sympatiske og anerkendende Ord mindedes Foreningens afdøde 2den Viceformand og Kasserer, Grosserer Chr. H. Munck.

Højesteretsassessor Mourier overtog Dirigenthvervet.

Kassereren, Grosserer Carl meddelte, at Medlemsantallet var 947 (f. A. 791). Der var nu 39 lokale Fiskeriforeninger med et samlet Medlemstal af 3060 imod henholdsvis 25 og 2425 f. A. Af Regnskabet, som Taleren kortelig gennemgik, fremgik, at Indenrigsministeriets Tilskud har været 12,367 Kr., derunder til Præmier for Udryddelse af Sælhunde 4367 Kr. Den samlede Indtægt var 22,188 Kr. (f. A. 23,507), og Underskudet blev derefter 2407 Kr., hvilket var dækket ved Grundfondet, som nu udgjorde 8891 Kr. Fiskeriforeningens Hjælpefond havde i Bidrag haft en Indtægt af 121 Kr., gennem Indsamlingsbøsserne 273 Kr., ved indvundne Renter 744 Kr.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Præsidenten gav dernæst en kort Oversigt over Virksomheden i 1895. Af Grundfonden var der tilstaaet Hjælp til nogle Fiskerenker. Han bad indtrængende Medlemmerne interessere sig for Understøttelsessagen. Der var nu 23 Faresignalstationer. Modelsamlingen havde faaet forskellige Forøgelsær ved Gaver, man vilde med Taknemmelighed modtage nye Gaver til Samlingen. Der var paa Vallekilde Højskole arbejdet ligesom de foregaaende Aar. Der var dræbt 1435 Sælhunde, det hidtil største Antal (f. A. 1359, — ialt hidtil 7417). Det var glædeligt, at denne nyttige Foranstaltning stadig gik fremad. Bestyrelsen beklagede, at Forsøgsfiskerierne ikke vare foretagne med tilbørlig Nøjagtighed, ligesom ogsaa Beretningerne havde været mangelfulde. Der var i Øjeblikket 41 lokale Fiskeriforeninger. Der var stor Efterspørgsel efter Foreningens Smaaskrifter. Bestyrelsen havde efter Grosserer Muncks Død suppleret sig med Grosserer Oscar Ekman. Istedetfor Assistent Posselt — der vilde indtræde i anden Virksomhed — havde Bestyrelsen tænkt at antage Assistent Lund.

Bestyrelsen havde ikke tænkt i det kommende Aar at udvide Virksomhedsomraadet; Statsbidraget vilde blive for-

øget med 1000 Kr., men Foreningen havde jo i Forvejen ondt ved at slaa sig igennem.

Grosserer Vilh. Petersen gav Beretning om Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug for det forløbne Regnskabsaar. Sagen syntes mere og mere at gaa ind i Fiskeribefolkningens Bevidsthed. Aarets samlede Skadebeløb udgjorde 16,004 Kr.

Der førtes derefter en lang og indgaaende Diskussion om Planen om Anlæg af en Havn ved Sandnæshage; i Forhandlingen herom deltog Fisker Fjord Andersen, Holmsland, Konsul Berthelsen, Ringkjøbing, Konsul Fabricius, Skagen, Fiskeeksportør Mikkelsen, Grosserer Vilh. Petersen, Grosserer A. Carl, Fisker Rasmus Nielsen, Kommandør Fugl, Grosserer Carl Bang, Regeringens Fiskerikonsulent, Kapt. Drechsel, Fiskehandler Isager, Frederikshavn, Toldkontrollør Stub, Nexø, m. Fl. De faldne Udtalelser vare baade for og imod Sandnæshage-Projektet, men Diskussionen var for saa vidt uden Resultat som man ikke fik noget tydeligt Indtryk af, hvorledes Foreningens Stilling til Projektet i Virkeligheden er.

De efter Tur fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen, Grosserer Carl Bang, A. Carl og Vilh. Petersen, genvalgte, og i Stedet for afdøde Grosserer Munck valgtes Grosserer Oscar Ekman.

Til Revisorer genvalgte d'Hrr. Th. Lund og M. S. Thielemann.

Skibsfarten paa Libau i 1895.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler os følgende:

Der ankom i 1895 til Libau følgende Skibe fra udenlandske Havne:

Nationalitet	Dampskibe	Sejlskibe	Samlet Antal Laster
Belgiske	1	—	328
Danske	297	69	98,729
Engelske	154	9	55,435
Hollandske	6	5	2,323
Norske	44	10	8,702
Russiske	23	26	7,319
Svenske	205	10	35,368
Tyske	361	21	81,628
Østerrigske	1	—	456
	1092	150	

hvoraf det vil bemærkes, at den danske Tonnage er langt den overvejende.

Der indkom til Libau fra og udgik til

Amerika	8 Skibe	Belgien	74 Skibe
Australien	1 —	Danmark	257 —
Afrika	3 —	England	368 —
Belgien	29 —	Frankrig	51 —
Danmark	295 —	Holland	95 —
England	216 —	Norge	19 —
Frankrig	6 —	Sverrig	123 —
Holland	13 —	Tyskland	222 —
Norge	12 —		
Portugal	5 —		
Sverrig	197 —		
Tyskland	457 —		

Ialt: 1,242 Skibe

Ialt: 1,209 Skibe

Hyren for Søfolk i Kjøbenhavn er for Tiden;

Dampskibe.

1ste Styrmand	}	efter Anciennitet.
2den do.		
1ste Maskinmester		
2den do.		
3die do.		
Hovmester		Kr. 60
Kok		— 60
Tømmermand		— 58 à 60
Matros		— 50
Letmatros		— 40
Ungmand		— 30

Sejlskibe.

Styrmand	Kr. 76
Baadsmænd	— 54 à 60
Matros	— 50
Letmatros	— 40
Ungmand	— 25 à 30
Kokke	— 20 à 60

Kjøbenhavn, den 14. April 1896.

Ugens Havarier.

Frederiksborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Warnemünde og faaet Skade paa Kølen.

Frejr, Dpsk. af Randers, Strand, der som meddelt grundstødte ved Kap Cami (Hainanstrædet) er kommet flot og ind til Hongkong med Skade i Bunden.

Activ, Dpsk. af Randers, Storm, er d. 8. ds. strandet i Hainanstrædet. Skibets Stilling er meget farlig.

Alexandra, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Riga d. 10. ds. haft Ild ombord i et Parti Hør. Skaden repareres provisorisk i Riga.

Vesta, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Følge Meddelelse fra Akueyri af $\frac{28}{3}$ ved Udgaende fra Havnen faaet Rorstangen, øverste Rortap og mellemste Rorløkke brækket. Skibet losses og forsøger at reparere Skaden for at fortsætte til England.

Ocean Traveller, Skonnert af St. Croix, Thoniasson, er i Følge Telegram fra London af 13. ds. indløben til Bermuda meget læk. Skibet var paa Rejsen til New-York.

Neva, Dpsk. af Liverpool, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Stockholm med Stykgods, paa Grund paa Saltholmen. Flot uden Assistance.

Sverre, Dpsk. af Bergen, Johnsen, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Cagliari til Stockholm med Salt, paa Grund ved Höganäs. Svitzers bragte Skibet flot og her til Kjøbenhavn.

Dawdon, Dpsk. af Sunderland, Thomsen, har paa Rejsen fra Shields til Memel, været paa Grund ved Hirtshals. Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot og ind hertil, hvor Skaden repareres. En Del af Ladningen (Kul) er kastet over Bord.

Freir, Skonnertbrig af Svendborg, paa Rejsen fra Frederiksstad med Staver, har udfor Gravesend været i Kollision med en ved en Bøje liggende norsk Bark, og har faaet betydelig ovenbords Skade.

Christian, Skonnert af Marstal, Eriksen, er endelig kommet flot efter at have staaet paa Grund i Lillebælt i 6 Dage. Skibet, der, for at komme flot, har maattet løse en Del af sin Ladning, har iøvrigt ingen Skade taget.

Düsseldorf, tysk Jærnskonnert, kom d. 7. ds. paa Grund ved Kandestederne. Skibet er tæt og har Assistance.

Christian, dansk Skonnert, har paa Rejsen fra Falkenberg til Charlestown med Grubepæle været paa Grund ved Inchgarvie. Med Assistance af Dampskibet Caledonia kom Skibet atter flot. En Del af Dækslasten er kastet over Bord, men selve Skibet synes ikke at have taget Skade, og Rejsen er fortsat.

Hedvig, Sophie, Brig af Skellinge, er paa Rejsen fra Alloa med Kul strandet udfor Gilleleje og har Vand i Lasten. Svitzers bragte Skibet flot og ind til Helsingborg d. 12. ds.

Axel, Brig af Drøbak, har paa Rejsen fra Grimsby til Helsingborg med Kul, været paa Grund ved Raageleje. Svitzers bragte Skibet flot og ind til Helsingborg.

Brutus, tysk Dpsk., kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Stralsund til Gefle, paa Grund i Nærheden af Hasle. Flot uden Assistance, og fortsat Rejsen tilsyneladende ubeakadiget.

Jupiter, Barkskib af Kjøbenhavn, Schmidt, er paa Rejsen fra Jamaica til England strandet ved Kap San Antonio og er sønderslaaet. Desværre er en Passager og 2 af Besætningen druknede.

Franklin, Dpsk. af Glasgow, Dougal, kom Natten til d. 14. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Skibet, der var paa Rejsen fra Odessa til Kalmar med Sæd, har Assistance af Svitzers.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent den 8de April 1896:

Igaar Formiddags Kl. 10 strandede paa Raabjerg Strand paa Grund af stærk Taage Skonnert »Düsseldorf« af Düsseldorf, Kaptajn Krull, kommende fra Ruhrort til Stolpemünde Themosslakke.

Skibet er 161 Reg. Tons drægtig med 5 Mands Besætning, der kom iland med Redningsbaaden fra Kandestederne, Skonnerten, der kun er 2 Aar gl., er bygget af Jern og fortrinnsvis bestemt til Flodfart, saa at den kun stikker 3 Fod i tom Tilstand, hvorhos dens Master kunne lægges ned.

Den er efterhaanden drevet saa langt ind, at Bjergerne kunne vade ud til den og bringe Lasten i Land. Den har 7 Tommer Vand i Lasten og forventes udsat, men maa formentlig først helt tømmes for derefter at blive gravet ud. Svitzers Bjergningsdamper ventes.

Endvidere meddeles os d. 13. ds.:

Jærnskonnerten »Düsseldorf«, som d. 7. ds. strandede paa Raabjerg Strand, er atter kommen flot efter at have losset Halvdelen af sin Ladning i Land, hvorefter den i læk Tilstand blev indslæbt til Frederikshavn af Bjergningsdampskibet »Skandinavien«.

Skonnertbrig »Exna« af Dagø, der den 16. Marts d. A. strandede paa Tversted Strand, men kom flot i Løbet af Natten ved egen Hjælp, er desværre vistnok kort efter sunken i Nordsøen med hele Besætningen. Der er nemlig kommen Forespørgsel hertil, om den var her endnu, siden den ikke allerede var ankommen til Bestemmelsesstedet.

Den 17. Marts blæste det haardt af NNV. Her er dog ikke inddrevet Vragstykker paa Stranden, som kan tyde paa, at noget Fartøj er forulykket for nyligt. Igaar inddrev paa Nordstranden i Højen Strandfogeddistrikt en Flaske, indeholdende en Seddel, hvorpaa med Blyant er skrevet: »Jørgiane og Anna«, Kaptajn Hansen, midt i Nordsøen i synkende Tilstand, synker. Andersen, Matros. Der var ingen Dato, men Flasken saa ikke ud til at have ligget længe i Vandet.

Vraggods. En Mængde Vraggods, saasom Mastestykker, Skibsplanker og Skibsdele drive bestandig op paa Kysten ved Bornholm. Man har blandt andet fundet et Navnebrædt paamalet »Elisabeth«, Sølvitsborg, og det antages at hidrøre fra det ved Græsholmene sunkne Skib.

Ved Bovbjerg er inddrevet Tømmer, hvoriblandt en stor Dæksbjælke, der bærer Spor af Ild. Noget syd for Bjerget er ilanddrevet et afbrudt Navnebrædt, hvorpaa Indskriften »Lincolush«.

Middelhavsregattaerne

have i den sidste Halvdel af Marts Maaned ikke været forulempede af den saa meget frygtede »Mistral«, men Vindforholdene have dog ikke været særlig gunstige for paalidelige Prøver for de Konkurrerende. De tre Kæmpeskuttere »Satanita«, »Ailsa« og »Britannia« have kæmpet med afvekslende Held. Den 13. Marts sejrede »Ailsa« ved Cannes og tog Republikens Præsidents Ærespræmie. »Britannia« maatte lade sig nøje med anden Plads. Det var flov Kuling og nærmest Chancesejlads, som særlig kom »Ailsa« tilgode.

Den 16. Marts konkurrerede de om »Ogden-Goëlet-Bennet« Vandrepokalen, som skulde forsvares af »Ailsa«. Den svage Brise døde helt bort under tredie Omsejling af Banen og Løbet maatte opgives. »Ailsa« havde da et godt Forspring for de to andre Kuttere, som var klos paa hinanden. Den 24. Marts deltog »Ailsa« og »Satanita« i en Match for Fartøjer paa 10 Rating og derover, fra Monaco til Nizza; de maatte her lade sig nøje med respektive anden og tredie Præmie. Den nye ekstreme 20 Rater »Samphire«, der den 13. og 16. Marts i den fine Luft med Lethed havde sejret i sine Løb, blev Nr. 1, idet den vandt ved Hjælp af den beregnede Respit, der under almindelige Vindforhold langt fra vilde være tilstrækkelig ligeoverfor den seks Gange større »Ailsa«, men ved denne Sejlfart, hvor der intet Kryds fandt Sted, og Vinden var yderst træg, udøvede denne den modsatte Virkning og begunstigede det mindre Fartøj ligeoverfor det større. Den 25. Marts konkurreredes atter ved Cannes om nysnævnte Vandrepokal. Det var god Brise til at begynde med, men Vinden døde efterhaanden næsten helt bort. »Britannia« var denne Gang den heldigste, og det lykkedes den at fuldføre Løbet efter at have brugt over 3 Timer om tredie Omsejling af den 10 Knob lange Bane. »Satanita« opgav det efter første Omsejling. »Ailsa« kom i tredie Omgang i Stille og maatte slæbes hjem. »Britannia« førte unde hele Sejladsen.

Den 29. Marts sejlede ved Nizza om følgende Præmier: 1. Præmie: Præsidentens Ærespræmie, 2. Præmie: Guldmedalje indsat af den franske Marineminister, 3. Præmie: Sølvforgylt Medalje indsat af kgl. italiensk Yachtklub, 4. Præmie: Sølvmedalje indsat af Union des Yachts François. Konkurrencen var aaben for Fartøjer af hvilken som helst Størrelse. 25 Fartøjer deltog, lige fra »Satanita« 125 Rating til den lille 0,95 Rater, »Sybille«. »Britannia« startede ikke, da Prinsen af Wales samme Dag deltog i en Mindesørgedstjeneste for den afdøde Hertug af Albany. Starten foregik alt andet end samlet og var for de fleste af Fartøjerne kun en Formsag, idet Deltagelsen i de følgende Kapsejladser var betinget af at have startet ved denne Sejlads. Kun seks Fartøjer fuldførte Løbet og de fire største tog de ovenanførte Præmier i følgende Orden: »Stephani« Nr. 1, »Ailsa« Nr. 2, »Samphire« Nr. 3 og »Satanita« Nr. 4. »Stephani« og »Samphire« vandt paa Respitten, der ogsaa denne Gang ved abnorme Vindforhold virkede i modsat Retning af normalt forudsat. Til at begynde med blæste det en frisk Kuling med temmelig høj Sø at krydse op imod, men Vinden døde hurtig hen, og i ulige Grad og forskellig Retning paa forskellige Steder af Banen. »Stephani«, den lidt ældre Kjølbads Type af 20 Rater Klassen, som gentagne Gange, særlig i Kuling, har slaaet den ekstreme Bulbkjolsbaad »Samphire«, havde navnlig god Chance; og den var knap 12 Minutter langsommere i Sejltid end »Ailsa«, der for den 18 Kml. lange Bane skulde give den ca. 18 Minuter Respit. »Satanita« havde samme Sejltid som »Stephani«, hvilket bedst viser, hvor store Chancerne var. (»Norg. Sjøft.«)

Fra Sø og Land.

De regulære Linier i Middelhavet synes at lide lige saa meget under de daarlige Tider som almindelige Laste-

baade (tramps). Der er Mangel paa Fragt og de nuværende Fragter ere daarlige, alle flokkes hen til Odessa. Linjebaadene til Alexandria maa fylde ledigt Rum op med tunesisk eller algersk exparto (Græs), en lidet lønnende Last.

For nyligt skibedes 12 Kameler fra Algier til Vestkysten for 5 £ pr. Stykke, hvilket maa synes at være en latterlig Fragt; men meget betegnende for Tilstandene. (»Sh. Gaz.«)

»Alexandra«, Bark af Kjøbenhavn, Kaptajn M. I. Nielsen, er ankommen til Port of Spain fra Chittagong efter 87 Dages Rejse. Alt vel.

Firmaet A. C. de Freitas & Co. i Hamburg har, i Følge »Sveriges Sjøfartstidn.«, bestemt at lade sine Dampere, der gaa i Farten Østersøen—La Plata og Østersøen—Brasilien, anløbe Gøteborg, saaledes at Afskiberne i denne By kunne sende deres Varer direkte til Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres, La Plata og Rosario.

Dampskibsselskabet »Union«, der de 2 sidste Drifts-aar har udbetalt 10 pCt. Udbytte p. A., udvider sin Aktiekapital, foreløbig med Kr. 315,000, saaledes at Selskabets hele Kapital bliver Kr. 500,000. Aktietegningen vil foregaa ved Bankierfirmaet H. Meyer & Co. (R. B.).

Nogle Bjærgningsforetagender ere for nylig blevne godt betalte. To Slæbedampere, »Conqueror« og »Nubia«, fik £ 200 for at assistere Sejlskibet »Alexander Yeats«, der laa i en vanskelig Situation i Nærheden af Dungeness, med uklart Ankerspil. Ved en anden Lejlighed reddede »Conqueror« og »Englishman« »Drumrock« — et Skib paa 2,908 Reg. Tons — fra at drive i Land. Drumrock var ude af Stand til at manøvrere. Da der blev udvist en høj Grad af Sømandsdygtighed fra Conquerors Side, blev Bjærgningssummen sat til £ 2,345. En lille Damper, »Bessbrook«, har fornylig modtaget en Bjærgningssum paa £ 1,500 for at have assisteret det store Sejlskib »Andora« i Carlingford Lough under meget daarlig Vejr. Andora var meget medtaget, og Besætningen i Færd med at gøre Mytteri. Af Beløbet fik »Bessbrook«s Reder £ 1000, Kaptajnen £ 170 og Besætningen £ 330. Denne usædvanlig store Andel til Kaptajn og Besætning tilstodes, fordi det var Kaptajnens Dygtighed og Aandsnærværelse, der gjorde Udslaget ved Bjærgningen. Slæbedamperne »Challeugor« og »Knight« blev honorerede med £ 950 for udvist, dygtig Hjælp til Sejlskibet »Main«, som drev for sine Ankre i Mersey-Floden, og som var i overhængende Fare for at drive mod nogle Bygninger, der vare under Opførelse ved Indløbet til Sandon-Dock.

Der er mange Tilfælde, i hvilke en knækket Aksel er bleven repareret i Søen, men faa i hvilke der er bleven lavet en ny Skrue. Dog fandt dette Sted i Damperen »Strathnevis«, hvor første Maskinmester næsten havde fuldført et saadant Stykke Arbejde, da den blev taget paa Slæb, efter at have drevet en Maaned hjælpeløs omkring i det stille Ocean. Denne Skrue blev konstrueret ved at varme Jærnplader, og derefter hugge dem ud og hamre den til den ønskede Form. Pladerne havde en Længde af 7 Fod 6 Tommer, og ved at bolte dem sammen opnaas en Tykkelse fra en halv Tomme ved Yderenden til 3 Tommer ved Navet. Forstærkninger blev boltede fra den ene Ende til den anden for at styrke Bladene, og der blev boret Huller gennem Navet. Saasnt der var indtraadt gunstig Vejr, var det Mening at læmpe Ladningen tilstrækkeligt til at vippe Skibet, og fastgøre denne sindrige Indretning til Akslen, og man haabede, at den vilde være i Stand til at give Skibet en Fart af 3 à 4 Knob.

N. M.

Havneafgifterne ved Kjøbenhavn. Under 1. April er fra Ministeriet for offentlige Arbejder udgaaet følgende Bekendtgørelse:

I den Tabel, der er vedføjet Ministeriets Bekendtgørelse Nr. 198 af 30. Oktober 1894 om Omsætning af Havneafgiften til Kjøbenhavns Havn af Skibe for Indgaaende i Udenrigsfort til en Vareafgift m. v., foretages følgende Ændring:

Under Positionen »Kul«: I Stedet for »Stenkul« 10²/₇ Td.—2,9 Øre sættes: »Stenkul, Koks og Cinders 10²/₇ Td.—Td. 2,9 Øre, Stenkul 100 Pd. 1 Øre, Koks og Cinders 100 Pd. 1,9 Øre.«

Forommeldte Ændring træder straks i Kraft.

Flensborg Skibbygnings-Selskab meddeler os, at den Fragt-Skruedamper, det har under Bygning til Flensborg Dampskibsselskab af 1869, heldigt er løben af Stablen Den fik Navnet »Quartaa«.

Skibets Hoveddimensioner ere: Største Længde 271' 8", største Brede 38' 2", Dybgaende 23' 4¹/₂".

Materialet er bedste engelske Siemens-Martin-Skibbygnings-staal, og Udførelsen af Bygningen sker efter J. Division 100 A + Germanisk Lloyd, under specielt Opsyn.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteri 1. Trækning finder Sted d. 22. April. I Henhold til Planen, vil der, gennem alle 6 Trækninger, blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster, til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 1. Træknings Vedkommende, henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

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

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Mellem de store engelske Dampskibslinier føres der skriver »Hansa«, Forhandlinger om at indføre faste Fragtsatser for visse Klasser af Gods i Farten mellem England og Amerika. Man haaber at Forsøget vil lykkes, saa at den ruinerende Maade, paa hvilken Selskaberne nu underbyde hinanden, endelig kan ophøre.

Rettelser. I No. 15, S. 141, L. 26 f. n. staar »Hovedindtægterne«, skal være »Havneindtægterne«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde ankom til Riga 9. April, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Algier 9. April, bestemt til Southampton, Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Tunis 12. April, bestemt til Piræus, Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Messina 13. April, bestemt til Algier, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Barcelona 12. April, bestemt til Valencia, Malaga, Cadiz, Bordeaux. — Dagmar, Koføed, afgik fra Kbhvn. 13. April, bestemt til Stettin, Spanien. — Douro, Brabrand, afgik fra Lisbon 13. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Georgios I, Kihl, ankom til Novorossisk 12. April, bestemt til Batoum, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 13. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 12. April, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Dartmouth 11. April, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse,

afgik fra Smyrna 9. April, bestemt til Southampton, Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Antwerpen 15. April, bestemt til Southampton, Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til Havre, Bordeaux, Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Southampton 13. April, bestemt til Nizza, Marseille, Cete, Spanien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Odessa 13. April, bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 14. April, bestemt til Stettin, Pernau. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 10. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Vesuv, Gade, ankom til Livorno 9. April, bestemt til Genua, Neapel, Sicilien. — Viking, Jørgensen, afgik fra Cardiff 12. April, bestemt til Madeira. — Xenia, Ingerslev, ankom til New-Orleans 7. April, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 13. April, bestemt til Southampton, Genua, Livorno, Neapel, Sicilien.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 12. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 13. April, bestemt til Vestnorge. Ceres, Svensson, ankom til Libau 13. April, bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 12. April, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 12. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 12. April, bestemt til Vestnorge — Faabø, Jørgensen, afgik fra Liverpool 13. April, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 13. April, bestemt til Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Antwerpen 12. April, bestemt til Riga. — Kasan, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 13. April, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 31. Marts, bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 11. April, bestemt til Leith, Færøerne. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 12. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 14. April, bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 5. April, bestemt til Havre. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. April, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 13. April, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 10. April, bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Kbhvn. 14. April, bestemt til Danzig — Perm, Christensen, ankom til London 13. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 9. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 3. April, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 13. April, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 8. April, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 14. April, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Newcastle. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 14. April, bestemt til Aalborg. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 15. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 15. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 16. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 14. April, bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Grimsby 14. April, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 15. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Swinemünde 8. April, ankom til Riga 11. April. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Nicolaieff 13. Marts, ankom til Hamburg 8. April. — Knud, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 14. April, bestemt til Libau. — Svend, Hveysel, afgik fra Stettin 11. April, ankom til Riga 13. April. — Erik, H. W. Wisberg, afgik fra Birkenhead 13. April, ankom til Glasgow 14. April. — Skjold, C. A. Schmidt, ankom til Blyth 14. April. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 9. April, bestemt til Dunkerque. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 18. Marts, ankom til Buenos Ayres 25. Marts. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 24. Marts, ankom til Rosario 6. April. — Harald, O. Rise, afgik fra Brake 10. April, bestemt til Swansea. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 9. April, bestemt til Libau. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Libau 11. April, bestemt til Rotterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rouen 6. April, ankom til Bilbao 7. April. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Bordeaux 7. April, ankom til Cardiff 10. April. — Johan Siem, Løfler, afgik fra Alexandria 3. April, ankom til Nicolaieff 11. April. — Pawel Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Swinemünde 5. April, ankom til Helsingør for at dokke 6. April. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Swinemünde 3. April, ankom til Libau 4. April.

Heimdal, Anine, Knudsen, afgik fra Riga 12. April, bestemt til Rouen. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Cardiff 10. April, bestemt til Kbhvn.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Reval 11. April til Rotterdam. — Christiansborg, Schultz, ankom til Newcastle 10. April. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Blyth 14. April til Lübeck. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Swinemünde 14. April til Riga. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Riga 11. April til Montrose. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Kbhvn. 14. April fra Blyth.

Kjøbenhavn. Dania, Troensegaard, ankom til Kbhvn. 10. April. — Fyen, Hansen, ankom til Reval 14. April. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Barbados 8. April til Pascagoula. — Russia, Rasmussen, ankom til Dunkirque 11. April. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Boness 11. April, ankom til Kbhvn. 14.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra New-York 11. April til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 14. April til New-York. — Thingvalla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 3. April til New-York.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Antwerpen 11. April til Riga. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 9. April, ankom til Dundee 11., afgik 12., ankom til Boness 12. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Methil 7. April, ankom til Esbjerg 9., afgik 11., ankom til Newcastle 13.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Newcastle 8. April, ankom til Aarhus 10. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 7. April, anløb Aarhus 9., ankom til Randers 10., afgik 11., anløb Aarhus 12., ankom til Allona 13.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, ankom til Falmouth 11. April fra Maracaibo. — Cingalese, Christensen, prajet 19. Marts paa 7° S. 34° V. fra Punta Arenas til Kanalen f. O. — Georg Schwalbe, Pedersen, ankom til Guaymas 6. April fra Hamburg. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Liverpool 7. April fra Buenos Ayres. — Jørgiane Anna, Hansen, ankom til Rio Grande 10. April fra Cardiff. — Mary José, Ankersen, ankom til Liverpool 12. April fra Frazer River. — Medor, Svarrer, ankom til Calcutta 8. April fra Port Natal.

Fanø, Sønderho. Anne, Mortensen, ankom til Vestervig 7. April fra Kbhvn. — Fortuna, Jensen, ankom til Porto Alegre 15. Marts fra Rio Grande. — Helene, Thøgersen, er afgaaet fra Cardiff til Bangkok, passerede Anjer 6. April. — Martha, Nissen, ankom til Hamburg 9. April fra Laguna via Falmouth. — Phønix, Øhle, ankom til Hamburg 12. April fra London.

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, ankom til Sunderland 2. April.

Svendborg. Vega, Rasmussen, ankommen til Ystad den 11. April. Maren Kirstine, Jensen, ankommen til Christiania den 10. April. Thetis, Hansen, ankommen til Hasle d. 12. April. Marie, Petersen, ankommen til Truro den 13. April. Venus, Jensen, ankommen til Stettin den 12. April. Petrine, Jensen, ankommen til Colberg den 14. April.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Funch, Edge & Co., New-York**, meddele d. 27. Marts: I Mangel af Tilbud om flere Bomuldsfadninger have de sydgaaende Dampere stadig maattet tage deres Tilflugt til Tømmer fra Golf-Havnene, og vi kan endnu henvise til adskillige Afslutninger i denne Branche. Foruden Tømmer har der været Fosfat til adskillige Baade. Plankecertepartierne ere endnu til samme Rater som i de forløbne 14 Dage, og muligvis kunne flere Dampere slutes under lignende Betingelser — men Efterspørgslen for Tonnage til denne Vare er mindre livlig. Med Hensyn til Ladninger fra de nordlige Havne er Kornforretningen vedvarende død — medens Partierne for mindre Afskibninger og Stykgods holde sig overordentlig lave og i enhver Henseende utilfredsstillende fra alle Udførselshavne.

Befragtningsforretninger med Sejlskibe har grebet mere om sig i denne Uge end det har været Tilfældet i længere Tid. Et Antal af Skibe sluttedes til Ostindien med Petroleum i Kasser og der har været sluttet mange Befragtninger med Planker og Tømmer. Vi kan anmelde flere Certepartier til Europa og Australien med Petroleum i Fade til omtrent tidligere Rater. Der vedbliver at være god Efterspørgsel efter Skibe fra Golf-Havnene til Syd-Amerika; i Betragtning af den ringe Tonnage der udbydes, have Fragterne ad den Kant derfor antaget en fastere Tendens.

D'Hrr. **Holm & Wonsild**, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 15. April:

Riga noterer for Dampere:

London, Hull, Antwerpen, Ghent 10 $\frac{1}{2}$ à 11 $\frac{1}{4}$ d., Dunkirk

11 $\frac{1}{4}$ d. à 1/—, Rotterdam, Schiedam 10 $\frac{1}{2}$ à 11 $\frac{1}{4}$ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Stettin eller Lübeck 9 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Schleswig-Holstein 11/12 M. — — —

Danmark nordligst Aarhus 12/13 M. — — —

Dundee eller Leith 15/—, Ghent eller Dunkirk 17 $\frac{1}{2}$ à 18 francs, alt pr. Ton Hør.

Grangemouth Doch 19/—, Hull, Grimsby, London 20/—, Antwerpen 26/27 francs, Emden 26/28 M., Trouville 30/31 frcs., Cherbourg 30 frcs., Rouen 28/29 frcs., Caen 30/31 frcs., Bordeaux 32/33 francs, alt pr. Petersburg Standard Deals Battens.

Libau noterer for Dampere:
London, Hull 9 d. à 9/4 d., Leith 9 d., Rotterdam 9 d. à 9 $\frac{3}{4}$ d., Antwerpen, Dunkirk 9 $\frac{3}{4}$ d. à 10 $\frac{1}{2}$ d. (18 francs pr. Ton Hør). Rouen 1/—, 1/1 $\frac{1}{2}$ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

København noterer for Dampere:
London, Hull 1/1 $\frac{1}{2}$ d., Newcastle 1/3 d., Rotterdam 1/3 d., Antwerpen 1/3 d. à 1/4 $\frac{1}{2}$ d., alt pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Bremen 16 M., Göteborg 15 M., Norrkøping 14 M., Stockholm 13 M., Danmark nordl. Aalborg 13 M., Sydsverig 13 M., alt pr. 2500 Kilos Rugbasis. Finland 5 M. pr. 1000 Kilos Mel

Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark ere uforandrede siden vor sidste Beretning.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 11. April:

Kulfragterne ere ingen væsentlig Forandring undergaaede i Ugens Løb. Der er mere Tilbøjelighed fra Befragternes Side til at slutte for f. o. w. for øvre Østersø, men Overflod af Tonnage holde Raterne nede. For Middelhavet er fremdeles godt Begær, men til Trods for det usle Returnarked er ingen Stigning i Udfragten at berette. Af Befragtingerne nævnes: Tyne etc. til Kronstadt 2200 3/10 $\frac{1}{2}$, do. for Coke 6/—, Riga 1700 3/10 $\frac{1}{2}$, 1150 4/—, Libau 1200 3/10 $\frac{1}{2}$, Pillau 1700, 1600 3/10 $\frac{1}{2}$, Swinemünde 1650 3/10 $\frac{1}{2}$, 1750 3/9, Wismar 1450 4/1 $\frac{1}{2}$, Fredericia 850 4/3, Helsingør 1150 4/—, Kjøbenhavn 1200 3/10 $\frac{1}{2}$, 2500 3/6, Malmø 1600 3/10 $\frac{1}{2}$. Stege 700 4/10 $\frac{1}{2}$ Rejser, fri Lægtning.

Norrköping 1300 4/—, Stockholm 2000, 1900 3/7 $\frac{1}{2}$ adressefri. Bodø 1100 4/—.

Barcelona 1600 8/4 $\frac{1}{2}$, Genua 3400 5/10 $\frac{1}{2}$, 3600, 2600 6/—, Savona 3100 6/3, Ca Vecchia 3000 6/3, Livorno 2000 6/1 $\frac{1}{2}$, Alexandria 2800.

Returnarkedet saavel fra Middelhavet som Sortehavet er vedblivende usselt, og med Undtagelse af fra Ertshavnene er Begæret for Tonnage meget ringe. Fra Donauen var i Ugens Begyndelse en lidt større Efterspørgsel, men det øjeblikkelige Begær synes nu dækket, og Raten er nu nede til 11/9 Antwerp—Rotterdam, 12/3 Hamburg. Fra Odessa er Fragten nominelt 8/6 à 8/9 n. c., Sulina, Novorrossisk etc. 8/9, Nicolaieff 10/3 n. c.

Azoff noterer 11/— »any direct«.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Sundet. **Hollænderdyb.** Paa Ø. Siden af den N.-lige Indgang til *Hollænderdyb, Saltholm-Flak* V.-Side, skal udlægges en Klokketønde.

Nærmere Meddelelse senere.

Farvandet Syd for Fyen. *Marstal* Havnefyrr brænder fremtidig fra 1ste August - 1ste Maj.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Den 11te April 1896 er Fyrskibet »*Vestra Banken*«, ifølge Telegram fra *Stockholm* Lodsstyrelse, igen udlagt paa Station.

Bottenske Bugt. I 1896 skulle Opmaalinger foretages mellem *Gåsholmshällan*, 61° 0', N. Br. 17° 17', Ø. Lgd. og *Agö*, 61° 32', N. Br. 17° 28', Ø. Lgd., i *Geftoberg Lån* Skjærgaard, samt mellem *Brändöskär*, 65° 31', N. Br. 22° 48', Ø. Lgd. og *Rönnskär*, 65° 2', N. Br. 21° 33', Ø. Lgd., i *Norrbottnen Lån* Skjærgaard.

Paa Kysterne opføres derfor forskellige Mærker, og Stager med flere Flage udsættes ud for Kysten.

Skibsførere advares mod Forveksling med Afmærkningen.

Tyskland. I Følge Telegram af 9de April 1896 fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Adler-Grund« igen udlagt paa Station.

Ved *Neustadt* ere Sommersømærkerne udlagte.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket c. 15 Kml. N. 28° V. fra Fyrskibet »Borkum Riff«. En Mast er 10 Fod over Vandet. 54° 3' N. Br. 6° 6' Ø. Lgd.

Tyskland. Slesvig. Ved *Slesvigs V.*-Kyst ere Sommersømærkerne udlagte.

Helgoland. Sellebrunnen Baaketønde er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Fløjtetønde, mærket »Sellebrunnen«, med Stage og to sorte Kegler med Spidsen opad.

En Spirtønde ligger $\frac{3}{4}$ Kbl. S. for Fløjtetønden.

Wangerooq. *Wangerooq* Taagesignal er midlertidig ophørt.

Holland. Ems. I *Ems* ere Sommersømærkerne udlagte.

Friesche Zeegat. Groninger- og Uithuizer-Wadden og *Friesche Wadden* til *Ameland* Dæmning ere igen afmærkede.

Zuiderze. Et Fartøj er sunket i 6 Fod Vand paa *Enkhuizersand*, fra *Enkhuizen* Kirke i S. 48° Ø. og fra *Urk Fyr* i S. 87° V. 52° 39' 13" N. Br. 5° 24' 29" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en grøn Stumpstønde og om Natten med et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler.

Zeegat van Texel. Vraget af Fartøjet, som ligger sunket i *Schulpengat*, ligger paa 52° 51' 38" N. Br. 4° 40' 10" Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en grøn Stumpstønde.

Umuiden. I *Umuiden* er Dybden nu ved almindelig Lavvande 24 $\frac{1}{2}$ Fod. Almindelig Forskel mellem Højvande og Lavvande er 5 Fod. Paa Slusetærskelen er der ved almindelig Lavvande 22 $\frac{1}{3}$ Fod. Bredden i Slusen er 57 $\frac{1}{3}$ Fod.

O-Hellegat er nu afmærket saaledes:

Spidstønde Nr. 1 paa 51° 40' 40" N. Br. 4° 23' 13" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 paa 51° 41' 3" N. Br. 4° 23' 27" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 paa 51° 41' 35" N. Br. 4° 23' 32" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 paa 51° 41' 57" N. Br. 4° 23' 33" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 paa 51° 40' 13" N. Br. 4° 23' 57" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle paa 51° 40' 18" N. Br. 4° 22' 20" Ø. Lgd.

Sortmalet Lystønde Nr. 2 paa 51° 40' 41" N. Br. 4° 22' 59" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 paa 51° 41' 14" N. Br. 4° 23' 12" Ø. Lgd.

Sortmalet Lystønde Nr. 4 paa 51° 41' 42" N. Br. 4° 23' 14" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 5 paa 51° 41' 53" N. Br. 4° 23' 15" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 6 paa 51° 42' 11" N. Br. 4° 23' 16" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 7 med Kegle paa 51° 42' 28" N. Br. 4° 23' 40" Ø. Lgd.

Rød og sort lodret stribet Lystønde, mærket »H G«, paa 51° 42' 33" N. Br. 4° 24' 0" Ø. Lgd.

Hellegat. Til Afmærkning af Grænsen af Reden ved *Ooltgensplaat* er udlagt: Stumpstønde Nr. 2 med Kors, 51° 40' 29" N. Br. 4° 22' 28" Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 3 med Kors, 51° 40' 43" N. Br. 4° 22' 28" Ø. Lgd.

Haringvilet. I *Haringvilet* er udlagt en Spidstønde Nr. 11 paa 51° 42' 40" N. Br. 4° 22' 54" Ø. Lgd.

I *Moerdijsche Geul* ere Stumpstønde Nr. 2 og rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 3 med Kegle inddragne. Spidstønde Nr. 1 og Stumpstønde Nr. 1 ere mærkede »V R«, *Roode Vaart*.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. Cape Gaspé Fyr lyser nu Farvandet rundt, idet Skorstenen, som skjulte det mod NØ., er borttaget.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Baaken paa *Channel Rock. Fox Islands Thoroughfare*, er nu malet rød.

Cape Elizabeth. Fløjtetønden ved *Old Anthony* eller *Vapor Rock*, c. 1 $\frac{1}{6}$ Kml. SØ. for *Cape Elizabeth West Fyr*, er nu forsynet med en harmonisk Fløjte.

Massachusetts. Monomoy Shoal. Vragene af Skonnert »Frank A. Magee«, i *Pollock Rip Slue* Ø-lige Indløb og Vraget af Lægter »Tivoli«, c. 3 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 22° Ø. fra Fyrskibet »Pollock Rip«, ere uskadeliggjorte.

Nantucket Island. Paa V.-Dæmningen ved *Nantucket Harbour* er 50 Alen fra Yddrenden og c. 2,000 Alen fra Inderenden

tændt et rødt, fast Fyr. Paa Ø.-Dæmningen, c. 1,650 Alen fra Inderenden ved *Coatue Beach*, er tændt et hvidt, fast Fyr.

Rhode Island. Ved Indløbet til den nye Inderhavn, som er under Bygning paa Ø.-Siden af *Block Island*, er paa hver Side tændt et hvidt, fast Fyr.

Paa Bølgebryderen, som er under Bygning ud for *Point Judith*, ere følgende Fyr tændte: Et rødt Fyr paa Bølgebryderens SV.-Hjørne. Herfra gaar en Arm mod Ø. henimod Kysten og en anden Arm langs *Squids Ledge* mod N. Paa Yderenden af den Ø-lige Arm, 1,700 Alen fra det røde Fyr, er tændt et hvidt Fyr og paa den V-lige Arm, 750 Alen fra det røde Fyr, et andet hvidt Fyr. De to hvide Fyr flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem.

Man maa ikke stole ubetinget paa, at Fyrene brænde.

Narragansett Bay. Lystønden ved Ø.-Kant af *Plum Beach Shoal* er flyttet til Grundens SØ-Spids og ligger nu i 15 Fod Vand, Middel Lavvande, fra *Warwick Fyr* i S. 6° V. og fra *Wickford Harbor Fyr* i S. 27° Ø.

Connecticut. Et hvidt Fyr er tændt ved V.-Enden af *Stonington Harbor* Ø-lige Bølgebryder. Man maa ikke stole ubetinget paa, at Fyret brænder.

South Carolina. I *Swash Channel*, ved Indløbet til *Charleston Harbor*, har Løbet forandret sig. Den sorte Spirtønde Nr. 1 $\frac{1}{2}$ paa Løbets S-Side er derfor forandret til rød Spirtønde Nr. 2 paa Løbets N.-Side. Dens Plads er uforandret.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaimiske Hav.

Florida. Ved *Tortugas Harbor* ere følgende Tønder udlagte:

Sand Key Shoal røde Spidstønde Nr. 4 i 5 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 42° Ø. og fra *Dry Tortugas, Loggerhead Key, Fyr* i N. 78° Ø.

White Sand South sorte Tønde vager Nr. 1 i 5 Fv. Vand, fra *Sand Key NV.* Ende i S. 68° V. og fra *Dry Tortugas Fyr* i S. 81° Ø. Der er 9 Fv. Vand 50 Alen Ø. for Tønden.

3 $\frac{3}{4}$ Fv. Grunden mellem *White Shoal* og *Bird Kei Shoal* kunde ikke findes.

Anduvningstønden ved *Northwest Channel*, en sort og hvid lodret stribet Tønde vager, i 7 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 17° V. og fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 18° Ø.

Bagbords Tønde Nr. 1, en sort Tønde vager, i 5 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 12° V. og fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 33° Ø.

Styrbords Tønde Nr. 2, en rød Spidstønde, i 5 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 16° V. fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 29° Ø.

Brilliant Shoal North røde Spidstønde Nr. 4, i 5 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 14° V. og fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 37° Ø.

Bagbords Tønde Nr. 3, en sort Tønde vager, i 5 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 7° V. og fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 49° Ø.

Bagbords Tønde Nr. 5, en sort Tønde vager, i 5 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 12° V. og fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 56° Ø.

Brilliant Shoal South røde Spidstønde Nr. 6, i 5 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 23° V. og fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 49° Ø.

White Shoal North røde Spidstønde Nr. 8, i 5 Fv. Vand, fra *Tortugas Harbor Fyr* i N. 43° V. fra *Dry Tortugas Fyr* i N. 61° Ø.

Louisiana. Chandeleur midlertidige hvide, faste Fyr vises nu fra Taget af Fyrpasser Boligen paa NV.-Enden af den N-lige af *Chandeleurs Islands*, 800 Alen S. 60° Ø. fra det gamle Taarn. Flammens Højde: 37 Fod. Det nye Taarn opføres 825 Alen S. 59° Ø. fra det gamle Taarn.

Texas. En rød Spidstønde Nr. 6 a. kaldet *Second Turn* Tønde, er udlagt ved N.-Siden af Indløbet til *Galveston*. Den ligger i 22 Fod Vand, fra *Fort Point Fyr* i N. 65° V. og fra *Bolivar Point Fyr* i S. 9° V.

En rød Spidstønde, mærket J, er udlagt ud for Yderenden af Broen i *Aransas Pass*. Den ligger i 21 Fod Vand, fra *Aransas Pass Fyr* i S. 34° Ø. og fra Rednings-Stationen i S. 79° Ø.

Honduras. Grunden i *Belize Harbor* ligger i S. 10° V., 2 $\frac{3}{4}$ Kml. fra *Fort George Fyr*.

Chimlico Peak NV. Paa 3 Fv. Grunden 1 $\frac{1}{4}$ Kml. NV. for *Chimlico Peak* er der funden en mindste Dybde af 14 Fod, fra *Chimlico Peak* i N. 38° V., 1 $\frac{1}{4}$ Kml. og fra *Sal Peak* i S. 88° V. 15° 54' N. Br. 87° 51' V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — *St. Petersburg* og Guvernementet af samme Navn ere erklærede for kolerafri.

Spanien. — *Buenos Aires* og 85 Kml. Omkreds er erklæret fri for gul Feber.

Damiette samt 85 Kml. Omkreds er erklæret for kolerafri. *Alexandria* er erklæret for kolerasmittet og 85 Kml. Omkreds for mistænkt for Koler.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales **ubetinget** som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning. **Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.**

Hovedoplæg: Knabrostræde 3. Telefon 3674.
Brødrene Syndergaard.

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Dampskibe, Lægtøer** og **Sejlskibe** af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved **billigt og hurtigt Arbejde** garanteres.

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Tjæders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4198.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

Overensstemmende med den i forrige Serie fulgte Gevinstdeling vil der i den nu paabegyndende 19de Serie gennem alle Trækninger blive fordelt et Antal af

50,000 Gevinster

saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Sirens Løb, medens et større Antal Nummere i Rækkefølge efter etedse stigende Skala erhoder Gevinst i hver Trækning, hvorov saavel som om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares den med Bladene omdelte Lotteriplan, hvoraf her aftrykkes:

GEVINSTFORDELINGEN

til

1ste TRÆKNING:

(I denne Trækning vil mindst 100 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække
1 Gevinst paa 450 Kr.	1 Gevinst paa 900 Kr.	1 Gevinst paa 450 Kr.
1 — " 300 —	1 — " 600 —	1 — " 300 —
2 — " 150 —	2 — " 300 —	2 — " 150 —
25 — " 100 —	25 — " 200 —	25 — " 100 —
50 — " 50 —	50 — " 100 —	50 — " 50 —
62 — " 20 —	62 — " 40 —	62 — " 20 —
100 — " 15 —	100 — " 15 —	100 — " 15 —
209 — " 10 —	209 — " 10 —	209 — " 10 —
750 — " 8 —	750 — " 8 —	750 — " 8 —

Desuden: 100 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3,700 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 22de April, sælge saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollectionen, Nørrevoigade 19**, hvorfra Pl en paa Forlangende udleveres gratis.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i København:
Raadhusstræde 4.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.
Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter
til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



„Dansk Sefartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr 50 Øre pr. Kvarstal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 18, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider —	20 — do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 30% 60%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, torsdag den 23. April 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne. — Vore Dampskibes Bemanding. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab
HAFNIA
Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5
Telefon 3326.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

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

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 37.

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

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre
fra 20 Kr.
Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og
Barometere.**
Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes

Lørdag den 30te Maj

Kjøbenhavn.

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

Teaktræ **Teaktræ**

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
I bentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
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, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler
særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C
Telefon Nr. 1728.

Petersen & Nielsens Galvaniserings- Anstalt,

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

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

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

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

Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

**Frihavnens
Spedition &
Kommissions-Forretning,**
Toldklareringer og Expeditioner
af enhver Art besørges.
Kontor i Frihavnens Kontorb
Telefon 2250.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blod
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager

af

Skindtrøjer

en gros

en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Børste- og

Gadekoste-Oplaget

Skandinavien,

Holsteinsgade 26, I., Ø.

Prima Dæks- og Gadekoste,

Levanger og Tjærekoste

leveres fra Lageret

til billigste Priser.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Skib tilsalg.

Skonnertriggen »Waterwitch«, bygget i Rønne af udsøgte
Materialier, lastende ca. 260 Tons — Klasse i Bureau Veritas
* 33 A 11 —, er i kort Tid billig til Salg. Skibet er sluttet
fra Danmark til Brasilien under meget fordelagtigt Certeparti.
Man henvende sig snarest til Ejeren

M. NISSEN,

Holsteinsgade 3.

KJØBENHAVN. Ø.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

C. Prost, Maskinfabrikant,

Jakobs-gade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
1273 leveres.



Dampbaaden
„Gæsværkshavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mark

Eneudsalg i Danmark

for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export

Alt Arbejde udføres af solide

og øvede Folk.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverander i Skibeproviand.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gøthergade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Paa Udkig.

Den Rigsdagssamling, der i disse Dage er sluttet, har jo i forskellige Henseender beskæftiget sig med Spørgsmaal, der vare af Interesse for vor Skibsfart, og skønt der ikke i den er gennemført særlig omfattende Reformer for denne saa lidt som for andre Næringsvejenes Vedkommende, maa det dog siges, at dens Arbejde i nogle Retninger har betegnet Fremskridt. I nogle Linjer her i Bladet, straks efter Rigsdagens Aabning i Oktober, gave vi en kort Oversigt over de Spørgsmaal, man fra Skibsfartens Side ønskede fremmet, og vi fremhævede særlig en Toldreform og en Nedsættelse af Sejlskibenes Konsulatafgifter For det første af disse Spørgsmaals Vedkommende. maatte et Resultat jo i første Række være afhængig af, om den nedsatte Toldkommission fremmede sine Arbejder saa vidt, at den afgav en Betænkning, og da dette ikke er sket, ere Forhaabningerne om denne Sags Gennemførelse foreløbig henviste til at afvente næste Rigsdagssamlings Forløb. Hvad derefter Sejlskibenes Konsulatafgifter angaar, da maa det ubetinget betegnes som et glædeligt Resultat af Rigsdagssamlingen, at det er lykkedes at gennemføre en Nedsættelse af disse, selv om det i høj Grad maa beklages, at den ledsagedes af en tilsvarende Forhøjelse for Dampskibenes Vedkommende. De Forhandlinger, der i Rigsdagen førtes om denne Sag, vise, hvor meget man dér savner Forstaaelse af Skibsfartens Forhold, og de gjorde det endnu tydeligere, end det var i Forvejen, at Skibsfartens Organisationer maa tage et bestemt Standpunkt i de Søfarts-Spørgsmaal, der komme til at foreligge Lovgivningsmagten. Særlig hvad Konsulatsagen angaar bør Resultatet, baade for Damp- og Sejlskibsmarinens Vedkommende, anspore dem til fortsat Arbejde for en Løsning, der er fuldt ud overensstemmende med de Krav, Skibsfarten med Rette opstiller. Hvorledes man bedst formulerer disse og paa hvilken Maade de derefter bedst fremmes — det er Spørgsmaal, der i Løbet af Sommeren bør være Genstand for indgaaende Overvejelse i Skibsrederforeningerne; saa vidt vi vide, vil denne Sag ogsaa blive behandlet paa Sejlskibsrederi-Foreningens forestaaende Generalforsamling.

Af gennemførte Love, der iøvrigt have Betydning for Skibsfarten, kan kun nævnes Loven om en forandret Opkrævningsmaade af Tolden paa Stenkul, der betegner en retfærdigere Ordning, end den hidtidige, og som sikkert vil stille Sejl- og Dampskibe nogenlunde lige i Kulfarten. Naar der endelig fremhæves, at Rigsdagen ogsaa i denne Samling har vist sin Interesse for vort Fyrvæsens Udvikling, og naar det anføres som et negativt, men derfor ikke mindre glædeligt Resultat, at Bestræbelserne for at afløse den private Drift af Esbjerg—Parkeston—Linien med Statsdrift mislykkedes, tro vi nogenlunde fyldestgørende at have fremstillet Resultaterne af den afsluttede Samling for Skibsfartens Vedkommende.

En Sag, der ikke førtes frem til noget positivt Resultat, er Vestkyst-Havnesagen. Vi henvise til den andetsteds i Bladet meddelte Beretning fra det Udvalg, Folkethinget nedsatte om Sandnæshage-Planen, idet vi iøvrigt forbeholde os at komme tilbage til denne Sags Stilling efter dens Behandling i Rigsdagen.

Vore Læsere ville erindre, at der i Fjor Sommer i Sømandsstanden var en stærk Bevægelse for at konsolidere og udvikle dens Organisationer, særlig med det Maal for Øje at varetage Standens offentlige Interesser. Tænk man nu tilbage paa denne Bevægelse og ser man samtidig hen til den nu sluttede Rigsdagssamlings Forhandlinger og Resultater, vil Ingen kunne nægte, at man i disse, i højere Grad end i nogen tidligere Samling, kan paavise den Indflydelse, Standens Organisationer have haft, og de Resultater, der skyldes disses Initiativ. Ere disse end ikke overvættede store, saa ere de dog et tydeligt Vidnesbyrd om, at Skibsfartens Krav kun kunne varetages og fremmes gennem dens Organisationer. Forhaabentlig vil Tilslutningen til disse derfor i den kommende Sommer være stor.

Folkethingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Koncession paa Anlæg og Drift af en Havn ved Sandnæshage har afgivet Beretning.

Ved Forelæggelsen af Lovforslaget om Koncession paa Anlæg og Drift af en Havn ved Sandnæshage, var det Forudsætningen, at det foreløbige Tilbud fra det engelske Entreprenørfirma, paa Grundlag af den betingede Statsubvention, omfattede saavel Anlæg som Vedligeholdelse af den projekterede Havn, saaledes at Statens Risiko ved denne var helt udelukket.

Efter at Udvalget, ved Skrivelse af 12te Marts d. A. fra Kaptajn Trolle til Ministeren for offentlige Arbejder, var gjort bekendt med det engelske Firmas forbeholdne Stilling til det af Regeringen fremlagte Lovforslag, der paa Grund af Bestemmelsen om, at Statens Tilskud under visse Omstændigheder helt kunde bortfalde, betegnedes som uacceptabelt, med mindre en Læmpelse deri kunde gøre det muligt at rejse Anlægskapitalen, savnedes et virkeligt Grundlag for en hurtig Gennemførelse af Lovforslaget, der ogsaa af enkelte Medlemmer ønskedes mere forberedt ved Detailplaner og Undersøgelser.

Da der ikke senere er forelagt mere bestemte Tilbud, ligesom et endeligt Andragende om Koncession ikke er fremkommet, har Udvalget i sine 6 afholdte Møder indskrænket sig til en almindelig Behandling af Havnens Konstruktionsmaade og dens Betingelser som Fiskeri-, Nød- og Tilflugtshavn, ligesom det har været overvejet, hvorledes Lovgivningsmagten burde stille sig med Hensyn til eventuelle Dispositioner over det omkring den projekterede Havn beliggende Landareal.

Der har været Enighed om, at Staten ved Ekspropriation bør sikre et større Areal omkring et eventuelt Havneanlæg, f. Eks. indtil 1000 Tdr. Land, dels til Beplantning, dels til Veje, Jærnbane- og andre offentlige Anlæg, Bredepladser og fornødne Arealer til Havnens Drift, idet de nærmere Betingelser for Udøvelsen af Dispositionsretten blive at fastsætte saaledes, at den private Spekulation udelukkes.

Idet Udvalget forøvrigt af foran anførte Grunde ikke har kunnet tage endelig Stilling til det fremlagte Forslag, skal det dog fremhæves, at der i Udvalget har været fortrinlig Stemning for, at hele Vestkyst-Havnesagen bør være

Genstand for Regeringens største Opmærksomhed, og at man ønsker, at Regeringen tager det op til hurtigst mulig og bedste Løsning. Der har tillige i Udvalget været almindelig Erkendelse af, at Regeringen ved nærmere Undersøgelser gennem sine Sagkyndige fremskaffer et sikkrere Grundlag for Lovgivningsmagtens Skøn over den foreliggende Plan.

Om Navigationens Aabning paa St. Petersborg og Cronstadt tilskriver vor Korrespondent i St. Petersborg os d. $\frac{5}{17}$ April følgende:

Ved Nærværende undlader jeg ikke at underrette Dem om, at Isen paa Nevaen d. $\frac{2}{14}$ ds. om Morgenen brød op og drev udefter, og Floden er i Dag fuldstændig isfri. Isen fra Ladoga Søen er endnu ikke kommen ned, men kan daglig ventes, og man mener her, at Skibsfarten paa Cronstadt og St. Petersborg atter vil genaabne om circa 10/12 Dage. Lige efter Navigationens Genaabning vil der, som sædvanlig, være betydelig mere ledig Tonnage i Markedet end der vil være Brug for, af hvilken Grund der for Lastning inden 3 Uger efter første aabent Vande højst kan opnaas: 1/— London, $1/0\frac{3}{4}$ d. Rotterdam eller Amsterdam, $1/1\frac{1}{2}$ d. til $1/2\frac{1}{4}$ d., Weseren, Antwerpen eller Dunkerque Naar den første Overflod af Tonnage imidlertid er borte og Varerne fra det Indre først rigtig begynde at komme frem, — og det tegner til, at der vil blive en betydelig Eksport herfra i Aar, — skulde Fragterne jo ogsaa stige, og hen paa Saisonen ville uden Tvivl ganske gode Rater kunne opnaas. Et Par Dampere af 350/450 Tons, lasteklare inden 3 Uger efter første aabent Vande, kunne placeres herfra til dansk Sundhavn til 12 Mark, god og sikker dansk Havn nordligst Aarhus 13 Mark, og fra Cronstadt noteres der 19/6 d. D./B., $1/3$ Boards 21/— til London eller Østkysten, Hfl. $12\frac{1}{2}$ D./B. B. til Rotterdam, Amsterdam eller Zaandam.

Fra Udenrigsministeriet have vi modtaget følgende:

I Følge en fra det Kgl. Gesandtskab i London modtagen Beretning, har det britiske Tolddepartement for at lette Omskibning og Transithandelen, udstedt et nyt Regulativ, gaaende ud paa, at Omskibnings- og Transit Gods, hvor ingen særlig Oplysning foreligger («in the absence of information»), i Fremtiden ikke vil være underkastet Bestemmelserne i the Merchandise Marks Act med mindre disse overtrædes paa en af de efternævnte Maader:

a. naar Varerne ere forsynede med Varemærker, der klart og direkte gør Fordring paa britisk Oprindelse; eller

b. naar der paa Varerne findes Navnet paa en Fabrikant eller Handlende i de Forenede Kongeriger eller hans Varemærke uden nærmere Betegnelse, og saadant Navn eller Varemærke er et bekendt Firmas, hvis Hovedforretning findes i de Forenede Kongeriger; eller

c. naar Varerne ere forsynede med et Varemærke, der specielt er indregistreret hos Toldvæsenet.

Toldoppebørselsbetjentene og (i London) Told-Inspektørerne ere endvidere bemyndigede til at anvende dette Regulativ paa Varer, der indføres til Forbrug i Indlandet (entered for home consumption), men dog ere bestemte til uden Ophold atter at eksporteres, naar der fremlægges tilstrækkelige Beviser (f. Eks. Konnossementer, Faktura) for at Varernes endelige Bestemmelse er Udlandet.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Den 7. Februar 1896 afsejlede vi fra Laguna de Terminus, bestemte til Goole med Logwood. Den 11. Februar Kl. $6\frac{1}{2}$, i Tusmørket, fik vi Trianglerne i Sigte. Den østlige Triangel ligger paa $20^{\circ} 55'$ N. Br. og $92^{\circ} 12' 47''$ V. Lgd.; den vestlige ligger 8 Kml. V. $\frac{1}{2}$ N. fra denne; disse Bestemmelser fandtes at være rigtige, hvorimod der ikke fandtes Spor af de Baaker, som disse lave og farlige Øer, — ifølge en af mig i Barbados købt ny Beskrivelse — skulde have været forsynet med. Disse Øer ere meget lave og kunne kun ses i kort Afstand fra et lille lastet Skibs Dæk. Om Dagen, med klart Vejr og naar der holdes godt Udkig fra Rigningen, er der ingen Fare, men om Natten, selv i den mest maanelyse tropiske Nat, kan man ikke se Øerne. Ved Ankomsten til Laguna manglede alle de i Kortet viste Indsejlingsbojer. Disse blev imidlertid senere udlagte. Under Indsejlingen skal man holde de sorte Bojer om Bagbord — men da disse ere forøjede med lange Kæder, fastgjorte til Ankre med store Flige — jeg har selv set Fortøjningerne inden Bojerne blev udlagte — er det nødvendigt at passere dem i en Afstand af mindst 15 Favne, for at undgaa at løbe Ankerfligene op gennem Bunden af Skibet.

I 1885 var jeg sidst i Laguna; i de forløbne 11 Aar har Trafiken taget et betydeligt Opsving; den Gang kom der mange amerikanske Skibe, som nu ere aldeles forsvundne, hvilket jo burde gavne os Andre, men desværre have Dampere fra Europa begyndt at anløbe Laguna for at indtage Ladning, og saa varer det jo sjældent længe, før Fragterne ere ødelagte for Sejlskibene. Autoriteterne ere meget flinke og imødekommende. Smugleri straffes haardt og maa bestemt fraaades; har en Kaptajn imidlertid nogle Smaasager om Bord til Salg, da lad ham opgive disse paa sit Proviantsmannifest, og finder han saa en Køber, kan der i de fleste Tilfælde faas en Permit hos Autoriteterne, ved Hjælp af hvilken Genstandene kunne bringes toldfrit i Land.

Goole, den 16de April 1896.

Ærbødigt
A. Riber,
Fører af »Agnes«.

Fra flere Sider ere vi blevne opfordrede til i »Dansk Søfartstidende« at bringe en ugentlig Beretning fra Børsen om de Forhold, der have særlig Interesse for vort Blads Læsere; den skulde i Overensstemmelse hermed indeholde den sidste Notering af Aktierne i Dampskibe, Skibsværfter o. lign., fremdeles Kursen paa de vigtigste Obligationer, der noteres paa Børsen, og endelig Kursen paa de vigtigste fremmede Møntsorter. Desuden ville saadanne Omsætninger, der særlig maa interessere Søfartskredse, blive gjort til Genstand for Omtale.

Af disse Beretninger, som Veksellerer-Firmaet Møller & Rée fremtidig hver Uge vil tilstille os, bringe vi i dette Nummer den første.

[NM] »Board of Trade« har ladet foretage Undersøgelser i de engelske Kulhavne for at udfinde, om det — som paastaet — er nødvendigt at forsyne de Skibe, der lade Kul, med smaa Luger og Mandehuller for derved at lette Lastningen, samt eventuelt forskaffe Trimmerne et Rednings-

middel i Tilfælde af Eksplosion. Den Slags smaa Luger have allerede eksisteret længe i nogle Skibe, navnlig i de, der høre hjemme i Havnene ved Bristolkanalen, og der hersker en almindelig Mening om, at de Skibe, der ere engagerede i Kulfarten burde forsynes med dem i følgende Tilfælde:

1) Hvor Lasterne har mere end et Dæk. 2) Høje Ballasttanke, som bruges til Lastrum. 3) Store Mellem-dæks Kulbunker. Hvad der foreslaas er overensstemmende hermed; for det 1ste, at lave 4 eller flere Huller i Mellem-dækkene, i en passende Afstand fra den store Luge; for det 2det, at lave 4 eller flere Mandehuller i Tanktoppene foruden de allerede eksisterende Luger; for det 3die, at udfinde og antage de Midler, der i dette Tilfælde viser sig bedst for at skaffe Ventilation og Aabninger til at slippe ud af i det Øjeblik, der er Fare paa Færde. Der maa naturligvis tages tilbørlig Hensyn til, at Skibets Styrke og Sødygtighed herved ikke forminskes, lige saavel som de forskellige Aabninger maa forsynes med Luger og Presenninger, hvor det gøres nødvendigt. Den bedste Plads for denne Slags Huller eller Smaaluger vil i alle Tilfælde være, saa nær som muligt over de Steder, hvor Kultrimmernes Arbejde fordrer, at de opholde sig mest.

Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne.

Vi have fra Udenrigsministeriet modtaget følgende:

Under foranstaaende Overskrift findes i »Dansk Søfartstidende« for den 2. August 1895 optaget et A B C undertegnet Indlæg, hvori gives en for den danske Konsul i Archangel særdeles nedsættende Fremstilling af hans Optræden i Anledning af en Kollision, som fandt Sted om Morgenen den 18de Juni ved Lapominka mellem et russisk Skib og Skonnertbriggen »Christiane & Marie«, Kaptajn Hansen af Rønne. Efter at det i dette Indlæg kortelig er omtalt, at det var det russiske Skib, der drev ned paa »Christiane & Marie«, at den russiske Kaptajn anlagde Erstatningssag imod Kaptajn Hansen, at begge Skibes Mandskaber kom for Retten, og at den danske Besætnings Forklaring blev forkastet, fortsættes der ordret saaledes: »Den danske Konsul i Archangel med en norsk Clerck kaldte derefter Hansen op til sig i et ensomt Værelse og truede ham med, at dersom det ikke kom til mindelig Overenskomst, hvorved Skade og Tidsspilde betaltes, saa vilde Hansen og Styrmanden muligvis faa 12 Aar i Sibirien; i sin Fortvivelse indgik Hansen paa Forlig, og Skaden blev ansat til 1700 Rubler. Dette Forlig fraraadede imidlertid to andre Skibsførere fra samme danske Rederi at antage, og de gik i Forening op til Konsulen og forlangte »Christiane & Marie«s Papirer udleverede; dette nægtede Konsulen; først efter at det paa engelsk (Konsulen taler nemlig ikke dansk) var gjort ham forstaaeligt, at der øjeblikkeligt vilde blive klaget til det danske Udenrigsministerium, udleverede Konsulen »Christiane & Marie«s Papirer, hvorefter Skibet sejlede; hvad der senere vil blive ud af Sagen, vil Tiden vise.«

Indlægget, der ender med en Klage over Konsulat-afgiften, indledes med nogle Redaktionsbemærkninger, indeholdende en Dadel over Konsulen.

Efter de Udenrigsministeriet foreliggende Oplysninger og Bevisligheder forholder Sagen sig paa følgende Maade.

Ved sin Ankomst til Archangel samme Dag Kollisionen havde fundet Sted, telegraferede Kaptajn Hansen »alt vel« til sit Rederi og afgav paa Konsulatet det samme Svar paa Forespørgsel om, hvorledes Rejsen var gaaet. Først da den russiske Kaptajn udtog Klage, blev Konsulen gjort bekendt med Kollisionen og Kaptajn Hansen leverede ham et Udtog af Logbogen, der senere ved Sammenligning med Originalen viste sig at være unøjagtig. Under Sagen aflagdes Vidne-Forklaring af det russiske Skibs Mandskab, 5 Personer (»St. Johan« hed Skibet); den gik ud paa, at det maatte være det danske Skib, der havde været i Drift og foranlediget Kollisionen, da deres eget laa uforandret paa samme Plads, hvor det havde ankret forrige Aften Kl. 11, nedenfor Murovi Hytter, at man den Gang havde set to Skibe ligge for Anker længere inde, og at Strømmen løb ud efter ligesom Vinden blæste samme Vej. Fremdeles forklaredes det af to Mænd, der samme Morgen i et Fartøj var paa Vejen fra Havet ind til Archangel, at »St. Johan« havde ligget stille, medens »Christiane & Marie« af Strømmen blev ført ned paa det. Endelig forklarede den russiske Lods paa »Christiane & Marie«, at det var dette, som fra sin Ankerplads ovenfor Murovi Hytter var drevet c. 2 Verster ned paa St. Johan, der laa længere ude.

Den danske Logbogstilførsel gaar derimod ud paa, at det russiske Skib kom drivende for Bougen af »Christiane & Marie«. Under Krydsforhøret over Mandskabet viste det sig imidlertid, at ingen havde set det, heller ikke Styrmanden, som havde ført Logbogen. Kokken alene havde været paa Dækket, men havde intet bemærket før Kollisionen.

Det var Konsulen bekendt, at Retten ikke fæstede Lid til den danske Forklaring om Sammenstødet, og Modpartens Sagfører meddelte ham efter det sidste Retsmøde, at han den følgende Dag Kl. 10 vilde overgive Sagen til Statsadvokaten, med Anmodning om kriminel Undersøgelse og Kaptajn Hansens Arrestation, saafremt Sagen ikke inden da var afgjort i Mindelighed. Længere Udsættelse var ikke til at opnaa.

Konsulen begav sig da, ledsaget af den af Kaptajn Hansen antagne Tolk, Sekretær ved det svensk-norske Konsulat Finstad, ud til Solombal for at opsøge Kaptajn Hansen i Hotel »Norden«, hvor han plejede at tilbringe Aftenen. Da han ikke var til Stede, blev der sendt Bud efter ham. I Betragtning af Sagens delikate Natur og da Gæstestuen var fuld af fremmede Skippere, bestilte Konsulen et separat Værelse og lod Kaptajn Hansen opfordre til at komme derind. I Overværelse af Hr. Finstad gjorde han ham da, medens de sad og drak Vin, bekendt med Sagens slette Stilling, deriblandt ogsaa med Sandsynligheden for hans og Styrmandens Arrestation, saafremt en kriminel Undersøgelse maatte blive beordret. Om Størrelsen af den Straf, Kaptajn Hansen og Styrmanden vilde kunne faa, saafremt de kendtes skyldige, var der ikke direkte Tale, hvorimod der vel i Samtalens Løb faldt en Ytring om, at der i Rusland eksisterer Forvisning til Sibirien for Mened, og at en Mand fra Archangel for denne Forbrydelse var bleven idømt 12 Aars Tvangsarbejde i Sibirien. Hensigten hermed var ingenlunde at true eller skræmme Kaptajnen, men alene at gøre ham klar paa, at den Situation, hvori han var kommen, var af alvorlig Natur.

At han iøvrigt maatte handle efter sin egen Overbevisning blev ikke en, men flere Gange betonet overfor ham, ligesom han udtrykkelig blev gjort opmærksom paa, at der var liden eller ingen Udsigt til at Sagen vilde kunne ordnes ved Betaling af et forholdsvis mindre betydeligt Beløb.

Forhandlingen endte med, at Kaptajnen efter at have erklæret, at han i Tilfælde som det foreliggende kunde forbinde sit Rederi med Haand og Mund, befuldmægtigede Konsulen til at ordne Sagen ved Forlig. Ved Afskeden takkede Kaptajnen ham endelig for al den Ulejlighed, han havde paataget sig for ham. Konsulen begav sig da til Modpartens Sagfører, og efter 5—6 Timers Forhandling, der varede ud paa Natten, lykkedes det ham at nedbringe Erstatningskravet fra 2000 Rubler til 1700 Rubler, men nogen Udsættelse med Betalingen var ikke til at opnaa, og Konsulen maatte skriftlig forpligte sig til at udbetale de 1700 Rubler næste Morgen. Dette skete saa, men nu vægrede Kaptajnen sig ved at gøre Skridt til at erstatte Udlæget til Trods for sine tidligere Forsikringer om, at Forskudet vilde blive tilbagebetalt af Rederiet inden faa Dage. Under Hensyn hertil var det, at Konsulen ikke straks vilde udlevere Skibspapirerne, da Kaptajnen forlangte dem for at udklare, idet han i første Øjeblik tænkte paa at sikkre sit Krav ved ny Arrest i Skibet, idet den tidligere for Skadeserstatningen gjorde Arrest var bleven hævet ved den stedfundne Betaling. De 1700 Rubler ere til Dato ikke blevne Konsulen erstattede.

I Anledning af ovenstaaende Skrivelse fra Udenrigsministeriet skulle vi minde om, at det Indlæg, der fremkom her i Bladet d. 2. August f. A., var, som vi allerede den Gang bemærkede, baseret paa overensstemmende Indberetninger fra de paagældende danske Skibsførere til deres Rederi. Den Fremstilling, der ved Udenrigsministeriets Undersøgelse af Sagen nu er tilvejebragt, er jo i afgørende Modstrid med Skibsførernes; vi have derfor gjort Skridt til at erholde de nærmere Oplysninger fra disse, der ere nødvendige, forinden nogen Dom kan fældes. Vi skulle snarest komme tilbage til Sagen. Red.

Vore Dampskibes Bemanding.

I Børsen har følgende Polemik fundet Sted:

Hr. Kaptejn V. T. Hein skriver:

I Følge Sølovens § 25 antager og afskediger Skipperen Skibsmandskabet, og ifølge samme Lovs § 26 skal han paase, at Skibet er tilstrækkeligt bemanded.

Man skulde derfor antage, at da Loven giver Skibsføreren uindskrænket Magt til at sørge for sit Skibs tilstrækkelige Bemanding, kunde der aldrig blive Tale om Mangler i den Retning. Men i de senere Aar, hvor der fra Rederiernes Side paa Grund af slette Fragt-Konjunkturer nødtvungent er bleven indført den størst mulige Besparelse i Driften, har der for enkelte Skibes Vedkommende indsneget sig en saa uforsvarlig Indskrænkning af Mandskab baade paa Dækket og i Maskinen, at det er paa høje Tid, at der bliver gjort noget, enten ved Lov eller gensidig Overenskomst mellem Rederne, for at forhindre en Hensynsløshed lige overfor Liv og Gods, hvilken desværre Skibsførerne selv staa magtesløse imod, begrundet paa Konkurrence og en trykket Afhængighed i Stil-

lingen, som gør en Indsigelse ensbetydende med Tab af Erhverv.

Man tør dristig paastaa, at for de Mennesker, der findes ombord, for Skibets og Ladningens Ejere, for Assurandørerne og endelig lige overfor mødende Skibe spiller vel egentlig en tilstrækkelig Bemanding, baade paa Dækket og i Maskinen, Hovedrollen. — I Tilfælde af Havari eller Søskaade kan Mandskabet, hvis det er fuldtalligt, ved ihærdigt Arbejde bjerge Skib og Gods i Havn, — i modsat Fald udmattes det, maa opgives Ævret og tilsidst bukke under, fordi der ikke er Folk nok til at afløse ved Pumpning, ved Overbordkastning, ved Læmpning af Ladning, ikke at tale om, at man ved Overbordskylning af et Par Mand ikke vilde være i Stand til at sætte en Baad ud, uden at hele Resten af Mandskabet maatte lade alt ligge og endda næppe være nok til Bjergning; thi hvor der i Forvejen maaske kun findes 5 à 6 Mand til Raadhed i Tilfælde, hvor der er Tale om Sømandsskab, og endda Kaptajn og Styrmand heri medregnes, der spiller en à to Mand en afgjørende Rolle.

Men selv fraset saadanne Omstændigheder — uden derfor at sige, at man nogensinde kan sende et Skib til søs uden at tage saadanne Faktorer med i Betragtning, — selv under ualmindelig gode Forhold har man mange Eksempler paa »narrow escapes« og enkelte Eksempler paa store Ulykker med Tab af mange Menneskeliv, alene paa Grund af utilstrækkelig Bemanding.

Jeg har set Tilfælde, hvor der ombord i et Dampskib paa over 800 br. Tons foruden Styrmanden kun fandtes en Matros og en Dreng paa Vagten, og overlader til enhver at afgøre, om det er forsvarligt at sende et saadant Skib over Søen i langvejs Fart. Maaske forudsættes det, at Kaptajnen skal tage Tørn med, men man kan dog billigvis ikke vente, at denne paa Rejsen, efter i taaget Vejr eller stormfuld Sejlads at have været oppe i flere Døgn, desforuden skal tage 2den Styrmands Vagt, naar alt tyder paa, at Skibet burde være sikkert i dennes Hænder.

Men hvad kan man forlange af denne og 2 Mand? Foruden Rormandens og Udkiggerens Gerning, hvilke Poster skulle være besatte, fordres der Arbejder, der ere absolut nødvendige for Sejladsen, saasom Logning, Lodhivning, Lanterners Pasning, Udpurring af Frivagten o. s. v.; — mange Fordringer til 2den Styrmand, en Matros og en Dreng.

Kommer hertil, at en eller flere Mand blive syge paa Rejsen, hvilket man har Ret til at forudsætte undertiden sker, saa kan jeg ikke se bedre, end at man der om Bord om Natten maa hejse de foreskrevne tre røde Lanterner som Advarsel for andre Skibe.

Som Eksempel kan jeg anføre, at der fra Kjøbenhavn i dette Aar farer Skibe paa over 1300 Brutto Tons med en Besætning af ialt 15 Mand ekskl. Kaptajnen. Heraf findes 2 Maskinmestre, 1 Assistent og 3 Fyrbødere i Maskinen, 2 Styrmand og 5 Mand paa Dækket, de to resterende er Kok og Hovmester. Der findes her altsaa ikke to Fyrbødere paa Vagten, og for Dækkets Vedkommende paa den ene Vagt kun 2 Mand.

Jeg ved, at det almindeligt misbilliges saavel ude som herhjemme, naar Rederier paa en, i denne Henseende, skaanselsløs Maade, uden Hensyn til de farlige Følger for Liv og Gods, kan indvinde Fortjeneste fremfor andre, thi om end de øjeblikkelige Udgifter blive formindskede, er det dog en Kendsgerning, at fraset Skibenes Sikkerhed, er et fuldtalligt Mandskab jo dog til Fremme for Arbejdet og til Gavn for Materialets Vedligeholdelse.

Man kommer uvilkaarligt til at smile, naar man ved, at Minimalgrænsen for Bemandingen er passeret, og hvor Skibsførerne staa magtesløse overfor Ondet, og saa sammenstiller f. Eks. en Artikel i »Dansk Søfartstidende« af 13de Marts d. A. om gensidig Forsikring hermed. Der slaas heri paa den store Tromme om lidsig Sejlads, Forcering med Dampskibe, der bør ophøre, og menes, at »Gensidig-Assurance« skal være Midlet til forsigtig Sejlads! — Talemaader og Løkkemad, for at Folk skal gaa ind

paa en Forsikringsmaade, der næppe vil finde Indpas for Dampskibsselskabernes Vedkommende, da de smukke Tal, der nævnes som Præmie, aldeles ikke holder Stik, hvilket Erfaringen viser fra vore Nabolande, der have langt større Antal af Risikoer end her i Landet kan forskaffes.

Nej, bemand Skibene tilstrækkeligt, saa at, selv under forceret eller hidsig Sejlads, Liv og Gods er under aarvaagent Mandskab paa velbesatte Poster, og den største Fare for Kalamiteter tilsøs vil fjærnes. — Der kan forlanges meget af en Mand nu til Dags, men forceret Losning og Ladning i Havn, forceret Sejlads over Søen med Mandskab, der skal være til Tjeneste Dag og Nat, Aar ud og Aar ind og oven i Kjøbet saa faatalligt, at enhver helst burde kunne dele sig i to Dele, — det er for meget forlangt.

En Ordning af dette Misforhold maa sikkert kunne iværksættes, og da der igennem Mønstringskontoret kan udøves Kontrol over Besættningens Antal i Forhold til Skibets Størrelse, var det vel rettest, at Mønstringsbestyrelsen af Ministeriet fik Paalæg om at paase, at Mandskabet er tilstrækkeligt til Besættelse af de lovbefalede Poster paa Vagten, saa at disse ingensinde blive vakante, fordi der ikke findes Folk til Pasning af andet daglig forekommende Arbejde, og i modsat Fald at indberette samme.

Herpaa svarer Hr. Alfred Christensen:

Kaptajn Heins Artikel af 28de Marts er af den Beskaffenhed, at den ikke bør gaa upaataalt hen; han udslynger aldeles meningsløse Insinuationer mod de danske Dampskibsredere, f. Eks. at disse skulde tvinge deres resp. Kaptajner til at sejle med utilstrækkeligt Mandskab. Sandsynligvis sejle de Skibe, som dirigeres af mig, med omtrent gennemsnitlig det mindste Mandskab i danske Dampskibe, hvad der for saa vidt er en Selvfølge, som de fleste af disse ere af nyere Konstruktion, som langt fra forholdsvis behøve det samme Mandskab som de ældre Dampskibe. De nyere Dampskibe have jo saa godt som ingen Rigning, Dampstyr, Dampspil og alt, hvad der kan tjene til Lettelse og Besparelse af Mandskab. Jeg tør vel dristig paastaa, at ikke ét dansk Rederi fastsætter Bestemmelser om Mandskab i hvert enkelt Skib uden Konference og Enighed med Kaptajnen herom; i det mindste har det fundet Sted i hvert enkelt Tilfælde i de Skibe, som jeg dirigerer.

Hr. Hein anfører, at »Man« tør dristig paastaa, at for de Mennesker, som findes om Bord etc. etc., spiller Bemandingen Hovedrollen. — Hvem er disse »man«, der tør paastaa dette? Er det Kapt. Hein, som betegner sig selv »man«; thi saa er det vist bedst han sætter sig hen og undersøger de forskellige Ulykkestilfælde til Søs, og saa vil han finde, at ikke et eneste ordentligt søgaaende dansk Dampskib er gaaet tabt i over 20 Aar uden at man véd, hvad der var Aarsagen, og i intet af de forøvrigt forholdsvis faa Ulykkestilfælde skyldtes dette Mangel paa Mandskab. Det synes, som om Kaptajn Hein har den Egenskab, ved alt hvad der angaar Søfart, at male Fanden paa Væggen. Sandsynligvis vil han opnaa, og har vel tildels opnaaet, at der ikke tages Hensyn til hans Skræmmebilleder.

Der er i Hr. Heins Artikel en Bemærkning, som er ret betegnende for hans Tankegang. Han anfører f. Eks., at der herfra farer Dampskibe paa over 1300 tons Gross med en Besætning af ialt 15 Mand eksklusive Kaptajnen. Hr. Hein kunde vist passende foruden at tage Kaptajnen eksklusive endnu have taget en Mand ekstra til at opvarte denne, thi saadan gik det nok omtrent til, da Hr. Hein var Dampskibsfører. Pluraliteten af disse Herrer fra den Tid havde Tanker og Ideer, som laa meget langt udover den Horizont, der er passende for en Skibsfører. Skibenes Resultater viste ogsaa dette saa temmeligt, og at Økonomi ikke hørte til d'Herrers Begreber.

Endnu kan nævnes, at Hr. Hein mener, at Kaptajnen ikke bør tage nogen Vagt i Søen, men derom er de fleste dog vistnok enige, at det er en Uting, at Kaptajnen bliver

nede eller i Bestiklukafet, overladende Vagten til en som oftest uerfaren 2den Styrmand, hvorimod 1ste Styrmand, som sædvanlig er jævnbyrdig med Kaptajnen til at føre et Skib, ikke behøver Kaptajnens Nærværelse paa sin Vagt.

Hvad der iøvrigt er ret betegnende for Forholdet imellem de københavnske Assurandører og Redere er, at en underordnet Funktionær for Assurance-Selskaberne tør driste sig til offentlig at fremføre saa meningsløse og uholdbare Insinuationer mod de danske Redere, som de her fremførte; thi Artiklen skulde vel ikke være inspireret mod en Artikel i et herværende Blad om gensidig Assurance for Dampskibe, underskrevet A. C.

I Forbigaaende maa det være sagt, at jeg ikke var Forfatter af denne Artikel, skøndt Forbogstaverne kan pege derpaa. Jeg erkender imidlertid fuldstændig at sympathisere med denne Tanke, saa meget mere, som det har vist sig baade i Norge og Sverig at være en langt billigere Forsikringsmaade. Ja, i en gensidig Assuranceforening for Sejlskibe i Svendborg, Rudkjøbing og Marstal er Assurancepræmien i mange Aar ikke kommet over et Par Procent, medens Præmien i københavnske Selskaber for lignende Risikoer var 7 à 8 Procent. At det ikke her var det store Mandskab, der ydede Sikkerheden, vil fremgaa deraf, at man sejler med 5 Mand i Skonnerter, der havde mindst lige saa stor Rigning som de her omhandlede Dampskibe, og der var i disse Sejlskibe alt det samme Arbejde at udføre og tildels mere i Søen.

Hr. Hein synes gerne at ville være med til at lave Love og Bestemmelser for Søfarten. Kompetencen hertil mangler dog vist aldeles; men man har jo forøvrigt, som en herværende Reder anførte, allerede snart lovgivet os ud af Landet paa Søfartens Omraade. Imedens vi er ved Mandskab er det interessant at bemærke, og herover kan Hr. Hein vel komme til at smile (ifald han ikke er Aktionær, thi da kommer han vel snarere til at græde), at der i ganske smaa Dampskibe under dansk Flag i Nord- og Østersøfart ikke tillades mindre end 5 Officerer, nemlig Kaptajn, 1ste og 2den Styrmand og 1ste og 2den Maskinmester, sædvanlig kommer hertil endnu en Hovmester, som henregnes til Officererne. Jeg spørger, hvor i Alverden skal hele denne Indtægt komme fra, eller er Loven skrevet for at umuliggøre Sejlads med Dampskibe, under en for dansk Sejlads passende Størrelse af Dampskibe?

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Grosserer Carl Melchior.

Grosserer Moses Melchior aflagde Regnskabet. Der havde været en Fremgang i Formue af 5063 Kr.; den udgjorde den 31. December 1895 195 952 Kr. Bestyrelsen havde fundet det rigtigt at foretage en Ombytning af 51 000 Kr. Statsobligationer med 52 000 Kr. Østifternes Kreditforenings Obligationer, fordi der derved havde kunnet indvindes et Beløb for Foreningen. Navigationsskolen havde i 1895 været besøgt gennemsnitlig af 33 Elever, imod tidligere 26.

Der gaves Decharge.

Kommandør Jespersen aflagde Beretning. Naar Status har været saa god, som Kassereren havde fremhævet, skyldtes dette for en væsentlig Del, at Navigationsskolen havde tiltrængt et forholdsvis mindre Tilskud. Til Tider havde Skolen dog været besøgt af 50 Elever. Skolens Forstander, Hr. Schwartz, havde holdt sit 50 Aars Jubilæum som Lærer i Navigation; i 40 Aar havde han været Skolens Forstander. Der var i denne Anledning af Foreningen ydet ham en Anerkendelse af 1000 Kr. for hans lange, dygtige og energiske Arbejde for Skolen. Kort efter Jubilæet havde han desto-

værre maattet tage sin Afsked fra Skolen som Forstander, dog haabede man i nogle Aar endnu at kunne bevare den dygtige Lærerkraft i et indskrænket Antal Timer. Som hans Eftermand var udsat Hr. Neergaard.

Blandt Foreningens øvrige Virksomhed kunde nævnes Understøttelse til Fanø praktiske Sømandsskole (200 Kr. aarlig foreløbig). Et Andragende om Understøttelse til Nexø Havns Udvidelse, havde man ikke kunnet tiltræde paa Grund af den Form, hvori Planen til Udvidelsen forelaa. Legaterne vare uddelte som sædvanlig. Medlemsantallet var sunket fra 223 til 211 ved Medlemmers Død; Udmeldelser vare heldigvis sjældne.

De efter Tur fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen. Grosserer M. Melchior og Kaptajn F. Harboe, ligesom Revisorerne genvalgte enstemmigt.

Fra Sø og Land.

Da den gule Feber, ifølge Indberetning af 25. f M. fra det Kongelige Generalkonsulat i Rio de Janeiro, synes at være i Tiltagende i Santos, har undertegnede Ministerium fundet det rigtigt derpaa at henlede danske Rederiers og Skibsføreres Opmærksomhed.

Udenrigsministeriet, Kjøbenhavn, d 21. April 1896.

Torsdag d. 14. ds. løb en stor Staal-Skruedamper af Stabellen fra d'Hrr. Richardson Duck & Co.'s Værft i Stockton on Tees. Skibet, som bliver bygget til Dampskibs-Selskabet »Norden« har Klasse 100 A 1 i Lloyds, samt følgende Dimensioner: Længde 320', Bredde 42', Dybde 23' og skal maale 2400 gross Tons. Maskinerne fra d'Hrr. Blair & Co. have Cylindre paa 22 $\frac{1}{2}$ ", 37 og 61" med 42" Slag. Skibet faar 2 Kedler, der arbejde med et Damptryk paa 160 Pd. Det blev døbt »Norden«.

Ugens Havarier.

Marie, Galease af Nykjøbing p/F. har været i Kollision med en Jagt fra Fejø. Marie fik ovenbords Skade og mistede Mesanmasten. Den ligger i Stege og reparerer.

Normen, Brig af Skive, har været paa Grund ved Ende-lave og senere i Møllebugten ved Fredericia. Lækagen tættedes foreløbig i Fredericia og Rejsen fortsættes til Bestemmelsesstedet, Kolding.

Franklin, Dpsk., er bragt flot efter at 200 Tons Sød var lossat i Lægtene. Skibet havde ingen Skade taget og fortsatte Rejsen efter at have genindtaget den lossede Ladning.

Brunla, Dpsk. af Mors, kolliderede den 16. ds. om Morgenen $\frac{3}{4}$ Mil ud for Vestervig med Gøteborgdamperen »Gota«. Brunla sank paa 9 Fv. Vand, Gota optog hele Mandskabet, 12 Mand, og landsatte dem i Gøteborg.

Agnororia, Dpsk. af W.-Hartlepool, har d. 17. ds. indslæbt »Gevalia«, Dpsk. af Gefle til Helsingborg i synkefærdig Stand. Skibene havde i Kattegat været i Kollision med hinanden, Gevalia har Skade i Bogen og er fuld af Vand. Agnororia fik ogsaa en Del Skade, som den temporært reparerer i Helsingør.

Bruttus, Galease af Stralsund er, paa Rejsen fra Pillau til Banholm med Hvede Natten til d. 20. ds. strandet udfor Nørremark (Svaneke). Mandskabet er reddet. Skibet er Vrag.

Pallas, Dpsk. af Kjøbenhavn, Christiansen, har den 15. ds. for Udgaende fra Libau Havn været paa Grund. Skibet, der kom flot ved at losse en Del af Ladningen (Korn) fortsatte Rejsen da det ingen Skade havde taget.

Johanne, Kuf af Rendsborg, fra Memel til Slesvig med en Ladning Brædder, kom d. 15. ds. paa Grund paa Salt-

hammer Rev ved Snogebæk. Skibet blev bragt flot af Svitzers og er indslæbt til Nexø.

Alexandra, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Riga havt Ild i Rummet. En Del Hamp og Sød er beskadiget af Ild og Vand og hortsælges ved Auktion.

Dpsk. Bergenhuus. Dette Skib, der som bekendt i sin Tid grundstødte paa Sprogø og senere bragtes flot af Svitzers Dykkerdampskib »Helsingør« vil d. 2. Maj blive solgt ved offentlig Auktion, som afholdes paa Børsen. Skibet bliver solgt i den Tilstand det var i ved Ankomsten hertil efter Grundstødningen.

Falsk Flaskepost. Den 12. ds. drev der ved Højen en Flaske i Land indeholdende en Seddel med følgende Meddelelse skreven med Blyant paa dansk: »Jørgiane & Anna, »Kaptajn Hansen midt i Nordsøen i synkefærdig Tilstand — »synker, Andersen, Matros«.

Skibet er d. 2. ds. ankommet velbeholden til Rio Grande do Sul. Desværre er det i de fleste Tilfælde umuligt at faa Fingre i de Slyngler, der forfatte disse falske Budskaber, og det lykkes vel heller ikke denne Gang. Mon ikke den hidrører fra en Matros, der tidligere har faret med Skibet?

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn og Lübeck, meddele os den 21. April:

St. Petersburg noterer for Dampere:

London 1/ à 1/0 $\frac{3}{4}$ d., Rotterdam 1/0 $\frac{3}{4}$ d. à 1 $\frac{1}{2}$ d., Bremerhaven eller Nordenham 1/1 $\frac{1}{2}$ d. à 1 $\frac{2}{4}$ d., Antwerpen eller Dunkirque 1/2 $\frac{1}{4}$ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dunkirk eller Ghent 20 francs, pr. Ton Hør.

Stettin 9 M., Sydsverrig 11 M., Danmark nordl.: Aarhus 12/13 M., alt pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede eller 1600 Kilos Havre.

Cronstadt til London eller Østkysten 19/6 d., Rotterdam eller Amsterpam 12 $\frac{1}{2}$ Hfl., alt pr. Petersburg Standard Deals Batters.

Riga.

London, Hull, Antwerpen, Ghent 10 $\frac{1}{2}$ d. à 11 $\frac{1}{4}$ d., Dunkirk 11 $\frac{1}{4}$ d. à 1—, Rotterdam, Schiedam 10 $\frac{1}{2}$ à 11 $\frac{1}{4}$ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Stettin eller Lübeck 9 M., Danmark nordligst: Aarhus 12/13 M., alt pr. 2000 Kilos Rugbasis, Dundee eller Leith 15/, Dunkirk eller Ghent 17 $\frac{1}{2}$ à 18 frcs. alt pr. Ton Hør.

Libau: London, Hull, Leith 9 $\frac{3}{4}$ à 10 $\frac{1}{2}$ d., Rotterdam 9 $\frac{3}{4}$ d. à 10 $\frac{1}{2}$ d., Antwerpen, Dunkirk, Ghent 10 $\frac{1}{2}$ d., (18 frcs. pr. Ton Hør). Rouen 1/1 $\frac{1}{2}$ d. alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Danmark nordligst Aarhus 12/13 M.: pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Trælaster:

Søderhamn—Honfleur 30/31 frcs. pr. Std. D/B.

Sundsvall—Dieppe 30/31 » » »

Hernøsand—Rouen 35 » » »

Skellefteå—Nice 52 » » »

Kemi—Trouville 37 » » »

Bjørneborg—Havre 36 » » »

Aabo—Dieppe 32 » » »

Kulfragterne fra Englands Østkyst betales med 3/9 d. for større Dampere og 4/6 à 5/— for mindre Baade til Danmark.

D'Hrr. N. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os under 18. April:

Siden vor forrige Beretning har Fragterne for de fleste Markeders Vedkommende holdt sig temmelig stille, dog har der hist og her vist sig mere Aktivitet og med Tendens i Skibenes Favør, og et betydeligt Antal Befragtninger fandt Sted for saavel Damp- som Sejskibe.

Der sluttedes blandt andet som følger:

Garston til Ceara 500 Tons Kul à 14/—, Birkenhead til Bahia 14/6; til Para kan faas 14/—; til Buenos Ayres 14/— maaske 15/— for Kul, senest dertil optagne Skib havde blot 12/—; Rederierne foretrække Fragter, til andre Kanter, og Befragterne faar maaske forhøje deres Noteringer endnu mere for at sikre Skib til River Plate, hvorfra Markedet vedvarende er yderst miserabelt, saa at mange Fartøjer ere nødsagede til at forsejle i Ballast.

Fra Vestkysten Syd Amerika sluttet der til omkring 22/6 for Salpeter; men der er ikke synderlig Efterspørgsel efter Skibrum.

Californien holder sig flovt til 22/6 for nær Lastning, for næste Saison ere flere Skibe optagne til 27/6.

Fragterne fra West Indien og Staterne holde sig nok saa faste for Sejlere; Canada Markedet er uforandret, men der findes fremdeles rigelige Ordre i Markedet.

D'Hrr. **Funch, Ede & Co., New-York**, meddele d. 3. April:

Fragtmarkedet for Dampere vedbliver i Hovedtrækkene at holde sig som det var under vor sidste Beretning. Til de ny kontraherede Kornsalg er der ingen Efterspørgsel efter Tonnage, og de Befragtninger, der ere gjorte, have kun drejet sig om ældre Forpligtelser. Til samme Rater som sidst er der denne Gang ogsaa at notere Afslutninger af Tømmer- og Planke-Certpartier. Da der ikke er kommen yderligere Meddelelser om Afslutninger fra Fosfathavnene tyder dette jo nærmest paa, at de have tilstrækkelig Tonnage.

Sejlskibsbefragtningerne frembyde intet Nyt siden sidst. De faa Certpartier, der ere sluttede, med Petroleum i Tønder, ere til meget daarlige Fragter; for Petroleum i Kasser til Ostindien synes Fragtterne derimod snarere at have en fastere Tendens. Tømmer og Plankefragterne ere uforandrede, og der er stadig Trang til mere Tonnage i Golfhavnene.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 18. April:

Kulfragterne ere gennemgaaende uforandrede. Der er god Efterspørgsel saavel til Middelhavet som til Østersøen, men det rigelige Tilbud af Tonnage umuliggør Opnaelsen af højere Fragter og har i enkelte trykket denne. Der er sluttet Tyne etc. til:

Kronstadt 2000, 2250, 2500, 2750 3/10¹/₂, 3500, 4300 3/9. Reval 1150 4/. Memel 1300 4/. Pillau 1550 3/10¹/₂. Neufahrwasser 1600 3/9. Swinemünde 1800 3/7¹/₂, 1700 3/9, 1500 3/10¹/₂, 1100 4/. Lübeck 1250 4/1¹/₂. Horsens 1100 4/1¹/₂. Nyborg 900 4/7¹/₂. Bandholm 900 4/3. Kjøbenhavn 1600 3/6. Norrkøping 1550 4/1¹/₂. Stockholm 1650 3/7¹/₂. Lissabon 1200 5/9 d. V. Sevilla 1300 5/9. Barcelona 2800 8/. Cette 2000 6/3. Cannes 1500 7/1¹/₂. Genua 2000, 2400, 2700 5/10¹/₂, 2000 6/. Spezzia 2500 6/3. Neapel 3000 6/. Girginti 1550 6/6. Salsby 2300 6/9.

Sortehavs-Markedet er vedblivende usselt. Fra Odessa noteres 8/6 og fra Nicolaieff 9/6 à 9/6 n. c. Basis. Sulina 9/ n. c. Donau-Markedet er falden til 11/ à 11/3 n. c., og Azoff noter 11/3 »any direct«.

Alexandria noterer 9/6, for Ordre, 8/6 direkte. Ertsfragterne fra Middelhavet ere paa Basis af 8/7¹/₂ Garrucha, Porman etc. til Middlesbro, Hartlepool og 5/1¹/₂ Bilbao-Middlesbro.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde ankom til Kbhvn. 20. April, bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Southampton 18. April, bestemt til Antwerpen, Kbhvn., St. Petersburg. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Pera 18. April, bestemt til Batoum, Odessa. — Castor, Holm, ankom til Algier 19. April, bestemt til Southampton, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gatsche, afgik fra Malaga 21. April, bestemt til Huelva, Bordeaux, Kbhvn. — Dagmar, Koføed, afgik fra Kbhvn. 19. April, bestemt til Newcastle, Southampton, Spanien. — Douro, Brabrand, afgik fra Dartmouth 17. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Georgios I, Kihl, afgik fra Trebizonde 20. April, bestemt til Smyrna, Southampton, Antwerpen, Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 18. April, bestemt til St. Petersburg. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 19. April, bestemt til Stettin, Riga. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 14. April, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Algier 18. April, bestemt til Southampton, Antwerpen, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Southampton 18. April, bestemt til Oran, Algier, Tunis etc. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Bordeaux 19. April, bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Southampton 13. April, bestemt til Nizza, Marseille, Cette, Spanien. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Odessa 17. April, bestemt til Rodosto, Algier, Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Stettin 18. April, bestemt til Pernau, Riga. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 21. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Vesuv, Gade, afgik fra Neapel 19. April, bestemt til Gallipoli, Messina. — Viking, Jørgensen, ankom til Madeira 18. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, ankom til New-Orleans 7. April, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Southampton 18. April, bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 21. April, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 20. April, bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal og Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 20. April, bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 17. April, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 19. April, bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Bergen 17. April, bestemt til Stettin. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Königsberg 21. April, bestemt til Kbhvn., Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Riga 19. April, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Niedersøe, ankom til London 20. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 21. April, bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Leith 21. April, bestemt til Færøerne. — Louise, Brabrand, passerede Hirtshals 21. April, bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 20. April, bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Havre 21. April, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 20. April, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 20. April, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 19. April, bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, afgik fra Danzig 21. April, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, afgik fra Grimsby 21. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 19. April, bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 19. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Holtenua 21. April, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 21. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Königsberg 21. April, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 22. April, bestemt til Kbhvn. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Odense 23. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Kbhvn. 23. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 21. April, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 21. April, bestemt til Frederikshavn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 22. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 22. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 21. April, bestemt til Horsens.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 15. April, bestemt til Port Glasgow. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Sunderland 19. April, bestemt til Stettin. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Blyth 14. April, ankom til Libau 20. — Svend, Hveysel, afgik fra Riga 17. April, bestemt til Ghent. — Erik, H. W. Wrisberg, afgik fra Glasgow 16. April, ankom til Kbhvn. 20. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 15. April, ankom til Stettin 19. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Dunkerque 20. April, bestemt til Sunderland. — Olf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 19. April, bestemt til Rio de Janeiro. — Volmer, J. P. Jørgensen, afgik fra Rio de Janeiro 24. Marts, ankom til Rosario 6. — Harald, O. Risø, afgik fra Swansea 18. April, bestemt til Stettin. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 9. April, ankom til Libau 15. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Libau 11. April, ankom til Rotterdam 16.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rouen 6. April, ankom til Bilbao 7. April. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Nicolaieff 17. April, ankom til Odessa 17. — Pawel Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Swinehead 5. April, ankom til Helsingør for at dokke 6. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Bordeaux 7. April, ankom til Cardiff 10. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, ankom til Rotterdam 17. April.

Heimdal, Anine, Knudsen, afgik fra Riga 12. April, ankom til Rouen 20. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Cardiff 10. April, ankom til Kbhvn. 18.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Reval 19. April til Rotterdam. — Hafnia, Neergaard, ankom til Pascagoula 20. April. — Jylland, Starck, ankom til Granton 17. April. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dunkirque 16. April, ankom til Blyth 17. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 21. April til Riga.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra New-York 11. April til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 18. April, ankom til Stettin 19. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 17. April til New-York. — Thingvalla, Thomsen, afgik fra Kristianssand 3. April, ankom til New-York 19.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Riga 17. April. — Nerma, Degn, afgik fra Boness 14. April, ankom til Esbjerg 16., afgik 18., ankom til Methil 20. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Newcastle 16. April, ankom til Esbjerg 18. afgik 21. til London.

Det Jydek-Engelske Dampskibsseelskab, Aarhus. Hengest, Osen, afgik fra Aarhus 16. April, anløb Frederikshavn 17., ankom til Newcastle 19. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 16. April, anløb Aarhus 16., ankom til Randers 17., afgik 18., anløb Aarhus 19., ankom til Altona 20.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Alexandra, Nielsen, ankom til Port Spain 13. April fra Cittagong. — Anna, Clausen, prajet 29. Marts paa 8° S. 35° V. fra Buenos Ayres til Gøteborg. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til London 14. April fra Oruba. — Anna Mathias, Sørensen, gik tilsøs fra Cuxhaven 16. April til Bahia. — Dorane, Rødgaard, ankom til Kalkutta 16. April fra Port Natal. — Embla, Jepsen, ankom til Madagascar 25. Marts fra Hamburg. — Hans, Jensen, afgik fra Padang 17. April til New-York. — Rosa, Brinck, ankom til Rio Grande 14. April fra Cardiff. Verdande, Nielsen, ankom til Port Natal 14. April fra Liverpool.

Svendborg. Althea, Rasmussen, ankom til Reval 14. April. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Swinemünde 19. April. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Chatham 15. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til Rye 15. April. — Fremad, Brandt, ankom til Sunderland 14. April. — Helge, Hansen, ankom til Charlestown, Cornwall 17. April. — Johanne, Jensen, ankom til Alloa 16. April. — Neptunus, Jensen, ankom til Dysart 20. April. — Phoenix, Hansen, ankom til Hamburg 20. April. — Skjold, Larsen, ankom til Wisbeach 20. April. — Thomas, Wandel, ankom til Leith 16. April. — Ydun, Klagenberg, ankom til Vadsø 16. April.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Sommerafmærkning i de danske Farvande. I de danske Farvande er Sommerafmærkningen foretaget.

Nordsøen. En hvid Tøndevager med hvid Stage og 1 nedadbuende Kost er i 4½ Fv. Vand udlagt paa Ø-Siden af Ringkjøbing-Dyb, fra Btaavands-Huk Fyr i S. 66° V., 2½ Kml. **Limfjorden. Jyllands V.-Kyst.** I Thyborøn Kanal er Dybden for Tiden ved Højvandstid:

Paa Havrevlen 11 Fod.

I Kanalen 8½ Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Lodbjerg N. Norsk Dampet »Brunla« er sunken 4 Kml. N. for Lodbjerg. Masterne ere over Vandet. Nærmere ukendt.

Vraget vil snarest muligt blive uskadeliggjort.

Østersøen. Bornholm Ø. Allinge Havnefyr brænder fremtidig Aaret rundt, undtagen naar Havnen paa Grund af Sø eller Is ikke kan søges.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Den 13de April 1896 er Fyrskibet »Grepem« og den 14de Fyrskibet »Finngrundet« i Følge Telegram fra Lodsstyrelsen i Stockholm udlagte paa Station.

Tyskland. Sommersmærkerne ere udlagte ved Pillau, paa Oderbank, ved Swinemünde, i Swine i Alten Fahrt og i Stelliner Hafl, ved Zinnowitz-Bank og Coserow-Vinet-Riff.

Friesches Hafl. Vraget af Lægteren, som var sunket ved Kamstigaller Haken, er borttaget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. N. for Ameland ligge følgende Vrag sunkne:

Et Vrag med en Mast, c. 8 Fod over Vandet, i 15 Fv. Vand. 53° 39' 40" N. Br. 5° 37' 0" Ø. Lgd.

Et Vrag med en Mast, c. 6 Fod over Vandet, i 13 Fv. Vand. 53° 38' 30" N. Br. 5° 37' 0" Ø. Lgd.

Paa begge Master er fastgjort en 20 Fod lang Stage med en Sejldugslap som Flag.

Holland. Zeegat van Texel. Vraget paa S.-Kant af Razende Bol, mellem Stumptønde Nr. 6 og Stumptønde Nr. 7, findes ikke. 52° 57' 37" N. Br. 4° 39' 53" Ø. Lgd.

Vraget af Fiskelartøjet paa Kaisersbult findes ikke. 52° 56' 24" N. Br. 4° 34' 34" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Vraget af Fartøjet, som laa sunket, fra Enkhuizen Kirke i S. 9° V. og fra Edam Kirke i N. 70° Ø., er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Vraget af Fartøjet, som laa sunket paa Enkhuizersand, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Nieuwe Maas. I Nieuwe Maas er Afmærkningen indtil Noordgeul i Zeegat van de Maas inddragen.

Zeegat van Goeree. I Nieuwe- eller Noordergat er Stumptønde Nr. 2 flyttet. 51° 54' 27" N. Br. 4° 0' 38" Ø. Lgd.

Frankrig. Paa Bray Dunes Plage er tændt et rødt, fast Fyr. Det vises fra en Pæl. 51° 4' 50" N. Br. 2° 30' 55" Ø. Lgd.

Calais. Ved Calais Ø.-Mole er den sorte Tønde med Stage og Diamant, som afmærkede de nedstyrtede Ruiner af Molen, inddragen.

I 1896 tændes paa Calais nye Ø.-Moles Hoved et rødt, hvidt og grønt Tidevands-Fyr, varieret med røde og grønne Blink. Flammens Højde: 30 Fod. Lysevnen: 13½ Kml. for det hvide Lys, 8½ Kml. for det røde Lys og 12 Kml. for det røde Blink, 8 Kml. for det grønne Lys og 11 Kml. for det grønne Blink. Linseapparat. Fyret vises fra et hvidt Jerntaarn.

Naar Vandstanden over Nulpunktet er mindre end 2 Meter, viser Fyret rødt, fast Lys naar Vandet stiger, men grønt, fast Lys naar Vandet falder. Naar Vandstanden over Nulpunktet er 2 Meter eller derover, viser Fyret hvidt Lys, varieret fra 2,26 Meter med Grupper af farvede Blink hver 1½ Minut. Mellem Blinkene i samme Gruppe er der 5 s. Mørke; hvert rødt Blink betyder 1 Meter mere end de 2 Meter og hvert grønt Blink yderligere 0,25 Meter mere. Uafhængig heraf viser det faste Fyr, ligegyldig hvad Farve det har, hver 1½ Minut én kort Formørkelse saalænge Vandet stiger, og to korte Formørkelser naar Vandet falder. Naar det er stille Vand, vises ingen Formørkelser. Naar Fyret viser hvidt Lys, varieret med farvede Blink, falde Formørkelserne omtrent midt imellem to Grupper af Blink.

Medens den gamle Ø.-Mole borttages, slukkes det midlertidige grønne, faste og det hvide, faste Fyr, og der tændes to grønne Fyr, som holdte overet angive Ydergrænsen af den gamle Moles Ruiner.

Nærmere Meddelelse senere.

England. Medway. I Indløbet til Medway er en Sømine-øvelsesplads afmærket med Tønder saaledes: Mod S. af en Linie fra et Punkt 3 Kbl. N. 31° V. fra Garrison Point Fyr til et Punkt 5 Kbl. N. 13° Ø. fra samme Fyr; mod Ø. af en Linie herfra til et Punkt 7 Kbl. N. 12° Ø. fra samme Fyr; mod N. af en Linie herfra til et Punkt 4 Kbl. N. 30° V. fra samme Fyr og mod V. af en Linie herfra til det førstnævnte Punkt.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Glorinde. Om kort Tid drejes Coubre Bifyrs hvide Lysvinkel 2 Grader mod N., saa den lyser fra N. 73° V. til N. 80° V. over Passe Nord. Lysvinklens S. Grænse falder sammen med Linien til det gamle Palmyre Fyr.

Den rødmalede Lystønde Nr. 4, der viser grønt Lys, og den sortmalede Lystønde Nr. 5, der viser hvidt Lys, flyttes til Linien Coubre Fyr og Palmyre Fyr overet.

Lystønde Nr. 4 ligger paa 45° 42' 13" N. Br. 1° 19' 58" V. Lgd.

Lystønde Nr. 5 ligger paa 45° 41' 58" N. Br. 1° 17' 50" V. Lgd.

Spanien. Det spanske Skib »Constancia« er sunket i 4 Fv. Vand i Camarinas Havn, SØ. for Castillo og 2 Kbl. fra Land. 43° 7' 30" N. Br. 9° 11' 15" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa N.-Pynten af Marblehead Neck i det nye Fyrtaarn, 26 Alen N. 51° V. for det midlertidige Fyrtaarn. Flammens Højde: 126 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Det vises fra et 100 Fod højt, brunt Taarn. Samtidig er det midlertidige Fyr slukket. Det midlertidige Taarn borttages.

I det Ø-lige Indløb til Nantucket Sound, 2½ Kml. S. 21° V. fra Monomoy Point Fyr, er Lystønden ved Vraget af Skonnerten »William Wilson« inddragen, da der arbejdes

paa Vragets Bortspørgning. Spirtønden bliver liggende, indtil Vraget er fuldstændig bortspørgt.

New York. I *Gedney* og *Bayside Channel* ere de ny elektriske Lystønder igen tændte. Naar fremtidig de ny elektriske Lystønder slukkes, tændes de gamle, indtil de ny ere i Orden igen. Skibsførere advares alvorligt mod at beskadige Lystønderne.

Maryland Chesapeake Bay. Den rød og sort vandret stribede *Junction Spirtønde*, som i 18 Fod Vand laa i Indløbet til *Chester River*, er inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Ved *Tarragona* ere to røde Tønder udlagte i 28 Fod Vand ved Indløbet til den nye Havn, som er under Bygning. Den ene ligger i Forlængelse af den N.-lige Yderside, den anden i Forlængelse af den S.-lige Yderside af den ydre Arm paa Molen, som er under Bygning, og paa det Sted, hvor Molehovedet skal opføres. Et Fyr er tændt paa V.-Enden af den Iuldførte Del af Molens S.-lige Yderside.

Tyrkiet. Marmara Havet. Om kort Tid forandres Belysningen i *Golf Ismit* saaledes:

Dil Burnu grønne, faste Fyrs Lysevne forøges til 8 Kml. *Zaitin Burnu* røde, faste Fyrs Lysevne forøges til 8 Kml. Paa *Yelken Kaya* Pynt, paa N.-Siden af Indløbet til Bugten, tændes et Blinkfyr, som hver $\frac{1}{2}$ Minut viser Et-Blink. Lysevnen: 14 Kml. $40^{\circ} 45' 20''$ N. Br. $29^{\circ} 21'$ Ø. Lgd.

Paa *Dil Iskelessi* Pynt tændes et grønt, fast Fyr. Lysevnen: 8 Kml. $40^{\circ} 43' 50''$ N. Br. $29^{\circ} 30' 20''$ Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Rusland. I *Dnieper Liman* ligge Telegrafkabler mellem *Nikolajew Søbatteri* og *Otchakov Mole*. Det er forbudt at ankre paa denne Strækning.

Tunis. Fiskeredskaber ere udlagte NNØ. for *Iles de Monastir*. Yderenden er i 16 Fv. Vand afmærket med et Fartøj, som viser to hvide Fyr, lodret for hinanden. Man skal gaa uden om Fartøjet. $35^{\circ} 48'$ N. Br. $10^{\circ} 50' 25''$ Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama: Mobile Bay. Belysningen i *Mobile Ship Channel* er nu forandret saaledes, at hvide Fyr vises fra Baakerne Nr. 51, 49, 45, 41, 38, 35, 32, 29, 27, 24, 21, 18, 15, 12, 9, 6, 5, *Dog River Baake* Nr. 1. *Dog River Bar and Choctaw Pass Channel* forreste Ledebaake Nr. 2, *Choctaw Pass Channel* bageste Ledebaake Nr. 3, Baakerne ved femte og ved sjette Bøjning og ved *Pinto Island*.

Røde Fyr, paa Bagbords Side af Løbet, ved hver Bøjning den femte og den sjette undtagen, lige over for *Mobile Bay Fyr*, lige over for *Upper Channel Baake*, lige over for *Dog River Bar Baake* Nr. 1 og lige over for *Dog River Bar and Choctaw Pass Channel* forreste Ledebaake Nr. 2.

Honduras. Honduras Bay. Paa *Joseph John Shoal* er anbragt en 12 Fod høj, rød og sort vandret stribet Pæl med hvid Ballon.

Paa *Key Shoal* er anbragt en 12 Fod høj, rød og sort vandret stribet Pæl med hvid Trekant.

Paa Ø.-Siden af *St. Thomas Bight* er i 18 Fod Vand anbragt en 15 Fod høj, sort Pæl, fra Yderenden af *Puerto Barrios Bro* i S. $5^{\circ} V$. og fra Baaken paa *Palma Point* i S. $32^{\circ} \emptyset$.

Baaken paa *Villeda Shoal* har en sort Ballon paa Toppen. **Smaa Antiller. St. Lucia. Port Castries.** *Vigie Summit* hvide, faste Fyr lyser fra S. $38^{\circ} V$. gennem V. og N. til N. $24^{\circ} \emptyset$, skjules fra N. $24^{\circ} \emptyset$. til N. $28^{\circ} \emptyset$. af *Pigeon Island* og lyser fra N. $28^{\circ} \emptyset$. til N. $31^{\circ} \emptyset$. mellem *Pigeon Island* og Kysten. $14^{\circ} 1' 35''$ N. Br. $61^{\circ} 0' 35''$ V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Fransk Guyana. For at sikre Telegraf-Kablet mod Beskadigelse er det forbudt at ankre N. for *Ilot de Père* imellem Linier i N. $50^{\circ} \emptyset$. fra *Mont Jolie* og Pynt *Diamant*.

Rio de la Plata. „Indio Print“ Ø. Et Lodsartøj med en Mast over Vandet ligger sunket 1 Kml. S. $74^{\circ} \emptyset$. for Fyrskibet *Indio Point*. $35^{\circ} 9',7$ S. Br. $57^{\circ} 4',7$ V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra *Alexandria* underkastes Lægeundersøgelse.

Skibe med Passagerer fra *Alexandria* underkastes 2 Dages Karantæne og Desinfektion.

Gibraltar. — Skibe fra *Alexandria* underkastes Karantæne, med mindre 12 Dage ere forløbne efter Afrejsen.

Malta. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 7 Dages Karantæne, fra Rejsens Begyndelse at regne.

Grækenland. — Skibe fra *Ægypten* underkastes stræng Lægeundersøgelse.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. April 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	99	$99\frac{1}{4}$	99	$99\frac{1}{4}$
Thingvalla	$48\frac{3}{4}$	$47\frac{3}{4}$	48	$48\frac{1}{2}$
Danmark	74	73	73	$73\frac{1}{4}$
Norden	113	$112\frac{1}{4}$	$112\frac{1}{4}$	$112\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn.....	87	$86\frac{1}{2}$	$86\frac{3}{4}$	87
Carl			$47\frac{1}{4}$	$48\frac{1}{2}$
Dannebrog	100	$100\frac{3}{4}$	$100\frac{1}{2}$	101
Skjold	$56\frac{3}{4}$		$56\frac{1}{2}$	57
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			100	—
Helsingørs Dampsk.....			36	43
Østersøen	47	$47\frac{1}{2}$	48	$48\frac{1}{2}$
Nordsøen			$59\frac{1}{2}$	64
Torm			75	95
Foren Bugser-Selsk.....			$90\frac{1}{2}$	91
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.....			105	110
5 0/0 —			102	104
5 0/0 Thingvalla 1882.....			99	101
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			104	$105\frac{1}{2}$
5 0/0 Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats.....			—	—
$3\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats.....			$100\frac{1}{4}$	$101\frac{1}{2}$
$3\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk.....			98	$98\frac{1}{2}$
$3\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf.....			98	$98\frac{1}{2}$
$3\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			$98\frac{3}{4}$	99
4 0/0 — — 6 —			$100\frac{1}{4}$	$101\frac{1}{4}$
$3\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 —			$98\frac{1}{2}$	99
Aktier.				
Nationalbank.....			$159\frac{1}{4}$	$159\frac{3}{4}$
Privatbank			$119\frac{3}{4}$	120
Landmandsbank.....			$122\frac{1}{2}$	123
Handelsbank.....			$120\frac{1}{2}$	$122\frac{1}{2}$
Burm. & Wain.....	$108\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$108\frac{1}{4}$	$108\frac{3}{4}$
Helsingørs Jernsk.....	114	$114\frac{1}{2}$	$114\frac{1}{2}$	$114\frac{3}{4}$
Sukkerfabr.....	$103\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	104	$103\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	113	$113\frac{3}{4}$	$113\frac{1}{2}$	$113\frac{3}{4}$

Vekselkursen.

	åviesta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London.....	18.17	18.14
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. April 1896.

Russiske Noter.....	216.50
4 0/0 Russiske Consols.....	104.10
$4\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit	105.10
6 0/0 Mexikanske	96.10
5 0/0 Rumænske Stats.....	100.25
4 0/0 — — 1890.....	88.10

Møller & Rée,
Bankforretning.
Ved Stranden 16.

FANØ.

Forhyring af Søfolk.

Sømænd, der ønske Hyre med Fanø-Skibe i Langvejsfart, kunne henvende sig til Nordby Sømændsskole paa Fanø, der af Rederne er bemyndiget til at antage Mandskab til de Skibe, der ønske det. For de Sømænd, der har frekventeret Skolen, beregnes intet Gebyr, hvorimod andre Sømænd maa yde et lille Vederlag for den med Forhyringen forbundne Ulejlighed, Portoudgifter m. m.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. CLAUSEN,
Skolens Bestyrer.

ARENTZ & ROSENFELDT'S

SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Dampskibe, Lægtre** og **Sejlskibe** af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4128.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: **Aspegréns.** Rigstelefon.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhustræde 4.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billigt Spedition til alle Pladser

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales **ubetinget** som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning. **Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.**

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

Telefon 3674.

Brødrene Syndergaard.

Telefon 3674.

Telefon 197.

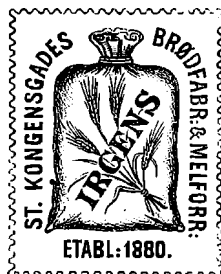
Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonneroger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



„Dansek Sefartstidende“ har 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, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 13, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredder 25 Øre, udenlandske 35 Øre			
De øvrige Sider	20	do	25
	Moderation for	5 Gange	10 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. April 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Vore Dampskibes Bemanding. — Pilot chart. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

*Mangfoldiggjørelse
af Tegninger i sort og Farver
paa alle kjendte
Reproduktions-Metoder.*

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 21.

Ankere & Kjæder, Tougværk og alle Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.



SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Læsning om Bord.

De fra mit Læseselskab udcirkulerede indbundne Bøger, danske, engelske, franske og tyske, sælges meget billig, for ca. $\frac{1}{3}$ af Bogladeprisen.

Et Prøveudvalg paa 5 Bøger kan paa Forlangende sendes, naar 4 Kr. 50 Øre indsendes i Postanvisning. Det bedes da opgivet, om Bøgerne ønskes i det danske, engelske, franske eller tyske Sprog.

H. Hagerups Boghandel.

Gothersgade 30. Kjøbenhavn.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Overættelser

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

Specialitet: Tekn. Overættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Bouteil.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Børste- og

Gadekoste-Oplaget

Skandinavien,

Holsteinsgade 36, I., Ø.

Prima Dæks- og Gadekoste.

Levanger og Tjærekoste

leveres fra Lageret

til billigste Priser.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 5669.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

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

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

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug have
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

L. V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(Ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn K.

S. Jacobsens

Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851,
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

Vi gengive nedenfor nogle i Aarsberetningen fra det danske Generalkonsulat i London refererede engelske Retskendelser:

Et Par Sager, som ikke ere uden Interesse for danske Redere og Skibsførere, ere nylig afgjorte af Landets højeste Domstol. De dreje sig om Ansvar for de paa Konnossementerne anførte Varer, og hvorvidt Skipperen kan gøres ansvarlig for et Deficit, som maatte vise sig ved Udlosningen.

Hvor Ladningen er indtagen løs i Lasten, fraskriver Skibsføreren sig i Reglen Ansvar for Maal og Vægt, da han i Virkeligheden ikke har kunnet kontrollere samme, og selv om et betydeligt Deficit viser sig, kan Modtageren saa godt som aldrig gøre Krav gældende imod ham. Er derimod Ladningen indtaget i Sække, Tønder eller lignende Maal, som kunne tælles, og Kaptajnen har underskrevet for et vist Antal af samme, gør Modtageren ogsaa Fordring paa, at det fulde Antal skal afleveres, eller Erstatning gives for det Manglende. Rederierne have gjerne søgt at unddrage sig disse Erstatningskrav, men have dog for det meste fundet sig i at betale dem. Et Par saadanne Krav ere imidlertid gjorte til Genstand for Rettergang, da Rederierne nægtede at betale dem, og skønt de omtvistede Beløb i og for sig ere af ringe Betydning, ere Sagerne dog førte gennem alle Instanser og nu afgjorte af House of Lords, hvorefter Rederiernes Ansvar for saadanne Deficits er praktisk fastslaaet.

Den første Sag drejede sig om en Afskibning af 25,000 Baller Jute med Skibet Emir fra Calcutta til Dundee. Den sidste Modtager, som skulde have 1,000 Baller, kunde kun faa 988 og fordrøede derfor en Erstatning af £ 35. 7/3 for de manglende 12 Baller, hvilket Beløb han tilbageholdt af Fragten.

Forsvaret var, at Kaptajnen havde afleveret Alt, hvad han havde modtaget, og de savnede 12 Baller vare derfor enten ikke blevne afskibede eller ogsaa stjaalne ved Udlosningen, men intet Bevis blev præsteret for nogen af Delene. Retten fandt imidlertid, at Kaptajnen skulde ikke underskrive Konnossement for mere, end han havde modtaget om Bord, det var hans Pligt at lade Sækkenes Antal behørig kontrollere, og en vag Paastand om Bedrageri eller Uefterrettelighed fra Afskibernes Side kunde ikke befri ham for Ansvar. Skibets Rederi blev derfor idømt Betaling af Skaden og alle Omkostninger. Ved anden Instans var man kommen til det modsatte Resultat.

En anden Sag var analog med den foregaaende. Et Skib »Ethelred« havde indtaget en Ladning Petroleum i Batum for Penang og Singapore, hvor det udleverede 377 Fade Petroleum mindre end Konnossementet udviste, hvorfor Modtageren tilbageholdt £ 92. 9/, som var Værdien af det Manglende.

Man urgerede her, at et Konnossement kun afgav prima facie Vidnesbyrd om Ladningens Indhold, og naar Kaptajnen afleverede alt, hvad han havde modtaget, maatte hans Ansvar dermed være forbi. Man syntes derefter at vente, at det paahvilede Modtageren at bevise det Modsatte før Krav kunde gøres gældende. Ogsaa i dette Tilfælde havde anden Instans givet Rederiet Ret, men House of Lords kuldkaastede denne Dom og gav Kendelse i Favor af Ladningens Modtager. Lordkansleren udtalte dog, at han ikke vilde fastslaa nogen ufravigelig Regel, men maatte lade Afgørelsen i hver Sag afhænge af de specielle Fakta. Vage Antydninger, om hvad der mulig var blevet af Varerne, kunde imidlertid ikke tages i Betragtning, og der forelaa intet i denne Sag, som kunde befri Rederiet for det fulde Ansvar for de paa Konnossementet anførte Varer.

En Sag, som ogsaa vil afficere danske Handlende, der have Filialer eller holde faste Agenter her i Landet, er bleven afgjort ved de to første Instanser, men svæver endnu for House of Lords.

Denne Sag er anlagt af Indkomstskats-Autoriteterne imod en Agent for det bekendte franske Vinfirma Louis Roederer i Rheims. Denne Agent er bosat i London, hvor hans Opgave er at fremme Salget af det nævnte Firmas Champagne, han modtager og udfører Ordre, indkasserer Faktura-Beløbene og er i Adressebogen anført som Agent for Husets Roederer.

Autoriteterne fandt derefter, at Agentens Forretning her maa betragtes som et Filial af det franske Hus og fordrer, at Indkomstskat skal betales ikke alene af Agentens egen personlige Indtægt, men af hele den Fortjeneste, som Roederers Firma har af dets engelske Forretning.

Dette har man modsat sig, og en Forening, som kaldes the Agents Defence Association, London, har paataget sig at forsvare Sagen for Domstolene.

Som nævnt er den afgjort ved de to første Instanser, hvor Agenten er bleven dømt til at betale Autoriteternes Fordring, men er appelleret til Overhuset, hvor der dog næppe er Tvivl om at Udfaldet vil blive det samme.

Der berettes, at diplomatiske Forestillinger af fremmede Magter ere gjorte Regeringen i Anledning af denne Sag, men det er ikke sandsynligt, at disse vil føre til det ønskede Resultat, og hvis Overhuset stadfæster Underretternes Dom, ville ogsaa Regeringens Hænder være bundne, saa at en Forandring kun kunde iværksættes ad Lovgivningens Vej.

For danske Huse, som hidtil have haft Agenter eller holdt Udsalg af Varer her i Landet, vil det derefter vistnok blive nødvendigt at optræde paa en forskellig Maade, hvis de ville undgaa Indkomstskatten. Deres Repræsentanter maa ikke kalde sig Agenter for Husene eller i Avertissementer og Cirkulærer give Forretningerne Udseende af at være Filialer. Mulig bliver det undgaaeligt, at Agenterne selv overtage Varerne, men et Arrangement, som i Realiteten ikke afviger stort fra det foregaaende, vil vistnok uden Vanskelighed kunne træffes, for at møde de forandrede Forhold. Der er intet i Vejen for at avertere hvilke som helst fremmede Varer til Salg, og naar disse tilhøre den Paagældende selv, kan den forøgede Skat ikke fordres, dette bliver kun Tilfældet, hvor Lageret holdes for fremmed Regning.

Vor Korrespondent fra St. Petersborg meddeler den 12. April;

Siden jeg tilskrev Dem i forrige Uge, har Vejret vedvarende holdt sig mildt og en Del Regn er falden, hvilket har bevirket, at Isen ved Cronstadt er bleven svagere, og det er derfor at antage, at Dampere omkring Midten af næste Uge ville være i Stand til at forcere deres Vej ind til Cronstadt og St. Petersborg.

Der offeres pr. Genaabning en uforholdsmæssig stor Mængde Dampere, hvilket selvfølgelig i høj Grad trykker Markedet; og Raterne for Lastning, inden 3 Uger efter første aabent Vande, ere lave i alle Retninger. Til London have engelske Turdampere accepteret 10¹/₂ d., og til Rotterdam er der sidst bleven sluttet til 1/— . Der er nogle faa mindre Partier i Markedet for Weseren, for hvilke 1/0³/₄ d. kan betinges, og til Dünkerque er der Varer at faa til 1/1¹/₂ d., Komplettering med Flax til frcs. 17 pr. Ton. Til Stettin er 8¹/₄ Mark sidst betalt for prompt Afskibning. Cronstadt til London er der sluttet til 18/6 d. D./B. 19/6 d. Boards, og til Rotterdam til Hfl. 12¹/₂ D./B. B.

Kattegat. Mosel-Grund.

Den 2. Maj 1896 eller, saafremt Vejret forhindrer det, snarest mulig derefter, flyttes Lys- og Fløjtetønder, som ligger retv. N. O. + N. for Mosel-Grund, til S. for Grunden i c. 12 Fv. Vand, 4,000 Alen retv. S. 21° Ø. fra dens nuværende Plads. Tøndens Farve bliver rød, mærket »Mosel-Grund« med hvidt.

Samtidig udlægges paa Lys- og Fløjtetøndens nuværende Plads en Vager med hvid Stage og 1 nedad-bunden Kost.

Vore Dampskibes Bemanding.

Fra Hr. Kaptajn V. T. Hejn have vi modtaget Anmodning om at offentliggøre nedenstaaende endelige Svar til Hr. Alfred Christensen, fremkommet i »Børsen« d. 25. ds.

I »Børsen« af den 18. April finder jeg en Artikel af Hr. Alfred Christensen, indeholdende et Forsøg paa et Udfald imod mine Udtalelser i dette Blad af den 28. Marts, om vore Dampskibes Bemanding.

Hvorfor Hr. Christensen føler sig kaldet til at imødegaa min Artikel, overlades til den ærede Læser at bedømme, da jeg ikke har givet mine Udtalelser bestemt Adresse. Da Hr. Christensen prætenderer at tale den søneringsdrivende Stands Interesser, havde jeg, da jeg saa, at han havde skrevet om det af mig rejste Spørgsmaal, troet, at der vilde være fremkommet en langt mere indgaaende, ædruelig Drøftelse af selve Sagen, men da jeg havde læst Artiklen, var jeg skuffet, idet jeg kun fandt en Række Bitterheder mere eller mindre personlige, — der tale for sig selv.

Hr. Christensen manifesterer, at han sejler med det mindste Mandskab i sine Dampskibe, og som Grund til, at han i enkelte af disse ikke altid kan have de lovbe-falede Poster besatte, angiver han, at de nyere Dampskibe have alt, hvad der kan tjene til Lettelse og Besparelse af Mandskab; men de anførte Lettelser og Besparelser gaa hverken i Retning af Udkig, Lanternepasning eller Styling. Jeg raader da Hr. Christensen til at tage Patent paa de Automater, han vel har opfundet, og som besørge de nødvendige Arbejder, der fordes til Sejladens Sikkerhed foruden Besættelsen af ovennævnte Poster.

Hr. Christensen anfører, at der i over 20 Aar ikke kan nævnes Eksempel paa Tab af, eller Ulykkestilfælde i, et dansk Dampskib, der skyldes Mangel paa Mandskab. — Kan gærne være, men tidligere havde tilstrækkeligt Mandskab, og Overskridelse af det tilladelige skriver sig fra senere Tider, hvorfor Spørgsmaalet nu rejses med et gammelt Ordsprog for Øje, der siger: »Det er for sent at kaste Brønden til, naar Barnet er druknet,« og hvorledes det vil gaa i de næste 20 Aar, naar Hr. Christensens hævdede Anskuelse have faaet Lov til at brede sig, det vil jeg nødig være med til at konstatere.

Hr. Christensens Udtalelser om, at jeg i mit Eksempel paa Dampskibe over 1300 Tons gross har glemt at tage en Mand ekstra fra, foruden Kaptajnen, og endda har 15 Mand om Bord, passer ikke i mit Regnskab over Fakta, og med Hensyn til, at Dampskibsførere i min Tid havde en Smule Mening til eget Brug, mere end den Hr. Christensen lader til at finde Anledning til at kunne tillade en Fører, regner jeg ikke Standen til Last, og med Hensyn til de ældre Skibsføreres Begreber om Økonomi, da har Nutidens, i Hr. A. Christensens Skole opdragne Mænd, dog ikke kunnet opvise blot nogenlunde Resultater, som f. Eks. Selskabet »Nordsøen«, hvilket ifølge Beretningen

i »Børsen« den 29. Februar fra 1890—1895 begge Aar inkl. gav et samlet Udbytte af 11 %.

Angaaende Kaptajnens tagen Vagt, maa jeg paastaa, at Hr. Christensen enten ikke er i Stand til at opfatte mine Udtalelser, eller aldeles mangler Erfaring som Dampskibsfører til at tale med om dette Spørgsmaal.

Hr. Christensen mener, at jeg mangler Kompetence til at lave Love og Bestemmelser for Søfarten. Fraset at jeg aldrig har tiltroet mig Dygtighed nok til et saa vanskeligt Hverv, kan jeg dog kun returnere Komplimenten, thi naar Hr. Christensen skulde forfatte Sølove og Bestemmelser, saa er jeg bange for, at Sikkerhed paa Søen blev betydelig forringet af utidige Sparsommelighedshensyn, en Udtalelse jeg gør paa Basis af hans sidste Sætninger i Artiklen.

Da Hr. Christensen ikke har tilbagevist mine Paastande med saglig Diskussion, afslutter jeg for mit Vedkommende Polemiken med ham, men skal dog til Slutning anføre, at Forholdet mellem de kjøbenhavnske Søforsikringselskaber og deres »underordnede Funktionærer« er saa frisindet, at jeg har dristet mig til at fremføre for Offentligheden faktisk skadelige Forhold i Skibsfarten fra Danmark, naar min Interesse for denne qua Skibsfører dikterer mig det, — et »frisindet« Forhold som en »frisindet« Rigsdagskandidat efter min Opfattelse mindst af alle skulde anke over.

V. T. Hejn.

Til yderligere Belysning af dette interessante Spørgsmaal gengive vi herved — efter Tidsskrift for Søvesen — en Afhandling, mærket Kaptajn S.:

Spørgsmaalet om Handelsskibenes mindre forsvarlige Bemanding har — særlig i England — i længere Tid beskæftiget saavel Autoriteter som den offentlige Mening. De sidste Decenniers stadig nedadgaaende Konjunkturer have medført Indskrænkning paa alle Omraader, og Besætningernes Formindskelse har været et velkomment Besparelsesobjekt. Det er uden Tvivl et daarligt Besparelsesobjekt; men at det tillige er et uforsvarligt og farligt Eksperiment saavel for egne som for andre Skibes Sikkerhed, have de senere Aars Søulykker i fuldt Maal bekræftet.

Retten til at besejle Havet medfører Forpligtelsen til at besejle det med Omhu og Paalidelighed, saavidt muligt uden Fare for eget og andre Skibes Sikkerhed. En uforsvarlig lille Besætning — en saadan findes, som vi nedenfor skulle paavise, desværre i mange Skibe — medfører forøget Arbejde for hver Enkelt, tidt ud over hvad der bør bydes et Menneske; det forøgede Arbejde præsteres kun paa Bekostning af Arbejdets Paalidelighed — med andre Ord —, der sløjes af paa Skibets Sikkerhedstjeneste — Udkig, Styling, Lodhivning o. s. v. Var dette nu en Sag, der kun angik det paagældende Skib, saa kunne Offentligheden forholde sig ligegyldig og lade Reder, Assurandørene, Skibets Fører og Mandskab selv klare dette Forhold med hverandre. Men ingen har Fred længere, end hans Nabo vil. Et slet bemanded, og som Følge deraf slet sejlet Skib er en Fare for dets Omgivelser, en Fare for det vel udrustede og vel sejlede Skib, og med dette Forhold for Øje er Skibes forsvarlige Bemanding et Spørgsmaal, der i høj Grad berører Offentligheden og har Interesse for alle, men tillige et Spørgsmaal, hvis internationale Karakter vil lægge Hindringer i Vejen for dets tilfredsstillende Løsning.

England gaar i ovenomtalt Henseende, som i alle Henseende, der vedrører Søfart, i Spidsen. Der klages stadig over de smaa Skibsbesætninger, og Blade og Tidsskrifter have i den senere Tid bragt udførlige Referater af Ulykker, som mere eller mindre kunne tilskrives for smaa Besætninger. Til Illustration af det Foregaaende ville vi nævne nogle Eksempler, der ligge for Haanden. Ved det sørgelige bekendte Sammenstød mellem »Elbe« og »Crathie«, der kostede 340 Mennesker Livet, bestod Vagten i »Crathie« af Styrmanden og 2 Matroser, 1 til Rors og 1 paa Udkig. Det turde være indlysende, at

Paalideligheden baade som Rorgænger og som Udkig lider, naar man skal vandre fra Rattet til Udkig og fra Udkig tilbage til Rattet hele Vagten igennem, hvis man da ikke foretrækker at lade den Paagældende staa alle 4 Timer som Udkig, hvilket vel yderligere vil forringe hans Værd som saadan. Kommer nu dertil, hvad der særlig Vinterdage hænder meget ofte, at et mindre Arbejde skal udføres paa Dækket eller om Læ, saa gaar Udkiggen fra sin Post, Styrmanden fra sin Bro og Skibet sejler videre med en Rorgænger, som maaske staa i et Hus. Altsaa, fordi et Rederi ønsker at tjene et Par Mands Hyre, sender det en veritabel Dødssejler ud, der — in casu — skiller 340 Mennesker af med Livet. I nævnte Tilfælde havde Styrmanden paa »Crathie« endvidere gjort sig skyldig i den, — man har vel Lov til at kalde det — forbryderiske Letsindighed uden Nødvendighed at forlade Broen og opholde sig ved Maskinlugen for at faa sig en Passiar med den vagthavende Maskinist.

Dampskibet »Penzance« løb fornylig i Taage den engeske Yacht »Scotia« ned. Ejeren af »Scotia« og en Sømand druknede. Ved Forhørerne er det oplyst, at der herskede den største Mangel paa Disciplin og Orden om Bord i »Penzance«. Skibet gik fuld Kraft, uagtet det var lyk Taage, Dampfløjten blev ikke rørt, førend det var for sent, Styrmanden, der havde Vagt, var gaaet ned af Broen, Udkig fandtes ikke — Vagten bestod af Styrmand og Rorgænger —, og Kaptajnen var ikke paa Dækket, uagtet det var tæt Taage, og man var lige i Nærheden af Owers Fyrskib, men havde hverken hørt eller set det.

I en Damptrawler i Nordsøen forlod Baadsmændene, der var Øverstkommanderende paa Dækket, dette og gik under Dækket i 25 Minutter. Da Rorgængerens saa dette, surrede han Rattet og lagde sig ganske rolig til at sove. Damperen kolliderede straks efter med en Fiskersmakke, der sank. To Mand druknede.

Man kan vel indvende, at ved de ovennævnte Tilfælde er den direkte Grund til Ulykkerne uforsvarlig Ligeegyldighed fra de Kommanderendes Side og ikke den lille Besætning. Gaa vi tilbunds i Sagen, vil det nok vise sig, at den lille Besætning alligevel bærer Hovedskylden. Saavel i Fiskefarøjerne som i mange, baade store og smaa Dampere ere Styrmandene ikke andet end Formænd ved Arbejdet. De maa tilligemed de faa Mand paa Dækket arbejde haardt baade Dag og Nat. Følgen heraf bliver, at Styrmanden hvert Øjeblik maa forlade Broen og overlade til Rorgængerens at passe paa. Saadanne Forhold sløver Ansvarsfølelsen. Udkiggen, der hvert Øjeblik kaldes fra sin Post, bliver ligeegyldig, og Kaptajnen, — hvem Rederen beordrer til at sejle med utilstrækkeligt Mandskab, — ser, at han ikke kan overholde, hvad der bør overholdes; han bliver sløv, og et »laissez aller« er Løsenet i et saadant Skib. Vi kende sikkert Alle disse Skibe, (tramps, som de populært kaldes i England). Man ser intet levende Væsen paa Dækket eller paa Broen — Rorgængerens staa i sit Hus —; naar man med Dampfløjten eller paa anden Maade tilkendegiver sin Nærværelse, ser man en Mand styrte op paa Broen for kort efter at forlade den igen. Selv i Sundet, hvor man dog skulde tro, at den simpleste Ansvarsfølelse burde opfordre den Vagthavende til at blive paa sin Post, have vi mødt saadanne Skibe.

Damperen »Inchborna«, a. 1,500 Reg. Tons, gik fornylig i Land paa Serpent Island i Sortehavet. Dens Dæksbesætning var 2 Mand paa hver Vagt foruden Styrmanden. Da den strandede, var Udkiggen og Styrmanden beskæftigede med Arbejde paa Dækket. Damperen »Jane Clark« strandede ved Blyth. Udkiggen var nede for at friske en Lanterne. Den Vagthavende var beskæftiget agter. Rorgængerens var den første, der opdagede Brændingerne. En Damper paa 300 Reg. Tons, der strandede paa den engelske Kyst, havde en Styrmand og en Rorgænger paa Vagten.

Saadan kunne vi blive ved længe. Der er hundreder af Dampere af »Crathie's« Kaliber, der sejle rundt som en konstant Fare for veludrustede Skibe. De engelske

Søretter behandle ofte deslige Sager, og Kendelsen gaar næsten altid ud paa, at Skibet har været for svagt bemanded, Styrmanden har handlet urigtig i at tage Udkiggen fra sin Post og i selv at forlade sin Post. Hans Certificat bliver suspenderet for nogle Maaneder, og dermed er den Historie ude af Verden. Men hvad skal Styrmanden gøre, naar hans Lanterner gaa ud, eller andet Arbejde, der ikke kan opsættes, kræver en Mand? Han maa tage ham, hvor han er at finde, — altsaa enten Udkiggen eller sig selv — undertiden begge.

Hvorledes skal man forhindre disse tiltagende Ulykker, fremkaldte ved uforsvarlig Navigering, der som oftest skriver sig fra Mangel paa Arbejdskraft? Svaret maa lyde: Anordninger betreffende Handelsskibes forsvarlige Bemanning og strengere Bestemmelser for uforsvarlig Navigering. Man maa væge Kaptajner og Styrmand mod samvittighedsløse Redere. Streng Straffebestemmelser alene ville ikke klare Sagen. Rederne ville desværre altid under den stigende Kamp for Tilværelsen kunne faa mindre samvittighedsfulde Folk, der ville sejle med en Besætning, som er mindre end den, en samvittighedsfuld Skipper kan indlade sig paa at sejle med. I England have vægtige Røster saavel blandt Søretsdommere som blandt Offentligheden taget Ordet for at tale for de førnævnte Bestemmelser. Man gør overalt meget for at lette de Søfarende Sejladsen ved Fyr, Taage-signaler, gode Kaart, praktiske Observationsmetoder o. s. v. o. s. v. Der bør ogsaa gøres noget for at sikre den fornuftige og paalidelige Søfarende mod dem, der sejle saaledes, at de blive en Fare for deres Omgivelser, en Fare, der er saameget større, fordi man ikke paa Forhaand kan regne med den og derfor ikke tage fyldestgørende Forholdsregler imod den.

Den Kommanderendes Følelse for sit Ansvar maa hæves, saaledes at han føler, at der er en uforsvarlig Letsindighed at forlade sin Post, — det være sig enten paa Bro eller Dæk, og at tage Udkig og andre betroede Vagtmænd fra deres Post. Begynder Ansvarsfølelsen at slappes, saa maa kraftige Straffebestemmelser støtte den. Ved den omtalte Kollisionssog mellem Damperen »Penzance« og Yachten »Scotia« blev Styrmanden dømt til at have sit Certificat suspenderet i 1½ Aar og Kaptajnen i 1 Aar. I »Elbe«-Sagen blev Styrmanden paa »Crathie« dømt til at have forbrudt sit Certificat for bestandig. I Virkeligheden er dette jo ingen fyldestgørende Straf for Folk, der ved en saa topmaalt uforsvarlig Sejlads skiller Masser af Mennesker af med Liv og Gods. Dommeren i den førstnævnte Sag Mr. Lewis i Cardiff — en af Englands mest agtede Søretsdommere — udtalte ved denne Lejlighed: »Ligeegyldig Navigering i Taage særlig i den engelske Kanal og i Bristol Kanalen forarsager Tab af mange Liv og meget Gods. Suspension eller Kassation af Certificater er en aldeles utilstrækkelig Straf, især naar man véd, hvorledes de Redere, hvis Skibe sejle med for smaa Besætninger, holde Haanden over deres Folk og anbringe dem ved første givne Lejlighed. Straffen virker ikke afskrækkende og staa ikke i noget Forhold til Forbrydelsen. Efter mit Skøn bør den Skyldige — naar han ved en uforsvarlig ligeegyldig Navigering har været Skyld i Søulykke — kriminel taltales«

Den, der i de senere Aar har fulgt Undersøgelserne i Anledning af Søulykker, særlig naturligvis ved engelske Domstole, vil ikke have undgaet at blive opmærksom paa, at en stor Del — ja efter Sagkyndiges Udsagn den største Del — af Ulykkerne skyldes fra første Færd en mangelfuld Bemanning. Det ville derfor synes ret naturligt om Sølovene ved fyldestgørende Bestemmelser raade Bod paa dette Onde; at dette imidlertid langtfra er Tilfældet, vil man let kunde overbevise sig om. Lovene udtale sig alle i vage Udtryk herom. I den danske Sølov af 1892*)

*) Lov om Søværning af 1892 omhandler kun Befalingsmændenes Antal i Handelsskibe.

omtales Bemandingen i § 26, hvor det hedder: »Skipperen har at sørge for, at Skibet er tilstrækkelig bemanded — i modsat Tilfælde straffes han med Bøder fra 10 Kr. til 500 Kr.«, og i § 292, der lyder: »Gaar en Skipper, uden at særlige Omstændigheder nøde ham dertil, til Søs med et Skib, der er saa svagt bemanded, at han maatte kunne indse, at Rejsen er forbunden med aabenbar Livsfare for de om Bord værende, straffes han med Fængsel eller Bøder«. De samme Straffe kunne ogsaa komme til Anvendelse paa Rederen.

Man vil vistnok indrømme, at disse Bestemmelser ikke skulle kunne afskrække Redere, der se deres Fordel ved at lade deres Skib sejle med mangelfuld Bemanding. § 292 vil næppe nogensinde komme til Anvendelse, og § 26 fastsætter kun Bøder fra 10 Kr. til 500 Kr. Regner man med den Overbærenhed, der karakteriserer danske Domstole, hvor det kommer an paa at røre ved sine Medmenneskers Pengepung, vil Bøden næppe blive stor, og man vil sikkert rigelig se sin Fordel ved at spare nogle Mands Kost og Hyre.

Englands »Merchant shipping act« af 1894 og den tyske Sølov behandle Bemandingspørgsmaalet nærlig paa samme Maade som den danske Sølov. Sølovene behandle altsaa ikke Spørgsmaalet fyldestgørende. Her i Danmark har der dog været Bestræbelser oppe, som pege i Retning af at bøde paa dette og andre svage Punkter i Søfartslovgivningen. I 1882 indbragtes i Rigsdagen et Lovforslag om »Tilsyn med Handelsskibes Sødygtighed«, ifølge hvilket der skulde ansættes Skibsinspektører, som skulde have deres Opmærksomhed henvendt paa Handelsskibes Udrustning og Bemanding. De skulde kunne skride ind naarsomhelst og lade et Fartøjs Udrustning underkaste Bedømmelse af en sagkyndig Kommission. Da Forslaget kom frem i Visneperioden, blev det aldrig til Lov.

Paa det 3die nordiske Søfartsmøde i Christiania 1893 fremkom fra Generalkonsul Bérsen en Udtalelse, om under visse Omstændigheder at lade Besætningens Størrelse i et Skib fastsætte af en dertil med behørig Myndighed udrustet sagkyndig Kommission. Taleren gjorde netop opmærksom paa det mislige i de vage Bestemmelser om et tilstrækkelig bemanded Skib, idet Skipperen i dette Spørgsmaal var i høj Grad afhængig af Rederen. Han fremhævede, hvorledes mange Søulykker direkte eller indirekte maatte tilskrives mangelfuld Bemanding.

Paa Washington-Konferencen gjordes Forsøg paa at faa Spørgsmaalet om Skibenes Bemanding under Debat. Det afvistes imidlertid kort og godt af de engelske og amerikanske Medlemmer. Mærkelig nok omtaltes Bemandingen slet ikke paa det andet nordiske Søfartsmøde i Kjøbenhavn 1888 under Forhandlingerne om Oprettelsen af en permanent international Søfartskommission. Denne Kommission skulde beskæftige sig med alt Søfarten vedrørende og særlig søge at raade Bod paa alle de Forhold, der kunde foraarsage Søulykker. Forhandlingerne indlededes og førtes fornemmelig af Assurancebestyrer Kommandør N. Jacobsen, og det er jo særlig for Assurandørerne af Betydning, at et Skib er behørig bemanded.

I England blev der i 1894 nedsat en Kommission — »manning commission« —, der skal beskæftige sig med Spørgsmaalet om de engelske Handelsskibes Bemanding og stille Forslag i saa Henseende. Man har endnu ikke hørt noget til Kommissionens Resultater, men det forlyder, at den snart vil afgive Betænkning. Det er sikkert forbundet med store Vanskeligheder at give nogenlunde fyldestgørende Bestemmelser for et Fartøjs Minimumsbemanding, da saa mange berettigede Faktorer Indflydelse maa tages med i Beregningen; men med god Vilje lader det sig nok gøre. For Dampskibes Vedkommende bliver der at skelne mellem Dæksbesætningen og Maskinbesætningen. Ved Fastsættelse af en Minimumsdæksbesætning bliver at tage Hensyn til: Tonsdrægtigheden, Skibets Udstyring med mekaniske Hjælpemidler, Skibets Bestemmelse: 1) om det er bestemt for en særlig Rute

og særlige Farvande, 2) om det er bestemt til Passagerskib eller udelukkende til Fragtskib. Et Passagerskib bør selvfølgelig have en forholdsvis større Besætning. Tillige kunde der, hvis Skibet kun er bestemt for særlige Farvande, gives Bestemmelser for Sommer- og Vinterbemanding.

Maskinbesætningen maa fastsættes med Hensyn til den indicerede Hestekraft, Fyrstedernes Antal o. l. I et Sejlskib vil der nærmest være at tage Hensyn til Tonsdrægtigheden, Sejlarealet, og hvorvidt mekaniske Hjælpemidler er til Stede i nogen Udstrækning. Det bliver selvfølgelig ogsaa nødvendigt at tage et billigt Hensyn til de Situationer, hvori Skippere kunne komme ved Desertion, Sygdom blandt Mandskabet o. l.

Vanskelighederne ved saadanne Bestemmelser Gennemførelse ere ikke uoverkommelige; selv om Begyndelsen som al Begyndelse er svær, saa vil Praksis og Rutine snart træffe det rette i saa Henseende. Der vil nok fra de Rederier, som se deres Fordel ved at lade Skibene sejle med for smaa Besætninger, lyde Raab om, at de daarlige Tider ikke tillade en saadan Luxus som tilstrækkelig Bemanding; men se vi hen til de Tab af Menneskeliv og Værdier, der efter engelske Beretninger foraarsages ved »wilful neglect of duty«, »negligent navigation« o. s. v., der som oftest skyldes utilstrækkeligt Mandskab, saa ville de langtfra erstattes af de Penge, der spares ved den daarlige Økonomi. England leverer selvfølgelig det største Kontingent til slet udrustede Skibe, og det bliver jo ogsaa dette Land der — saafremt den nu nedsatte »manning commission« fører til noget praktisk Resultat — tager Initiativet til at raade Bod paa denne Fare. Det bliver ikke let, thi de engelske Rederier have stor Magt, og det er vanskeligt at bryde deres Ring. Herhjemme kende vi endnu ikke til saa slet bemandede Skibe, som de ovenfor omtalte; dog sejle adskillige danske Skibe med Besætninger saa smaa, at de nærmest sig stærkt til Grænsen af det moralsk Tiladelige. Det er paaviseligt, at Aarsagen til adskillige danske Skibes Forlis maa tilskrives for svage Besætninger.

Skulde den engelske Kommissions Arbejde derfor føre til noget nævneværdigt Resultat, er det at haabe, at Danmark og andre Lande vilde følge efter. For et lille Land er det vanskeligt at begynde; det kan komme til at ligge under i Konkurrencen med andre, der ikke ere Tilsyn og Bestemmelser undergivne. Lovforslaget af 1882 (om Tilsyn med Handelsskibe) viser dog, at den danske Regering ikke er bange for at gaa i Spidsen i en Bestræbelse for at sikre egne og andre Landes Undersaatters Liv og Gods.

Haand i Haand med Bestemmelser angaaende Skibes forsvarlige Bemanding bør følge følelige Straffebestemmelser for uforsvarlig forsømmelig Navigering. Det er i England paavist, at Skibe, der ved Undersøgelse af Søulykker have faaet Dom for at sejle med for lille Besætning, ere vedblevne at sejle med samme. Under saadanne Omstændigheder burde en Skipper eller Reder, hvis Skibet atter forvolder Tab af Menneskeliv, tiltales for Manddrab — uagtsomt Drab (manslaughter). Dette kan under visse Omstændigheder finde Sted i England, men, saavidt vi vide, ikke i andre Lande. Dog finder Tiltale for Manddrab saa godt som aldrig Sted i England. End ikke i »Elbe«-Sagen, hvor der var al mulig Opfordring til at benytte den, blev den anvendt. Under de nuværende Forhold, hvor mange Styrmand og Skippere gaa ledige, vil en Reder let kunne finde Folk, der gaa ind paa alle Vilkaar; men det er højst sandsynligt, at med Udsigt til at blive tiltalt for Manddrab med paafølgende lange Fængselsstraffe, vil Kommandobroen ikke saa ofte staa tom, som det under de nuværende Forhold faktisk er Tilfældet. Kan man komme saa vidt, at det staa klart for den Kommanderende paa en Vagt, at det er en Forbrydelse at forlade Broen eller det Sted, hvor han i Følge Forholdenes Natur bør opholde sig, og kan man ved at sørge for forsvarlig Bemanding gøre det unødvendigt for ham at forlade sin Post, saa ville mange Menneskeliv

og meget Gods spares, og Havet besejles med betydelig større Sikkerhed end nu.

Pilot chart.

Ifølge Kaartet for Marts var Vejret i denne Maaned gennemgaaende moderat over den største Del af det nordlige Atlanterhav, og kun i Nærheden af Amerikas Kyst vare Forholdene mindre heldige. I Midten af Oceanet mellem Nyfundland og de britiske Øer blev der observeret stiv Kuling den 7de og 8de samt fra den 12te til den 17de.

Vest for de britiske Øer indtil 30° Længde herskede der slet Vejr fra den 2den til den 5te inkl., men bortset fra denne Undtagelse var Havet her almindeligvis fri for Storme i de tre første Uger.

I April forventedes moderate til stærke sydvestlige og vestlige Vinde over de transatlantiske Dampskibsruiter øst for 60° Lgd., vest for denne Meridian og langs Kysten af de Forenede Stater derimod variabel Vind.

Is antoges at ville vise sig paa de store Banker syd efter indtil 43° N. Br. og Taage i tillagende Mængde paa samme Sted og Vest for 60° Lgd.

I det foreliggende Kaart findes optaget en Del Ræpporter til den Hydrografiske Anstalt i Washington vedrørende Nøjagtigheden af astronomiske Pladsbestemmelser i det Røde Hav, hvoraf foreløbigt følgende Resultater kunne uddrages:

Kimningen ligger ofte for højt eller lavt i det Røde Hav paa Grund af unormal Refraktion.

Refraktionsfejlene kunne i den obsv. Længde give Unøjagtigheder paa indtil 20' og i den obsv. Brede paa indtil 10'.

Naar Formiddagslængden bliver for stor, finder det modsatte Sted med Eftermiddagslængden og omvendt, hvoraf fremgaar, at Afvigelsen i Refraktionen falder til samme Side hele Dagen igennem, saaledes, at hvis Kimningen er hævet om Formiddagen, vil den ogsaa være det om Eftermiddagen og omvendt.

Da Eftermiddagsobservationen i Reglen sætter Skibet for østlig, er der Sandsynlighed for, at en Løftning af Kimningen er mere almindelig end en Sænkning.

Den gode Overensstemmelse mellem Observationerne i Aften og Morgentusmørket viser, at usædvanlig Refraktion er mindre hyppig paa disse Tider end ellers i Løbet af Dagen.

Det ovennævnte hydrografiske Institut ønsker imidlertid gerne nærmere Meddelelser om disse interessante Forhold og anmoder derfor om Støtte af frivillige Observatører. Som Vejledning for saadanne kan anføres, at lagttagelserne bør ske paa Sledet, hvor Skibets Plads nøje kan bestemmes ved Pejlinger eller paa anden Maade.

Vertikale Vinkler af Bjerge eller andre høje Genstande ere dog ikke heldige til Stedbestemmelse, da Fejl i Refraktionen ogsaa indgaa deri. Rapporterne maa indeholde Oplysning om: 1) Stedets Middelklokkeslet til Observationsøjeblikket. 2) Vindens Styrke og Retning. 3) Temperaturen af Luften og af Vandets Overflade. 4) Himlens Udseende. 5) Skibets Plads ved Pejlinger e. l. samt 6) hvilke Himmelleger, der ere benyttede til Bestemmelse af den observerede Plads.

Generalforsamlinger.

Dansk Damp-Trawling Aktieselskab »Dan« har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Carl Meyer.

Formanden, Grosserer Adolf Carl, aflagde Beretning. Paa den sidste Aar afholdte Generalforsamling havde Bestyrelsen udtalt, at Skibene »Dania« og »Cimbria« vilde deltage i Helleflynderfiskeriet under Island i Forbindelse med et engelsk Selskab, og at man havde indkjøbt et Barkskib, der skulde tjene som Isdepot ved Island. Bestyrelsen meddelte endvidere, at den havde god Tillid til dette Fiskeri, og nu

kunde det konstateres, at Forventningerne i den Retning ikke vare blevne skuffede. Af Regnskabet fremgik det nemlig, at dette Fiskeri, der varede i ca. 6 Maaneder, havde givet følgende Overskud: for »Cimbria« 2,961 Kr. 71 Øre, for »Dania« 5,010 Kr. 38 Øre, tilsammen 7,972 Kr. 9 Øre.

Det vil erindres, at Planen var, at man skulde fiske i Forening med et engelsk Selskab, saaledes at »Cimbria« og en engelsk Dampere benyttedes som »carriers«, og to andre engelske Dampere i Forening med »Dania« og nogle forventede danske Kuttere skulde fiske Helleflyndere, Rødspætter etc., hvilken Fangst da hver Uge skulde bringes ned til Hull med »the carriers«. Paa Grund af de foregaaende Aars uheldige Fiskeri kom imidlertid kun en dansk Kutter derop, og for at kunde forsyne »the carriers« med tilstrækkelig Ladning, blev det bestemt at befragte endnu en Fiskedampere sammen med det engelske Selskab. Fiskedampere »Tyne Belle« blev derefter lejet i Maanedsfragt, men desværre gav denne Dampere et betydeligt Underskud, der for dette Selskabs Vedkommende andrager 3,985 Kr. 43 Øre.

Efter at Fiskeriet under Island var ophørt, blev »Dania« beskæftiget i Trawlfiskeriet. Det har ialt i denne Fart udført 14 Ture med et Overskud af 1,657 Kr. 40 Øre. »Cimbria« anbragtes i Sildetransport fra Island med et Overskud af 4,490 Kr. 45 Øre. Paa selve Fiskeriet har altsaa »Cimbria« et Overskud af 7,452 Kr. 16 Øre og »Dania« et Overskud af 6,667 Kr. 78 Øre, tilsammen 14,119 Kr. 94 Øre.

Ved to mindre Bjergninger havde Selskabet haft følgende Indtægt: »Dania« af Kutteren »Camelia« 690 Kr., »Cimbria« af Skonnerten »Louise« 242 Kr. 3 Øre, tilsammen 913 Kr. 3 Øre, og Aarets samlede Indtægt er saaledes 15,051 Kr. 97 Øre. Herfra gik imidlertid: Tabet ved »Tyne Belle« 3,985 Kr. 42 Øre, og forskellige andre Omkostninger ialt 15,013 Kr. 7 Øre, der bliver saaledes kun en Rest af 38 Kr. Fra 1894 var der et Driftstab af 29,597 Kr. 13 Øre til 1896, saa at man i Aar atter overgik med et Driftstab af 29,558 Kr. 23 Øre til 1896. Om man saaledes end have forbedret »Dania« i Aar, saa var Status dog omtrent den samme som forrige Aar.

Ved Aarets Slutning havde man kun ca. 4000 Kr. til Driften, og dette Beløb var mere end medgaaet til Udrustning af Iskibet og de to Dampere til Islandsfarten. Naar de forskellige Uheld, som Selskabet havde haft ved Tabet af »Hafnia« og andre Havarier, ikke toges med i Betragtning, og man kun saa paa selve Fiskeriet, da kunde der konstateres en betydelig Fremgang. Forskellen eller rettere Forbedringen imod 1894 var i 1895 30,516 Kr. 68 Øre; herfra maatte dog trækkes de Tilskud, som Staten havde ydet med Hensyn til Assurancen af 9,000 Kr., saaledes at den virkelige Fremgang i Aar er 21,516 Kr. 68 Øre.

Naar der saaledes i det forløbne Aar kunde opvises et betydeligt bedre Resultat af Fiskeriet end i de foregaaende Aar, da skyldtes dette den Omstændighed, at man havde basseret Fiskeriet saavel paa Helleflynderfiskeri paa Bankerne omkring Island som paa Rødspættefiskeri i Fjordene, og at man nu er bleven i Stand til at gennemføre den Plan, som oprindeligt var lagt for Fiskeri under Island: at vedligeholde Forbindelsen imellem Island og det engelske Marked med Transportdampere. Tidligere havde dette ikke kunnet betale sig, og endog bragt betydelige Tab for Selskabet, fordi man ikke havde haft et tilstrækkeligt Antal Skibe til Raadighed under Fiskeriet, og derfor heller ikke har kunnet skaffe tilstrækkelige Kvanta til at betale Omkostningerne til Transportdampere. Heller ikke havde man været i Stand til at bringe Fiskeriet ret i System, fordi man havde savnet Beholdninger af Is paa Island, saa at Fiskeriet var bleven afhængig af Tilførslen af Is fra England. Disse Mangler ere imidlertid nu blevne afhjulpne, ved at man med Hensyn til Transporten af Fisk til England arbejder sammen med et engelsk Selskab, og ved Oprettelsen af et Isdepot, bestaaende af det i Fjor anskaffede Skib »Roma«. Det var nu lykkedes at uddanne danske Vestkystfiskere til Fiskeriet, hvorved er vundet betydelige Fordele, saavel for Driften af Fiskeriet som for Fisherne selv.

Fiskeriet med danske Sejlkuttere, som ogsaa havde givet Tab i flere Aar, var i Aar kun blevet drevet af en enkelt Kutter, tilhørende Vendsyssel Fiskeeksportforretning, men for denne Kutter havde Fiskeriet i afvigte Aar vist sig særdeles lønnende, paa Grund af, at det i Aar har været muligt at sende Fisken til England i forsk Tilstand med Transportdamperne, hvorved der er opnaaet betydeligt højere Priser end forhen. Følgen heraf vilde være, at der i Aar vilde blive afsendt et betydeligt større Antal danske Kuttere til Island fra Frederikshavn og Esbjerg. Antallet af danske Skibe, som komme til at fiske under Island i Aar, vil antagelig beløbe sig til 3 Dampskibe og 5 Sejlkuttere, alle bemandede med danske Fiskere.

Naar der i Aar trods det temmelig betydelig Overskud ved Fiskeriets Drift, ikke er opnaaet Udbytte af Foretagendet, ligger det i, at der har været Tab paa de foregaaende Aars Fiskeri og i, at man ikke raader over noget Reservefond, saa at Reparationer, Havarier og i det hele taget alle Udgifter skulle dækkes af Driften.

Bestyrelsen havde i Aarets Løb modtaget Opfordring fra Fiskeribefolkningen paa Jyllands Vestkyst om at lade Selskabets Skibe opkøbe Fisk fra Vestkysten og føre denne til England for derved at forbedre Priserne for det vestjydske Fiskeri. Man havde i den Anledning henledt Bestyrelsens Opmærksomhed paa, at tyske Fiskedampere nu i flere Aar have drevet denne Trafik, og fremsat den Formening, at det maatte være lønuende for danske Skibe. Bestyrelsen havde imidlertid hidtil med Beklagelse maattet svare, at man ikke har været i Stand til at imødekomme Fiskernes Ønsker, fordi man raader over for faa Skibe, men at man, hvis det i Fremtiden lykkes at forøge Antallet af Dampskibe tilstrækkeligt, vil gøre Forsøg i denne Retning, idet man anerkender den store Betydning Foretagendet derved kan faa for Udviklingen af det vestjydske Fiskeri.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

De fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen, Kaptajn Drechsæl og Konsul Oluf Hansen samt Revisorerne Kommandør Buchwald og Konsul Krebs genvalgtes enst.

En Aktionær bragte Bestyrelsen en Tak for dens udmærkede Ledelse af Selskabet, til hvilken Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig.

Dampskibsselskabet »Danmark« har afholdt ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Direktør Bülow.

Der forelaa Forslag til forskellige Lovændringer, stillede af en Aktionær.

Direktør Gram oplæste Forslaget, der bl. A. indeholdt Bestemmelser om, at Forretningsføreren kan fratæde efter eget Ønske eller opsiges af en Majoritet af Comitterede, at saadan Fratædelse i begge Tilfælde sker med 3 Maaneders Varsel ved Udgangen af et Regnskabsaar, at naar en Aktionær ønsker at foreslaa Nogen til nyt Medlem af Bestyrelsen, bliver dennes Navn at meddele Bestyrelsen senest 8 Dage før Generalforsamlingen hvorhos Oplysning derom straks skal fremlægges paa Selskabets Kontor, og endelig, at kun paa Forslag af Bestyrelsen kan Selskabets Opløsning eller Forening med andet Selskab eller Pantsætning af Selskabets Aktiver finde Sted.

Direktør Gram bemærkede, at efter Bestyrelsens Skøn vilde Lovændringerne være særdeles gavnlige for Selskabet, og han kunde fuldtud anbefale dem.

Grosserer Johannes Holm stillede et mindre Ændringsforslag til Bestemmelsen om Forretningsføreren's Fratæden.

Ved Afstemningen forkastedes Ændringsforslaget, og Forslaget vedtoges enstemmig.

Fra Sø og Land.

Føreren af Dampskibet »Christian IX«, Kaptajn P. C. J. Møllerup, Føreren af Dampskibet »Fox II«, Kaptajn C. F. Olsen og kgl. Hof-Instrumentmager Cornelius Knudsen ere udnævnte til Riddere af Dannebrog.

I Rotterdam er man nu færdig med den nye Havn for Losning af Dampskibe med Malmlast. Den er forsynet med elektriske Kraner samt ellers alt, der kan lette og paaskynde Losningen. (Norg. Sjøft.).

Isbryderspørgsmaalet i Stockholm Kommerskollegiet anbefaler Stockholms Kommunalbestyrelses Andragende om et aarligt Bidrag af 10,000 Kroner til, ved Hjælp af en Isbryder paa mindst 1000 indic. Hestekræfter, at holde aabent Sejlløb fra Østersøen ind til Stockholm.

Ligeledes gaar Kollegiet ind paa, at der i Januar, Februar og Marts kan oppebæres dobbelte Havneafgifter af Skibe, som i denne Tid anløbe Stockholm eller afgaa fra Stockholm.

Ugens Havarier.

Vesta, Dampskib af Kjøbenhavn, der, som meddelt, indkom til Øfjord (Island) med beskadiget Ror, er den 24de ds. ankommet til Leith uden Assistance, efter at Rorskaden foreløbig var udbedret.

Prior, Dampskib af Leith, kom den 24de ds. paa Rejsen fra Norfolk med 40,000 Cntr. Majs paa Grund for Indgaaende til Nyborg. Ved indtrædende Højvande kom Skibet atter flot og ind i Nyborg Havn.

Island, Dampskib af Kjøbenhavn, har den 22de ds. paa Swinemünde Revier været i Kollision med den svenske Jagt Statira, som løb fuld af Vand, og er Vrag.

Nordhvalen, Dampskib af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra New Orleans til Frederikshavn paa New Orleans Revier været i Kollision med Damperen, der slæbte den ud, og været paa Grund.

Vor Korrespondent fra Frederikshavn meddeler os den 28. dennes.

Under den stærke Storm i Gaar Nat sprang Sluppen »St. Pierre« læk og skønt Mandskabet arbejdede ihærdigt ved Pumperne, maatte det opgives at redde Fartøjet, som blev forladt i synkefærdig Tilstand. Sluppen der førtes af Skpr. Nielsson og er hjemmehørende i Helsingborg, var paa Rejse fra Hjemstedet til Trollhättan med ildfaste Sten. Mandskabet forlod Fartøjet i Farvandet sydost for Læssø i Nærheden af Kobbergrundens Fyrskib og naaede ikke at faa reddet det mindste af deres Ejendele, de bleve heldigvis snart observerede af et forbigaaende Dampskib »Emma« af Danzig, der var paa Rejse fra Hjemstedet til Rotterdam med Stykgods, hvorfra de i Nat bleve landsatte her. Paa den svenske Konsuls Foranstaltning bleve Folkene — 3 i Tal — her behørig ekviperede og vilde i Morgen blive befordrede til deres Hjemstavn.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde ankom til Antwerpen 27. April, bestemt til Tunis, Piræus, Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Antwerpen 23. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Antwerpen, Caroc, ankom til Batoum 26. April, bestemt til Novorossisk, Odessa. — Castor, Holm, pas. Gibraltar 23. April, bestemt til Southampton, Kbhvn., St. Petersburg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Huelva 25. April, bestemt til Bordeaux, Kbhvn. St. Petersburg. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Newcastle, 28. April, bestemt til Southampton, Spanien. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til St. Petersburg. — Georgios I, Kihl, afgik fra Smyrna 26. April, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til St. Petersburg. — Kiew, Rabe, ankom til Riga 27. April, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Southampton 25. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Leopold II, Kruse, ankom til Southampton 27. April, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Oran 27. April, bestemt til Algier, Tunis, Piræus etc. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Bordeaux 20. April, bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Nizza 23. April, bestemt til Marseille, Cette, Barcelona, Spanien. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Piræus 25. April, bestemt til Algier, Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Riga 28. April, bestemt til Kbhvn., Portugal. — Toms, Andersen, ankom til Kbhvn. 25. April, bestemt til St. Petersburg. — Vesuv, Gade, ankom til Messina 25. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, ankom til Madeira 18. April, bestemt til Portugal, Kbhvn., St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, ankom til New-Orleans 7. April, bestemt til Southampton, Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Southampton 18. April, bestemt til Genua, Livorno, Neapel, Sicilien.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kbhvn. 28. April, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 28. April, bestemt til Stettin. — Ceres. Svensson, ankom til London 26. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Hull 26. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 26. April, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Arendal 27. April, bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 28. April, bestemt til Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 27. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisette, afgik fra Riga 26. April, bestemt til Antwerpen. — Kasan. Niedersøe, afgik fra London 26. April, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura. Christiansen, afgik fra Leith 26. April, bestemt til Færøerne, og Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Leith 21. April, bestemt til Færøerne. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 27. April, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 28. April, bestemt til Kbhvn., Stettin — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 25. April, bestemt til St. Petersburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 27. April, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod. Harder, ankom til Riga 28. April, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 23. April, bestemt til Libau. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 27. April, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Perm. Christensen, afgik fra Kbhvn. 27. April, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 24. April, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Hull 26. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 21. April. — Valdemar, Johnsen, passerede Hanstholm 28. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Vendsyssel. Sørensen, afgik fra Kbhvn. 28. April, bestemt til Königsberg. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Danzig 27. April, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 24. April, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 30. April, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Leith 28. April, bestemt til Odense. — Esb. Snare, Therkildsen, afgik fra Newcastle 28. April, bestemt til Odense. — Georg, Th. Thomsen, afgik fra Newcastle 29. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 29. April, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 29. April, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 28. April, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 30. April, bestemt til Newcastle via Frederikshavn.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm. N. W. Schmidt, afgik fra Port Glasgow 25. April, ankom til Blyth 28. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 28. April, bestemt til London. — Svend, Hveysel, afgik fra Ghent 24. April, ankom til Boness 27. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 28. April, bestemt til Riga. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Stettin 22. April, ankom til Riga 25. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Dunkerque 20. April, ankom til Sunderland 22. — Olat, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 19. April, ankom til Rio de Janeiro 26. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 22. April. — Harald, O. Risøe, afgik fra Swansea 18. April, ankom til Stettin 25. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Libau 24. April, bestemt til Rotterdam. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Sunderland 25. April, ankom til Stettin 28.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Bilbao 26. April, bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Cardiff 23. April, bestemt til Cronstadt. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Nicolaieff 17. April, ankom til Odessa 17. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 23. April, ankom til Grangemouth 24.

Helmdal. Anine, Knudsen, afgik fra Riga 12. April, ankom til Rouen 24.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 28. April. — Christiansborg, Schultz, ankom til Reval 27. April. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Riga 26. April. — Frederiksborg, Fischer, afgik fra Kbhvn. 26. April til Sundsvall. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Odessa 22. April til Stockholm. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Riga 23. April til Ghent. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Blyth 26. April til Lübeck. Skodsborg, Schmidt, ankom til Sulina 26. April.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Storm Hansen, ankom til Buenos Ayres 25. April. — Dania, Troensegaard, afgik fra Kbhvn. 23. April, ankom til Newcastle 26. — Fyen, Hansen, ankom til Rotterdam 25. April. — Jylland, Starck, afgik fra Burntisland 28. April til Kbhvn. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 22. April, ankom til Kbhvn. 25. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Riga 24. April.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 26. April, ankom til Kbhvn. 27. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 28. April til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristiansand

17. April til New-York. — Thingvalla, Thomsen, afgik fra New-York 25. April til Kbhvn..

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 23. April, ankom til Aarhus 26. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 22. April, anløb Aarhus 23. ankom til Randers 24., afgik 25., anløb Aarhus 26. ankom til Altona 27.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Riga 26. April til Ghent. — Nerma. Degn, afgik fra Methil 21. April, ankom til Esbjerg 23., afgik 25., ankom til Warkworth 27. — Nordsøen, Meinertz, ankom til London 23. April, afgik 24., ankom til Treport 25., afgik 26. til Hamburg.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, afgik fra Havre 23. April til Cardiff. — Claus, Hansen, afgik fra Laguna 6. April til Falmouth. — Dora, Sonnicksen, afgik fra Mauritius 23. April til Punta Delgade. — Elisabeth, Harrebye, passerede Dungeness 21. April fra Hamburg til Jalnit. — Fanø, Mortensen, præjet 6. April paa 41° N. 51° V. fra Jamaica til Falmouth, ankom til Falmouth 26. April. — Gladstone, Christiansen, afgik fra Frederikstad 22. April til Port Adelaide. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Savannah 25. April fra Rio Grande. — Havila, Mortensen, ankom til Port Elisabeth 25. April fra Cardiff. — Nordby, Christiansen, afgik fra Antwerpen 21. April, gik tilsses fra Vlissingen 24. til Port Natal. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Elefant Point 19. April fra Port Elisabeth. — Sørine, Andersen, ankom til Tahiti 8. Marts fra Valparaiso.

C. J. Haas, Kolding. Hertha, Kladborg, ankom til Jalnit 16. April fra Sydney.

Fanø, Senderho. Fides, Sørensen, ankom til Birkenhead 27. April fra Sydhavsøerne. — Killeena, Hansen, ankom til Pensacola 8. April fra Hamburg via St. Thomas

Chr. Simoni, Aalborg. Flora, Larsen, afgik fra Aalborg 24. April, ankom til Nexø 27. — Elisabeth, Jensen, afgik fra Kbhvn. 27. April til Hudiksvall.

Svendborg. Skinner, Nielsen, ankom til Leith 21. April. — Ruth, Nielsen, ankom til Stockholm 21. April. — Svafva, Høgsted, ankom til Methil 21. April. — Hjalmar, Jacobsen, ankom til Stettin 22. April. — Martin, Mortensen, ankom til Boucau 22. April. — Urda, Nielsen, ankom til Åbo 24. April. — Agnete, Møller, ankom til Trelleborg 25. April. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Bauff 25. April. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Swinemünde 25. April. — Marie, Nielsen, ankom til Blyth 25. April. — Adonis, Bom, ankom til Swinemünde 27. April. — Fylla, Christensen, ankom til Helsingfors 27. April. — Bellona, Petersen, ankom til Colberg 27. April. — Freir, Christensen, ankom til Middlesbro 27. April. — Odin, Strøm, ankom til Raumo 28. April.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 27. April:

Kulfragterne til Østersøen ere gennemgaaende lidt lavere end i forrige Uge tiltrods for et ret godt Begær. De under Vintermaanederne oplagte Baade blive nu efterhaanden satte i Fart og bidrage til at trykke Fragterne i et allerede overfyldt Marked. Til Middelhavet er vedvarende god Efterspørgsel, navnlig for Dampere af moderat Størrelse til italienske Havne og de fleste Befragtninger dertil ere afsluttede, til højere Rater. Af Befragtningerne nævnes: Tyne etc. til: Alexandrowsky 1200 5/. Cronstadt 1600, 1700, 1800 3/9. Memel 1250 3/10. Pillau 1500 3/9. Swinemünde 1500 3/9, 2150 2800 3/7¹/₂, 1300, 1800 3/9, 2800 Mai 3/7¹/₂. Wismar 1000 4/3. Helsingør 780 4¹/₂, Kjøbenhavn 1300 3/9. Kjøge 750 4/3. Landskrona 1700 3/7¹/₂. Stockholm 1000 3/10¹/₂, 1350 3/9. Gustafsberg 1200, 1650 3/9. Bilbao 1600, 1800, 2000, 3/, 1650 3/1¹/₂. Barcelona 3000 8/6. Cette 1000 6/3. Toulon 1500 7/6. Genua 5000 5/6, 3400 5/9, 2600 5 10¹/₂, 2150 6/. Savona 2000, 3000 6/1¹/₂. Torre Annziata 2100 6/3. Palermo 2350 6/6. Catania 1400 6/9, 1900 6 6. Odessa 1200 5/9. Alexandria 3000 6/.

Returmarkedet fra Sortehavet er lidt fastere. Der bydes fra Odessa og Krimhavnene, Sulina etc. 9/3 n. c. Nicolaieff 10/3 n. c

Donanen noterer 11/3 og Azoff er uforandret 11/ til 11/3. Alexandria til U. K. 9/6 ordre, 8/6 directe. Elba til Middlesbro 8/3. Bilbao til Middlesbro 5¹/₂. Garunha til Middlesbro 8/6.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 10de April:

Siden vor sidste Meddelelse har Markedet for Dampskibstonnage været uforandret. Kornforretningen viser ingen Tegn

til snart at skulle faa nyt Liv, og det er ikke usandsynligt, at der ingen Afskibninger vil finde Sted fra Konkurrencehavnene før vi igen ere forsynede med Varer. I Mangel af Sæd- og Stykgodsladninger maa de fragtsøgende Baades Redere stadig ty til Planke- og Tømmerhavnene for at opnaa Fragter; Følgen heraf er, at Trælsthavnene have tilstrækkelig Tonnage for denne Maaned, samt at Efterspørgslen Syd fra er taget betydelig af. Nogle faa Dampere have været i Stand til at slutte med Fosfat, medens en Dél have søgt Beskæftigelse langs Kysten, for at komme over den Tid, der vil gaa til Kornafskibningerne igen begynde.

Sejlskibsforretningen frembyder ligeledes meget faa Forandringer i den forløbne Uge. Der har fundet nogle Befragtninger Sted med Petroleum i Tønder saavelsom i Kasser. Plankefragterne have en vige Tendens ligesom Afslutningerne fra Golfhavnene til Europa; hvorimod Efterspørgslen efter Tonnage fra Golfhavnene til Syd-Amerika stadig er god og stadig bliver holdt oppe begrundet paa det ringe Antal Skibe, som søge denne Fart.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Kattegat. Læsø—Anholt. I Foraaret 1896 udlægges, til Brug ved Opmaalingen i *Kattegat*, mellem *Læsø* og *Anholt* 6 Vagere med Stage og rødt eller blaat Flag. Vagerne ligge paa en Linje mellem *Kobbergrund* S.-ligste Vager og *Anholt* Ø.-Ende, med en indbyrdes Afstand af c. 4 Kml.

Endvidere udlægges muligvis en Vager med Stage og hvidt Flag i nogen Afstand fra disse.

5 Kml. SØ. for *Byrum Kirke, Læsø*, rejses en midlertidig Baake af Form som en Trefod.

Store Bælt. Sjællands V.-Kyst. Den 1ste Maj 1896 indrages *Korsør* Fyrskib.

Farvandet Syd for Fyen. I Farvandet omkring *Marstal* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ved *Meyers-Grund* N.-Spids er Risprikken med 2 nedadbundne Koste forandret til en rød og hvid sribet Stage med 1 Kost over 1 Halmvisk.

Ved *Meyers-Grund* SV.-Spids er Risprikken med sort Stage og 1 nedadbundne Kost forandret til en hvid Stage med 1 Halmvisk.

Ved *Meyers-Grund* SØ.-Spids er Risprikken med sort Stage og 1 nedadbundne Kost forandret til en hvid Stage med 1 Halmvisk.

Ved *Langø-Sand* N.-Side er Risprikken forandret til en hvid Stage med 1 Halmvisk.

Ved *Mandens Grund, Langø-Sand* NV., er Risprikken forandret til en hvid Stage med 1 Halmvisk.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gotland Ø. Klokketønden ved *Britterna*, NØ. for *Østergarnsholm* er igen udlagt.

Stockholms Skjærgaard. Fra den 29de April—9de Maj, fra 1ste—20de Juli og fra 1ste—19de August 1896 afholdes Skydeøvelser i *Trälhøjbet* i Retning af *Norra Vaxholmsfjärden*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Eskholmen* og *Tisterön*, og Poster med røde Flag ere udsatte paa begge Sider af Skydepladsen, der er spærret for al Sejlads. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Bottniske Bugt. Storsjungen. Den sorte Stage med hvidt Bælte ved *Storgrundet* har en sort Ballon paa Toppen. 61° 8' 40" N. Br. 17° 30' 0" Ø. Lgd.

Luleå. I Farvandet fra *Luleå* til *Stensborg* er Stagen med Kost ved *Smultrongrundet* og Stagen ved *Skrammelgrundet* indraget. Stagen med Kost ved *Stensborg* Ø.-Pynt er flyttet noget Ø. hen uden for en 19 Fods Grund. 65° 33' 39" N. Br. 22° 9' 50" Ø. Lgd. Stagen med Kors ved *Askgrundet* er ombyttet med en sort Tønde i 23 Fod Vand, Ø. for Grunden. 65° 33' 36" N. Br. 22° 10' 55" Ø. Lgd.

Tyskland. Warnemünde. Havneindløbet til *Warnemünde* er igen uddybet. De to røde, faste Ledefyr ved Havnens V.-Side ere igen tændte.

I Følge Telegram fra »Marineamt« i *Berlin* indrages Fyrskibet »*Stoller-Grund*« midlertidig den 6te Maj 1896.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket i 11 Fv. Vand,

19 Kml. N. 14° Ø. for Fyrskibet »*Horns Rev*«. 55° 52' 0" N. Br. 7° 27' 30" Ø. Lgd.

Tydsland. Elben. Den røde Stumtønde P, som laa tæt ved *Wittenbergen*, er ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser Lys med Formærkelser. Lys 7 $\frac{1}{2}$ s., Mørke 2 $\frac{1}{2}$ s., 53° 33' 42" N. Br. 9° 46' 12" Ø. Lgd.

Jade. I *Jade* er rød Spirtønde E flyttet $\frac{3}{4}$ Kbl. NV. hen og ligger nu i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand. 53° 49' 10" N. Br. 7° 58' 37" Ø. Lgd.

I *Jade*, ligger en Torpedobaad sunken i 7 Fv. Vand 1 $\frac{1}{3}$ Kbl. S. 43° V. fra Tønde Nr. 13. En Lystønde skal udlægges ved Vraget.

Fra 1ste Juni—12te September 1896 afholdes Sømme-øvelser i *Jade*.

Øvelsespladsen begrænses mod Ø. af tre gule Tønder med rødt Flag ud for og mellem Tønde Y og Z; mod V. af Watten; mod N. af en Linje fra den N.-lige gule Tønde til Fort *Heppensiel*, midt i denne Linje ligger en gul Tønde med blaat Flag; og mod S. af en Linje fra den S.-lige gule Tønde til den gamle Mole.

Fra 10de til 23de August anvendes skarpladte Miner. Minekraner, som ligge ved Pladsen, vise da om Dagen en rød Stander paa Toppen og om Natten to hvide Lanterner vandret for hinanden.

Øvelsespladsen er spærret for al Sejlads. Anvisninger og Signaler fra Skib eller fra Land skulle ubetinget følges.

Nordsøen. Norderney N. Et Vrag ligger sunket i 15 Fv. Vand, 9 Kml. N. 20° V. fra *Norderney* Fyr. 53° 52' 0" N. Br. 7° 8' 30" Ø. Lgd.

Holland. I *Westgat* er den mindste Dybde nu 14 $\frac{1}{2}$ Fod paa Inderbarren mellem Spidstønde Nr. 6 med Ballon og Stumtønde Nr. 5 med afkortet Kegel.

Mellem Spidstønde Nr. 4 og Nr. 6 med Ballon tiltager Grunden fra *Boschplaat* ud mod Farvandet.

Paa Barren i *Akkepollegat* er der 11 $\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Zuiderzee. Grunden, som tæt ved *Eem* havde dannet sig ved, at en Ladning Sten var kastet overbord, er bortryddet. Afmærkningen er indraget. 52° 16' 45" N. Br. 5° 20' 13" Ø. Lgd.

Vraget, som laa sunket i *Pampus* paa 52° 23' 38" N. Br. 5° 5' 54" Ø. Lgd., er borttaget. Afmærkningen er indraget.

Hollandsch Diep. I *Hollandsh Diep* ligger Spidstønde Nr. 8 nu paa 51° 42' 25" N. Br. 4° 35' 39" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 9 paa 51° 42' 32" N. Br. 4° 35' 51" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 10 er indraget. En rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 10 med Diamant er udlagt paa 51° 42' 43" N. Br. 4° 36' 14" Ø. Lgd.

I Farvandet langs *Moerdijk* er der om Styrbord for Indgaaende udlagt: Spidstønde Nr. 1 paa 51° 42' 28" N. Br. 4° 36' 32" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 2 paa 51° 42' 29" N. Br. 4° 37' 2" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 3 paa 51° 42' 46" N. Br. 4° 37' 56" Ø. Lgd. og

for Indgaaende om Bagbord, Stumtønde Nr. 1 paa 51° 42' 44" N. Br. 4° 36' 42" Ø. Lgd. og Stumtønde Nr. 2 paa 51° 42' 50" N. Br. 4° 37' 9" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ras de Sein. En hvid Fortøjtønde er, medens Taarnet paa *Basse Plate* opføres, udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. S. for Grunden. 48° 2' 21" N. Br. 4° 45' 35" V. Lgd.

Loire. Om kort Tid skal *Ville-ès-Martin* Blinkfyr forandres til et hvidt Lynfyr, der hver 5 à 10 Sekunder viser To-Lyn. Lysevnen: 15 Kml. Flammens Højde bliver uforandret. Før Tændingen kan det ny Fyr brænde til Forsøg.

Nærmere Meddelelse senere.

Spanien. Bilbao. Den hvidmalede Lystønde, som viser hvidt, fast Lys, ved Yderenden af den V.-lige Bølgebryder, som er under Bygning ved *Bilbao*, er igen udlagt.

Canariske Øer. Teneriffa. Signal-Stationen paa Pynt *Anaga* ligger paa Toppen af Klippen *Atalaya*, 700 Fod over Vandet. Bygningen er hvid. 28° 31' 50" N. Br. 16° 8' 0" V. Lgd.

Rimeligvis træder denne Signal-Station i Stedet for den tidligere paa Pynt *Antequerra*.

New-Brunswick. Bay of Fundy. Den 1ste Maj 1896 forandres det hvide, faste Fyr paa Baaken paa Pieren ved Løbets V.-Side paa Pynten af Barren i *St. John Harbor* til et rødt, fast Fyr.

Samtidig forandres det røde, faste Fyr paa Yderenden af *Government* Bølgebryder ved *Negro Point* til et hvidt, fast Fyr. Iøvrigt blive Fyrene uforandrede.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Gibraltarr. Den nye Havnearbejder ved *Gibraltarr* ere nu afmærkede saaledes:

1. Mærkeskibet, som viser to røde Balloner eller to røde Fyr lodret for hinanden og laa ved Yderenden af *New Mole*, er flyttet og ligger nu 5,2 Kbl. S. 89° V. fra *Ragged Staff Fyr* og N. 43° V. fra *New Mole* Fyrtaarn. 39° 7' 50" N. Br. 5° 22' 0" V. Lgd.
2. Et Mærkeskib, som viser to grønne Balloner eller to grønne Fyr vandret for hinanden er udlagt ved S.-Enden af Bølgebryderen, 5,1 Kbl. N. 81° V. fra *Ragged Staff Fyr* og S. 33° V. fra Yderenden af *Old Mole*.
3. Et Mærkeskib, som viser to røde Balloner eller to røde Fyr vandret for hinanden, er udlagt ved N.-Enden af Bølgebryderen, 8,8 Kbl. N. 51° V. fra *Ragged Staff Fyr* og S. 71° V. fra Yderenden af *Old Mole*.

Maa man enten gaa mellem Nr. 1 og 2 eller N. om Nr. 3. *Ragged Staff Fyr* lyser nu Farvandet rundt.

Malaga. I Juni 1896 fuldsøres *Malaga* nye Havn.

Ø.-Molen udgaar fra den gamle Fyrnole og gaar 550 Alen i SSØ, derpaa i en Bue 730 Alen mod SV. V.-Molen begynder ved Floden *Guadalmedina* venstre Bred, gaar 760 Alen parallel med Ø.-Molen, derpaa 160 Alen mod SØ. og derfra 460 Alen mod Ø.

Den V.-lige Tværmole udgaar i en ret Vinkel fra V.-Molen 400 Alen fra Inderenden og er 800 Alen lang. Ved dens Inderside er der Anlægsplads. Den Ø.-lige Tværmole ligger i Forlængelsen af denne, saa der dannes et 180 Alen bredt Indløb til Inderhavnen.

Afstanden mellem Ydermolerens Hoveder er 420 Alen. Indløbene til begge Havne er omtrent i N., Dybden i Indløbet til Yderhavnen er 8 Fv. og i Indløbet til Inderhavnen saavel som i denne 27 Fod.

Paa Ø.-Molen, 110 Alen fra Yderenden, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Paa V.-Molen 140 Alen fra Yderenden, er tændt et elektrisk, hvidt Blinkfyr, som hver 1/4 Minut viser Et-Blink af 5 s. Varighed.

Italien. Elba. Paa Grund af Uddybningsarbejder i *Porto Ferrajo* er et Fartøj, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr, udlagt c. 1 Kbl. S. 22° V. fra Taarnet paa Ø.-Molens Hoved. Flammens Højde: 19 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

Korsika. I *Golfe d'Ajaccio* ere følgende Grunde fundne: En 25 Fods Grund 550 Alen S. 20° V. fra Taarnet *Guardiola*, en 25 Fods Grund 850 Alen S. 29° V. fra samme Taarn, samt en tredje Grund omtrent midt imellem disse to. De ligge alle tæt ved 25 Fv. Grænsen.

En 5 Fods Grund skal efter Fiskeres Udsagn ligge 1 Kml. SØ. for Grunden *Tabernacle*.

Østerrig-Ungarn. Da Farvandet i Indløbet til *Porto Buso* har forandret sig, ere det faste Fyrs Lysvinkler fdrandrede. Det viser nu hvidt Lys fra S. 40° Ø. til S. 4° V., rødt Lys fra S. 4° V. til S. 19° V. og hvidt Lys fra S. 19° V. gennem V. til N.

Ved *Arbe* er paa Murens V.-lige Del, tæt ved Kirken S. *Cristoforo*, tændt et fast Fyr, som viser hvidt Lys, undtagen fra S. 42° V. til S. 25° V., over Løbet mellem Grunden *Fracagno* eller *Tercanjo* og Pynt *Fracagno*. Flammens Højde: 42 Fod. Synsviddens for det grønne Lys: 2 Kml. 44° 45' 17" N. Br. 14° 45' 41" Ø. Lgd.

I Fyret paa *Øen Unie* skal den mørke Sektor ombyttes med en rød Sektor, som lyser over Klippen og Grunden ved S.-Pynten ved Indløbet til *Unie* lille Havn.

Paa *Sansego* er det midlertidige, røde, faste Fyr nu ombyttet med det tidligere hvide Blinkfyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Florida. Tampa Bay. Den sort og hvid lodret sribede Tøndevager ved Indløbet til *North Channel* er igen udlagt, fra *Egmont Key Fyr* i N. 82° V. og fra *Palm Key NV.-Pynt* i N. 49° V.

Alabama. Mobile Bay. Den røde Tøndevager Nr. 6, som laa i 19 Fod Vand ved V.-Enden af *Middle Ground*, er inddragen.

Porto Rico Ø. Blegue. Omtrent den 1ste Juni 1896 tændes paa *Punta de Mulas*, tæt ved *Port Mulas*, *Øen Bieque* N.-Kyst et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 66 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Fyrapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et graat, ottekantet Taarn med hvidt Tag. 18° 10' N. Br. 65° 26' V. Lgd.

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. 1896. Pris: Kr. 0,50.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. April 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		99	99 1/2
Thingvalla.....	48 1/4	48	47 3/4 48 1/4
Danmark.....	72	72	72 1/2
Norden.....	110 3/4	111	110 3/4 111 1/4
Kjøbenhavn.....	85 1/2	85 1/4	85 1/4
Carl.....	46	46	46 1/4
Dannebrog.....	100	100	100 1/4
Skjold.....	56	56	56 1/4
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		100	—
Bornholm.....		50	90
Helsingørs Dampsk.....		39	47
Østersøen.....		49 1/2	55
Nordsøen.....		59	65 1/2
Torm.....		70	90
Foren. Bugser-Selsk.....		90	95
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.....		105	110
5 0/0 — —.....		101 1/2	103 1/2
5 0/0 Thingvalla 1882.....		99	100 1/2
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		104	106
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats.....		—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats.....		100 3/4	101 1/2
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....		98	98 1/2
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....		98	98 1/2
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....	99	98 3/4	99
4 0/0 — — 6 —.....		100 1/2	101 1/2
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —.....		98 1/2	99
Aktier.			
Nationalbank.....		159 3/4	160
Privatbank.....	121 3/4	121 3/4	122
Landmandsbank.....		123	123 3/4
Handelsbank.....		122 3/4	124
Burm. & Wain.....		107 3/4	108 1/4
Helsingørs Jernsk.....	112	112 3/4	112 1/2 112 3/4
Sukkerfabr.....	109	108	108 1/4
Bryggeri Aktier.....	112 1/4	112 3/4	112 1/2 112 3/4

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.10	18.13
Paris.....	72.30	—
Amsterdam.....	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. April 1896.

Russiske Noter.....	216.40
4 0/0 Russiske Consols.....	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit.....	104.60
6 0/0 Mexikanske.....	95.70
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.80
4 0/0 — — 1890.....	88.00

Omsætningen i den forløbne Uge ved Noteringen var følgende:

Kr. 94,000 Foren. Dampskibs., Kr. 56,000 »Thingvalla«, Kr. 48,000 »Danmark«, Kr. 50,000 »Norden«, Kr. 32,000 »Kjøbenhavn«, Kr. 12,000 »Carl«, Kr. 8000 »Dannebrog«, Kr. 20,000 »Skjold«, Kr. 28,000 »Østersøen«.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26[?] (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

ARENTZ & ROSENFELDT^S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Dampskibe, Lægtre og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4128.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabriker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning. Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

Telefon
3674.

Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4630.

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, i Skibsførerforeningen, St. Annæ Plads 13, og paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 80% 50%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

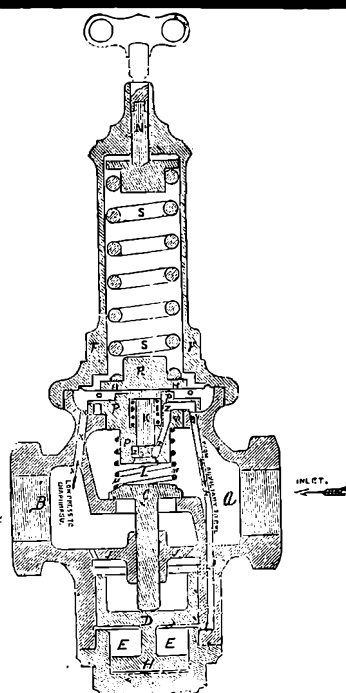
UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Maj 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Handelsskibes Bemanding. — Brev fra Santos. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.



Masons Damp- Reduktions-Ventiler

leveres

i 10 Størrelser for Rørdiameter $1/2$ "—5".

Disse Ventiler, der fremdeles hævde deres Overlegenhed i enhver Retning, have vundet meget stor Udbredelse og anvendes nu til Stadighed af vore største Skibsbyggerier og Fabriker.

Illustreret Prislister tilsendes paa Forlangende.

Kontor og Lager: **Gothersgade 155.**
Telefon Nr. 956 & 3504.

A. B. Reck.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Frederiksbørggade 42. Kontortid 9-6.
Telefon 3326.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

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

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 21.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Teaktræ

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

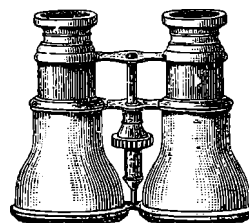
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Enesforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

M. Christiansen.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kreditplagevarer.

John Hinck.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, København,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

Brun, blød

Sæbe.

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,

anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jærnarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

ARENTZ & ROSENFELDT^S

SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Damp-
skibe, Lægtre og Sejlekibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede
Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales
ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for
Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

Telefon
3674.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Marl

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.

Telefon 545. Telefon 2680.

Kjøbenhavn.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 185!

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Paa Udkig.

Literatur. I den ny Udgave af »Fortegnelser over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilandene«, der er udgivet af »Det Kongelige Søkort-Arkiv«, findes ganske vist ikke noget, som ikke har været averteret i »Efterretninger for Søfarende«; men Bogen har den store Fordel, at man her har alt, hvad der angaar Fyr, Lystønder, Taagesignaler, Signaler for Is samt for Fyrskibes og Lystønderes Fraværelse fra Station, klart og tydeligt samlet under et, saa man straks kan finde de Oplysninger, man ønsker, i Stedet for at være nødt til at søge dem paa mange forskellige Steder, hvilket ofte — især en Nat med Regn og Storm, hvor man ikke har megen Tid til sin Raadighed — kan være forbunden med Vanskeligheder. Vi kunne derfor ikke noksom henlede D'Hrr. Navigatorers Opmærksomhed paa denne Bog, saa meget mere som dens Pris er: Kr. 0,50.

Den engelske Højesteret (House of Lords) har nylig i en Sag, anlagt af Dampskibet »River Ettrick« mod Kul-firmaet D. M. Stevenson & Co. i Glasgow, der skulde levere Skibet en Ladning Kul i »Boness« i Oktober 1893, statueret, at den Omstændighed, at der den 21. Oktober, hvis Kullene havde været nede, vilde have været Lejlighed for »River Ettrick« til at faa en ledig Plads, som var forladt af et andet Skib, hvis Ladning ikke var rede, ej kunde berettigede »River Ettrick« til Overliggedagspenge; Skibets regelmæssige Tur kom først d. 26. Oktbr., først da var det faktisk i Dokken, og først da var efter Rettens Mening Firmaet pligtig at have Ladningen parat.

(Efter Nord. Skibsrederfor. Cirk.)

I Anledning af den Erklæring, om Sagen mellem den danske Konsul i Archangel og Føreren af Skonnertbrig »Christiane og Marie« af Rønne, der af Udenrigsministeriet er offentliggjort i dette Blads Nr. 17 for 23. April, have vi indhentet udførlige Oplysninger, hvorefter vi i vort næste Nummer skulle komme tilbage til Sagen.

I Følge den aarlige Opgave af Lloyds blev i 1895 bygget i Storbritannien:

526 Dampskibe (eksklusive Krigsskibe) af Drægtighed	Br. Tons	904,991
53 Sejlskibe af Drægtighed	»	45,976
	Br. Tons	950,967

samt af Krigsskibe:

8 Dampskibe paa Regeringsværfterne »	»	70,370
51 do. » private Værfter . .	»	77,741

638 Skibe ialt . . Br. Tons 1,099,078

imod 1894: 645 Skibe, drægtige . . Br. Tons 1,079,479
og 1893: 554 do. , » . . » » 882,281

Af de Koffardiskibe, som byggedes, vare 422 Dampskibe, drægtige 718,543 Tons og 46 Sejlskibe, drægtige 42,493 Tons, for britisk Regning, foruden 7 Dampskibe, drægtige 4,600 Tons for Kolonierne. For dansk Regning byggedes 5 Dampskibe af samlet Drægtighed 14,241 Tons. Blandt andre Lande, som lode bygge her, kan nævnes Norge 14 Dampskibe, drægtige 39,756 Tons, Rusland 14 Dampskibe, 29,360 Tons, Tyskland 10 Dampskibe og 3 Sejlskibe, tilsammen 34,053 Tons, Spanien 9 Dampskibe, 21,230 Tons og Tyrkiet 9 Dampskibe, 1,422 Tons.

Af Krigsskibene vare foruden 8 paa Regeringens Værfter 36 paa private Værfter for britisk Regning, desuden byggedes 1 for den argentinske Republik, 1 for Haiti, 2 for Portugal, 2 for Rusland, 7 for Spanien og 2 for ubekendte Bestemmelser.

Af Koffardiskibene vare 42 Dampskibe mellem 500 og 1,000 Tons, 61 Dampskibe og 22 Sejlskibe mellem 1,000 og 2,000 Tons, 88 Dampskibe og 2 Sejlskibe mellem 2,000 og 3,000 Tons, 75 Dampskibe mellem 3,000 og 4,000 Tons, 30 Dampskibe mellem 4,000 og 5,000 Tons, 9 Dampskibe mellem 5,000 og 6,000 Tons, 6 Dampskibe mellem 6,000 og 7,000 Tons, 4 Dampskibe mellem 8,000 og 10,000 Tons og et Dampskib, som var over 10,000 Tons.

Som Materiale benyttes nu næsten udelukkende Staal, forrige Aar saaledes 98,8 pCt., medens kun 1,2 pCt. var af Jærn.

Af Dampskibe for Koffardifarten, som byggedes i andre Lande, kan nævnes: Østerrig-Ungarn 8, Belgien 1, britiske Kolonier 15, Danmark 8, Frankrig 9, Tyskland 65, Holland 11, Italien 6, Japan 3, Norge 13, Spanien 1, Sverrig 11, de nordam. Stater 39, ialt 190, som med de 526 engelske udgør 716 Dampskibe.

Som Følge af Stigningen i Jærn og Staal ere Priserne for Skibe ogsaa noget højere nu end ved Aarets Begyndelse, det angives ca. 5/ pr. Ton. Desuagtet maa de anses for yderst lave, og det paastaas, at de fleste Værfter arbejde uden Fortjeneste, kun for ikke at gøre Stansning i Forretningen og at tvinges til at afskedige Folkene. Da imidlertid en betydelig Forøgelse ventes i Bygning af engelske Krigsskibe, hvoraf den større Del vil blive paa private Værfter, ligesom ogsaa Handelsforholdene i det Hele tyde paa moderat Bedring, vil god Beskæftigelse, og mulig ogsaa en livligere Virksomhed, kunne ventes i det kommende Aar, skønt Fragterne ere ligesaa trykkede som nogensinde.

Ved Aarets Slutning fandtes under Bygning paa de vigtigste Værfter: 284 Skibe af tilsammen 676,000 Tons imod forrige Aar 242 Skibe af tilsammen 628,000 Tons.

Handelsskibes Bemanding.

Af Tramp-Skipper C—n.

I »Tidsskrift for Søvæsen«s sidste Hefte, drager en Søofficer, Kaptajn S., til Felts imod Handelsskibenes, efter hans Formening, alt for svage Bemanding*). Kaptajn S.

*) Gengivet i »Dansk Søfartstidende«s sidste Nr. Red.

tager i Begyndelsen af sin Artikel udelukkende Sigte paa engelske Forhold, men kommer, igennem sine Betragtninger af disse, til den Konklusion, at de Anker, der rettes mod engelske Rederier, ogsaa med fuld Føje kunne rettes imod danske, og han udtaler med al ønskelig Tydelighed, at dette Forhold efter hans Formening burde reguleres ved Lov.

Uden i mindste Maade at ville paastaa, at der ikke sejler adskillige Skibe paa Søen, der ere svagere bemandede end det maaske, ogsaa set fra et økonomisk

Standpunkt, er fornuftigt og rigtigt, maa jeg dog tillade mig at være uenig med Kaptajn S., naar han paastaar, at Underbemanding bærer Hovedskylden for de Tilstande, paa hvilke han anfører Eksempler. De Eksempler, Kaptajn S. har valgt, ere i alt Fald ikke særlig overbevisende. Den Omstændighed, at Styrmanden paa »Crathie« gik ned af Broen for at faa sig en Passiar med Maskinmesteren, synes i al Fald ikke at have noget med svag Bemanding at gøre; at S. S »Penzance« gik med fuld Kraft i Taage, kan da heller ikke være af Mangel paa Mandskab, og hvad Damptrawleren angaar, saa er det en bekendt Sag, at disse Skibe som Regel have betydelig større Besætning end andre Dampere af samme Størrelse.

Endnu mindre kan jeg følge Kaptajn S., naar han derefter, uden at anføre et eneste Eksempel paa Rigtigheden af et saa dristigt Postulat, erklærer: »at det er paaviseligt, at adskillige danske Skibes Forlis maa tilskrives for svage Besætninger,« og indtil Kaptajn S. fremkommer med uigendrivelige Beviser for sin Paastands Rigtighed, maa det være mig tilladt at betvivle, at han har et saa righoldigt Materiale til sin Raadighed, at han vil kunne fastslaa, at der her i Landet føles nogen stærk Trang til legislative Forholdsregler, og jeg skal derfor foreløbigt lade denne Del af Kaptajn S.'s Paastande ligge, for at beskæftige mig med de af hans Bemærkninger, der angaa engelske Skibe.

Kaptajn S.'s Kritik af Forholdene i engelske Skibe er uden Tvivl berettiget, og hvis han havde givet sin Artikel til Overskrift: »Skodesløs Navigering«, saa skulde jeg, i Stedet for at kritisere den, have anført Snese af Eksempler paa Rigtigheden af hans Paastande. Om Virkningerne ere vi enige, men ikke om Aarsagerne.

Hvis Kaptajn S. mener, at det er en uvægerlig Betingelse for at et Skib skal kunne siges at være tilstrækkeligt bemanded, at det skal være muligt paa Vagten om Natten at tage et Lodskud med Søloddet uden at tage Udkigsmanden til Hjælp, saa vil det falde vanskeligt at bevise, at en Østersøbaad paa et Par Hundrede Tons skal kunne klare sig med mindre end 8 Dæksfolk foruden Fører og 2 Styrmande. At stille en saadan Fordring, vilde være ensbetydende med at gøre det umuligt for næsten alle Dampere under 1000 Tons d. w. at sejle paa Søen, hvad der dog næppe kan være Kaptajn S.'s Mening. Der sejler selvfølgelig i Hundredevis af mindre Baade med 4 Mand i Lukafet, altsaa 2 paa hver Vagt, og det netop i de allermost befærdede Farvande. Selv om Udkigsmanden i en saadan Baad af og til gaar hen og frisker en af Lanterne, eller gaar ned for at hente Styrmandens Oljefrakke, saa staar Verden saamænd nok endda. En paapasselig Styrmand, med en god Dobbeltkikkert, ser lige saa meget som et halvt Dusin Udkigsmande, og naar han tvungen af Nødvendigheden sender Udkigsmanden fra sin Post, saa skærper han om muligt sin egen Aarvaagenhed saa længe.

Nej! Roden til Ondet ligger et helt andet Sted end der, hvor Kaptajn S. søger den, og selv om den engelske »manning committee«s Arbejder skulde føre til det Resultat, at engelske Skibe blive tvungne til at sejle med større Besætninger, saa kan jeg forsikre Kaptajn S., at han desuagtet mangan Gang vil faa Lejlighed til at forarges over Tilfælde af »wilful neglect of duty«, og at det er forbeholdt ham endnu mange Gange, naar han passerer

en engelsk »tramp«, at se »en Mand styrte op paa Broen for kort efter at forlade den igen.«

Lad et Skib have saa stor Besætning det vil, hvis der ikke om Bord i det findes et, som er fornødent, saa er det alligevel slet bemanded.

Dette ene er Disciplin. Det er noget, som Kaptajn S. kender til, og jeg gør Regning paa, at han nu vil kunne følge mig, naar jeg beder ham være overbevist om, at det først og fremmest er denne Mand, som mangler i Besætningens Antal, naar man er Vidne til, eller hører om saadanne Tilfælde af »reckless navigation«, som de Kaptajn S. omtaler.

I ingen Nations Skibe er Disciplinen saa slet som i de engelske Handelsskibe. Drukkenskab og Insubordination hører i mange Skibe til Dagens Orden, og Tilstandene ere undertiden næsten anarkiske i Skibe, der ligge i en Havn, hvor Folkene have let ved at komme i Land. Det mangler heller ikke paa Eksempler paa, at de Befalende i Retning af Pligtforsømmelse have sat deres Underordnede et lidet følgeværdigt Eksempel, men det vilde dog været Uret, i Almindelighed at skyde Skylden for disse Tilstande paa Kaptajner og Styrmande. De ere kun, hvad Forholdene have gjort dem til. Den engelske Lovgivning har i for høj Grad slappet Disciplinens Tøjler, og medens den paa lægger Føreren Ansvar for alt imellem Himmel og Jord, begrænser den i alt for høj Grad hans Myndighed over for Mandskabet. De Straffebestemmelser, den fastsætter for saa graverende Insubordinationsforseelser som positiv Nægtelse af Lydighed, ere saa latterlig ringe, at de umuligt kunne virke afskrækkende nok, og der er ikke tillagt Førerne nogen arbitrær Straffemyndighed, som det er værd at tale om.

I mange engelske Skibe afmønstres Mandskabet straks, saa snart Skibet ankommer til en engelsk Havn, og nye Folk paamønstres først, naar det atter ligger i Dok-Gaten klar til Afgang. »Pier head jumpers« er en ikke ukendt Klasse Individider, særlig i Vestkyst- og Bristol-Kanal Havnene, og hvis Kaptajn S. havde haft Lejlighed til at se, hvad det er for Mandskab, der forhyres med Dampere i oversøisk Fart, vilde han give mig Ret i, at en kvalitativ Forbedring er mere paatrængende nødvendig end en kvantitativ.

At de Befalingsmænd, der skulle arbejde under saadanne Forhold, blive sløvede, er ikke til at undre sig over, og hertil kommer, at kun forholdsvis faa engelske Førere og Styrmande ere saaledes knyttede til deres Rederi igennem mangeaarig Tjeneste, som deres danske Kolleger. Der findes talrige engelske Rederier, særligt af de mindre, der kun eje et halvt Dusin eller færre Skibe, hvis Personale meget hyppigt skifter, og hvis Førere og Styrmande derfor bryde sig lidt og ingen Ting om Skibet, og ere lige glade, enten det gaar op eller ned. Alle disse her anførte Forhold bidrage til at svække Interesse og Pligtfølelse hos de Befalende og derigennem til at sløve Disciplinen. At Englænderne selv begynde at faa Øjnene op for dette Onde, derom vidner jævnligt Udtalelser i Pressen.

I danske Skibe ere Forholdene, om ikke udmærkede, saa dog heldigvis endnu noget bedre og anderledes, og saadanne Tilfælde af rent ud kriminel Ligegyldighed og Pligtforsømmelse som dem, Kaptajn S. omtaler, kender jeg da heller intet Eksempel paa i noget dansk Skib.

Naar Kaptajn S. bebrejder Domstolene deres Over-

bærenhed, og opfordrer dem til at gaa frem med Ild og Sværd, saa burde Kaptajn S. tænke paa at »noblesse oblige«. Det Rederi, han sejler for, har ingen Aktionærer at betale Dividende til, og naar Konjunkturerne ere saa slette, at hele et Skibs Netto-Overskud i et Aar undertiden ikke løber op til saa meget som en Mands Kost og Hyre i samme Tid, saa turde der være mere Anledning til at overveje, om det ikke vilde være bedre at forsøge at lette den danske Skibsfart for de uretfærdige Byrder, der hæmme dens frie Konkurrence med heldigere stillede Udlændinge, end at paalægge den Baand, der yderligere ville vanskeliggøre den Kampen for Tilværelsen.

Fra Santos.

Brev til »Dansk Søfartstidende« fra en Sejlskibsfører.

Som i al Fald Undertegnede havde ventet, blev der ingen Feber i Santos i Aar. I de sidste tre eller fire Aar har Santos og Rio nemlig skiftevis haft denne Plage; i 1893 megen Feber i Rio — ingen i Santos; i 1894 omvendt; i Aar som i 1893.

»Ingen Feber« i Santos? Jo, naturligvis er der nogen; andet vilde jo være et Mirakel. Men man er saa daarligt vant i denne rare By, at fordi der dør et halvt Dusin Personer daglig af gul Feber, saa regner man alligevel Byen for »feberfri«. Og mellem 4 og 6 var netop det Antal, der daglig døde af Feber i de tre Uger — fra 14de Februar til 6te Marts — jeg var der. Af disse Tilfælde vare flere dog importerede fra Rio, hvor Feberen raser slemt. Maaske var der daglig i Santos en halv Snes Tilfælde, og naar man regner, at Byen tæller ca. 35,000 Indbyggere, er det jo heller ikke slemt. Underligt nok ere Skibene gaaede forholdsvis fri i Aar, idet der kun skal være død en fire Sømænd.

Skibsfarten paa Santos er undergaaet en mærkelig Forandring i de to Aar, der ere forløbne, siden jeg var der sidst. Da laa hele Bugten og Kajen fuld af Sejlskibe; nu fandtes der, efter en nøjagtig Optælling, kun 12 Sejlere, nemlig: 1 dansk, 3 svenske, 3 tyske, 2 engelske og 3 portugisiske. Resten vare Dampere; — et Tidens Tegn, sørgeligt paa én Maade, men som man, mod sin Vilje, mere og mere finder sig fortrolig med.

Nordmændene var omtrent den eneste søfarende Nation, der ikke var repræsenteret i Santos, og det, skønt der ellers plejer at vimle af norske Skibe der. Men Sagen er jo den, at vore Brødre højt imod Nord er velsignet, med en i sit Slags ganske enestaaende Lov, hvorefter ingen Sømænd mod sin Vilje behøver at gaa til Santos eller enhver som helst anden By, hvor der hersker epidemiske Sygdomme. Dette er, efter min ringe Mening, en — mildest talt — alt andet end tidssvarende Lov, især nu, da Konkurrencen er saa stor, som den er. Thi en Sømands Liv er jo aldrig farefrit, og lige saa nødvendigt kunde man synes det at være, at forbyde norske Skibe at sejle i evropæiske Farvande, eller rundt Kap Horn i Vintertiden, eller til Vestindien i Orkantiden. Men dem om det! Kunne de norske Redere være tilfredse med disse Forhold, saa kunne vi andre det endnu mere. Vi ville af Hjærtet ønske, at den norske Regering forbød norske Skibe alt Samkvem med samtlige brasilianske, mexikanske og afrikanske Havne. Desto bedre vilde Fragterne blive for os andre; men om de norske Redere kunde være tjente dermed, var vel et andet Spørgsmaal. Og især som Forholdene stille sig i Aar for Santos Vedkommende, er Loven jo næsten en Parodi.

Skibsudgifter i Santos. I Forhold til andre Steder har Fragterne til Santos holdt sig temmelig godt i Vejret, særlig for mindre Skibe med Stykgods. Men ogsaa Træ-

fragterne have været ret gode, saaledes for et Par Skibe fra Sverrig £ 4—7/6, medens et enkelt svensk 3-mast. Skonnert, »John«, havde £ 5—5/—, alt pr. Standard. Til Gengæld ere Udgifterne ogsaa større i Santos end de fleste andre Stele. Jeg skal her tillade mig at detaillere Udgifterne for en 300 Reg. Ton stor Skude:

1. Bugserbaad ind og ud samt alle Forhalinger (d. e. to) i Havnen. Prisen herfor beror meget paa Omstændighederne. Er man ved sin Ankomst saa heldig, at der er to eller flere Bugserbaade ude efter Bytte, medens man er ene Sejler, da kan man prutte dem dygtigt ned, lad os sige til £ 10. I mindre heldige Tilfælde maa man betale cirka £ 15.

2. Lods. Der er Lodstvang i Santos nu. Lodspengene ind Rs. 30,000; for hver Forhaling Rs. 15,000, og ud Rs. 25,000. Mere end dyrt nok, da Manden aldeles ingen Nytte er til, fordi man altid har Bugserbaad, hvis Fører véd meget bedre Besked, end de mere eller mindre sorte Lodser.

3. Kappenge. Ethert Skib, der faar anvist Losseplads ved den ny Kaj eller Dok, hvilken staar under Toldvæsenets Opsyn, maa betale: Rs. 1,500 pr. udlosset Vægttons af Varer, og desuden Rs. 500 pr. løbende Meter, Skibet (med Bomme) er langt, hver Dag Skibet ligger der. Og det bliver ikke billigere, fordi ens Fartøj maaske ligger uden paa et Par andre.

4. Ballasten. Prisen paa denne varierer saadan noget som mellem 6 og 10 Milrejs pr. Ton. I Aar kostede den dog kun Rs. 5,000, et godt Tegn paa daarlige Tider, stor Konkurrence og ingen Feber.

5. Toldudgifterne. Disse ere næsten for intet at regne i Forhold til alt andet. For et Skib af ovennævnte Størrelse beløbe de sig til Rs. 200,000, deri indbefattet Udklareringen, der i Reglen koster Rs. 50,000. Men naar man regner den lave Kurs, saa er Udgifterne ikke uoverkommelige.

Derimod ere alle Skibsformødenheder ublu dyre, fersk Kød dog undtaget; dette koster kun Rs. 1,200 pr. Kilo frit om Bord. Men i ethvert Fald ere de Skibe, der komme fra Europa, jo gerne fuldt udrustede med Proviant, saa at de ikke behøve at købe andet end Kød og maaske nogle Kartoffler, der koster Rs. 10,000 pr. 30 Kilo.

Den enes Død, den andens Brød, siger et gammelt Ord, og derefter lever ogsaa de gode Folk i Santos. Hvor underligt det end lyder, er det dog faktisk, at saa godt som alle Forretningsdrivende, ved hver Febersæsons Begyndelse, ønske, at der dog i Aar maa blive rigtig en velsignet, frugtbar Feber! »Fibre amarello« — det er den, man lever og dør af i Santos.

Særlig de Forretningsfolk, der have med Skibene at gøre, saasom: Mæglere, Skibshandlere, Stevedorer, Hyrebasser, Logiværter, Havnesjovere etc., er lige ved at gaa ud af deres gode Skind, naar deres Forhaabninger om gul Feber en enkelt Gang slaar fejl, som f. Eks. i Aar. Dette være sagt i en god Stund; thi om der end ingen Feber var den 6te Marts, saa er der aldeles intet til Hinder for, at den godt kan komme endnu. Der er snarere al Sandsynlighed for, at det værste er i Vente. Vejret er saa daarligt, som vel muligt, først enkelte svære Regnbyger om Dagen, der et Øjeblik fugter Gaderne, og derpaa samler sig i de mange store Huller i Stenbroen; derefter en brændende Sol, der i Løbet af et Kvarter faar dette Vand til at stinke værre end Pesten.

Den gule Feber er naturligvis en yderst farlig Sygdom og er nærmest at ligne ved Kolera. Der findes — som der rigtig staar i vor Lægebog — ikke noget Middel, der ophæver denne Sygdom, og tvivlsomt er det ogsaa, om der findes Midler til at forebygge den. Man har naturligvis en Mængde saakaldet Anti-Gulfeber Medicin, der hjælper ufejlbarligt; men det er naturligvis kun Humbug. Ethvert Skib i Santos betaler en ganske lille Afgift til Hospitalet — lige meget om man har Syge eller ikke — og saa snart en Mand i febertiden klager over Ildebefindende, har man stræng Ordre til øjeblikkelig at bringe ham paa Hospitalet. »Santa Casa«. Ankommen der bliver Patienten undersøgt; viser det sig da, at han har gul Feber, bliver han straks transporteret til

Feberhospitalet. I modsat Tilfælde forbliver han paa »Santa Casa«, indtil han er rask, lige meget hvor længe han ligger der, og for den samme Betaling.

I Rio de Janeiro hersker den gule Feber slemt i Aar. Officielt er der c. 60 Tilfælde om Dagen, men man regner mindst en halv Gang flere. Alene fra et italiensk Krigsskib skal der være død 50, medens det dobbelte Antal af Mandskabet ligger paa Hospitalet. Men hvor stridende imod al sund Fornuft er det ikke at sende et tæt bemandedt Krigsskib til Rio midt i Febertiden? Udrette noget kunne de jo ikke, og hvorfor da ikke lægge dem ind ved Kap Trio eller Victoria, hvor der altid er sundt.

Skibes Forholdsregler i Santos for at spare Mandskabet for den slemme gule Gæst, ere forskellige. Store Rederier, som Hamborg A. D. A. G. har for egen Regning købt eller lejet en lille Ø, der ligger ud til Santos Bugt, hvor de har bygget deres eget Hus. Samme Dag, et af Selskabets Skibe ankommer, bringer en Bugserbaad baade Folkene og Officererne ud til denne Ø, hvor de saa forblive, indtil Skibet er færdigt. Bremer Lloyd bruger samme Metode, men har et andet Opholdssted til Mandskabet. De engelske, franske og italienske Dampere beholde derimod deres Folk om Bord, naar Feberen da ikke er altfor slem. Sejlskibene gøre ogsaa efter Ævne, hvad de kunne, for at spare deres Folk; at man i Reglen faar Utak til Løn, er næsten selvfølgelig men tillige noget, man som Skibsfører bør sætte sig ud over. Et Par af Sejlerne havde saaledes antaget Stevidore til at losse, andre lod deres Mandskab sove i Land om Natten — saa længe Skibet laa ved Kajen — medens alle Skibe holde Vagtmand fra Land om Natten. Alt dette koster naturligvis Penge, og det mange Penge, og i Betragtning af de daarlige Tider og den ringe Paaskønnelse, er det maaske dumt; men om ikke andet har man dog den Beroligelse, at have gjort, hvad man kan.

Der er næsten altid Folk nok at faa i Santos, om nogen dør eller efterlades syge; rigtignok ikke 1ste Klasses Søfolk; men i Nødstilfælde kan man jo hjælpe sig med lidt. Hyren er omkring £ 3.10. Forhyrings-Pengene ere næsten de ærgeligste, man kommer af med. Der er en svensk Hyrebas, og han beregner sig for hver Mand, han skaffer Rs. 20,000, altsaa næsten 30 pCt. af Hyren, og Skibet maa betale det hele. Man vil forstaa, at disse Forhyringspenge løber slemt op, naar et større Skib skal have mange Folk, og at det at være Hyrebas i Santos just ikke er nogen brødløs Stilling. Især som forrige Aar, da de mange norske Skibe efter deres Konsuls Raad straks ved Ankomsten afmønstrede hele Mandskabet.

Af danske importerede Artikler finder man i Santos kun Smør og Akvavit. Importørerne ere D'Hr. Bülow & Co., hvoraf Hr. B. er dansk og dansk Konsul. Indtil for 8 Aar siden drak man i Santos næsten udelukkende dansk Øl; men takket være Importørernes Ligegyldighed, blev denne Artikel forømt; en skøn Dag var Lageret tomt, intet undervejs, og før man atter kunde have en frisk Sending, var Markedet overfyldt af alle mulige tyske Mærker, og efter den Tid var det forbi med det danske Øl.

Og jeg er meget bange for, at det med Tiden vil gaa lige saadan med Smørret. Hidtil have vi paa dette Omraade kun haft det franske at konkurrere med; men nu begynder ogsaa Argentina at sende Smør til Brasilien. Og da dette for det første er Rs. 1,000 billigere end det danske, og for det andet holder sig fastere i Varmen, har det allerede faat godt Indpas i Brasilien — paa Bekostning af det danske.

Det er Hr. Heymann, der forsyner Santosbeboerne med Smør, medens Hr. Brøndum leverer Snapsen. Begge Dele hører til de pebrede Sager herude. En Kilo dansk Smør koster Rs. 6500, og en Flaske Akvavit Rs. 5000. For Øllets Vedkommende er Ulykken ikke stor, thi der drikkes nu maaske næppe nok 10 Fl om Dagen i hele Santos. Man har nemlig ganske udmærket Øl fra Fad, brygget i San Paulo, hvorfra det hver Morgen med Jærnbanen sendes til Santos. En Fl. Export Øl koster Rs. 3500.

Som sagt vil jeg tilraade danske Exportører at have deres Opmærksomhed henvendt paa deres Konsignatører i Santos.

Firmaet er Agent. for Bremer Lloyd, og dette i Forbindelse med en meget stor Kaffeexport, er deres Hovedforretning. Men ved Siden deraf have de hundrede af andre Jærn i Ilden, saa den Smule de kunde fortjene ved de danske Artikler, er aldeles forsvindende, og forklarer den Ligegyldighed, hvormed Sagerne behandles. Paa den anden Side ville jeg nødtigt paatage mig at anbefale nogen bedre.

Santos By indtager et meget stort Areal, fordi alle Bygningerne ere smaa og lave. Gaderne er lige og parallelle med hverandre paa kryds og tværs, og i næsten hver Gade findes der Sporvej. Nogen smuk By er Santos ikke, det var Synd at sige; vil man give den en passende Benævnelse, kan det kun være »et rigtigt Svinehul.« Gaderne ere hrolagte, men hvorledes? Selv i Rua de Março, Santos' Østergade, findes der i den ujævne Stenbro store bundløse Huller, hvor man ikke alene risikerer Livet baade til Fods og Vogns, men som efter enhver Regnbygge fyldes med Vand, og derefter kunne betragtes som rene Udklækningsanstalter for Gulfeber-Bacillerne. Alle og enhver, der paa nogen mulig Maade kunne det, opholde sig da ogsaa kun i Byen højt nødvendigt, i Reglen fra 9—4; ved 4-Tiden ser man Sporvognene svingende fulde af Forretningsfolk der haster ud til deres Villaaer, udenfor Byen, hvor der er friskt og godt; efterladende Byen øde og folketom Natten over.

Af Seværdigheder findes der ingen i Santos, og af Mærkværdigheder kun den umaadelige Mængde Apoteker og Barberstuer. Af de første findes over en Snes, af de sidste tæt ved hundrede. Man arbejder stadigt videre paa »Dokken«, d. e. den ny Kaj, men Guderne maa vide, naar det er Meningen, den skal være færdig. Og naar den en Gang i næste Aarhundrede endelig er færdig, vil det vise sig, at den langt fra er tilstrækkelig, men at Skibene vedblivende maa finde sig i at blive lagt uden paa hverandre i en tre—fire Lag, hvilket naturligvis forsinker Losningen meget.

Brasilianske Forhold. Aarsagen — eller i det mindste en af dem — hvorfor Admiral de Mello for et Par Aar siden begyndte Revolutionen, var — efter eget Udsagn naturligvis — den, at han vilde afskaffe den da snart almægtige Militarisme i Brasilien. Han ønskede indført civilt Regimente, ikke flere militære Præsidenter. Og han fik sit Ønske opfyldt, men rigtignok ikke paa den Maade, han havde ventet.

Dr. — i den nyeste Republik ere hvert andet Menneske Dr. — Prudente Moreas, før Provincialpræsident for San Paulo, kom paa Tronen. Og er det bleven bedre siden da? Snarere det modsatte. Under hele Revolutionen og til efter dens Ophør varierede Kursen stedse mindst mellem 9 og 10 d. pr. Milrejs. Nu, efter at det civile Herredømme har varet omtrent 2 Aar, er Kursen dalet til 8½ d. Hvilket med andre Ord vil sige, at Brasilien aldrig har haft en daarligere Kredit, saa længe det har eksisteret. Men det værste er, at der er Udsigt til, at Kursen vil falde indtil 7 d. inden ret længe. Alt bliver jo dyrere eftersom Kursen daler, medens menig Mands Lønning forbliver den samme; thi daarlig Kurs er jo ensbetydende med daarlige Tider. *Nic.*

Fra Sø og Land.

100 Rejser over Atlanterhavet med Sejlskib. Kaptajn Jensen, Fører af Skonnertbriggen »Thea«, der tilhører Handelshuset Moses & Søn G. Melchior, har med den nu tilendebragte Rejse fra Portorico hertil, udført sin 100de Rejse ove: Atlanterhavet, hvad der for et Sejlskibs Vedkommende turde være temmelig enestaaende.

Det Forenede Dampskibs Selskab har købt Dampskibet »Nakskov«, der i en Række af Aar har sejlet mellem Kjøbenhavn—Nakskov. Selskabet agter at udvide Farten paa Nak-

skov 2 Ture ugentlig, den ene ved »Nakskov« og den anden ved et af Selskabets større Skibe.

I Følge Indberetning fra den Kongelige Generalkonsul i Leith er en dansk Sømand A. Johanson, der var forhyret med Skibet »Edinburgh« af Glasgow, Kaptajn A. L. Cutler, afgaaet ved Døden i Santos d. 21. Februar 1894. Den Afdøde, der var født i Danmark 1854, efterlader sig et mindre Hyrebeløb.

Da A. Johansons Slægt og Hjemsted ere ubekendte, opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysning herom, til desangaaende at henvende sig til nnder tegnede Ministerium. Udenrigsministeriet, d. 4. Maj 1896.

Fra Seydisfjord, Island meddeler vor Korrespondent os:

De danske Skonnerter Elise Dyreborg, Kaptajn Larsen, og Axel, begge tilhørende Gravnaselskabet og bestemte henholdsvis til Sigluffjord og Sandarkrok paa Nordlandet, ankom i Gaar til Seydisfjord, hvor de søgte ind for Isen, der hindrede dem i at komme op til deres Bestemmelsessteder. Isen her paa Østlandet ligger ned til Borgarfjord og efter begge Kaptajnernes Udsagn i stor Mængde. For Øjeblikket ligge de norske Dampskibe Vaagen og Rjukan paa Seydisfjord. Sidstnævnte Skib, der er fragtet af Grosserer Thor E. Tulinius i Kjøbenhavn, afgaar i Dag til Udlandet. Vaagen ankom Dags Morgen med det franske Skib Nathalie fra Paimpole; det er Havarist, hvorfor Skibet havde søgt ind til Faskrudsfjord, og derfra sendt Bud til Seydisfjord om Havariet.

Vejrliget er mildt og fornaarsagtigt, en Mængde franske Fiskere ere allerede ankomne til Sydkysten af Island, Fiskeriet er endnu uden Betydning.

Hurtig Ekspedition. Som et Bevis paa, hvor stort et Arbejde, der kan udføres i kort Tid, skal fremhæves Damperen Algoas Kullastning i Alexandra Dock (Newport). Den indtog i 43 Timer en Ladning bestaaende af 10,053 Tons Kul og 166 Tons Cokes, samt i 20 Timer 1,452 Tons Bunkerkul.

»Elbe« og »Crathie«. Fra Rotterdam skrives til »Sh. Gaz.«, at Rederiet for den engelske Dampet »Crathie«, der sejlede »Elbe« i Sænk, er bleven dømt til at betale »Elbe«s Rederi 565,000 fl. i Skadeserstatning og 6% Renter af denne Sum fra 2. Marts 1895.

Om »Ild i Bomuldsfadninger« udtaler en Korrespondent til et New-Orleans Blad som sin Mening, at den i mange Tilfælde opstaar ved, at der om Bord i Skibe males samtidig med at de ligge under Lastning. Han fremfører flere Eksempler paa, at Bomuld har antændt efter at have været i Berøring med Maling eller Malerolie. Dampskibet »Euphrates« ladede Bomuld og Sæd; under Forhaling tændte Skibet paa et Vrag og krængede over. En Matros malede samtidig Storelugkarm og væltede — paa Grund af Krængningen — en Del af Malerbøttens Indhold ned paa Bomulden i Lasten. Hvorsomhelst Malingen havde været i Berøring med Bomulden var der den følgende Dag Spor af Ild. Der kendes ogsaa Tilfælde, hvor Ilden er opstaaet ved, at der har været spildt Maling paa Kajerne, hvor Bomulden var placeret. Korrespondenten slutter med en Advarsel til Alle, der have Kommando i Skibe mod at benytte nogen som helst Slags Maling, medens disse indtage Bomuldsfadninger.

Styrmandsseksamen. Til Styrmandsseksamen i Aarets 1ste Termin bestod i Alt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling: 40 (afvist 1), Tillægsprøve i Maskinlære 4.
2den Afdeling: i Navigation 43, Geografi og Vejrlære 40 (afvist 3), Engelsk 26 (afvist 5), Søret og Handelsvidenskab 37 (afvist 2).

Kjøbenhavns Navigationsskole. Den offentlige Eksamen for 1ste Termin afsluttedes den 25de April med følgende overordentlig smukke Resultat. Til den almindelige Styrmandsseksamen var indstillet nedennævnte 6 Elever, som alle bestode med vedføjede Antal Points. (Maksimum 147, Minimum 63). L. Holst, Holmestrand i Norge, 140. N. J. Nielsen, Skamstrup, 130. L. R. Schjerbeck, Kjøbenhavn, 130. H. P. Sørensen, Samsø, 127. M. J. Schjellerup, Kjøbenhavn, 127. J. G. Glud, Kjøbenhavn, 111.

Til Skipperseksamen indstilledes 9 Styrmænd, der erholdt følgende Karakterer i de forskellige Fag. (Maksimum i Navigation er 49, i de øvrige Fag 21. Minimum i Navigation er 14, i de øvrige Fag 6).

	Søret og Geografi Handels- vidensk. Vejrlære	Engelsk	Navigation	
V. G. Andersen . . .	21	19	48	Kjøbenhavn
P. G. C. Pedersen .	21	17	44	Helsingør
N. Engelsted	12	18	44	Lindelse
J. K. C. Siegel . . .	16	16	44	Dresden
T. L. P. Larsen . .	17	—	42	Buddinge
P. C. C. Petersen .	19	11	41	Adelaide
C. F. Matzen	15	6	39	Kjøbenhavn
A. C. J. Thorsen . .	16	—	38	Kjøbenhavn
A. V. Hauch	20	19	—	Kjøbenhavn

En Skibsfører og to Styrmænd, som havde taget Eksamen efter de tidligere Bestemmelser, underkastede sig Tillægseksamen i Maskinlære. Karaktererne vare (Maksimum 14, Minimum 4): C. S. Hansen, Dollerup, 10. H. With, Kjøbenhavn, 11. J. M. Dam, Troense, 7.

Fiskeskipperprøven (Højeste Karakter 42. For at bestaa kræves 18) bestodes af: J. G. Glud, Kjøbenhavn, 36. N. T. Korn, Kjøbenhavn, 32.

Sætteskipperprøven (Højeste Karakter 21. For at bestaa kræves 9) bestodes af: P. E. J. Nielsen, Kastrup, 20. H. J. L. Hansen, Fejø, 18. G. A. Køhler, Rørvig, 14.

Med Undtagelse af en enkelt Elever, som afvistes i Engelsk, bestode samtlige Elever de Eksamener, hvortil de vare anmeldte.

Dampskibet »Pronto«, bygget for Regning af Hr. Hans Kiær Co. i Drammen løb Dags Eftermiddag Kl. 2 af Stabelen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Norsk Veritas højeste Klasse, er 238' 9" langt i Hoveddækket, 34' 3" bredt og 13' 3" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation af 600 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdampet til Flensburg.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 1. Eksamenstermin af 1896 indstilledes 3 af Skolens Elever sig til den almindelige Styrmandsseksamen (1. Afdeling), de bestod alle. I 2den Afdeling indstilledes sig 10 i Navigation, 10 i Søret og Handelsvidenskab, 10 i Geografi og Vejrlære, samt 7 i Engelsk. Af disse bestod en ikke Prøven i Engelsk, og

I ikke i Søret og Geografi. Desuden har en ældre Skilsefører taget Eksamen i Maskinlære, 2 Elever har taget Fiske-skipperprøven og 1 Sætterskipperprøven. Det ny Kursus begynder umiddelbart efter endt Eksamen, men Elever optages iøvrigt til enhver Tid i begge Afdelinger. Uformuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kunne vente offentlig Understøttelse. Skolens Lærere er som hidtil O. Mathiasen og A. Landt, samt Forstanderen, Cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Skolens Program og giver nærmere Oplysning.

Vi ere anmodede om at henlede Opmærksomheden paa et Pudsemiddel, Sapolio, der har den Evne at fjerne alt Smuds, Fedt, Olie, Rust o. s. v. og ved ubetydeligt Arbejde at holde alle Metalgenstande skinnende blanke. Det faas hos en stor Mængde Handlende, og i Fabrikens Kontor, Frederiksberg Alle 50. Vi henviser iøvrigt til omstaaende Annonce.

Ugens Havarier.

Waldemar, Skonnert af Kjøbenhavn, grundstødte d. 28. April i Drøbakund. Skibet kom flot med Assistance og fortsatte Rejsen til Hjemstedet.

Confidence, Skonnertbrig af Svendborg, paa Rejsen fra Rochester til Kirkcaldy med Cement, kom d. 27. ds. paa Grund paa Scroby Sands. Flot uden Assistance og fortsatte Rejsen.

Panther, Dpsk. af Liverpool, Jones, kom d. 1. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Kjøge med Kul, paa Grund paa Saltholmen. Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot, og efter at være undersøgt af Dykker, som ikke fandt nogen Skade, fortsattes Rejsen.

Kirstine, Skonnert af Svendborg, Dam, kom d. 30. April paa Rejsen fra St. Davids til Königsberg med Kul, i Kjøgebugt i Kollision med 3/m Skonnert Margretha, af Helsingborg, som fortsatte Rejsen uden Skade. Kirstine har Skade paa Rigningen etc., og reparerer her.

Dora, Barksbib af Fanø, har i Fl. Meddelelse fra Mauritius fulden sin Reparation, har genindtaget sin Ladning og fortsat Rejsen.

Thyra, Dpsk. af Kjøbenhavn, løb d. 29. April her fuld af Vand ved at en Ventil var aaben, Skibet er atter hævet.

Themis, Jagt af Malmø, er Natten til d. 30. April paa Rejsen til Hjemstedet fra Landskrona med Svovlsyre, sunken i Lommabugten paa 6 Favne Vand. Bjergningsdampskibet Kattegat har hævet Skibet, og indbragt det til Malmø. Themis Besætning (2 Mand) ere druknede. Det ene Lig fandtes paa Skibet.

Laurentine Emilie, Skonnert af Rønne, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Aalborg, med en Ladning ildlaeste Sten, paa Grund paa Lynetten.

Douro, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 1. ds. ankommet til St. Petersburg med Skade paa Roret. Skibet reparerer i Kronstadt.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde ankom til Antwerpen 27. April, bestemt til Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 5. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Antwerpen, Caroc, ankom til Novorossisk 1. Maj, bestemt til Odessa. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn. 5. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Bordeaux 1. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Southampton 3. Maj, bestemt til Cette, Nizza, Spanien. — Douro, Brabrand, ankom til St. Petersburg 4. Maj, bestemt til Perna, Arendal, Portugal. — Georgios I, Kihl, pas. Gibraltar 3. Maj, bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til St. Petersburg 3. Maj, bestemt til Middelhavet. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 1. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 30. April, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Tunis 3. Maj, bestemt til Piræus, Constantinopel etc. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Bordeaux 20. April, bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Tarragona 4. Maj, bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, pas. Gibraltar

4. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Oporto, Lisbon. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 4. Maj, bestemt til Sortehavet. — Vesuv, Gade, afgik fra Marsala 1. Maj, bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Lissabon 3. Maj, bestemt til Oporto, Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New-Orleans 29. April, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Livorno 4. Maj, bestemt til Neapel, Messina, Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 2. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til London 26. April, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 3. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Stavanger 5. Maj, bestemt til Arendal, Kbhvn., Stettin. — Fanø, Jørgensen, ankom til Manchester 4. Maj, bestemt til Liverpool, Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 3. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Johanna, Frisenette, ankom til Antwerpen 3. Maj, bestemt til Riga. — Kasan, Niedersøe, ankom til Pillau 3. Maj, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. April, bestemt til Færøerne, og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Leith 4. Maj, bestemt til Havre. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 3. Maj, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til St. Petersburg 3. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 3. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 4. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 4. Maj, bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Hamburg 27. April, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 5. Maj, bestemt til London. — Pregel, Egidiussen, ankom til Hull 3. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 1. Maj, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 21. April, bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 4de Maj, bestemt til Kjøbenhavn og Hamburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 4. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Königsberg 5. Maj, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, i Newcastle. — Esb. Snare, Sørensen, afgik fra Odense 7. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 5. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Leith 5. Maj, bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 6. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Newcastle 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 6. Maj, bestemt til Leih via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 2. Maj, bestemt til Cronstadt. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 28. April, ankom til London 4. Maj. — Svend, Hveysel, afgik fra Boness 30. April, ankom til Libau 6. Maj. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 28. April, ankom til Riga 1. Maj. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 30. April, ankom til Amsterdam 6. Maj. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 29. April, bestemt til Cronstadt. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 1. Maj, bestemt til Montevideo. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 22. April, bestemt til Rio de Janeiro. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Rotterdam 2. Maj, ankom til Blyth 4. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Stettin 1. Maj, ankom til Riga 4.

Det danek-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 4. Maj, ankom til Newcastle 4. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Cardiff 23. April, ankom til Cronstadt 4. Maj. — P. Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Helsingør 29. April, ankom til Reval 1. Maj. — Johan Siem, Løfler, afgik fra Odessa 30. April, bestemt til Archangel. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 29. April, bestemt til Cronstadt.

Heimdahl, Anine, Knudsen, afgik fra Rouen 29. April, ankom til Sunderland 1. Maj. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Kbhvn. 24. April, ankom til Helsingør 24. for at dokke.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Sundsvall 4. Maj. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Reval 30. April til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Riga 3. Maj til London. — Frederiksborg, Fischer, ankom til Sundsvall 28. April. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Ghent 28. April. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Lübeck 5. Maj til Riga.

Thingvalla. Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 1. Maj til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 17. April, ankom til New-York 2. Maj. — Thingvalla, Thomsen, afgik fra New-York 25. April til Kbhvn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest. Bager, afgik fra Aarhus 30. April, anløb Frederikshavn 1. Maj, ankom til Newcastle 3. — Orrick, Eichsen, afgik fra Hamburg 29. April, anløb Aarhus 30. ankom til Randers 1. Maj, afgik 2., anløb Aarhus 3., ankom til Altona 4.

Kjøbenhavn. Dania. Troensegaard, afgik fra Newcastle 2. Maj til Genova. — Fyen, Hansen, afgik fra Rotterdam 4. Maj, til Cronstadt. — Jylland, Starck, ankom til Kbhvn. 1. Maj. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, til Riga. — Sjølland, Rasmussen, ankom til Dunkerque 4. Maj.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Ghent 2. Maj. — Nerma, Degn, afgik fra Warkworth 30. April, ankom til Frederikshavn 2. Maj. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Hamburg 29. April, afgik 1. Maj, ankom til Middlesboroug 3.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, gik til Ankers i Torbay 28. April, fra Havre til Cardiff. — Nancy, Svarrer, ankom til New-York 20. April, fra Rio Grande del Norte. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, afgik fra Fiume 30. April til Marseille. — Peruvian, Hansen, præjet 3. April paa 2^o S. 32^o V., fra Mazatlan til Falmouth. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Rio de Janeiro 1. Maj fra Marseille.

M. Christiansen, Rønne. Amarant, Kyhn, afgik fra Danzig 8. April, ankom til Kings Lynn 27. — Jørgensen, Jørgensen, afgik fra Goole 20. April til Miramichi. — Kristiane Marie, Hansen, afgik fra Vestervik 20. April til Kings Lynn. — M. Christiansen, Bager, afgik fra Vestervik 20. April til Hull. — Thyra, Schou, ankom til Kotka 28. April, fra Rønne. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Dublin 24. April, fra Memel. — Tre Søstre, Petersen, ankom til Altona 1. Maj, fra Gøteborg.

Chr. Simoni, Aalborg. Elisabeth, Jensen, ankom til Iggesund 4. Maj. — Flora, Larsen, afgik fra Nexø 1. Maj til Kotka.

Svendborg. Althea, Rasmussen, ankom til Flensborg 3. Maj. — Brage, Jørgensen, ankom til Libau 28. April. — G. R. Berg, ankom til Stettin 3. Maj. — Carmen, Hansen, ankom til Riga 29. April. — Caroline, Andersen, ankom til Sundsvall 30. April. — Casper, ankom til Exmouth 2. Maj. — Christine, ankom til Kotka 3. Maj. — Christine, Rasmussen, ankom til Wasa 2. Maj. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Warkworth 4. Maj. — Diane, Fallentin, ankom til Poole 2. Maj. — Elise Bay, ankom til Yarmouth 2. Maj. — Embla, Mikkelsen, ankom til Newcastle 28. April. — Erik, Rasmussen, ankom til Poole 1. Maj. — Færøna, ankom til Angermantelven 2. Maj. — Fortuna, Christiansen, ankom til Helsingfors 2. Maj. — Grethe, Hansen, ankom til Rafsø 29. April. — Hanne, Rynits, ankom til Helsingborg 3. Maj. — Hertha, Hansen, ankom til Drøbak 2. Maj. — Insulaneren, ankom til Kotka 3. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Aberdeen 30. April. — Magnet, Jensen, ankom til Jersey 2. Maj. — Marie, Rasmussen, ankom til Borgå 2. Maj. — Niels, Hansen, ankom til Woolwich 2. Maj. — Psyche, Hansen, ankom til Kramfors 1. Maj. — Roska, Møller, ankom til Newhaven 2. Maj. — Thure, ankom til Plymouth 2. Maj. — Union, Rasmussen, ankom til Riga 1. Maj. — Valkyrien, Dam, ankom til Lunde 1. Maj. — Vega, Rasmussen, ankom til Raumo 28. April.

Fragtberetninger.

D'Hr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn, meddele os d. 5. Maj 1896:

For Dampere noteres:

St Petersburg:

London 1/— à 1^o/₂ d., Rotterdam eller Amsterdam 1/0³ d. à 1^o/₂ d., Bremerhaven 1^o/₂ d. à 1^o/₂ d., Antwerpen eller Dünkirk 1^o/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Montrose, Dundee eller Leith 16/— Dünkirk eller Ghent 20 frs., alt pr. Ton Hør.

Stettin 9 M., Sydsverrig 11 M., Danmark 12 M., alt pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Reval:

London, Hull 10¹/₂ d., Rotterdam 1/—, Tyne, Westhurtlepool eller Sunderland 1^o/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Scotland 15/—, Dünkirk 18/19 frs. pr. Ton Hør.

Stettin 8 M., Danmark 11/12 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Riga:

London, Hull, Antwerpen, Ghent 10¹/₂ à 11^o/₄ d., Dünkirk 11^o/₄ d. à 1 —, Rotterdam, Schiedam, 10¹/₂ d. à 11^o/₄ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Stettin eller Lübeck, 9 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Schleswig, Holstein 10/11 M., Danmark 12 M., alt pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Dundee, Leith 15/— Ghent, Dünkirk 18 frs., alt pr. Ton Hør.

Libau:

London, Hull, Leith. 9³/₄ d. à 10¹/₂ d., Rotterdam 9³/₄ à 10¹/₂ d., Dünkirk eller Ghent 10¹/₂ d. (18 frs. pr. Ton Hør), alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Stettin 7/8 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Königsberg:

London, Hull 1/— à 1^o/₂ d., Newcastle 1/3 d., Rotterdam, Antwerpen 1/3 d., alt pr. 500 lbs. Hvedebasis.

Chatham Dockyard 15/16, Devonport 15/16, Belfast 21/22 sh., Nantes 22/—, alt pr. Ton Hamp.

Danmark 12/13 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Fra Newcastle on Tyne. Siden sidste Beretning er ingen væsentlig Forandring indtraadt i vort herværende Fragtmarked, kun synes Kulkøberne i Østersøen nu lidt mere tilbøjelige til at dække deres Behov, og tør derfor maaske ventes lidt livligere Efterspørgsel efter Baade i denne Retning. — For Kronstadt er for Øjeblikket en livlig Efterspørgsel efter Tonnage.

Efter nogen Tids Flavhed, og deraf følgende hurtig Lastning af de faa Baade, der indtraf her, hersker der nu stor Travlhed i Blyth og her paa Tynen, forsaarsagende længere Tørn, — paa Grund af Tillastningen af første Archangel og Kronstadtflaade — tildels paa Certepartier af ældre Dato.

Af Fragtafslutninger i Ugens Løb kunne nævnes:

London 3/3, 1100, 3/3 900, 3/3 850; Rouen 5/3, 550, 5/— 480; Hamburg 4/— 1000, 4/— 1100; St. Nazaire 4/— 950; Kjøbenhavn 3/6, 1850; Karrebæksminde 4/9, 650; Korsør 3/9, 1300; Helsingborg 3/7¹/₂, 1350, Rønneby 1300, 4 —, Halmstad 850, 4/1^o/₂, Stockholm 3/7¹/₂, 1850, 2000, 3/9 ÷ 2^o/₀ Adresse-Commission, 1400, 3/6, Valg af Dunston-Lastning 3/7¹/₂, Norrköping 1200, 4/—, Stolpe:ünde 6/— 425, Swinemünde 3/9, 1350, 3/6, 1600, Stettin (ovenfor Broerne) 1250, 4/3, 1200 4/—, Neufahrwasser 1600, 3/6, Reval 4/— 1000, Libau 4/— 850, Riga 1000, 5,6 bricks 6/— Cokes, 700, 4/1^o/₂. Poderaa Contract over Aaret. 3/9, 6000. — Cronstadt 3/7¹/₂ 2100, 3/7¹/₂, 1800, 3/9. 3600, 3/9, 2000, 3/9, 2100. 3/7¹/₂, 2100, 3/9, 2000 & 2100 3/7¹/₂, 2000. — Bodø 4/— 1050, Nordnorge 4/— 1100.

Bari 1600, 7/6, Stykgods 96, Cadiz 1150, 5/— Lissabon 5/— 1200, St. Ybes 5/3 1250, Trapani 1900, 6/6, Piræus & Volo 1900 6/9, Savona 5/9 3600, 450, Venedig (Wear) 2110, 7/— 400, 2100 7/— 350, Fiume 2500, 8/— 250, Palermo 1750 6/9, 300 Kul, 8/3 bricks & clay 9/— Cokes, Valencia 7/— 2000, 300, Genua 3200, 5/9, 500, Gibraltar 5/9 750 (admiralty terms), Buenos Ayeres 14/— 2400.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler d. 19/1 Maj:

De sidste Dage have været meget spændende her for alle, som paa en eller anden Maade ere knyttede til Skibsfarten eller som interessere sig derfor, idet man hvert Øjeblik ventede at høre, at det skulde være lykkedes en Dampet at slippe ind til Kronstadt. Endelig i Dag kom Budskabet om, at den engelske Dampet »Kilsyth« var ankommen dertil, rigtignok først efter at have været paa Grund udenfor, og maa Skibsfarten saaledes nu betragtes som gænaabnet, haade paa Kronstadt og St. Petersburg, mellem hvilke to Pladser en komplet ubindret Dampskibsforbindelse allerede i flere Dage har været i Gang. Indtil nu da disse Linjer nedskrives er der ingen Meddelelse indløbet om, at flere Dampere ere indtrufne til Kronstadt, men Kaptajnen paa »Kilsyth« beretter, at han har set fire Dampere i Isen udenfor, tilsyneladende siddende fast. Der ventes en Mængde Dampere hertil i de nærmeste Dage og i Løbet af i Morgen vil der sikkert allerede komme et betydeligt Antal ind.

Jeg kan desværre ikke meddele, at nogen Bedring i den forløbne Uge er indtraadt i vort Fragtmarked, som for prompt Afskibning i flere Retninger endog er gaaet lavere som Følge af, at der vedblivende udbydes langt mere Damperrum end der er Begær for. At der kun er en saa ringe Efterspørgsel for prompt Rum er ikke fordi der er Mangel paa Varer her, tværtimod, Magasinerne ere fulde af Korn, og Eksportørerne ville hellere end gerne være af med deres Varer, men saalænge som de udenlandske Kornmarkeder holde sig paa et saa lavt Niveau, som de nu ere nede paa, kan der næsten kun sælges med Tab. For Aflastning per senere Terminer skal der være solgt betydelige Partier, og naar først alle de finske og svenske Træhavne aabne og Tonnagen fordeles mere, vil det ene i Forbindelse med det andet forhaabentlig bringe mere Liv i Fragterne.

For Afladning umiddelbart efter Gænaabningen udbydes der til London Damperrum i Overflødighed til 10¹/₂ d., ligeledes til Hull & Leith, medens der til Rotterdam endnu ikke er sluttet til under 1/—. Til en Weserhavn bydes der 1/— og til Antwerpen eller Dunkerque for det lidet, der af og til

kommer i Markedet, 1/1½ d. Til Rouen er der for prompte Dampere for Øjeblikket ingen Ladninger i Markedet. Dampereforlangendet til Østersøhavne er fuldstændig dækket, og jeg har hørt om en hel Del mindre Baade, kommende hertil med Ladning, som slet ikke kunne faa nogen Fragt herfra og derfor ere nødsagede til at gaa bort i Ballast.

Fra Kronstadt ere flere Dampere sluttede til London til 18/6 D./B., 19/6 D.B. en Trediedel Boards, hvilke Rater videre ere at betinge. Til Rotterdam eller Amsterdam offereres der Hfl. 12 D./B. B.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 17de April:

Fragterne for prompte Dampere vedblive at være meget matte; dog kunne vi til Slut berette om Efterspørgsler efter Kornladninger; og forskellige mellemstore Baade kunne anbringes til 2/6 for prompte og 2/7½ for Maj-Lastning fra de nordlige Havne. For større Skibe — af hvilke en hel Del ere bestemt hertil — er der ingen Efterspørgsel, da der ingen Partladninger blive tilbudte, og vi frygte for, at disse Baade blive nødte til at acceptere meget lave Hjemfragter, nu da Golfhavnene ere godt forsynede med Tonnage, og der ingen Brug er for Baade fra de britiske Provinser for i den sidste Halvdel af Maj. Den tidligere omtalte Knaphed paa Sejlskibs-Tonnage vedvarer, og en følelig Bedring har fundet Sted i Lumber-Fragterne fra Golfhavnene til La Plata. I Ugens Løb ere en Mængde Skibe blevne anbragte til Doll. 13. En Befragtning fra Yarmouth, N. S., ligeledes til La Plata til Doll. 8, viser ogsaa henimod en Bedring i Sammenligning med tidligere Afslutninger. Til Trods for daarlig Forretning ere Fragterne til Ostindien for Petroleum i Kasser højere end sidst, hvilket er en Følge af det ringe Tilbud af Tonnage. I andre Forretninger er der ingen Forandring, og Efterspørgslen efter Skibe er begrænset til de ovenfor nævnte Tilfælde.

D'Hrr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele os 2. Maj 1896:

Fragtmarkedet har i den sidste Ugestid været stille i de fleste Retninger, dog viser der sig nu lidt mere Aktivitet for Dampskibenes vedkommende, men en væsentlig Bedring i Raterne spores alligevel ikke. Returfragterne, fra Middelhavet, Sortehavet og især Ostindien, ere vedholdende miserable; Rutebaadene acceptere saaledes 8/ fra Bombay, og lignende ruinerende Rater fra andre Pladser i Ostindien. — Fra Rangoon ere et Par prompte Baade optagne til 17/3 og 18/9 til U. K. og Cont.

I New South Wales er der udbrudt Strike i Kulgruberne, som foraarsager Forvirring i Returfragterne, idet Erfaringen viser, at disse Striker ofte ere af lang Varighed; og mindst et Skib, som i disse Dage er ankommen til Newcastle ubefragtet, søgende Kullast til Kalifornien eller Vestkysten, er beordret bort igen — fra Newcastle — i Ballast. Fra Adelaide er der betalt 23/9 til Kanalen for Ordre.

Fra Iquique er Noteringen 22/6, Kanalen for Ordre, for Salpeter, andre Ladninger i Forhold; San Francisco holder sig stille til 22/6 for nær Lastning, medens Skibe finde Reflektanter til 27/6 for Juli—August Afskibning.

Fra River Plate er det lige daarligt; nogle smaa Jernskibe have fundet Empløjning fra Buenos-Ayres til de Syd-Afrikanske Havne til omkring 14/ 15/ pr. Ton Korn, hvilket under Omstændighederne maa kaldes heldigt.

De fleste Skibe, som gaa bort fra Floden i Ballast søge Empløjning fra Vestindien eller Golfhavnene; og en Del Fartøjer maa siges at have fundet god Sysselsættelse fra den Kant for Lumber, fra Pensacola, Apalachicola og Nalohaven til Brazilien.

Der er saaledes betalt Doll. 14 oo. til Rio Janeiro, Doll. 12½ til Buenos Ayres, Doll. 13½ til Rosario paa rent Certeparti — til Sammenligning kan anføres, at der i Fjor betaltes 13, 11 og 12 Dollars henholdsvis — og med Dollars 2 oo. pr. Load Klausulen — hvilket giver et meget forskelligt Resultat.

Men disse Fragter ere nu lavere; Ordrene ere optagne, og rigelig Tonnage frembydes, saa at Købmændene igen kunne betinge lavere Rater — ligesom Doll. 2 oo. Klausulen igjen forsøges fastholdt.

Lastning af Lumber koster for Tiden mellem 90 og 100 Cents pr. 1000 Fod.

For Logwood betales 30/ fra Laguna, 28/—29/ fra Jucatan, 29/ fra Jamaica til U. K. og Cont.

Harpixfragterne staa i 2/3 til 2/9 efter Skibenes Størrelse; det er især første Klasses Skibe, paa 4/500 Register, som ønskes, og kunne disse gøre Regning paa delvis Ladning Terpentin til 1/3 ekstra Fragt.

Kanadamarkedet holder sig nok saa fast; om end der næppe kan siges at væsentlig bedre Betingelser kunne opnaaes, men der er et temmeligt godt Udvalg af Ordre.

Udfragterne fra England holde sig faste. Vi have netop sluttet et Par smaa Skibe fra Liverpool til Ceara med Stykgods à 17/ og Salt til Para à 15/ frit fra Siden.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

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

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 10½ Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

Nordsøen. Vraget af den 4 Kml. N. for *Lodbjerg* sunkne norske Damper »*Brula*« er uskadeliggjort for Skibsfarten. Mindste Dybde over Vraget 6½ Fv.

Kattegat. **Mosel-Grund.** Lys- og Fløjtetønden ved *Mosel-Grund* er nu flyttet til Grundens S.-Side i 13 Fv. Vand, 4,000 Alen S. 21° Ø. fra dens tidligere Plads. Tønden er rød, mærket »*Mosel-Grund*« med hvidt. 56° 3' N. Br. 10° 51' 1 Ø. Lgd.

En Vager med hvid Stage, hvid Kurvefletning og 1 nedad-bunden Kost er udlagt paa Lystønden tidligere Plads.

Sjællands N.-Kyst. I Løbet af Sommeren 1896 vil der i c. 2 Fv. Vand, 2,300 Alen NNV. for Baaken paa *Sjællands-Rev*, blive opført en Fyrbaake.

Arbejdet begyndes i Maj Maaned. Medens dette varer, ligge to Spidstønder og fire Fortøjtønder i Nærheden af Arbejdsstedet.

Fra Baaken skal vises et hvidt Blinkfyrt, der hver ¼ Minut viser Et-Blink, Lys 5^s, Mørke 10^s. Flammens Højde: 44 Fod.

Nærmere Meddelelse senere.

Sundet. **Kjøbenhavn.** Den 4de Maj 1896 afmærkes Sømine-korpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesteen*.

Samtidig tændes Varselfyrene.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. **Gotland.** Ved Indløbet til *Visby* Havn ligger en 14 Fods Grund ½ Kbl. V. for Havnefyret. Ved Grundens N.-Side er udsat en Stage, ved SV.-Siden en Stage med Kost og ved S.-Siden en Stage med Kost.

Øregrunds Skjærgaard. I Farvandet mellem *Östhanmar* og *Hargs* Havn ere følgende Sømærker udsatte: Ved Grunden ud for *Fagerön* SØ.-Pynt en Stage. 60° 12' 27" N. Br. 16° 29' 23" Ø. Lgd. Ved Grunden V. for *Högskär* en rød Stage med Kost. Ved Grunden ud for *Fagerön* S.-Pynt en Stage. Ved en Grund V. for *Vertingsön*, V. for Farvandet, en sort Vager med Ballon, og V. for Grunden *Glötan* en rød Stage med Kost.

Tyskland. **Oder.** Ved *Büchenort* er opført en rød Baake. Holdt overet med *Stepenitzer Forst* hvide Forbaake 17 angiver den den fjerde Ledelinje i *Papenwasser*. *Stepenitzer Forst* hvide Bagbaake 18 er borttagen.

Ved *Stralsund* ere Sommermærkerne udlagte.

Rügen. **Arkona SØ.** Et Vrag ligger sunket c. 3 Kbl. SØ. for *Arkona Riff* Tønde. Ved Vraget er udlagt en grøn Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse.

Kieler Fjord. Fra den 3die Juni til 22de August 1896 afholdes Sømineøvelser i *Wieker Buchl*. Øvelsespladsen, som er spærret for al Sejlsads, begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Voosbrook* Skov S.-Ende til *Friedrichsort* Lazareth, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag. Fra 27de Juli til 18de August anvendes skarpladte Miner. Dampfartøjer ligge da ude og vise om Dagen rødt Flag, om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. **Weser.** Et Fartøj er sunket i 5 Fv. Vand 1½ Kbl. fra *Dedesdorf* Ladeplads, ½ Kbl. fra den højre *Weser* Bred. V. for Vraget er udlagt en Vragtønde med V.-lig Topbetegnelse.

Holland. **Zeevat van Ameland.** I *Westgat* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Spidstønde Nr. 1 i 27 Fod Vand. 53° 28' 28" N. Br. 5° 29' 15" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 22 Fod Vand. 53° 27' 23" N. Br. 5° 32' 47" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 8 med Ballon i 25 Fod Vand. 53° 25' 25" N. Br. 5° 35' 31" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 19 Fod Vand. 53° 28' 33" N. Br. 5° 29' 54" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i 22 Fod Vand. 53° 27' 32" N. Br. 5° 32' 44" Ø. Lgd.

Zulderzee. Vraget, som laa sunket i Farvandet over *Vlakte van Oosterbierum*, findes ikke mere. Afmærkningen er inddragen. 53° 11' 36" N. Br. 5° 24' 22" Ø. Lgd.

I *Zwin* er Afmærkningen igen udlagt. Mindste Dybde paa Barren mellem Farvandet og *Vlieter* er 6½ Fod.

Texel Red. Paa *Texel Red* er tæt ved *Zuidwall* udlagt to Spidstønder. De ere Skibsfarten uvedkommende.

Zeegat van Terschelling. I *Vlie* eller *Monnikensloot* er rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 53° 18' 6" N. Br. 5° 8' 17" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. I *Texelstroom* er til Brug ved Skydeøvelser udlagt en Flaade i Mærkerne: *Hoorn Taarn* mellem den maalte Mils V.-lige Baaker, og *Kijkduin Fyr* tæt S. for det meteorologiske Observatorium. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd. Om Dagen er Flaaden afmærket med et Flag, om Natten, naar Vejret tillader det, med en hvid Lanterne.

Frankrig. Det røde, faste Fyr ved *Bray-Dunes* vises fra en Pæl ved et Fyrhus. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden 2½ Kml. 51° 4' 45" N. Br. 2° 30' 43" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Havre V. Et Fiskefartøj er sunket S. 3° Ø. fra *La Hève* S.-lige Fyr og S. 46° V. fra Fyret paa *Havre N.-Mole*. Tæt NV. for Vraget er udlagt en grøn Spidstønde. 49° 27' 54" N. Br. 0° 4' 23" Ø. Lgd.

Skotland. Fyrene paa Kap *Wrath* og *Rhynns of Islay* skulle forstærkes. Samtidig skulle de forsynes med Bifyr af samme Art som Fyrene, men med mindre Lysevne.

Irland. Queenstown. Indløbet til *Queenstown* skal afmærkes med røde Spidstønder om Styrbord og sorte Stumptønder om Bagbord.

Nærmere Meddelelse senere.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Om kort Tid ombyttes til Forsøg *By* Fyrskib med et nyt, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder. Skroget er rødt og sort vandret stribet. Flammens Højde: 32 Fod. Slukkes Fyret, vises en hvid Lanterne for og agter. Fyrskibet skal ligge ved Siden af det gamle og kan vise Fyr samtidig med dette, hvorefter det gamle senere inddrages.

Nova Scotia. Fundy Bugt. Taagesignal-Stationen paa *Brier Island* NV. Pynt er nedbrændt. Foreløbig gives Signal med Dampfløjte. 44° 14' 57" N. Br. 66° 23' 38" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vraget af Skonnerten »*Wm. Wilson*«, som laa sunket i Indløbet til *Nantucket Sound*, 2¾ Kml. S. 21° V. fra *Monomoy Point* Fyr, er borttaget. Mindste Dybde over Stedet 37 Fod.

New Jersey. Delaware Bay. En sort Stumptønde mærket W, er i 5 Fv. Vand udlagt ved Vraget af Skonnert »*Lottie H. Friend*« paa V.-Siden af *Main Ship Channel*, fra *Ship John Shoal* Fyr i S. 71° V. og fra *Cohansey* Fyr i S. 31° V.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Det er forbudt at ankre i *Cala Fornace*, i *Specia Bugt*, Ø. for Øen *Palmaria*.

Brinsidi. Fico. Den 23de Maj 1896 udlægges Lystønden, som viser grønt, fast Lys, igen ved Grunden *Fico*. Samtidig inddrages den midlertidige Tønde.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. En ny Opmaalning er foretaget af *Tortugas Harbor* og *Northwest* og *Southeast-Channel*. Den viser betydelige Afvigelser fra de tidligere Kaart.

Venezuela. Ved *La Guayra* findes et elektrisk, hvidt, fast Fyr paa Fort *Santa Barbara*, Synsvidden: 12 Kml., og et elektrisk, hvidt, fast Fyr paa *La Vigia*, Synsvidden: 24 Kml. Ø.-Enden af Havnen sander til.

Karantænebestemmelser m. m.

Danmark. — Foranstaltningerne ved Indførelse af smitsomme Sygdomme fra *Rusland* og *Finland* ere ophævede.

Tyrkiet. — Lægeundersøgelse for Skibe fra ægyptiske Havne i *Middelhavet* er ophævet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Maj 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	99¼	99	99¼
Thingvalla		46½	47
Danmark		72	73
Norden		111¼	112
Kjøbenhavn.....		85¼	85¾
Carl		46¼	47
Dannebrog		99½	100¼
Skjold	56¼	56	56¼
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		—	—
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.....		38½	43
Østersøen		—	—
Nordsøen		60	64
Torm		75	97
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		60	96
Dampskibe Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.....		103½	—
5 0/0 —		—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....	99½	99	99½
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		104	106
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats		—	—
3½ 0/0 uopsig. Stats		100½	101½
3½ 0/0 Husejer Kreditk.....		98	98¼
3½ 0/0 Kbhvns Kreditf.....		98	98½
3½ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....		98¾	99
4 0/0 — — 6 —		100½	101¼
3½ 0/0 Landkreditk. 3 —		98½	98¾
Aktier.			
Nationalbank	159½	¾	159¾
Privatbank	120¼		120½
Landmandsbank			123¼
Handelsbank			121½
Burm. & Wain			106½
Helsingørs Jernsk.....	112½	¾	112¾
Sukkerfabr.....	105	105¾	105½
Bryggeri Aktier	112¼	112	111¾

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London.....	18.16	18.13
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Maj 1896.

Rubler	216.65
4 0/0 Russiske Consols	—
4½ 0/0 — Boden Kredit	104.90
6 0/0 Mexikanske	96.10
5 0/0 Rumænske Stats.....	100.00
4 0/0 — — 1890.....	88.00

I den forløbne Uge omsattes ved Noteringen i Dampskibs-Aktier:

Kr. 32,000 Foren. Dampskibs, Kr. 4000 »Thingvalla«, Kr. 10,000 »Kjøbenhavn«, Kr. 22,000 »Skjold«, Kr. 4000 »Norden«, Kr. 2000 »Carl«, Kr. 2000 »Dannebrog«, Kr. 14,000 »Danmark«.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).



Det gjensidige Forsikringsselskab

DANMARK.

<p>Brandforsikring:</p> <p>Indbo } Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl. Land 4 » » Varer i Kjøbstad 5 » » Forsikringssum c. 500 Mill. Kr. Formue c. 2³/₄ » »</p>	<p>Livsforsikring:</p> <p>Billige Præmier. Forsikringssum c. 15 Mill. Kr. Formue c. 3¹/₄ » » Fordelt Overskud i 1894: ca. 400,000 Kr.</p>
---	--

Heymann-Bloch & Komp.s
 verdensberømte
Helso-Sundheds-Salt,
 diætisk Middel
 til Konservering af
 Helbrødet,
 bør føres i ethvert
Skibsapothek.
 Faas i de fleste
 Materialforretninger.

Paa **SØKORT-ARKIVET** er udkommet:
 Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1896. Pris Kr. 0,50.

Dampskibe, Bugserbaade,
 mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser
 samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.
Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
 Kjøbenhavn.

Svendborg Margarinefabrik.
Jes Jensen & Søn.
 Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og
 Pakninger til Skibsbrug.
 Firma i Kjøbenhavn:
 Raadhusstræde 4.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Fredriksbergsgade 34.
 Telefon 4128.


Telefon 1069.
 Bæstforhandlere &
 Fabrikant i Danmark
 De foren. Malerm. Farvemølle
 Bedste Middel for Skibshunde
GEOLIT
 med Fuglighed, Rust, Svamp, Sveddamp.
 Grønnegade 33, Kjøbh. K.
 Alle Artikler for
 Malere:
 Kun prima Værelse

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

**Metalspejlapparater,
 Havnefyr & Lanterner.**
 Fabrik:
 Læderstræde Nr. 9.
 Kjøbenhavn.
 G. W. FRYDENLUND & SØN.

C. Drost, Maskinfabrikant,
 Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.
 Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
 udført af Staal,
 til Passagerer og
 Bugsering,
 1273 leveres.



Dampbaaden
 „Gæværkshavnen“
 til Færgeselskabet
 Havnen er udgaaet
 fra min Fabrik.

Nørrebro

Koste- og Levangefabrik.
 Nørrebrogade Nr. 30.
 Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

„Dansk Søfartstidende“ har Telefon Nr. 4639.

<p>ABONNEMENTSPRISEN</p> <p>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, i Skibsforerforeningen, St. Annæ Plads 18, og paa alle Postkontorer. Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning. Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontorer, i „Lynet“, Bredgade, og Søro Støder.</p>	<p>AVERTISSEMENTSPRIS:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">Første Side pr. Pettiline & 45 mm Bredde</td> <td style="width: 33%;">25 Øre,</td> <td style="width: 33%;">udenlandske 35 Øre.</td> </tr> <tr> <td>De øvrige Sider</td> <td>— 20 —</td> <td>do. 25 —</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Moderation for</td> <td>5 Gange 10 Gange 25 Gange.</td> </tr> <tr> <td>1/2 Side eller derover</td> <td>20 %</td> <td>30 % 50 %</td> </tr> <tr> <td>Mindre end 1/2 Side</td> <td>10 %</td> <td>20 % 40 %</td> </tr> </table>	Første Side pr. Pettiline & 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske 35 Øre.	De øvrige Sider	— 20 —	do. 25 —		Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange.	1/2 Side eller derover	20 %	30 % 50 %	Mindre end 1/2 Side	10 %	20 % 40 %
Første Side pr. Pettiline & 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske 35 Øre.														
De øvrige Sider	— 20 —	do. 25 —														
	Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange.														
1/2 Side eller derover	20 %	30 % 50 %														
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 % 40 %														

Redigeret af L. DRECHSEL.
 I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORS DAG.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Maj 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Nyt engelsk Kulcerteparti. — Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne. — Vore Dampskibes Bemanding, af Alfred Christensen. — Literatur. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Udfører Matrikulkort.

Lager af samme.



Isørløring af Dampreder og Kjøder udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

C. M. Fønnesbech.
Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg:
Østergade 10, København.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Holger Drachmann.

Sømandshistorier.

Meget billig Folkeudgave. 408 Sider. 20 Fortællinger.

6 Hefter à 50 Øre.

Alle Drachmanns ypperste Fortællinger fra Sø og Strand vil findes i dette smukt udstyrede Værk, for hvilket Prisen bliver ialt kun 3 Kroner.

1ste Hefte er udkommet og udleveres til Gennemsyn hos Boghandlerne, hvor Subskription tegnes.

Gyldendalske Boghandel.

Nordisk Skibsrederforening.

Den ordinære Generalforsamling iaar afholdes

Lørdag den 30te Maj

Kjøbenhavn.

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

Læsning om Bord.

De fra mit Læseselskab udcirkulerede indbundne Bøger, danske, engelske, franske og tyske, sælges meget billig, for ca. $\frac{1}{8}$ af Bogladeprisen.

Et Prøveudvalg paa 5 Bøger kan paa Forlangende sendes, naar 4 Kr. 50 Øre indsendes i Postanvisning. Det bedes da opgivet, om Bøgerne ønskes i det danske, engelske, franske eller tyske Sprog.

H. Hagerups Boghandel.

Gothersgade 30. København.

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson,

Nyhavn 53, København.

Telefon 120.

FORLANG KATALOG
FRANÇO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

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 21.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvín,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boul.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

N. Chr. Rønnes Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(Ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Dampbaade.

Forskellige Størrelser og
Slags købes og sælges ved

A. O. Andersen,

Norra Hamngatan 10.

GÖTEBORG.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

ARENTZ & ROSENFELDT^S

SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Damp-
skibe, Lægtre og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede
Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug have
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

L.V. Olsens

Møbelmagasin.

Største Udvalg. Billigste Priser.

14 Adelgade 14.

Telefon 3796.

Børste- og

Gadekoste-Oplaget

Skandinavien,

Holsteinsgade 36, I, Ø.

Prima Dæks- og Gadekoste,
Levanger og Tjærekoste
leveres fra Lageret
til billigste Priser.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Nyt engelsk Kulcerteparti.

Med Bladet i Dag følger et nyt Kulcerteparti, der trods Modstand fra Kulbefragternes Side blev vedtaget af Chamber of Documentary Committee, og som herefter vil være det, de engelske Skibsreder-Foreningers Medlemmer vil slutte paa fra 1. Juli dette Aar.

Det vil være klart, at der i dette Certepartis Betingelser er vundet et meget betydeligt Fremskridt for Rederierne, om end ikke Idealet endnu er naaet. Hovedforbedringen maa, i Modsætning til det hidtil anvendte, søges i Kaptajnens Ret til at tegne »weight unknown«, eller med andre Ord slippe for den ofte rent ud skandaløse Behandlingsmaade fra Kulbefragternes Side, at skulle betale til disse for manglende Kul, der vel som Regel tør siges aldrig at have været indladet i Skibet. Enhver Fejl fra Afladerens Side, specielt ved mangelfuld Kontrol ved »Sponten«, faldt paa Kaptajnen, der ved meget strenge Bestemmelser absolut var tvungen til at acceptere »shippers weight«.

Her er som sagt et Misbrug standset, og alene af den Grund turde det anbefales enhver Reder ved fremtidige Befragtninger at fordre »Chamber of Shipping Welsh coal charter 1896« som Basis. Vi tvivle ikke om, at man vil have meget at kæmpe mod i Begyndelsen, inden Krigen sættes igennem, men ved Henviisning til »Østkyst coal charters«, hvorefter jo Kaptajnen tegner sig fri for Vægt, kan man vel gøre sig Haab om at kunne bevise Berettigelsen i lignende Betingelser fra Vestkysten. Pladsen forbyder os at gaa yderligere i Detail med dette, ogsaa paa anden Maade gode Charter; kun ville vi fremhæve, at Rederiet ogsaa i Følge dette bliver fritagen for Bunkerclausul og Adressering til Befragterens Agent paa Lossepladsen, hvorved ligeledes de af alle kendte Misbrug i den Retning standses. Det vil være at haabe, at de danske Rederier samlede tager Sagen op til Behandling.

Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne.

Da vi i August Maaned i Fjor her i Bladet optog et Indlæg, hvori den Behandling, en dansk Skibsfører havde været Genstand for i Archangel, blev fremstillet og paatalt, var det vor Hensigt hermed at fremkalde en offentlig Undersøgelse af Sagen. Vi modtage, som man vel kan tænke, mellem Aar og Dag et ikke ringe Antal Klager af denne Art; ofte kunne vi dog ikke offentliggøre dem, dels fordi de ikke altid ere vel begrundede, dels fordi vi ofte ikke kunne kontrollere deres Berettigelse og saaledes ikke kunne paatage os Ansvar for deres Fremkomst. For det her foreliggende Tilfældes Vedkommende var Forholdet et andet. De Oplysninger, der af det paagældende Rederi vare stillede til vor Disposition, kunde ikke lade nogen Tvivl tilbage om, at den danske Konsul i Archangel, eller Myndighederne deroppe, vare optraadte paa en for dem i høj Grad graverende Maade overfor en dansk Skibsfører. Da flere af dennes Kollegaer indirekte vare implicerede i Sagen, og da denne havde faaet et Udfald, der syntes at være i højeste Grad uretfærdigt, saavel mod Skibsførerne som mod Rederiet, var det os klart, at baade Hensynet til dem, det ved denne Lejlighed var gaaet ud over, og Hensynet til de mange danske Skibe, der aarlig besøge Archangel, fuldt ud retfærdigjorde Sagens Fremdragelse for Offentligheden.

Af den Erklæring, som Udenrigsministeriet har ladet indrykke i Bladets Nr. 17 for 23. April, vil det ses, at vor Hensigt for saa vidt er naaet, som Ministeriet, i Anledning af Artiklen her i Bladet i August f. A., har gjort den hele Sag til Genstand for en Undersøgelse. Dennes Resultat foreligger altsaa nu, og det er, som vi allerede have udtalt, i afgørende Modstrid med de af de paagældende Skibsførere afgivne Forklaringer. Forinden vi udtale vor Mening om, hvorledes Sagen herefter staar, maa vi imidlertid til dens fulde Forstaelse fremføre, hvad der ved den retslige Undersøgelse er fremkommet fra Skibets Førers og Mandskabs Side. Hvad Modparten har

fremført, er gengivet i Udenrigsministeriets Skrivelse, til hvilken vi altsaa for saa vidt kunne henvise.

Idet vi minde om, at det paagældende danske Skib er Skonnertribriggen »Christiane Marie« af Rønne, Kaptajn Hansen, og at dets Rederi er Firmaet M. Christiansen af Rønne, gengive vi følgende Udskrift af Rønne Købstads Politiprotokol:

Aar 1895 d. 18. Oktbr. Kl. 11³/₄ Form. blev Rønne Købstads Politiret sat paa Raadhuset, og beklædt af den ordinære Dommer og Skriver i Overværelse af undertegnede Retsvidner, hvor da foretoges:

Forhør i Anledning af Sk. »Christiane Maries« Sammenstød i Archangel med et russisk Skib m. m.

Dommeren fremlagde Skrivelse fra Bornholms Amt af 17. d. M. saalydende:

Bornholms Amt, Rønne d. 17. Oktbr. 1895.

Efter at have modtaget Hr. Byfogdens behagelige Skrivelse af 17. d. M., hvori meddeles at Føreren af Christiane Marie, Hansen, med bemeldte sit Skib nu er ankommen til Rønne Havn, skulde jeg under Henviisning til Udenrigsministeriets Skrivelse af 12. August d. A., Dem kommunikeret under 13. s. M., tjenstlig anmode Dem om til Politiprotokollen at afse Skibsfører Hansen en detailleret Forklaring om, hvorledes han under sit Ophold i Archangel i afvigte Sommer er bleven behandlet af den derværende danske Konsul, ligesom De ogsaa bedes afhøre Føreren af Skibet »Thyra«, Larsen, der samtidig var tilstede i Archangel, og, efter hvad der er Amtet forebragt, nu skal være tilstede her i Byen, i Henseende til hvad der maatte være ham bekendt angaaende fornævnte Konsuls Adfærd lige over for Skibsfører Hansen.

En Udskrift af, hvad der i Medfør heraf passerer, imødeses derefter hertil indsendt.

Groothoff.

Til Byfogden i Rønne.

Fremlagt i Rønne Købstads Politiret d. 18. Oktbr. 1895.

Olivarius.

og Skrivelse af samme af 13. Aug. d. A. saalydende:

Bornholms Amt, Rønne d. 13. Aug. 1895.

Udenrigsministeriet har under 12. d. M. tilskrevet Amtet saaledes:

I »Dansk Søfartstidende« for 2. ds., Side 303, findes en Artikel med Overskrift: Vort Konsulat i Archangel og Skibsførerne, hvori Redaktionen efter Anmodning af et dansk Rederi gør Offentligheden bekendt med den Behandling for hvilken Skbr. Christiane Maries Fører, Skipper Hansen, har været Genstand i Archangel.

Efter at have udtalt en nedsettende Dom over de af den danske Konsul dersteds udviste Forhold over for Skipper Hansen aftrykker Redaktionen et »Indlæg«, mærket A. B. C., indeholdende en Fremstilling af det passerede.

Se »Dansk Søfartstidende« af 2. Aug. 1895.

Se Brevet til M. Christiansen fra Byfogedkontoret.

For Retten mødte Føreren af Skonnertbr. Christiane Marie, Niels Peter Hansen, som formanet til Sandhed forklarede, idet han fremlagde et Udtog af Christiane Maries Logbog, som vedlægges, at han overhovedet maa henholde sig til samme og tilføjer, at Skibet, da han om Morgenen den 18. Juni d. A. Kl. 4 $\frac{1}{2}$ var paa Dækket med den russiske Lods, laa støt paa samme Sted, som da de ankrede op. Der var ingen Skonnert bag ved dem, men foran dem i nogen Afstand laa nogle Skonnerter; men Komparenten ved ikke, om den, som paasejlede dem, var imellem dem; han tror det ikke, han antager, at den Skonnert, som paasejlede ham, var kommen ind paa Strømmen om Natten og havde sine Ankergrejer og Spil i Uorden og kun havde et Anker, men havde tabt det andet.

Dette har Komparenten fra den russiske Lods, som han havde om Bord paa sit Skib. Efter Sammenstødet, medens de to Skibe laa meget nær hinanden, førtes der nemlig en Samtale mellem Lodsens og Kaptajnen paa det russiske Skib, hvilken Samtales Indhold, som Lodsens gengav Komparenten paa engelsk, var det, som Kaptajnen har forklaret om det russiske Skib.

Komparenten laa med sit Skib saaledes, at Forstavnen vendte mod Vinden og Strømmen, og det er jo en Selvfølge, at det ikke kunde drive imod Vinden og Strømmen, imod de Skibe som laa foran. Da Sammenstødet skete kom Komparenten straks paa Dækket og saa den russiske Skonnert drive agter efter med Bagstavnen foran, altsaa drivende efter Agterenden med sin Ankerkæde slæbende og med Rigningen faldende forover. Komparentens Skib led næsten ingen Skade ved den Lejlighed og han havde ikke i Sinde at nedlægge Paa-stand paa Erstatning, da Skaden ikke beløb sig til mere end 2 à 3 Kroner. Efter at han den 18. Juni om Aftenen havde klareret ind, indfandt den danske Konsul, som er Russer, men kan tale engelsk og tysk, men ikke dansk, sig hos ham om Bord den næste Dag om Aftenen og meddelte ham, at han, Komparenten, havde paasejlet et russisk Skib og at Kaptajnen paa samme forlangte Erstatning for den ham af Komparentens Skib tilføjede Skade. Komparenten forklarede for Konsulen, at dette var urigtigt, og at det var ham, som var bleven paasejlet, men herom vilde Konsulen intet høre, og nu kom han til at møde i Retten, i hvilken Anledning han maatte engagere en Advokat, som kostede 50 Rubler.

Komparenten svarede hertil, at hvis det var nødvendigt, at han skulde møde i Retten og engagere en Advokat, saa maatte han jo finde sig i det, hvorfor han bad Konsulen om at engagere sig en Advokat. Komparenten mødte nu i Retten den næste Dag og en Dag senere, hvor Konsulen og den engagerede Advokat vare tilstede. Han var hver Gang inde et Kvartertid, men maatte forøvrigt blive der hele Dagen i et Forværelse. Hvad der egentlig foregik i Retten ser Komparenten sig ikke i Stand til at oplyse, da al Ting foregik paa russisk, hvilket Sprog han ikke er mægtig. Konsulen spurgte ham i Retten paa tysk, om Sammenstødet var foregaaet saaledes som Komparenten havde forklaret eller som den russiske Kaptajn havde forklaret, og der blev overhovedet kun henvendt en halv Snes Ord til Komparenten. Efter at han havde været der to Gange, blev Mandskabet opkaldt, men saa vidt han ved, blev der alene forlangt af dem, at

de skulde aflægge Ed paa Logbogen. Dette Forlangende efterkom Mandskabet og deriblandt Styrmanden. Nogle Dage efter at Mandskabet havde været i Retten kom en Opvarter fra Hotellet om Bord til Komparenten med Hilsen fra den danske Konsul om han vilde komme op til Konsulen paa Hotellet. Komparenten efterkom Anmodningen og traf paa Hotellet den danske Konsul og en Kontorist fra det svensk-norske Konsulat.

Efter Konsulens Forslag fulgtes de nu ind i et særskilt Værelse, hvor Konsulen lod bringe nogen Vin, saavidt han erindrer et Par Flasker, og med Kontoristen som Tolk begyndte nu Konsulen at ville overtale Komparenten til at betale eller at forpligte sig til at betale den Skade, som det russiske Skib havde lidt, til den russiske Kaptajns Advokat. Han opgav da ikke Størrelsen af den lidte Skade. Medens de sad der og forhandlede, kom der en Kaptajn Hansen af Odense, der fører Skonnerten »Birgitte«, ind til dem paa det særskilte Værelse; han er en god Bekendt af Komparenten og havde først søgt ham om Bord paa Skibet, men da der blev ham sagt, at Komparenten havde en Sammenkomst med Konsulen paa Hotellet, begav Hansen sig hen paa Hotellet. Da den fremmede Kaptajn Hansen lukkede Døren op, sagde Konsulen til Komparenten: »De maa ikke tale et Ord om Sagen, medens Hansen er her, og De maa sørge for at han gaar snart.« Hansen gik nu og sagde, idet han forlod Lokalet til Komparenten: »Tag Dig i Agt«, paa paa at de ikke lokker Dig til noget.« Kaptajn Hansen gik nu hen til en Dansk ved Navn Smidt, der er Tømmermester og Skibshandler i Solambolski, og fortalte ham, at Komparenten sad paa Hotellet med den danske Konsul og den norske Kontorist og vist trængte til Hjælp. Smidt gik nu ogsaa derhen og talte med Konsulen, men hvad de talte sammen, ved Komparenten ikke, da de talte russisk.

Smidt fortalte imidlertid samme Aften til Komparenten, at han havde foreholdt Konsulen, at det ikke var smukt af ham at sætte Kniven paa Struben af Komparenten, og at Konsulen hertil havde svaret ham: »Vil Du ikke være med, kan Du gaa.« Hvad Meningens hermed var, er Komparenten ubekendt. Da Smidt var gaaet, sagde den danske Konsul:

Nu er jeg ked af det, det er paa høje Tid, i Morgen er det forsilde; gaar De ikke ind paa at betale til den russiske Kaptajns Advokat, hvad han forlanger, bliver De og Deres Styrmand hentet i Morgen Kl. 10 og førte i Arrest og derfra sandsynligvis sendte til Sibirien i 12 Aar. Forskrækket her over anmodede Komparenten ham om at ordne Sagen, idet han dog indstændig bad ham at varetage hans Interesser saa godt som muligt.

Den næste Morgen, det var en Søndag, Kl. 8—9 kom Konsulen om Bord og fortalte, at nu havde han ordnet Sagen og udlagt 1700 Rubler for Komparenten og viste ham et Papir, som han anmodede ham om at følge med op paa fornævnte Smidts Kontor og skrive under.

Komparenten svarede dertil, at han ikke skrev under paa noget, hvis Indhold han ikke kendte, hvortil Konsulen bemærkede, at han jo i Gaar Aftes havde lovet at betale. Komparenten bemærkede hertil, at han i Gaar Aftes var bleven saa forskrækket ved Konsulens Trusler, at han ikke vidste, hvad han gjorde. Herover blev Konsulen vred, og gik eller rettere sagt kørte sin Vej igen. Kaptajn Larsen med Barkskib »Thyra« og Kaptajn Bager af Skibet »M. Christiansen«, begge to af Rønne, som da laa i Archangel, fortalte Komparenten til, hvad der var foregaaet mellem Konsulen og ham; det var samme Søndag, som Konsulen havde talt til Komparenten. De fulgtes nu op til Konsulens Kontor med Komparenten, som begærede sin Folkeliste udleveret, da han var udklareret og skulde til at sejle. Konsulen nægtede ham imidlertid Folkelisten, forinden han havde underskrevet det ham om Morgenen foreviste Papir og sagde, at det var Løgn og Falsk, baade Journalen og alt, hvad Komparenten og Mandskabet havde forklaret i Retten. Kaptajn Larsen sagde da til Konsulen paa Engelsk: Tag Dem iagt for, hvad De siger, vi bemærker os det og vil benytte det imod Dem; hvis De

ikke paategner og udleverer Folkelisten, gaa vilige herfra hen og telegraferer til det danske Udenrigsministerium. Konsulen lod da til at blive forskrækket, paategnede og udleverede straks Folkelisten og sagde: Ja, ja, saa har jeg maattet betale det som Lærepenge. Komparenten kom først afsted Mandag Aften, men indfandt sig først hos Konsulen to Gange for at berigtige nogle Udlæg, som Konsulen havde haft for ham, deriblandt f. Eks. de 50 Rubler til Advokaten. Da han ikke traf ham, gik han over i en Beværtningshave ligeoverfor og ventede i Forening med Kaptajn Larsen, som var med ham. Sidste Gang sad de 2 Timer i denne Beværtning og ventede, og medens de sad der, kom fornævnte norske Kontorist ud fra Konsulen hen til dem og sagde, at det ikke kunde hjælpe noget, at de sad der og ventede, for Konsulen var hjemme og havde været hjemme hele Tiden, men han vilde ikke tale med dem. For dog at gøre et sidste Forsøg, indfandt de sig der endnu en Gang og ringede paa, men en Pige lukkede op og lo ad dem og sagde, at Konsulen var ikke hjemme. Da han sejlede om Mandagen, bad han Kapt. Larsen forsøge paa at træffe Konsulen og klare med ham. Efter hvad Kaptajn Larsen har fortalt ham, skrev Larsen til Konsulatet og bad sig opgivet, naar Konsulen holdt Kontortid. Om Larsen fik noget Svar paa denne Skrivelse ved han ikke, men Larsen har fortalt ham, at da han næste Gang indfandt sig hos Konsulen, stod der en Plakat paa Døren, som angav at Konsulen var at træffe til den og den Tid. Larsen kom nu til den angivne Tid og meldte Konsulen, at Komparenten havde anmodet ham om at betale Konsulen hans Udlæg til Advokaten og nogle andre Smaaudgifter, men Konsulen vilde ikke modtage Pengene, idet han bemærkede, at han, da han havde tabt det andet, kunde tabe dette med.

Oplæst, ratihaberet, Komparenten aftraadt.

For Retten mødte Styrmanden paa »Kristiane Marie«, Hans Peter Marker, som formanet til Sandhed, angaaende Skibenes Sammenstød forklarer som forrige Komparent. Han med det øvrige Mandskab mødte senere i Retten i Archangel, hvor den fornævnte Kontorist blev benyttet som Tolk. Han læste Journalen op for dem og lod dem skrive en Forklaring paa et Stykke Papir, som hver Mand forsynede med sin Underskrift, hvorefter de aflagde Ed. Hvad der foregik mellem den danske Konsul, ved Komparenten intet andet om, end hvad Kaptajnen har fortalt ham, og dette stemmer med, hvad Kaptajnen foran har forklaret.

Oplæst, ratihaberet, Komparenten demitteret.

For Retten mødte Baadsmanden paa Skonnertbr. »Kristiane Marie«, Jørgen Christian Andersen, som formanet til Sandhed forklarede overensstemmende med forrige Komparent.

Oplæst, ratihaberet, Komparenten demitteret.

For Retten mødte Kok paa Kristiane Marie, Albert Danaast Holmgren, som formanet til Sandhed forklarede overensstemmende med forrige Komparent.

Oplæst, ratihaberet, Komparenten demitteret.

For Retten mødte Føreren af Barkskibet »Thyra« af Rønne, Kapt. Carl Johan Larsen, som formanet til Sandhed forklarer, at han den 5. Juli dette Aar ankom til Archangel med sit Skib, og straks ved sin Ankomst blev prajet af Kapt. Sonne, Fører af Bark »Erik«, hjemmehørende her i Byen, som meddelte ham, at Føreren af den her hjemmehørende Skonnertbr. »Kristiane Marie« var ved at gaa fra Koncepterne, da han blev sigtet for at have paasejlet et russisk Skib, at have begaaet falsk og truet med 12 Aar i Sibirien. Komparenten traf den næste Dag Hansen, der kortelig forklarede ham Sagens Sammenhæng. Komparenten formaaede ham til at tage Sagen med Ro og tilbød sig tilligemed Kapt. Bager af Bark »M. Christiansen«, som ogsaa bærer hjemme her, at gaa op med ham til den danske Konsul. Hansen modtog deres Tilbud. Samme Dags Eftermiddag, men forinden de havde været hos Konsulen, traf Komparenten Konsulen og Kapt. N. P. Hansen tilligemed nogle flere paa Hotellet i Solombolski. Der havde Hansen et Telegram færdig til sit Rederi, som han paa Konsulens Begæring havde skrevet til sin Reder om at telegrafere til Konsulen, at han garanterede for 1700 Rubler. Da Kom-

parenten saa dette Telegram, sagde han til Hansen, at det gjorde han rettest i at stikke i Lommen og overveje Sagen noget nærmere. Komparenten antager, at Konsulen, skønt han ikke forstaaer dansk, har forstaaet dette, han gik i hvert Fald pludselig som om der var noget, der generede ham. Kapt. Hansen mente, at han ikke kunde lade være at sende Telegrammet, da han frygtede for 12 Aar i Sibirien og i alt Fald ikke kunde blive udklareret forinden han havde fyldestgjort Konsulen. Kapt. Hansen var saa forpint og medtaget af Angst, at Komparenten havde Møje med at holde ham tilbage, men Enden blev dog, at Telegrammet blev ikke afsendt og at de den næste Dag gik op til Konsulen. Ankommen der, forlangte Konsulen, da Hansen bad om sin Folkeliste og sin Journal, at Hansen skulde unde skrive et Dokument, som Konsulen forelagde ham. Komparenten blandede sig da i Sagen og sagde til Konsulen, at hvis han ikke øjeblikkeligt udleverede Folkelisten og Journalen, vilde han straks telegrafere til det kgl. danske Udenrigsministerium. Dette lod til at forskrække Konsulen meget, og han spurgte Komparenten, hvad han vilde telegrafere.

Hertil svarede Komparenten, at hvis Konsulen vilde laane ham et Stykke Papir, saa skulde han straks faa at se, hvad han vilde skrive, ligesom han ogsaa gerne kunde bede Ministeriet om at adressere sit Svar til Konsulen. Nu gjorde denne ikke flere Vanskeligheder, men ekspederede straks Journalen og Folkelisten. Da Hansen var udklareret og skulde sejle, anmodede han Komparenten, som fører Skib for samme Rederi som Hansen, om at betale Konsulen nogle mindre Udlæg, som han havde haft, f. Eks. 50 Rubler til Advokaten og nogle andre Smaabeløb. Komparenten gjorde sig Umage for at træffe Konsulen en Mandag, men uden Resultat, saa meget mere som en lige over for ham boende Værtshusholder og Kontoristen ved det svensk-norske Konsulat, der fungerede som Tolk hos den danske Konsul og som kom ud fra Konsulens Hus, forklarede, at han var saa beruset, at han ikke var til at tale med. Komparenten skrev nu til Konsulen om Oplysning om, naar han holdt Kontortid og fik samme Dag Bud med en anden Kaptajn, at han havde slaaet en Plakat med Angivelse af sin Kontortid op paa sin Dør. Komparenten gik nu til ham i hans Kontortid og tilbød ham for Kaptajn Hansen at betale hans Udlæg, men han vilde ikke modtage Pengene, idet han bemærkede, at han havde tabt de 1700 Rubler, saa kunde han gerne tabe det lille Beløb med. Denne Gang var Konsulen meget høflig, trakteredede med Cigarer og var behagelig.

Oplæst, ratihaberet, Komparenten demitteret.

For Retten mødte paany Kapt. N. P. Hansen, som paa Anledning forklarer, at det er muligt, at han af Konsulen havde ladet sig overtale til at skrive det af Kapt. Larsen omtalte Telegram til sin Reder, men han husker det ikke med Bestemthed, da han den Gang paa Grund af de Trusler, som han havde været udsat for fra Konsulens Side, var saa forstyrret, at han ikke rigtig vidste, hvad han gjorde.

Oplæst, ratihaberet, Komparenten demitteret.

Forhøret sluttet.

Retsvidner:
J. Lindtner. Dreier.

Retten hævet.
Olivarius.

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

Rønne Byfogedkontor, den 23. Oktbr. 1895.

Det har været nødvendigt for os fuldstændigt at gengive det i Rønne afholdte Politiforhør, fordi man kun gennem dette lærer at kende den Opfattelse af Sagen, der gøres gældende af det danske Skibs Kaptajn og Mandskab. I den Fremstilling, Udenrigsministeriet har offentliggjort, finder man intet som helst Hensyn taget til de i dette Forhør fremkomne Paastande, og Offentligheden vilde ikke kunne fælde nogen retfærdig Dom i Sagen, saa længe disse i det væsentlige vare den ubekendte.

Forskellen mellem Udenrigsministeriets Erklæring og Kaptajn Hansens og hans Mandskabs Forklaring er saa øjensynlig, at vi kunne indskrænke os til kortelig at fremdrage de Hovedpunkter, der nødvendigvis maa fuldt opklares. Et af de vigtigste af disse er selvfølgelig Spørgsmaalet om, hvilket af de to Skibe, der er drevet paa det andet. Her staa Forklaringerne diametralt imod hinanden, men vi maa fastholde, at der paa ingen Maade er Grund til at forkaste den af Kaptajn Hansen afgivne Forklaring. Ministeriets Fremstilling om dette Punkt lider af den væsentlige Mangel, at den infet som helst Hensyn tager til den Tilstand, hvori Skibene befandt sig efter Kollisionen, og den Omstændighed, at det russiske Skib tørnede »Christiane og Marie« paa Styrbords Boug og skamfilede dens Fokkeraa paa Forkanten, samt at Russerens Storstang knækkede først og derefter Forstang og Fokkeraa og faldt forover, taler afgjort imod den russiske Forklaring i Archangel. Fremdeles synes den af den russiske Lods afgivne Forklaring at være ejendommelig; han var, sammen med Kapt. Hansen, paa Dækket af »Kristiane og Marie« $\frac{1}{2}$ Time før Sammenstødet skete og konstaterede da, at Skibet laa godt for sit Anker. Han gik derefter til Køjs og var slet ikke til Stede, da Sammenstødet kort efter fandt Sted. At »Kristiane og Marie«, som Lodsens gør gældende, er drevet 2 Verster ned ad Strømmen, er muligvis rigtigt, men det afkræfter ikke det danske Mandskabs Forklaring om at Skibet først kom i Drift, da Russeren tørnede mod det og tog det bort fra dets Ankerplads. Da dette skete, og Kapt. Hansen og Baadsmændene derefter kom op paa Dækket, var der ikke et Menneske paa Russerens Dæk; de saa da denne ligge paa deres eget Skibs Styrbords Boug og dens Rigning knække og falde forover. Medens de russiske Forklaringer saaledes ikke modbevise disse Paastande, fastholde de, at »St. Johan« efter Kollisionen laa paa samme Sted, hvor den havde ankret den foregaaende Aften Kl. 11. Denne Paastand er jo imidlertid absolut fejlagtig, saafremt det danske Mandskabs ovenfor anførte Forklaring om Sammenstødet er rigtig; efter denne kom »Christiane og Marie« først i Drift ved Kollisionen, og begge Skibe vare derefter i Drift, indtil det danske lod B. B. Anker falde, og dernæst stoppede op.

Det i Archangel afholdte Forhør synes ganske vist at give det russiske Skib fuldt ud Ret. Men det maa erindres, i hvilken vanskelig Stilling de danske Søfolk have været i dette Forhør. Forhandlingerne mellem dem og Retten ere foregaaede udelukkende ved Hjælp af en Tolk, og Mandskabet paastaar, at denne ikke tillod dem at forklare sig i Retten, som de ønskede det, ligesom Mandskabet jo er fuldstændig udelukket fra at udøve blot den ringeste Kontrol med den Maade, hvorpaa Tolken overfor Retten har gengivet deres Forklaringer. Baadsmændene paa »Christiane og Marie« gør saaledes gældende, at han ikke fik Lov at forklare den, som det synes os, ikke uinteressante Omstændighed, at den russiske Lods havde fortalt ham og Styrmanden, at »St. Johan« var kommen ind med Søskade og Tab af Anker. Vi maa endelig anse det for usandsynligt, at det danske Mandskab i Archangel skulde afgive en Forklaring, som det ganske kort Tid efter i Rønne erklærer for usand fra Endé til anden. Det synes os derfor absolut nødvendigt, at det oplyses, hvorledes Forhøret i Archangel har været ledet

og om det danske Mandskab i dette frit og uden Forbehold har kunnet afgive sine Forklaringer.

Om den Samtale, der, ved Hjælp af Tolk, har fundet Sted mellem den danske Konsul og Kapt. Hansen, skulle vi ikke udtale os nærmere, da Modsætningerne mellem de to Fremstillinger her i Virkeligheden ikke ere saa store, som det ved første Øjekast kunde synes. Om det har været Konsulens Mening direkte at true Kapt. Hansen med Tvangsarbejde i Sibirien, lader sig maaske ikke godtgøre, men at han i det hele taget har bragt dette noget afskrækkende Opholdssted ind i Samtalen synes dog at tyde paa en noget videre gaaende Hensigt, end den at gøre Kapt. Hansen »klar paa, at den Situation hvori han var kommen, var af alvorlig Natur.« I hvert Fald her i Danmark plejer mindre at kunne gøre det, og det synes os ikke saa forunderligt, at saa stærke Midler have kunnet bringe den danske Kaptajn noget fra Koncepterne.

Endelig er der Spørgsmaalet om Erstatningens Størrelse. Hvorledes er denne blevet fastsat, og i hvilket Forhold stod den til den Skade, det russiske Skib faktisk havde lidt? Herom oplyser Ministeriets Fremstilling intel. Derimod fastholde Kapt. Hansens Kolleger, der den Gang laa i Archangel, at den var saa stor, at det hele nærmest lignede et Forsøg paa Pengeafpresning, og det var under Hensyn hertil, at de tilraadte Kapt. Hansen at nægte at betale, skønt han overfor Konsulen, og foranlediget dertil ved den ovenfor omtalte Samtale, havde lovet at erstatte Skaden. At Konsulen under disse Omstændigheder nægtede at udlevere Skibets Papirer, synes overmaade naturligt, men det synes unægteligt underligt, at han øjeblikkeligt opgiver dette, da de danske Skibsførere erklære telegrafisk at ville klage til det danske Udenrigsministerium. Naar Konsulen var i sin gode Ret, og da Sagen jo drejede sig om et anseligt Beløb, synes der al Grund for ham til at fastholde denne Nægtelse.

Vi have her fremdraget de væsentligste Punkter, som Udenrigsministeriets Fremstilling fremdeles lader henstaa uopklarede. Dettes Fremstilling er, som man vil se, baseret, dels paa de Udtalelser om Sagen, Ministeriet har affordret den danske Konsul i Archangel, dels paa de i Archangel afholdte Forhør. Vi nægte imidlertid ikke vor Forundring over, at Ministeriets Fremstilling intetsomhelst Hensyn tager til de i Rønne afholdte Forhør, der have været Ministeriet bekendte. Vi se ikke, hvorfor de for Retten i Rønne afgivne, til Dels beedigede Forklaringer staa mindre til Troende, end de i Archangel afgivne. Forholdet er jo herefter i Virkeligheden det, at der er tilvejebragt Forklaringer af samtlige de i Sagen implicerede Personer, og at disse Forklaringer, af hvilke Udenrigsministeriet kun har offentliggjort de fra den ene Side fremkomne, staa imod hinanden. Det synes os, at Ministeriet under disse Omstændigheder maatte enten referere begge Parter Forklaringer og derefter om muligt udtale, hvilken af dem, der efter alle foreliggende Omstændigheder maatte anses for den rette, hvorefter Sagen jo kunde forfølges videre, eller det maatte have foretaget yderligere Undersøgelser, inden det tog nogetsomhelst Standpunkt i Sagen. Som denne foreligger i Øjeblikket, kan det ikke en Gang ses, om de i Rønne afholdte Forhør have været foreholdte Konsulen i Archangel, og det vilde dog have haft sin betydelige Interesse at kende hans Mening om disse. Det ses, at man har forelagt Konsulen Artiklen i »Dansk Sø-

fartstidende« for 2. August f. A., men det maa erindres, at denne ikke var og ikke kunde være baseret paa alle de detaillerede Oplysninger, som først Søforhøret have bragt for Dagen.

Denne Sag kan altsaa efter vor Mening paa ingen Maade anses for sluttet ved Udenrigsministeriets Erklæring. Det synes os tværtimod absolut nødvendigt, at Undersøgelsen fortsættes, ikke alene af Hensyn til det danske Skibs Rederi og Mandskab, men ogsaa fordi de foreløbige Resultater, Undersøgelsen har bragt, staa saa skarpt overfor hinanden, at denne maa fortsættes af Hensyn til alle de, der have afgivet Forklaringer i Sagen.

Efter hvad vi have erfaret, har Firmaet M. Christiansen i Rønne i Anledning af en Henvendelse fra Udenrigsministeriet om, efter de af dette fra Archangel indhentede Oplysninger, nu at erstatte Skaden ved at indbetale 1790 Rubler, tilskrevet dette, at det fremdeles nægter at betale de 1700 Rubler, hvorimod det som hidtil er villig til at erstatte Konsulen de ham tidligere i Archangel tilbudte mindre Udlæg til Kapt. Hansens Sagfører.

Vore Dampskibes Bemanding.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I Deres meget ærede Blad af 30. April er Hr. Kapt. Hein atter ude om vore Dampskibes Bemanding. Han ønsker en mere ædruelig Drøftelse af denne Sag, men jeg ejner ikke hvad det er Hr. Hein vil drøfte, da hans Artikler ikke indeholde et eneste fornuftigt Ord om den Sag, han taler om.

Jeg beviste i min forrige Artikel:

1. at ikke et eneste søgaaende dansk Dampskib savnedes i over 20 Aar, og at ikke et eneste af de indtraadte Uheld i denne lange Aarrække skyldtes Mangel paa Mandskab. Jeg kunde have tilføjet, at om de respektive Skibe havde været lastede med Mandskab, saa vilde ikke et eneste af de indtraadte Uheld være undgaaede.

2. at man fra Provinserne, allerede medens jeg var Skibsfører, (for 25—30 Aar tilbage) i Skibe med betydelig mere Rigning, end de omhandlede Dampskibe sejlede, og fremdeles sejler, med en Bemanding inklusive Føreren af i alt 5 Mand. At man med disse Skibe, trods den langt mindre Sødygtighed, dog kunde sejle med en Assurance Præmie af 2 pCt. aarlig.

Et Uddrag af Lloyds Register for forrige Aar viser:

3. at af 65 Dampskibe, der gik tabt, bleve 20 opbyggede eller kondemnerede, 3 brændte, 10 forliste ved Kollision, 2 kæntrøde, 29 forliste ved Stranding og kun et forsvandt sporløst. Intet af disse Forlis vilde have været afværgede, om Skibene havde haft aldrig saa meget Mandskab; kun om et ved man intet.

Det fortjener ved denne Lejlighed at fremhæves, at paa en Tid, hvor andre Skraalhalse taler om Nutids Overlastning, ikke et eneste af forannævnte Uheld i danske Skibe eller de af Lloyds nævnte er foraarsaget ved Overlastning.

Men hvad er det Hr. Hein støtter sin Paastand paa »med for lidt Mandskab?« Ikke et eneste Ord tjener til Bevis eller Støtte for hans Paastand. Han kommer som Svar herpaa med den nonchalante Bemærkning »kan alt sammen gærne være, men lad os se, hvad der kan ske i Fremtiden?«

I Fald Hr. Hein nu mener, at han er kaldet til at paatale eller regulere Bemandinger, saa turde det dog vist være passende, at han opsatte med at fremføre Bemærkninger herom til der i det mindste var indtruffet et Tilfælde, som kunde give hans Ord Vægt og Betydning. Der er nu vist ingen, der har haft Bud efter Hr. Hein for at høre hans Mening; og der er heller næppe nogen, der tager ringeste Hensyn til hans Udtalelser; men det kan dog nok en Gang være paa Tid at anholde en af disse

Herrer, som stadig have det store Ord, om bare at forhøje Udgifterne for Skibene, det uanset, at de maa kunne indse, at man ødelægger Skibsfarten og besværliggør de korresponderende Rederes, i Forvejen meget besværlige Arbejde, blot at kunne give Aktionærerne et nogenlunde Udbytte.

Hr. Hein fremhæver, at D. S. Nordsøen trods Besparelser ikke har været i Stand til at give noget stort Udbytte. Nej saamænd! Men vi have dog været i Stand til at spare et Par Hundrede Tusinde Kroner sammen til Reservefondet. Hr. Hein kunde have taget Eksempler, hvis Resultater endnu ere langt daarligere; og jeg mener, at det er Bevis paa min Paastand, at det er nødvendigt at spare. Det synes Kapt. Hein ikke; tager jeg ikke Fejl, var han en af D'Herrer, der som Kaptajner havde Mening, og sejlede med Freja-Skibene, til hele Kapitalen var sejlet over Styr, og Aktionærerne, hvortil jeg forøvrigt hørte, tabte hver eneste Skilling, vi betroede disse Herrer, uden at det formodentlig nogensinde gik op for dem, at de havde en Pligt til at spare.

Hr. Hein alluderer til mit Frisind; dette har dog vistnok staaet sin Prøve, men at jeg skulde lade mit Frisind gaa saa vidt som Kaptajn Hein for sig selv finder passende — at jeg f. Eks. skulde tillade mit Personale uopfordret at vælte sig ind paa mine Kunder, insultere dem og fremføre meningsløse Insinuationer mod deres Forretningssang. — Nej! et saadant Frisind har jeg ikke; at de kjøbenhavnske Assurandører have det, grænser til det ufattelige. *Alfred Christensen.*

Literatur. Carl Hansen: »Vejledning til at kende Sejlskibe.« Priors Forlag. Denne Bog er en populær Fremstilling af det, der vedrører Skibe og Sejlads. Bogen er ikke skrevet for Sømand; men for de mange i vort Kystland, der har Interesse for Søvæsen; ligefra Dreng, der læse Maryats Romaner til enhver Ejer af en Lystbaad.

Bogen vil saaledes nok faa et stort Publikum, og afhjælper, saa vidt vi vide, et Savn i vor Literatur. Fra en Sømands Standpunkt vil der dog nok være en Del Indvendinger at gøre mod forskellige Udtryk og Forklaringer, hvilket i Følge Bogens Formaal har mindre Betydning. Et Register over samtlige de tekniske Benævnelser, der findes i Bogen, vilde have været praktisk. Bogen er forsynet med — til Øjemedet svarende — gode og anskuelige Afdildinger.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag d. 20. Maj i Henhold til Planen, vil der, gennem alle 6 Trækninger, blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster, til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 2. Træknings Vedkommende, henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

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

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører N. J. Larsen af Thurø er afgaaet ved Døden.

Grosserer og dansk Vicekonsul i Cimbrishavn L. C. Lundstrøm er afgaaet ved Døden.

Opmærksomheden henledes paa, at Dansk Søfartstidendes Telegramadresse er »Skibsfart, Kjøbenhavn«, og at den i hvert Nummer findes anført paa Bagsiden forneden.

Ugens Havarier.

Gerda, Barkskib af Helsingborg, paasejlede d. 6. ds. udfor Kronborg 3/m Skonnert Stalwart af Yarmouth, der, paa Rejsen fra New Orleans til Narwa med Bomuld, laa for Anker. Begge Skibe fik nogen ovenbords Skade. Stalwart har fortsat sin Rejse, medens Gerda er indbragt til Helsingør, for der at reparere.

Harald Klitgaard, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i den

fineke Bugt bjerget Besætningen paa den norske Bark Emblem.

Hjalmar, Dpsk. af Thoreskog, er d. 10. ds. paa Rejsen fra Hull til Odense med Kul, indkommet til Frederikshavn med knækket Krumtapaksel.

England, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 6. ds., paa Rejsen fra Windau med Trælast, paa Grund ved Indsejlingen til Cherbourg. Skibet kom flot med Assistance og bragtes d. 7. ds. i Tørdok, hvor det viste sig, at det kun havde ringe Skade.

Radau & Co., Kronstadt, meddele:

Kaptajn Rasmussen af Dampskibet »Harald Klitgaard« rapporterer, at han har bjerget Mandskabet fra det i den Finske Golf sunkne norske Skib »Emblem«, som ligger paa 20 Favne med Seskär's Fyr i Wt. S. og Styrsudd N. Ot. O. misvisende. Royalraerne ere for Øjeblikket oven Vand og ligger Vraget farlig for Sejladsen paa Cronstadt og St. Petersburg.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde afgik fra Southampton 12. Maj, bestemt til Tunis, Piræus, Pera etc. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til St. Petersburg 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 8. Maj, bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 10. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton 9. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Dagmar, Kofoed, ankom til Cette 10. Maj, bestemt til Nizza, Spanien. — Douro, Brabrand, ankom til Pernau 11. Maj, bestemt til Kbhvn., Arendal, Portugal. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 11. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra St. Petersburg 9. Maj, bestemt til Danzig, Stettin, Kbhvn., Middelhavet. — Kiew, Rabe, afgik fra Dartmouth 9. Maj, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Riga 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 11. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Salonique 12. Maj, bestemt til Constantinopel, Odessa. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Havana 9. Maj, bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Malaga 12. Maj, bestemt til Cadix, Bordeaux, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, pas. Gibraltar 4. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 11. Maj, bestemt til Lisbon. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 4. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vesuv, Gade, afgik fra Southampton, 11. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Oporto 8. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New-Orleans 29. April, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Gioja 7. Maj, bestemt til Messina, Marsala, Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 2. Maj, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 11. Maj, bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger Arendal, Kbhvn. & Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 9. Maj, bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Norden, ankom til Libau 8. Maj, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, ankom til Liverpool 7. Maj, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 11. Maj, bestemt til Kbhvn., Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Antwerpen 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Kasan, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 10. Maj, bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. April, bestemt til Færøerne, og Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Havre 10. Maj, bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 9. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Stettin 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra St. Petersburg 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 4. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Danzig 12. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 10. Maj, bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 11. Maj, bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Leith 10. Maj, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom til Kjøbenhavn 11. Maj, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Riga 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vendssyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 12. Maj, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgaar fra Kbhvn. 14. Maj, bestemt

til Newcastle -- Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Leih 12. Maj, bestemt til Odense. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 13. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 13. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 12. Maj, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 14. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 2. Maj, ankom til Cronstadt 8. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Blyth 12. Maj, bestemt til Libau. — Svend, Hveysel, afgik fra Boness 30. April, ankom til Libau 6. Maj. — Erik H. W. Wrisberg, afgik fra Riga 6. Maj, ankom til Dunkerque 12. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Amsterdam 11. Maj, ankom til Blyth 13. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 1. Maj, ankom til Buenos Ayres 7. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 6. Maj, bestemt til Buenos Ayres. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 9. Maj, bestemt til Cronstadt. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 10. Maj, bestemt til Ghent.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 12. Maj, bestemt til Cronstadt. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Odessa 30. April, bestemt til Archangel. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Cardiff 23. April, ankom til Cronstadt 4. Maj. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Reval 7. Maj, ankom til Rotterdam 12. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grangemouth 29. April, ankom til Cronstadt 8. Maj.

Helmdal. Anine, Knudsen, afgik fra Sunderland 9. Maj, bestemt til Sundsvall.

Fanø, Senderho. Anna, Mortensen, ankom til Hartlepool 8. Maj fra Vestervig. — Cathrine, Christiansen, afgik fra Rio Grande 12. April til Runcorn. — Clara, Carstensen, afgik fra Hamburg 3. Maj til Rio Grande. — Eliza, Thomsen, ankom til Point à Pitre 2. Maj fra London. — Else, Thomsen, ankom til Rosario 11. Maj fra Newport. — Hans, Brinch, afgik fra Maracaibo 28. Marts til Marseille. — Killeena, Hansen, afgik fra Pensacola 7. Maj til Rio. — Phønix, Øhle, er afgaaet fra Hamburg til Port Elisabeth, passerede Cuxhaven 10. Maj. — Ribe, Skov, afgik fra Buenos Ayres 6. April til Capetown. — Venner, Aarre, ankom til Isle de Sol 23. April fra Imbetiba. — Zara, Pedersen, er ankommet til New-York fra Rio Grande

Chr. Simoni, Aalborg. Carl, Andersen, afgik fra Sunderland 5. Maj til Gefle. — Caroline Smith, Ægidiusen, afgik fra Aalborg 7. Maj til Kronstadt. — Flora, Larsen, ankom til Kotka 11. Maj.

Svendborg. Jørgen Ring, Fisker, ankom til Dysart 7. Maj. — Kruse, Larsen, ankom til Sunderland 6. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Middlesborough 9. Maj. — Urania, Hansen, ankom til Riga 6. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Harnæs 10. Maj. — Christiansborg, Schultz, ankom til Rotterdam 6. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ankom til London 9. Maj. — Frederiksberg, Fischer, afgik fra Sundsvall 7. Maj til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ankom til Riga 7. Maj. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Nordmaling 11. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, passerede Portland 11. Maj paa Rejse fra Odessa til Stockholm. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Hull 12. Maj til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, ankom til Kronstadt 11. Maj. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Pascagoula 7. Maj til Newport, News. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 8. Maj, ankom til Lübeck 9. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 7. Maj. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Dunkerque 8. Maj, ankom til Grangemouth 10.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 12. Maj til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 1. Maj til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 9. Maj til Kbhvn. — Thingvalla, Thomsen, afgik fra Kristiania 12. Maj til Kbhvn.

Det Jyde-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Bager, afgik fra Newcastle 6. Maj, ankom til Aarhus 9. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 6. Maj, anløb Aarhus 7., ankom til Randers 8., afgik 9., anløb Aarhus 10., ankom til Altona 11.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Ghent 9. Maj til Jacobstad. — Nerma, Degn, afgik fra Frederikshavn 5. Maj, ankom til Søderhamn 8. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Middlesboroug 6. Maj, ankom til Esbjerg 8., afgik 12. til Blyth.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Afma, Ankersen, ankom til Cardiff 5. Maj fra Havre. — Amete, Nielsen, ankom til Algoa Bay 7. Maj fra Rio de Janeiro. — Casma, Sonnicksen, ankom til Punta

Arenas 11. April fra Guaymas. — Cingalese, Christensen, ankom til Falmouth 6. Maj fra Punta Arenas, afgik 7. til Bremen. — Embla, Jepsen, ankom til Tamatava 15. April fra Madagascarkysten. — Fanø, Mortensen, afgik fra Falmouth 5. Maj til Liverpool. — Gladstone, Christiansen, passerede St. Catharina Pt. 1. Maj fra Frederikstad til Pt. Adelaide. — Johanne, Nielsen, afgik fra Port Natal 9. April til Tahiti. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra Hamburg 7. Maj til Pernambuco. — Solid, Jørgensen, prajet 4. Maj paa 50° N. 11° V. bestemt til Falmouth.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 10. Maj:

Fragtmarkedet stiller sig uforandret som i forrige Uge, og er der kun sluttet en Baad til Kronstadt til 4/1¹/₂, altsaa lidt højere Fragt; dog er det tvivlsomt, om denne Rate paany kan opnaas. For Smaabaade til Østersøen er Beskæftigelse lidet lønnende, og er der paa Grund af det Utaal af Baade, som for Tiden udbydes, næppe Udsigt til snarlig Bedring. — Lastetørnen har for nogle Miners Vedkommende været lang; og bør Rederne tage dette Spørgemaal væsentligt i Betragtning ved Afslutninger i nærmeste Fremtid, da største Delen af Archangeldamperne skulle lastes i denne Maaned fra Blyth, ligeledes ogsaa en Del for Kronstadt og Botten.

Af Fragtafslutninger i Ugens Løb kunne nævnes:

Coasting (Elben Brest U. K.) London 3/3, 1100, 3/3, 1000, 3/7¹/₂, 750 (fra Seaham), 3/3, 1000, 3/3, 1250, 3/3, 1000 (fra Elswick), Plymouth 3/10¹/₂, 800, 3/10¹/₂, 750, 3/10¹/₂, 780; Rotterdam, option Amsterdam 3/6, 1100 (fra Wear) 3/9, 550, (fra Dunston), 3/6, 950, Tyne eller Wear, Dieppe 5/4; Cherbourg 4/3, 1080, Havre 4/, 1000 (fra Wear) 4/, 850, 4/, 1250, Sect. Vazaire 3/6, 1800, Caen 4/6, 750, Calais 3/6, 980 — Til Østersøen: Aalborg 4/3, 550, to Lastepladser, Helsingør 4/1¹/₂—4/3, 950 (option Dunston) Tuborg 4/3, 800, Bandholm 4/4¹/₂, to Lastepladser, Stege 5/, (Dunston) 700, Karrebæksminde 4/9, 600 (Dunston) Kiel 4/1¹/₂, 1250 (Wear), 3/9, 2000, Lybeck 4/3, 1000, Swinemünde 3/7¹/₂, 1950, 3/6, 2500, 3/7¹/₂, 2300, 3/9 option Stettin 4/3, 1400 (Wear) Fairwater 2090, 3/6, Kul 5/9 Sten, 3/9, 900, 3/9, 900, 3/7¹/₂, 1550. Pillau 3/9, 1600, Libau 3/9, 1600, Cronstadt, 3/9, 1600, 900 à 950. Kokes 6/, 5/10¹/₂, 1800, 3/10¹/₂, 3000, 4/, 2400, 4/, 2200, 3/10¹/₂, 3700, 4/1¹/₂, 2000 (Wear) Helsingør 4/, 1400, 250, Wasa 4/9, 1000, Stockholm 3/7¹/₂, 1600, 3/6, 1500 option Dunston 3/7¹/₂, 3/6, option Dunston 3/7¹/₂, 1600, 3/9—1600 ÷ 2 pCt. Adr. Com. Nordøen, Atlanterhav og Lissabon 5/, 1800, Bilbao 3/, 1300, (Dunston) 500 gangbar Kurs, Bayonne (Wear) 4/6, 1250, 4/1¹/₂, 1750, Ancona 6/10¹/₂, 3500, 500 Løsnng pr. Dag, Pomaron 6/, 1300, Messina 6/9, 1650, 250, Genoa 5/9, 2450, 500 eller 6/, 350, Savona 5/10¹/₂, 2600, 450, 5/9, 2750, 500, 6/, 350, Cadiz (Dunston) 4/9, 1850, 200 gangbar Kurs, Barcelona 8/3, 1800, 400, 48 d. Monaco (Wear) 7/, 1400, 200, Marseilles (Wear) 6/3, 2750, 400, Naples 5/9, 4000, 500, Algiers 5/3, 2500, 500, Alexandria 6/3, 1300, 350, 6/, 3400, 400, 6/1¹/₂, 350. Sulina (Wear) 6/6, 2000, 350.

Returmarkedet er i det væsentlige uforandret og bydes for prompt Lastning:

Fra Krimhavne, Sulina etc. 9/3—9/6 any direct, Nicolaieff 11/—11/3 n. c., Azoff 11/3—11/6 n. c. med Reduktion for Byg, Donauen 11 6—12/— n. c. med options; Alexandria til London og Hull 8/6; for Korn 2/— for Ordre, 1/9 direkte U. K.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 24de April: Efterspørgslen efter Damptonnage for Kornladninger som vi omtalte i vor sidste Beretning, er siden da bleven noget livligere, og i den forløbne Uge har Ordre, for hele saavel som for Partladninger, været talrigere end i den nærmeste Fortid. Skønt det europæiske Marked ikke frembyder videre Forandringer, er der dog Antydninger af mere Forretning i Fremtiden, og vi kunne allerede meddele opadgaende Tendenser for Partladninger til nogle af de vigtigste europæiske Havne. Paa Grund af Ophævelse af Petroleum-Afskibningen fra Rusland har der været god Efterspørgsel efter Dampere for Petroleum-Ladninger i Kasser til Ostindien; og foruden de allerede udførte Ordre er der stadig Trang til Tonnage den Vej. Fosfat og Træ-Havne have beskæftiget en Del Dampere, derimod ere Træfragterne fra Golfen uden Liv, da Afskiberne have forsynet sig med den Tonnage, de for Øjeblikket har Brug for. Paa prompt Sejlekibs-Tonnage er der Mangel, og Fragterne som en Følge deraf fastere. En Forhøjelse af 1 cent har fundet Sted i Fragterne for Petroleum i Kasser til Java, og der er al Sandsynlighed for, at det samme vil blive Tilfældet for fremtidige Befragtninger til andre Havne ad den Kant.

Der har været tilbudt mere Tonnage for Tømmer fra Golfen til Sydamerika, og Fragterne have været noget lavere end sidst; men alligevel er Efterspørgslen vedvarende god for Baade, der er nogenlunde prompte.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler 26/8. Maj. I den forløbne Uge er en meget stor Mængde, baade Dampere og Sejlskibe, ankomne til Kronstadt og St. Petersburg, og Skibsfarten er nu atter, efter at her har været lukket siden Begyndelsen af December, i fuld Gang. Den første Dampere, som i Aar indkom her til St. Petersburg fra Søen, var Foreningen af Kjøbenhavn; den bragte en Ladning Frugt fra Messina. En stor Del af de ankomne Skibe have lidt Skade i Isen, nogle have faaet Plader i Bougen slaaet ind og der ved bleve lække, andre have mistet Stykker af Skruen eller faaet Roret beskadiget, men af alvorligere Havarier har der ingen været.

Fragtmarkedet befinder sig for Tiden i en saare elendig Tilstand, da Tilbudet af prompt Damperrum stadig er langt større end Begæret, og i de engelske Turdampere til London og Hull udbydes der nu Rum til 9 d. Til Rotterdam bydes der af Exportørerne 10¹/₂ d., og selv til en saa miserabel Fragt er det svært at faa Varer. Til en god og sikker Weserhavn kan 1/— opnaas.

Mindre Dampere kunne for Tiden slet ikke placeres herfra for Oliekager eller Kornladninger til Østersøen, da der faktisk ikke er en eneste Ladning i Markedet, og de Baade, som ubefragtede komme hertil med Last, ere nødsagede til at gaa tomme bort. Fra Kronstadt til London kan endnu betinges 18/6 d. D./B., 1/3 Boards 19/6 d., og til Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 11¹/₂ D./B.

Barbados-Fragtberetning, d 18. April 1896.

I den forløbne Maaned har her været en ganske livlig Forretning i Befragtningsbranchen, idet en stor Del Fartøjer ere bleve befragtede, i Særdeleshed med Sukker, fra de franske Øer til Europa og fra de øvrige vestindiske Øer til Staterne. Ogsaa for andre Ladninger, saasom Molasses, Logwood, Mahogni etc., har her været en ganske god Efterspørgsel, og afventer vi fremdeles en saadan i den kommende Maaned. Herfra er ogsaa Udskibningen begyndt; men det meste af Sukkeret skibes i Dampbaade. Et Sejlfartøj er dog sluttet til at laste Sukker her for Liverpool, og flere Smaaskibe ere befragtede til at laste Molasses for Quebec & Montreal.

Vi notere som følger:

Sukker fra Martinique & Guadeloupe til fransk Havn Frc. 30 à Frc. 33. Fra de engelske Øer til Staterne—Delaware Breakwater for Ordre — 10 c. à 11 c. og fra Kuba til do. 12 c. à 13 c. pr. 100 lbs.

Logwood fra Jamaica 28/ à 29/; fra Yucatan 30/ & 31/ pr. Ton, Kanalen for Ordre. Belize har ikke været i Markedet her i den sidste Maaned og kun lidet fra Laguna, men et mindre Fartøj har vi netop sluttet fra Belize à 31/3 Logwood, 41/3 Mahogni.

Naval Stores. Vi have haft flere Efterspørgsler om Skibe for den Slags og sluttet et Fartøj over 600 Tons til 2/10¹/₂ pr. Brl. Harpix, 1/3 mere for Terpentintil Kanalen for Ordre. Tømmer. Til Nordeuropa bydes £ 4—10 à £ 4—15 og til Middelhavet £ 4—7—6 à £ 4—10 efter Størrelsen.

Lumber. Til Brasilien Doll. 14.00 og til La Platafloden Doll. 10.50 til Doll. 12.00, rent Certeparti uden Doll. 2.00 Betingelsen.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Sundet. En hvid Klokketønde med hvid Stage og 2 nedadbundne Koste er i 6¹/₂ Fv. Vand udlagt paa Ø-Siden af den N-lige Indgang til *Hollænder-Dyb*, ved *Saltholm-Flak* N.V.-Side, 3,100 Alen N. 5° Ø. fra Vageren med Stage og Ballon paa *Ryggen*.

Beliggenhed: 55° 42',7 N. Br. 12° 42',0 Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Kalmarsund. Skonnerten *Framåt* er sunken c. 2¹/₂ Kml. S. for Fyrskibet *Utgrunden*. Paa Stortoppen, som er over Vandet, er anbragt et grønt Flag.

Östergötlands Skjærgaard. Ø. for *Södra Sandsänkans* Grund er udlagt en sort Vager med sort Stage med hvidt Bælte og Ballon. 58° 17' 45" N. Br. 17° 10' 38" Ø. Lgd.

Ved *Vikas* Grund er udlagt en sort Vager med sort Stage med hvidt Bælte og to Balloner. 58° 14' 0" N. Br. 17° 10' 0" Ø. Lgd.

Bøttiske Bugt. Stangmærket paa *Åokårsbådan* ved Indløbet til *Husum* er ødelagt. 63° 18' 50" N. Br. 19° 9' 40" Ø. Lgd.

Rusland. Øsel N.-Kyst. Rednings-Stationer ere oprettede paa følgende Steder:

Ved *Soila (Soele)*, SØ. for *Pamerort*. 58° 37',₀ N. Br. 22° 35',₄ Ø. Lgd.

Paa Kap *Undva (Hundva)*. 58° 30',₉ N. Br. 21° 55',₅ Ø. Lgd.

Øsel S.-Kyst. Ved *Arensborg* ere Havnen og Landingsstedet tilsandede.

Ved *Ramasaar*, 1½ Kml. SØ. for *Arensborg*, er bygget en Havnedæmning, ved hvilken der er 11 à 12 Fod Vand.

Paa *Øerne Abro* og *Tulpe* skulle Fyr tændes.

Finland. Den 30te April 1896 er Fyrskibet »*Åransgrund*«, uden for *Helsingfors*, udlagt paa Station.

Den 1ste Maj 1896 er Fyrskibet »*Storkallegrund*«, NV. for *Kaskö*, udlagt paa Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket 9½ Fv. Vand paa *Doggersbank*. En Stang er 6 Fod over Vandet. 54° 32' N. Br. 2° 7' Ø. Lgd.

Tyskland. Slesvig. Ved *Seesand* Ø.-Side er udlagt en sort Spidstønde Nr. 4 a, fra *Amrum Fyr* i S. 7° Ø. og fra *Pellworm* gamle Kirke i N. 74° V., og en sort Spidstønde Nr. 4 b, fra *Amrum Fyr* i S. 10° Ø. og fra *Hooger Mølle* i S. 83° V.

Elben. Lige over for *Twiefelsteth* ere følgende Tønder flyttede:

Sort Spidstønde Nr. 6 i 16 Fod Vand. 53° 40',₁ N. Br. 9° 31',₀ Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 7 i 16 Fod Vand. 53° 36',₄ N. Br. 9° 34',₄ Ø. Lgd.

Jade Bugt. Paa Dynen ved *Dangast* er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 10 Kml. Det vises fra en 10 Fod høj Pæl, ½ Kbl. NØ. for *Dangast* Konversationshus.

Holland. Volkerak. I *Volkerak* er en Spidstønde Nr. 10 udlagt i 13 Fod Vand. 51° 40' 24" N. Br. 4° 22' 50" Ø. Lgd.

Hollandsch Diep. I *Hollandsch Diep* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 6 med Diamant i 21 Fod Vand. 51° 41' 50" N. Br. 4° 34' 46" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 7 med afkortet Kegel i 16 Fod Vand. 51° 41' 50" N. Br. 4° 34' 34" Ø. Lgd.

Frankrig. Om kort Tid ombyttes Fyrskibet »*Ruytingen*« midlertidig med et Reerveskib. Det er rødt og sort vandret sribet og har rød Ballon paa Toppen. Det viser hvidt Fyr med rødt Blink hver ½ Minut. Flammens Højde: 32 Fod.

Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa hver ½ Minit kimes afvekslende to Gange og én Gang.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Ved *Binic* Havn ere følgende Fyr midlertidig tændte:

Et rødt, fast Fyr om Bagbord for Indgaaende i Forhavnen, paa Yderenden af Dæmningen, der er under Bygning.

Et hvidt, fast Fyr om Styrbord for Indgaaende i Inderhavnen, paa S.-Enden af den gamle Mole, og et rødt, fast Fyr om Bagbord paa *Pordic Mole*.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Naar man om Natten i Ledelinjen *Trésien* og *Corsen* Fyr overet vil gaa V. om *La Vinotière*, maa man nøje agte paa Strømmen, som sætter haardt ind mod denne Grund.

Ved *La Pallice* er en sort Spidstønde Nr. 3 med Stage og Cylinder udlagt 1½ Kbl. fra Forhavnen N.-Moles Hoved i Forlængelse af Indløbets N.-lige Bred. 46° 9' 35" N. Br. 1° 13' 52" V. Lgd.

Loire. Den 4de Maj 1896 er det ny Fyr med Tre Formarkelser tændt i *La Banche* Fyrtaarn. Det viser hvidt Lys undtagen fra N. 86° Ø. til S. 80° Ø., hvor Lyset er rødt. Lysevnen: 18 Kml. for det hvide, 13 Kml. for det røde Lys. Flammens Højde er uforandret.

Samtidig slukkes *La Blanche* røde, faste Fyr med grøn Sektor.

Gironde. Den 1ste Maj 1896 tændes *Cordouan* faste Fyr, som viser grant Lys fra N. 62° V. til N. 44° V., over *Mattes du Grand Banc*; hvidt, forstærket Lys fra N. 44° V. til N. 38° V., over Fyrskibet »*Grand Banc*«, med hvilket det, holdt overet i N. 41° V., angiver Løbet i *Passe Nord*, indtil *Falaise* og *Terre-Nègre* Fyr komme overet i N. 80° V.; rødt Lys fra N. 38° V. til N. 12° Ø. over *Banc de Montreuil*; hvidt Lys

fra N. 12° Ø. til N. 87° Ø.; rødt Lys fra N. 87° Ø. til S. 14° V. og hvidt Lys fra S. 14° V. til N. 62° V. Lysevnen: 31 Kml. for det forstærkede, hvide Lys, 23 Kml. for det hvide Lys, 17 Kml. for det røde og 16 Kml. for det grønne Lys. Flammens Højde uforandret.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Afrika. Sierra Leone I *Sherbro River* er Løbet afmærket saaledes:

Nr. 1, *Fairway*, en sort og hvid vandret sribet Kugletønde med Stage og Diamant, ligger i 6¼ Fv. Vand, midt i Indløbet, 15,1 Kml. SØ. t. S. ½ S. fra *Banana Peak*. 7° 52' 30" N. Br. 13° 6' 30" V. Lgd.

Nr. 2, en sort og hvid vandret sribet Kugletønde med Stage og Diamant, ligger i 8 Fv. Vand, midt i Løbet, 6,4 Kml. SV. t. S. fra *Fry Træ*.

Nr. 3, en sort og hvid vandret sribet Kugletønde med Stage og Bur, ligger i 7¾ Fv. Vand, midt i Løbet, 2,8 Kml. SV. 7/8 V. fra *Mandu Træ*.

Nr. 4, en sort og hvid tærnet Stumpstønde, ligger i 7¾ Fv. Vand, for Indgaaende om Bagbord, 1,2 Kml. V. t. S. ¼ S. fra *Buoy Point*.

Nr. 5, en sort og hvid tærnet Stumpstønde, ligger i 7 Fv. Vand, S. for Klippen S. for *Buoy Point*, 3,7 Kml. N. ¼ Ø. fra *Pau Kandi Træ*.

Nr. 6, en sort og hvid vandret sribet Kugletønde med Stage og Bur, ligger i 4 Fv. Vand, midt i Løbet SV. for *Falcon Point*, 2,2 Kml. N. ¾ V. fra *Jamaica høje Træ*.

Nr. 7, en sort og hvid vandret sribet Kugletønde med Stage og Bur, ligger i 3¼ Fv. Vand, midt i Løbet SV. for *Long Island*, 0,7 Kml SV. ¾ S. for *Long Island V.-Pynt*.

Dybderne ere ved Springtids Lavvande.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. *Seguin Island* Taagefløjte giver nu hver 1 Minut Et-Stød af 3 s. Varighed.

Casco Bay. *Cape Elizabeth* Taagefløjte giver nu hver 1 Minut to Gange Et-Stød af 3 s. Varighed, med afvekslende 9 s. og 45 s. Pansee mellem Stødene.

Portland Harbor Indløb. *Portland Head* Taagetrumpet giver nu hver ¼ Minut Et-Stød af 2 s. Varighed.

Massachusetts. Gloucester Harbor. Paa *Babson Ledge* er der nu 13½ Fod Vand.

New York. New York upper Bay. I *Red Hook* og *Bay Ridge Channels* er der nu 25 Fod og i *Gowanus Creek Channel* 20 Fod Vand.

New Jersey. Delaware River. De to hvide, faste Ledefyr paa *Fishers Point* ere slukkede.

Virginia. Chesapeake Bay. Omtrent den 1ste Juni 1896 forandres *Cape Charles* 1ste Ordens Fyr, paa V.-Siden af *Smith Island* S.-Side, til at vise hver 1 Minut Fire-Blink og Fem-Blink med afvekslende 6 s. og 32 s. Mærke mellem Grupperne.

Maryland. I det gravede Løb i *Baltimore Harbor* er Dybden aftagen til 24¼ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Den 18de Maj 1896 udlægges ¼ Kbl. uden for det nye Molehoved ved *Cannes* en sort Lystønde, som viser rødt, fast Lys. 43° 32' 43" N. Br. 7° 0' 59" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes det røde, faste Fyr paa Molen, som er under Bygning, og den sorte Tønde, som laa ved Havneindløbet, inddrages.

Italien. Brindisi. Den 5te Maj 1896 udlægges Fiskeredskaaber ud for *Capo Gallo* ca. 800 Alen N. 22° V. fra *Torre Penna* og strække sig ½ Kbl. ud fra Land. Yderenden er afmærket med en Stage med hvidt og rødt Flag og om Natton med en hvid Lanterne. 40° 41' 18" N. Br. 17° 56' 10" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Venezuela. La Mar Bugt. Ved *Palmar (Pueblo de la Mar)* paa *Øen Margarita* S.-Kyst er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 12 Kml. 10° 57' 30" N. Br. 63° 52' 30" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren passeres af Skibe med 12 Fods Dybgaaende i Oktober i 24 Dage, i November i 28 Dage, i December 1895 i 30 Dage, i Januar i 28 Dage og i Februar 1896 i 22 Dage.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland. — Lægeundersøgelsen for Skibe fra *Prevoosa* er ophævet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Maj 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	99 ¹ / ₄	—	99	99 ¹ / ₂
Thingvalla	45 ³ / ₄	46 ¹ / ₂	46	48
Danmark			71 ³ / ₄	72 ¹ / ₂
Norden			110 ¹ / ₂	111
Kjøbenhavn.....			83 ³ / ₄	84
Carl			45 ³ / ₄	46 ¹ / ₂
Dannebrog			100	100 ¹ / ₂
Skjold			55 ¹ / ₂	56
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			36 ¹ / ₂	40
Østersøen			—	—
Nordsøen			—	—
Torm			75	95
Foren. Bugser-Selsk.....	88	89	89	90
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4 % foren. Dampsk.....			—	—
5 % — —			—	—
5 % Thingvalla 1882.....			—	—
5 % — 1894.....			—	—
5 % Norden.....			104	106
5 % Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 % Stats			—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats			100 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....			98	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....			97 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.....			98 ¹ / ₂	99
4 % — — 6 —			100 ¹ / ₂	101
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —			98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Aktier.				
Nationalbank			159	160
Privatbank	119 ¹ / ₂		119 ¹ / ₂	119 ³ / ₄
Landmandsbank	—		123 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Handelsbank	—		122	123
Burm. & Wain	106 ¹ / ₂	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.....	111	—	111	112
Sukkerfabr.	—	—	105 ¹ / ₄	105 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	111 ³ / ₄	112	111 ³ / ₄	112

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London.....	18.16	18.13
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Maj 1896.

Rubler	216.75
4 % Russiske Consols	—
4 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	104.70
6 % Mexikanske	95.90
5 % Rumænske Stats.....	99.80
4 % — — 1890.....	88

Omsætningen i den forløbne Uge af Dampskibs-Aktier ved Noteringen var følgende:

Foren. Dampskibs. 12,000, »Thingvalla« 16,000, »Norden« 14,000, »Kjøbenhavn« 12,000, »Carl« 10,000, »Dannebrog« 6000, »Skjold« 8,000.

Møller & Réé,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ove Haugsted,

Kjøbenhavn.

Spedition, Dampskibsexpedition og Toldklarering.

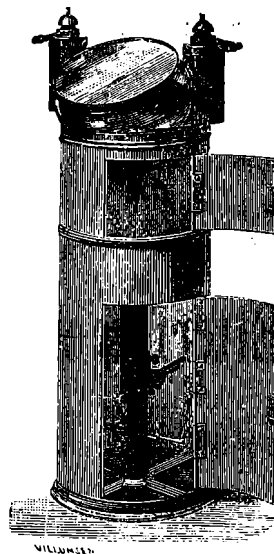
Kontorer:

Amaliegade Nr. 3, Toldboden og Kjøbenhavns Frihavn.

Pakhus ved Quai og Banespor i Frihavnen.

Prompte og billig Spedition til alle Pladser.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplicator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complette Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Skibsfører.

En yngre, driftig, velanbefalet Skibsfører, som er i Besiddelse af nogen Kapital, søges til at føre et godt, smukt Skib. Billet, mrk. »Livestilling«, modtager Bladets Kontor, St. Anna Plads 26.

Paa **SØKORT-ARKIVET** er udkommet:
Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1896. Pris Kr. 0,50.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales **ubetinget** som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplag: Knabrostræde 3.

Telefon 3674.

Brødrene Syndergaard.

Telefon 3674.

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Å. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Tjæders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4128.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

19de Series

2den Trækning begynder **ONSDAG** den 20de Maj.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

(I denne Trækning vil mindst 200 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1 Gevinst paa	600 Kr.	1 Gevinst paa	1200 Kr.	1 Gevinst paa	600 K
1	450	1	900	1	450
1	300	1	600	1	300
3	150	3	300	3	150
30	100	30	200	30	100
55	50	55	100	55	50
68	20	68	40	68	20
100	15	100	15	100	15
293	10	293	10	293	10
1048	8	1048	8	1048	8

Desuden: **200 Ekstragevinster à 10 Kr.**

Ialt: 5000 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 1½ K Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkolektionen, Nørrevoldgade 19**, hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

P. Otzen & Thorstenson, autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryegade 105.

Gothersgade 24.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	85 Øre
De øvrige Sider	20	do.	25
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20%	30%	50%
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

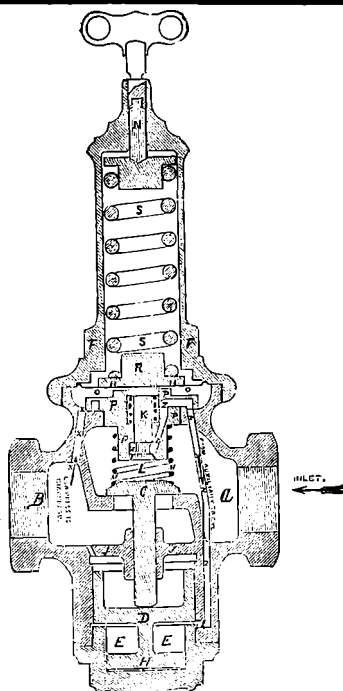
UDGAAR HVER TORS DAG.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Maj 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Søretter og Søulykker. — Vore Dampskibes Bemanding. — Forskud i Laguna. — Saltlast fra Syd-Rusland. — Pilot chart. — Fra Sø og Land. — Flyttedagen og Skibsfarten. — Ugens Havarier. — Skibefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.



Masons Damp- Reduktions-Ventiler

leveres

i 10 Størrelser for Rørdiameter $\frac{1}{2}$ "—5".

Disse Ventiler, der fremdeles hævde deres Overlegenhed i enhver Retning, have vundet meget stor Udbredelse og anvendes nu til Stadighed af vore største Skibsbyggerier og Fabrikker.

Illustreret Prislister tilsendes paa Forlangende.

Kontor og Lager: Gothersgade 155.
Telefon Nr. 956 & 3504.

A. B. Reck.

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 21.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

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

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongenegaade 40 og Axelhus 2 D.

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
jma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

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

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdamper, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, København,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

**Flensborgs
Skibsbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

Brun, blod

Sæbe.

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros

en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvín,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

ARENTZ & ROSENFELDT^S

SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Damp-
skibe, Lægtre og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede
Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

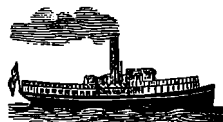
Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
1273 leveres.



Dampbaaden
„Gasværkehavnen“
til Færgeelskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales
ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for
Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

Telefon
3674.

Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker - Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Err. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa



som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

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

Heymann-Bloch & Komp.s

verdenerberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af
Helbredet,

bør føres i ethvert
Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

HOTEL

GØTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Søretter og Søulykker.

Statistisk Oversigt over Søulykker i 1894. Udgivet paa Indenrigsministeriets Foranstaltning. — Dette Hefte indeholder en Fortegnelse over de Søulykker, der i 1894 ere tilstødte danske Skibe i alle Farvande og fremmede Skibe i danske Farvande. Oversigten er for Skibenes Vedkommende ordnet alfabetisk, og indeholder de samme Oplysninger om disse, som findes i enhver Klassifikationsfortegnelse, dernæst nogle andre Data om Ladning, Afgang- og Bestemmelsessted, Stedet, hvor Ulykken indtraadte, o. s. v. samt til Slutning Søforhørets eller Søforklaringens Oplagelsessted og Dato, samt Søulykkens Aarsag.

Det hele er ordnet paa en let anskuelig Maade, og ved Hjælp af Tabeller bag i Bogen faar man en Opgørelse af Søulykkernes Art og Antal samt af de Menneskeliv, der ere gaaede tabte.

Loven om Oprettelse af Søretter udenfor Kjøbenhavn er af 12. April 1892. Den mødte ved sin Fremkomst stærk Modvilje i Koffardimarinen og betragtedes som en Kopi af engelske og tyske Retter af samme Slags, hvortil der formentlig ikke var Trang herhjemme, og hvortil vi absolut manglede den vigtigste Faktor, nemlig Dommere med maritime Kundskaber, — endogsaa af den aller tarveligste Art — der kunde sætte dem i Stand til at danne sig en selvstændig Mening om de Sager, der kunde indtræffe i deres Jurisdiktion.

Statistiken har fuldt ud bevist Rigtigheden heraf; thi sørgeligere Resultater, end de Søretterne ere komne til, kan vel overhovedet næppe tænkes, idet de saa at sige over alt lyde paa: »Om Aarsagen udtalte Søretten intet Skøn«, eller »Aarsagen fremgaar af det ovenanførte«, d. v. s. af Skibsdagbogen eller af det Uddrag af denne, der er anvendt til Søforklaringen. Med

andre Ord, Dommeren i Søretten har intet Skøn eller intet Begreb om det, han er sat til at dømme om, og for at naa et saa negativt Resultat skulle Skibe, der anløbe Provinserne, — efter at et eller andet Uheld er indtruffen paa Rejsen — undertiden opholdes. Vi kende et Eksempel paa, at en Dampet efter et Kollisionstilfælde er kommen til sin Losseplads i Provinserne, hvorfra der var et Par Mil til nærmeste By eller Herredsfoged. Denne forlangte alle Mand i Retten; Kaptajnen forklarede Dommeren det umulige i at lade et Skib ligge uden Mandskab, hvorefter denne gik ind paa, at Mandskabet mødte i to Hold, hvilket — da Afstanden var stor — tog 2 Dage. Følgen var, at Skibet var udlosset inden Forhøret var sluttet og maatte vente paa Besætningen for at komme til at sejle. Thi kendtes for Ret: »Om Aarsagen til Kollisionen udtalte Søretten intet Skøn«.

For Sejlskibe, der losse med eget Mandskab, er den Slags Standsninger af Arbejdet om muligt endnu mere følelige, og enten det er Damp- eller Sejlskibe er det altid forbunden med et pekuniært Tab, naar Mandskabet skal være borte fra Skibet en hel Dag.

Skulle Søretterne være Skyld i, at Skibene blive opholdte og derved bidrage til at forværre den Konkurrence, den danske Skibsfart allerede har at kæmpe imod paa Verdensmarkedet, saa lad os endelig blive af med dem jo før jo hellere. Nyttens de gøre eller have gjort, kende vi ikke, thi for Statistikens Skyld ere de vel ikke oprettede? Skulle vi imidlertid herhjemme have noget, der hedder Søretter, maa vi dertil have specielt udnævnte Jurister, hvem det er muligt hurtigt at danne sig et Skøn om de foreliggende Sager; nu staa de som Regel ganske hjælpeløse og uvidende overfor de praktiske Sømænds Forklaringer.

Vore Dampskibes Bemanding.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Efter at have læst Hr. Alfred Christensens Svar til Hr. Kaptajn Hein i Deres Blad af 7de Maj, har jeg som gammel Kollega af Hr. Kaptajn H., og som én af »de Førere der har en Mening«, følt Trang til ogsaa at gøre Brug af denne. Hr. A. C. maa uden Tvivl have været en dygtig, end ogsaa en ualmindelig dygtig Skibsfører, thi det maa vistnok betragtes som noget enestaaende, at han for 30 Aar siden sejlede, formodentlig med en Skonnert, med kun 5 Mands Besætning, inklusive Kaptajnen; men det er dog ingen Grund til at frakende alle andre al Dygtighed. Man faar en Fornemmelse af, at det er dette, Hr. A. C. har villet forsøge i sin Artikel, ved at ignorere Hr. Kapt. H. og kaste Smuds paa ham, ved at omtale ham som medskyldig i, at Freja-Selskabets Skæbne blev saa sørgelig, som Tilfældet var.

Jeg kom netop ofte til Havre den Gang da Kapt. H. var i stadig Fart mellem denne By og New-York, og kan derfor med Sikkerhed udtale, at den almindelige Mening om ham blandt Kollegaer altid har været: at mere stræbsom, paapassende og energisk Skibsfører end Kapt. H. fandtes næppe. Og var der nogen, det smertede, at det Selskab, han sejlede for, trods alt Slid, ikke gav Udbytte, saa var det Kapt. H. selv.

Saa vidt jeg erindrer, eller den Gang hørte, var det vel næsten umuligt for Selskabet at tjene Penge i den regelmæssige Rute, hvori Skibene da vare engagerede, dertil var Konkurrencen mod andre Selskaber for haard, og Skibene for smaa; herom er jeg imidlertid ikke i Stand til at udtale nogen bestemt Dom, og det kommer heller ikke Sagen ved.

At Kapt. H.'s Kapaciteter ere blevne anerkendte af andre end hans Kollegaer bevises bedst ved de Stillinger, han senere i Livet har beklædt; og ikke mindst ved den nuværende, som, selv om den i Hr. A. C.'s Øjne er underordnet, dog af os Skibsførere betragtes som en af de faa gode Stillinger, til hvilke vi kunne faa Adgang, naar vi ønske at holde op med at sejle.

Lykken har muligvis, efter en ganske anden Maalestok, begunstiget Hr. A. C., siden han sejlede selv femte i Skonnerten — han var jo da kun Skibsfører som vi andre — og han er muligvis nu en stor Mand i Danmarks Hovedstad, af hvem manges Ve og Vel er afhængig, og for hvem sikkert mange Venner og fordums Kollegaer med Rette ville træde i Skranken, dersom nogen hensynsløst vilde søge at nedsætte hans Fortid; at jeg, og mange med mig, vil gøre det samme for vor fordums Kammerat Kapt. Hein er alt, hvad jeg har villet bevise med disse Linjer.

Ærbødigst

Skipper X.

Da Hr. Kaptajn Hein for nogen Tid siden rejste Spørgsmaalet om vore Dampskibes Bemanding, følte en stor Kreds af de til Skibsfarten knyttede, at her røstes ved en Kræftskade, der i de sidste Aar havde dannet sig, og som trængte til at opereres, og den var Kaptajn Hein taknemlig, fordi han havde blottet Sygdommen for Offentligheden og raadet til i Tide at søge at helbrede den.

Men som det saa tidt gaar er der dobbelte Meninger. Ogsaa om dette Spørgsmaal er dette Tilfældet, idet det viste sig, at Hr. Grosserer Alfr. Christensen ikke anser Sygdommen for farlig, men raader til at lade den skytte

sig selv, indtil den har krævet sit Offer — siger han —, saa er det tidsnok at raabe Vagt i Gevær.

Om denne Flegma er paa sin Plads, hvor det gælder Menneskeliv, vil jeg lade hver for sig bedømme, de vurderes jo ikke ens af alle; men at en Diskussion om et saa vigtigt Spørgsmaal ikke kan ske i Pressen uden at Hr. Alfr. Christensen skal overvælde sin Kontrapart med Brutaliteter, som dem hans Artikel i »Børsen« af 9. Maj indeholder, er meget beklageligt, og det er ikke til at undre sig over, om Kaptajn Hein melder sig fra Bestillingen og undlader at svare paa slig Tiltale, for ikke at faa sit Navn yderligere tilsolet.

Der er i det hele taget det mærkelige ved de to Parter, at Hr. Hein aabenbart taler til Fagfolk og Hr. Christensen til det store Publikum, der skal fanges med store Ord; thi Hr. Christensen tror vist ikke, at Folk, der har Forstand paa det foreliggende Spørgsmaal, noget Øjeblik har ladet sig dupere af hans haltende Argumenter.

Han siger at have bevist (!)

- 1) at ikke ét dansk Dampskib savnes i over 20 Aar af Mangel paa Mandskab.

Dette kan være muligt nok, thi i den Tid var Dampskibene forsvarligt bemandede; men det er slet ikke den Periode, Kaptajn Hein har talt om. Han har advaret imod, hvad der vil ske i Fremtiden, hvis det bliver almindeligt, at Dampskibene bemandes saa svagt, som Hr. Alfr. Christensen uopfordret vedkender sig, at han gør, og Resultatet af de næste 20 Aars Sejlads er det han frygter for ikke skal blive lig Fortidens, hvis en Indskrækning af Besætningerne, som den, Hr. Alfr. Christensen har indført, skal blive almindelig.

- 2) at naar Smaaskonnerter paa 100—150 Tons kan sejle med 5 Mand ialt, skal Dampskibe, som de af Kaptajn Hein anførte, paa 1300 Brutto Tons kunne nøjes med 5 Mand paa Dækket.

Hvor Hr. Alfr. Christensen har ført det Bevis, har jeg forgæves søgt. I dette Blad har han kun paa-staaet det, men ikke bevist det; og om denne Paa-stand end lader sig fremføre, tror jeg ikke dens Rigtighed lader sig bevise.

- 3) henviser han til Lloyds Beretning for forrige Aar, hvorefter der af 65 Dampskibe blev ophugget eller kondemneret 20, brændt 3, forlist ved Kollision 10, kæntrret 2, forlist ved Stranding 29 og forsvundet 1 og fortæller saa nok saa frejdig, at intet af disse Forlis vilde have været afværget, om Skibene havde haft nok saa meget Mandskab. Hvor fra mon Hr. Christensen egentlig ved det? Det er aabenbart noget, han griber lige ud af Luften. Lloyds Beretning indeholder intet derom. Den klassificerer kun Aarsagerne, hvorfor de nævnte Dampskibe udgaa af Registrene. Men Kondemnation opstaar næsten altid efter et Havari, der godt kan have sin Oprindelse i utilstrækkeligt Mandskab, ligesom Kollisions-tilfælde og Strandingstilfælde udmærket godt kan stamme fra, at Udkigsmanden paa et mangelfuldt bemanded Skib har været kaldet fra sin Post for at forrette andet nødvendigt Arbejde, hvortil der savnedes tilstrækkeligt Mandskab.

Uagtet der altsaa lige saa lidt foreligger noget Bevis for, at de anførte 65 Dampskibe har været fuldt bemandede, som for at de har været svagt bemandede, tør det vel antages, at de har været vel bemandede, da de alle tilhører fremmede Nationer, der anderledes paaser, at Folkelisten er fuldtallig end vi; men de beviser paa den anden Side slet ikke, at der ikke vilde være forekommet flere Ulykkestilfælde, hvis alle Dampskibe havde været saa svagt bemandede, som Hr. Alfr. Christensen ønsker de skal være.

Hr. Alfred Christensen røber i de to Artikler, han har skrevet om vore Dampskibes Bemanning, en følelig Mangel paa Logik. Han mener aabenbart, at blot han fremfører Paastande, vel emballeret i et grovt Sprog, skal de glide ned som Beviser; men der skal dog mere til blandt fornuftige Folk.

Hr. Alfr. Christensen bruger den gamle Mading om

ved Økonomi at skaffe sine Aktionærer et nogenlunde passende Udbytte. Økonomi er en prisværdig Bestræbelse, men som han ikke er ene om. Den er almindelig udbredt blandt hele vor hæderlige Rederistand; men de Aktionærer, der kan ønske lidt større Dividende erhvervet paa Bekostning af Sikkerhed for Livet af de Søfolk, der arbejder i deres Brød, eller ved at lade dem overanstrenges sig om Bord, behøves der sandelig intet Hensyn at tages til.

Men er det nu ogsaa saa sikkert, at det er økonomisk at sejte med for svag Besætning? Kan det ikke blive en dyr Økonomi? Jo visselig. Den kan blive meget kostbar. Det paahviler ubestrideligt enhver Skibsfører, der fører anden Mands Gods over Søen, at have sit Skib vel bemandedt, og sker der et Forlis eller en Kollision, og det bevises at Grunden dertil er en for lille Bemanning af Skibet, paahviler Skaden paa Ladningen absolut Skibet, og d'Hrr. Aktionærer kan da se, hvor meget de beholder tilbage af deres opsparedede To Hundrede Tusinde. En anden Ubehagelighed kan ogsaa let opstaa ved at reducere Mandskabet under et normalt Tal, og den er, at man risikerer, at Lovgivningsmagten blander sig i Spørgsmaalet og foreskriver, hvilken Besætning af Menige, Dampskibene skal hyre, ligesom den allerede har gjort det for Officerernes Vedkommende, og Minimumsgrænsen vil da utvivlsonst komme til at overstige Maksimumsgrænsen for Antallet af Menige, som nu selv de stærkest bemandede Dampskibe hyrer. Man har da i en kort Tid sparet paa Skillingen, for senere i lang Tid at lade Daleren ryge, og det anser man dog ellers for slet Økonomi. Hr. Christensen anfører selv som afskrækkende det Antal Officerer, som Loven foreskriver, saa man skulde synes det naturligt, at han ikke vilde være med til at stramme Buen saa haardt, at man risikerede noget lignende for de Meniges Vedkommende, og at denne Risiko er tilstede, er der mange, der er enige om, selv af Rettens søkyndige Medlemmer, der vistnok vil gribe den første Lejlighed, der gives dem inden Retten, til at udtale sig imod uforsvarlig Bemanning og derved sikkerlig give Spørgsmaalet om Vedtagelsen af en Bemandingslov et stærkt Skub fremad. De Uskyldige kommer da til at lide med de Skyldige, og Aktionærerne kommer til at betale hele Gildet.

Se nu kunde jeg jo godt sætte mit Navn under disse Bemærkninger, men da jeg efter de foreliggende Prøver ikke tror det muligt for Hr. Alfr. Christensen at føre en sømmelig Pen, og da jeg ikke ønsker at udsætte mit Navn for Insulter som dem, der er overgaaet Kaptajn Hein, vil jeg blot tegne mig som det, jeg ogsaa virkelig er,

En Menneskeven.

Forskid i Laguna.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I Nationaltidendes Søfartstidende for 1. Mai har Hr. P. P. skrevet en Artikel; »Om Forskid i Laguna«, og da det kun kan passe for mit Skib »Agnis«, eller højst et eller 2 andre danske Skibe, saa vil jeg kun gøre Offentligheden bekendt med, at hvis der hentydes til mig, da er P. P.'s Fremstilling urigtig: I Barbados tog jeg mexikansk Sølv med til Udgifterne i Laguna, dette kostede Rederiet $\frac{2}{6}$ pr. Doll. foruden 6 pCt. for Assurance etc. Ved min Ankomst til Laguna erfarede jeg, at jeg havde taget for faa Penge med til at dække Udgifterne i denne Havn. I Følge med Certeparti skulde jeg betale $\frac{4}{4}$ pr. Doll., hvorfor jeg noterede $\frac{4}{4}$ i Mandskabets Kontrabøger; men Mandskabet har aldrig besværet sig herover. Da Skibet havde ligget i Havn ca. 2 Uger, sagde 1. Styrmand (ikke Mandskabet) til mig i 2. Styrmands Paahør: »Hvorledes kan det være at vi; — dette vi kan ikke betegnes som Mandskabet — skal betale $\frac{4}{4}$ pr. Doll., da i andre Skibe Folkene faa Penge billigere end denne Kurs? Hertil svarede jeg: »At det

blev ikke anderledes, da Rederiet maatte betale denne Pris.« Men hermed var Sagen ikke lagt paa Hylden fra min Side; jeg erkendte mig derefter om, til hvilken Pris Penge kunde faas i Laguna, og fik Løfte om at faa tilstrækkelig Forskud til samme Kurs som i Barbados. Nogle Dage efter at Styrmanden havde talt til mig om denne Kurs, lod jeg Mandskabet bringe deres Kontrabøger agter og fortalte Folkene: At nu fik de Doll. til Mark 2.55 à 20.40 = 1 £, samt at alt, hvad de havde faaet, nu blev forandret i Bøgerne efter denne Kurs, og har ingen Mand betalt mere end $\frac{2}{6}$ pr. Doll., men Rederiet har et Tab af 6 pCt. paa Forskud til Mandskabet. Da der imidlertid er Folk nok at faa i disse Tider, vil jeg forsøge, og samtidig raade andre til at indføre en Klausul i Folkelisten, som kun giver Folkene Ret til at forlange det halve af den fortjente Hyre udbetalt, eller maaske bedre, at tilføje Folkelisten »at Mandskabet kun kan gøre Fordring paa Hyre, hvor Skibet losses og som en Følge deraf har Fragt at hæve.« Er et Tjenestetyende, saaledes som Sømanden, stadig berettiget til at faa $\frac{2}{3}$ af den fortjente Løn udbetalt? Hvis dette ikke er Tilfældet, burde Løven forandres saaledes, at Tyendet blev stillet lige med Sømanden. Denne Udbetaling af $\frac{2}{3}$ af den fortjente Hyre giver ofte Sømanden Midler i Hænde til Rømning og andre Udskejelser. Jeg klager dog ikke over mit sidste Mandskab; det var gennemgaaende en flink og villig Besætning. Hr. P. P. navngiver hverken sig eller Skibet. Er det mig, han hentyder til, maa han gerne angive baade mit og Skibets Navn, og endda stadig selv forblive den ubekendte Størrelse. Jeg lykønsker Hr. P. P. som Avissskriver og forbliver den bekendte Størrelse

A. Riber,
Fører af »Agnis« af Varde.

Saltlast fra Syd-Rusland.

Herom skriver en Skibsfører til »Norg. Sjøft.«:

Stridsspørgsmaal mellem Købmænd og Redere forefalde ikke sjelden; men det maa vistnok anses for et rent Fænomen, om der ikke altid har været og vil blive Strid mellem Saltkøbmænd og Redere.

Frugt for Salt fra Sydrusland betales efter indtagende Vægt; men det er ingen Hemmelighed, at Købmændene angive Vægten af Saltet til at være betydelig mindre, end det Kvantum Skibene i Virkeligheden have inde; det varierer og kan løbe op til 100 à 200 Tons. — Konossementerne blive jo i Almindelighed tegnet under Protest, men derved bliver det ogsaa; at procedere i Rusland er saa sin Sag, og veje Lasten ud paa Losseplads, har, med Undtagelse af en sjelden Gang, vist sig at føre til endnu større Tab for Skibet, saa den Praksis fraraades enhver. At afhjælpe, hvad enhver maa indse er ligefrem Svindel og Bedrag, burde vel Rederne og især Mæglerne, der have disse Fragter, forsøge at gøre.

Fra Eupatoria, hvor Saltet hlvir bragt om Bord i Lægtene, lader det sig næppe udføre; men fra Sebastopol, hvor Saltet kommer langskibssiden i Jernbanevogne, og hver Vogn bliver vejlet paa Jernbanens Vægt, skulde det synes at være en let Sag, naar der i Certepartiet var indført: »Frugt efter Jernbanens Vægt.« Ligeledes burde Rederierne ogsaa søge at faa forandret, at Skibet skal benytte Købmandens Mægler. I Rusland trænger en Skibsfører ganske anderledes end i noget andet Land til at have sin egen Mægler; men naar Købmandens Mægler skal benyttes, følger det af sig selv, at han ikke kan varetage Skibets Interesser upartisk, saaledes at en Skibsfører, der kommer i Strid med Købmanden, ikke alene har denne imod sig, men ogsaa Mægleren.

Mit Skib var fragtet fra Sebastopol med Salt til Riga. Fra sidste Losseplads fik jeg Anmodning fra Rederiet, at

passe nøje paa, da Skibet paa en tidligere Rejse fra Eupatoria ikke fik Fragt betalt for over 100 Tons. Herpaa gjorde jeg min Mægler opmærksom ved Ankomsten til Sebastopol. Han trøstede mig imidlertid med, at der nok fra Eupatoria var Fejl med Hensyn til Vægten, men ikke fra Sebastopol, hvor Saltet blev vejlet paa Jernbanens Vægt. Skibet indtog 289 Jernbanevogne med Salt, hvoraf 199 Vogne bleve vejede i Sebastopol: vi kontrollerede selv Vægten af disse, de øvrige Vogne bleve vejede ved Afgangsstationen. Gjennemsnitsvægten af de 199 Vogne var 609 Pood pr. Vogn, altsaa i alt 176,001 Pood. Købmanden præsenterede Konossementer lydende paa 170,400 Pood, altsaa en Forskel af 5600 Pood, hvilket efter 63 Pood pr. Ton udgør 88 Tons 56 Pood. Omendskønt Mægleren vidste, at Købmanden betalte Jernbanefragt efter 600 Pood pr. Vogn med 9 Pood tilstaaet Overvægt, paastod han alligevel, at den opgivne Vægt paa Konossementet var rigtig, og at Jernbanevægten og Skibets Deplacementskala vare fejlagtige. Denne sidste viste i Følge Amningen den ringe Forskel af 8 Tons mere end Jernbanevægten. Uagtet vor Konsul hjalp mig paa det bedste, og paastod ligeoverfor Købmanden og Mægleren, at Jernbanens Vægt var rigtig, var der intet andet at gøre end at tegne Konossementerne under Protest, da det ikke var muligt uden Tidstab at faa Vægten paa alle Vognene.

For at faa min Ret maatte Jernbanevægten beholdes, og i den Anledning skrev jeg fra Konstantinopel til den svensk-norske Minister i St. Petersburg, der ved min Ankomst til Riga Red, gennem Konsulatet der Steds, havde forskaffet de forønskede Oplysninger. Ministeren havde henvendt sig til Kommunikationsministeren, der pr. Telegraf til Sebastopol fik opgivet Vægten pr. Vogn at være 609 Pood. Mod disse Oplysninger havde Købmanden ingen Lyst til at procedere; over 19 Poods Afdrag pr. Vogn, var noget enhver kunde indse ikke var som det skulde være. Betale Fragt efter Jernbanevægten, vilde han alligevel ikke, men vi kom overens om, at Skibet skulde være udlosset 4 Dage før den bestemte Tid, og i Tilfælde af Regnvejr skulde der alligevel losses. Ved at det daglig var Regnvejr, har Skibet vundet over 10 Dage, saaledes at Fragttabet er tjent ved den indvundne Tid.

Jeg har kun Ministerens resolute Optræden at takke for, at Resultatet blev godt, og er iøvrigt kun fremkommen med denne Beretning, for at den kan være til Rettesnor for de Skibsførere, hvis Skibe blive fragtede fra Sebastopol med Salt og som komme der første Gang, og for at de kunne vide, at det er muligt at erholde og kontrollere Jernbanevægten.

Pilot chart.

Kortet indeholder denne Gang, foruden de sædvanlige Optegnelser om, hvorledes Vind og Vejr have været i April, tillige en Fortegnelse over de Meridianer, man helst skal passere Ækvator paa i det Stille Ocean i Maanederne Juli, August og September. Endvidere gøres opmærksom paa, at de Skibsførere, der ønske at gøre sig bekendte med de gunstigste Punkter, hvorunder Ækvator, i en bestemt Maaned, skal passeres, ikke kan gøre noget bedre, end raadføre sig med Pilot chart'et for den tilsvarende Maaned i det forløbne Aar. Da vi formode, at meget faa danske Skibsførere ere i Besiddelse af disse Kort, og det dog muligvis kunde have sin Interesse for Sejlskibsførerne at gøre sig bekendte med de ovenfor nævnte Data, saa meget mere, som de ogsaa ere lovede for det Atlantiske Ocean, ville vi, efterhaanden som de fremkomme, aftrykke dem i Bladet.

Efterfølgende Tabel indeholder disse for Skibe, der efter at have passeret Cap-Horn sejle Nord paa i det Stille Ocean, eller langs Vestkysten af Syd-Amerika.

Paa Rejse til U. S.	Rute	Maaned i hvilken Ækvator passeret	Længde hvorunder Ækvator passeret	Sands.-Brede hvorunder S. O.-Passaten tabes	Sands.-Brede hvorunder N. O.-Passaten træffes	Sands.-Brede hvorunder N. O.-Passaten tabes.
Juli		118° 00' V.	7° 00' N.	14° 30' N.	33° 50' N.	
do.		118° 00' V.	8° 00' N.	13° 00' N.	34° 00' N.	
do.		118° 00' V.	9° 00' N.	13° 00' N.	34° 30' N.	

Fra Sø og Land.

Den sidste Stranding.

Ribe Amtst. skriver i Onsdags om Strandingen paa Horns Rev: Tirsdag Eftermiddag Kl. 2 observeredes fra Blaavand en Stranding paa Horns Rev, omtrent paa samme Sted, hvor »Die Krone« fornylig strandede.

Redningsbaaden fra Blaavand gik ud, men paa Grund af den stærke Nordveststorm kunde den ikke naa Forbindelse med det strandede Skib, hvorfor den opankrede i Læ af dette. Gennem Kikkert kunde det fra Land iagttages, at den ene af Skibets Master var falden, og at der i Rigningen sad 4 Mand. Man gissede, at Skibet maatte være en svensk Skonnert.

Denne Meddelelse modtog vi i Aftes. Tidlig i Morges fik vi en ny Meddelelse, gaaende ud paa, at Redningsbaaden var vendt tilbage mellem Kl. 10 og 11 i Aftes, uden at have faaet Forbindelse med det strandede Skib, der nu laa stærkt overkrænget.

Redningsbaaden var Skibet saa nær, at dens Besætning kunde se, hvorledes de fire Mand, der sad i Masterne, vinkede om Hjælp, men Baadens Mandskab kunde ikke — eller turde ikke? — række dem den frelsende Haand, hvorimod Baaden — som sagt — ud paa Aftenen gik tilbage til Land.

I Morges var der intet at se, og det kan derfor desværre betragtes som givet, at Skibet er gaaet under med Mand og Mus.

Det maa — hvis vor Meddelers Fremstilling er rigtig, hvad vi ikke nærer Tvivl om — nærmest betegnes som en Skandale, at Redningsbaaden ikke ved højlys Dag kan bjærge Besætningen fra et Skib under Forhold som foran givet, og man fristes let til at bruge stærke Ord overfor et Baadsmanskab, der kan ro bort og overlade de ulykkelige Skibbrudne til deres Skæbne.

Vi afventer imidlertid nærmere Efterretninger, bl. a. om, hvad der eventuelt kan tale til Baadsmanskabets Forsvar,

og der vil da mulig blive Anledning for os at komme tilbage til denne ret alvorlige Affære.

Fragterne i 1838. En Korrespondent har sendt »Fair-play« en Del Breve fra 1838, hvoraf man ser den uhyre Forskel mellem Fragterne den Gang og nu. Bl. a. viser et Brev, at Skn. »Jane« af Liverpool, 62 R.-T., blev fragtet for en Rejse fra Greenock til Irvine for at laste med Kul til Sligo, og der igen laste med Korn eller anden Last til Glasgow for 17 eller til Liverpool for 18/. Et andet Brev fra Liverpool til Glasgow indeholder følgende: »Vi behøve 200 T.-R. fra Buenos Ayres til Storbritannien. Fragten er 5 £ pr. Ton for tørre Huder og 10 Procent Tillæg, hvis Fartøjet faar Ordre for Kontinentet.

Havnekommissionen i Løgstør agter at anlægge en Op-halingsbedding.

Dødsfald. Forhenværende Skibsfører P. Hansen af Odense er afgaaet ved Døden.

Havnefoged Søren Brøgger i Løgstør er afgaaet ved Døden.

Med Dampskibet »Sigurd«, bygget i West-Hartlepool hos Sir Wm. Gray & Co. for Regning af Dampskibsselskabet »Gorm«, foretoges den 11. Maj Prøvetur. Skibet er bygget af Staal til Lloyds højeste Klasse og er en Type paa den moderne Lastdamper i sin mest fuldkomne Skikkelse. Det bærer 3,100 Tons paa 17' 11" Dybgang, og er forsynet med alle de fortrinligste Indretninger til hurtig Losning og Lastning. Paa Prøveturen opnaedes en Fart af 12 Knob, med et yderst ringe Kulforbrug.

Prøvetur. Dampskibet Quarta, som er bygget paa Flensborg Skibbygnings-Selskabs Værft til Flensborg Dampskibsselskab af 1869, foretog d. 11. ds. sin Prøvetur, der gav et overordentlig gunstigt Resultat, som fuldt ud tilfreds-stillede Rederiet.

Damperen opnaede en Hastighed af gennemsnitlig 11 Knob i Timen. Skibets Dimensioner ere: Længde 271' 8", Brede 38' 2", Dybgaaende 23' 4½" engl.

Dette meget praktisk indrettede og med alle nye Be-kvemmeligheder forsynede Fragtskib er bygget af bedste Skibbygningsstaalet efter German. Lloyd I Div. 100 A L +. Ført af Kaptajn Johannsen tiltraadte det straks sin første Rejse til Kina.

Damperen »Euplectela« har haft et mærkeligt Held ved i Løbet af 12 Maaneder at bjærge to Dampere, som hørte til samme Selskab. I November 1894 fik den ud for Sokotra fat paa »Clan Maskintosh« og bugserede den til Aden. Bjergningssum £ 5,000. Hele Værdien af Skib, Fragt og Last var i dette Tilfælde £ 180,000. I Januar 1894 paa 35° 35' N. Br., 24° 28' øst. Lgd., da Euplectela var paa en Hjemrejse fra Singapore traf den »Clan Macleod« i havareret Tilstand, fik, ved Hjælp af udmærket Sømandsdygtighed, en Slæber fast paa den, og slæbte den under mange Vanskeligheder til Alexandria. Bjergningssummen blev for nylig fastsat til £ 7,500. Værdierne af Risikoerne, der i dette Tilfælde vare paa Spil, beløb sig til £ 94,000 for Clan Macleod og £ 85,000 for Euplectela.

Resultat af Maskinisteksaminerne: Til 1. Afdeling indstillet 50 Eksaminander hvoraf 40 bestode, til 2. Afdeling indstillet 14 Eksaminander hvoraf 13 bestode. Til Maskin-passerprøven indstillet 1, som bestod.

Kvittering for Konsulatsgift. Kaptajner paa Far tøjer, der for Fremtiden gaar paa Barcelona, maa erindre, at der ved Ankomsten dertil maa forevises Kvittering fra den

spanske Konsul paa Lastepladsen for, at Konsulatafgiften er betalt, inden Skibet kan ekspederes. En Skibsreder oplyser i »Ship. Gaz.«, at Kaptajnen paa et ham tilhørende Dampskib maatte betale Konsulatafgift to Gange, fordi han ikke havde nogen saadan Kvittering. Undladelsen afstedkommer selvfølgelig ogsaa Forsinkelse.

Nedsættelse i Dampskibsudgifterne. I West Hartlepool anstrænger man sig af alle Kræfter for at faa Dampskibe til dersteds at forsyne sig med Bunkerkul og har i den Anledning formaaet North-Eastern Jærnbancelskab til at reducere Dokafgiften til 1 Pence pr. Ton og Havnevæsnet til at reducere Havneafgiften fra 1 til 1½ Pence.

Lodspenge i La Plata. En Dampskibskaptajn skriver fra La Plata til sin Reder, at han maatte betale fulde Lodspenge ind, hvilke beløb sig til 20 £, uagtet han havde gjort Akkord med Lodsén ca. 30 engelske Mile nedenfor Monteideo, om at denne skulde lodse Fartøjet til La Plata for 7 £. Da Skibet kom til Bestemmelsesstedet gjorde Lodsén Fordring paa fulde Lodspenge. Lodserne have faaet ny Regler dette Aar, og Lodsoldermanden tilraadete Kaptajnen at betale de 20 £, da han, i Tilfælde af at han gik Rettens Vej, vilde tabe to Gange 20 £. Kaptajnen fortæller, at hans Skib er det tredje, der har været udsat for en saadan Behandling, og at Overenskomsten med Lodsén ikke er saa meget værd som det Papir, hvorpaa den er skrevet. Kaptajnen tilføjer, at Skibe bestemt til Buenos Ayres ikke skulle tage Lode, før end de komme til Monte Video eller Point Indio Fyrskib, fra hvilke Steder der betales 10 £ og 8 £ for 1500—2000 R. T. Ved Point Indio er der stationeret en Lodskutter lige ved Fyskibet.

(Fairplay).

Om Trimming af Kulladninger har Skibsførerforeningen i England sendt »Board of Trade« et Brev, hvori der klages alvorlig over den Maade, hvorpaa Trimming af Kulladninger om Bord i Dampskibe bliver udført. Der paavises heri de sørgelige Følger af uforsvarlig Trimming, nemlig Tab af Ejendom og Menneskeliv. Ved den nu brugelige Fremgangsmaade bliver der store aabne Rum saavel i Skibets Ender som under Lugerne og andetsteds i Rummet.

Under de nuværende Forhold er det kun om at gøre for Trimmerne at faa gjort saa lidt Arbejde som muligt, og de tror at have gjort deres Pligt, naar de kun faa det omakkorderede Kvantum om Bord. Da Befragterne betale Udgifterne, naturligvis for Skibets Regning, har Kaptajn og Styrmand ingen effektiv Kontrol, og Følgerne er, som man ved, de uheldigste.

En Forandring er aldeles nødvendig.

Damperen »Bounington« havde for nylig en drøj Tur i Kinæsøen. Den afsejlede d. 3. December fra Yokahama, bestemt til Kobe. Da der intet var hørt fra Skibet i 6 Uger, antoges det for forlist, indtil det en Dag ankom til Hong-Kong. Det var ballastet, og blev 2 Dage efter Afgangen overfaldet af en Tyfon, under hvilken det faldt tværs i Søen. Hovedkedlen gik herved løs, Skorstenen over Bord og Maskinrummet begyndte at fyldes med Vand. Kaptajn Leighton og hans Besætning gjorde alle mulige Anstrængelser for at forhindre Skibet fra at synke, og da Vejret blev bedre lykkedes det — under Sejl — at komme ud i det Stille-Ocean mellem Bonnin Øerne og Loo Choos. De Sejl, der benyttedes, vare lavede af Presenninger, Tæpper og lignende Genstande, da alle Skibets oprindelige Sejl vare brugte til at støtte Kedlen af mod Skibssiden. Efter 34 Dages æventyrlig Rejse havde man, med ovenomtalte Sejl, tilbagelagt 1,732 Kml., og var naaet ned paa 37° N. B og 122° Ø. Lgd., hvor Skibet toges paa Slæb af Damperen »Boynnton«, som bugserede det i Havn uden at der indtraadte flere Uheld. Maksimumdistancen, der blev udløbet i et Etmaal af »Bonnington« under dets Sejlade, var 57 Kml.

Nye Forsøg paa »At dæmpe Søen med Olie« ere foretagne i Kiel, saavel som af Admiral Cloué i Frankrig. Disse Forsøg have imidlertid ikke synderlig udvidet de Kundskaber, som man i saa Henseende allerede havde. Admiralsens Ide »at udskyde eksploderende oliefyldte Bomber« foran for Skibet, naar dette ligger underdrejet, vil næppe finde Tilslutning i Handelsmarinen, hvis Skibe, for en stor Del allerede i flere Aar have været forsynede med Olieposer af forskellige Konstruktioner, bestemte til at slæbes en 30 à 40 Favne til Luvart. Naar disse ere kastede over Bord er dermed hele Arbejdet gjort, og Poserne vedblive at afgive Olie i 12 eller flere Timer, overensstemmende med Kvantummet de indeholde. Skal man derimod bringe Admiral Cloué's Bombesystem i Virksomhed udfordres der en Kanon med Betjening, som vil blive kostbart og i høj Grad besværligt, selv om Bord i en stærkt bemanded Orlogsmand, medens det vil være ganske umuligt i smaa og dybt ladede Koffardskibe. Er det et Skib, der lænder »For — Vejret« kan den almindelige Metode — at hælde Olie gennem et eller flere Klosetter, hvad enten de ere forude, midtskibs eller agter — næppe forbedres. For 25 Aar siden bleve de første officielle Forsøg med Olie, som bølgedæmpende Middel, gjorde i »Aberdeen«, og det blev da konstateret, at »Fisketrans« var bedst, samt til en vis Grad udøvede Indflydelse under alle Forhold, undtagen i Brændingen ved Kysten.

Det britiske Lloyds har nylig udgivet sin Beretning om de i 4de Kvartal 1895 totalt forliste Fartøjer af alle Nationaliteter. Ogsaa i dette Kvartal viser Forholdet sig uheldigt for norske Fartøjers Vedkommende, idet Procenttabet af den norske Tonnage: 2.12 pCt. er det højeste af samtlige Nationers procentvise Tab. Næstefter kommer Tyskland med 1.28 pCt., medens Storbritannien under Kvartalet kun har forlist 0.63 pCt. af sin Tonnage. De fleste af de Forlis, som i Kvartalet har truffet norske Fartøjer, skyldes Stranding. Paa denne Maade gik 47 norske Sejlfartøjer tabte mod 12 engelske, 16 nordamerikanske og 10 tyske. Ogsaa Afbønden af norske Fartøjer var hyppig, om end ikke i samme Udstrækning som i 2det Kvartal 1895. 11 norske Sejlfartøjer forlodes nemlig i Søen mod 3 engelske og 5 tyske. Af de forliste norske Sejlfartøjer var 63 klassificerede i Det norske Veritas: af disse hørte 16 til Klassen A 1, 21 til A 2*, 13 til A 2, 12 til B 1 og 1 til B 2. Mere end Halvparten var altsaa Klasseskibe. Et af de forliste Fartøjer var bygget i 1807, et andet i 1814.

Endnu en Gang Nicaraguakanalen. Bladet »New-York Herald« har nylig offentliggjort et Udtog af den Betænkning, (der er afgiven af Ingeniørkommissionen, der i sin Tid nedsattes af den nordamerikanske Kongres, til Undersøgelse af de Planer og Overslag, der var indsendte af Kanalselskabet. I Betænkningen udtales en stærk Tvivl, for ikke at sige Mistillid, angaaende Projektets Udførlighed, i hvert Fald i den Skikkelse, hvori Selskabet har fremsat det. Det har nemlig vist sig, at de Forundersøgelser, Selskabet har ladet foretage paa Stedet af Ingeniører, ere utilstrækkelige og ikke kan danne noget paalideligt Grundlag for en Bestemmelse af, hvad Projektets Udførelse vil koste. Kommissionen anslaaer saaledes Omkostningerne til ialt 133,472,893 Dollars, medens Selskabet kun har anslaaet dem til 69,893,660 Dollars, altsaa omtrent det halve. For at faa Omkostningernes Størrelse saa nøjagtig som muligt bestemte, anbefales det i Kommissionsbetænkningen Kongressen at bevilge 350,000 Dollars til yderligere Undersøgelse af tekniske Sagkyndige.

Aktie-Udbytte. Kockums mekaniske Værksted i Malmø giver intet Udbytte for det forløbne Aar.

Flyttedagen og Skibsfarten.

Under Overskrift »Flyttedagen og Skibsfarten« indeholdt »Børsen« for nogen Tid siden nogle talende Data, som bevise hvilken forældet Uskik Forbudet mod Aabningen af Lange- og Knippelsbro før Kl. 4 Eftm. paa Flyttedagen er. Vi skulle heraf meddele følgende:

I Tirsdags henlaa der paa Reden Dampskibet »Hermia« med ca. 1400 Tons Kul, Dampskibet »Dalton« med ca. 1500 Tons Kul og Dampskibet »Erik« med ca. 1600 Tons Kul, alle bestemte til Gasværkshavnen og alle forhindrede paa Grund af Flyttedagen i at komme op til Bolværk og begynde Losningen. Det er altsaa ca. 4,500 Tons Gods, der er bleven stanset næsten en hel Dag paa dets Rejse, for at et Par Flyttetovne hver med 1 à 2 Tons om Bord kunde slippe for at vente 2 à 3 Minutter paa at køre over Broen; thi længere Tid tager det intet Skib, med Damp for, at passere Klapperne.

Enhver vil dog vel indrømme, at der er noget absurd i dette Forhold; men naar det saa endda kun var de 4,500 Tons, som vore Købmænd have maattet savne den Dag, hvorom det drejede sig, kunde man maaske endda se gennem Fingre dermed, skønt det maa være haardt nok for de paagældende; men den store Arbejdsstyrke, der skal til at losse 3 Dampskibe af ovennævnte Størrelse, og som udgør den anselige Kolonne af 180 Mand, har roligt maattet finde sig i at gaa med Hænderne i Lommerne og drive hele Flyttedagen, fordi et Par Flyttelæs ikke maa opholdes nogle Minutter, og hvad værst eller kostbarest er, Dampskibene miste Tid. Tiden for den Størrelse Dampskibe, som her er nævnt, værdsættes i Certepartierne til omtrent 16 sh. 8 d. pr. løbende Time, eller 20 £ pr. Døgn. Selv om dette nu er noget mere end Dampskibets virkelige Tab, grænser det dog op derimod og andrager altsaa for disse 3 Baade c. 1000 Kroner pr. Døgn; men dermed er Tabet langt fra opgjort. Vare disse Dampskibe komne gennem Broerne Tirsdag Morgen og havde de straks begyndt Losningen, vilde deres Liggetid have været ude førstkomende Lørdag Aften, og de vilde da have kunnet afsejle og tjene Søndagen i Søen; men da de først kom til Bolværk Tirsdag Eftermiddag, udløber deres Liggetid ikke før Mandag Aften, og det bliver altsaa to Dage i Stedet for en Dag, eller to Tusinde Kroner i Stedet for et Tusind Kroner, at disse Dampskibe tabe for at oftnævnte Flyttelæs kunne naa nogle Minutter tidligere til deres Bestemmelsessted.

Med de nævnte 3 Dampskibe er Tallet af de for Indgaende ventende Skibe imidlertid ikke sluttet. Nej, der ventede desforuden to mindre Dampskibe, »Myren« og »Lion« og 11, siger og skriver elleve Sejlskibe, og om det end ikke saa slet saa galt ud paa den anden Side af Broen, saa laa dog Dampskibene »Sjælland«, »Trafik« og 5 Sejlskibe og ventede paa at komme til Søs.

Alt i alt har Broens Lukning saaledes opholdt 23 Skibe og foraarsaget dem uforskyldt Tab, og som Bevis for Sandheden af, at det kun er saa Minutter et Flyttelæs vil kunne blive opholdt ved at et Skib passerer Broen, kan anføres, at i Timen fra 4—5 passerer Broen af 16 Skibe, eller hvert femte Minut passerer ikke alene et Skib Broen, men Vogntrafikken fra begge Sider blev samtidig reguleret.

Uden Antydning til Havnevæsnet om det uheldige i det bestaaende, er Fortiden ikke gaaet hen; men det vil dog være uretfærdigt at vælte Skylden for at ingen Forandring til det bedre er sket over paa den nuværende Havnekaptajn, da han kun har været ved Roret en meget kort Tid. Det er imidlertid almindelig antaget, at den nuværende Havnekaptajn vil have et aabent Øre for berettigede Klager, og man tør maaske derfor vente, at Broerne vil være passable hele Dagen, naar nogle Familier næste Gang skal flytte mellem Kristianshavn og Byen.

Ugens Havarier.

Maren, Galease af Ærøeskjøbing, Jørgensen, er den 12. ds. paa Rejsen fra Landskrona til Stolpemünde, grundstødt udfor Dragør. Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot og indbragtes læk hertil, hvor Skibet lossede sin Ladning Mursten og reparerer.

Harrington, Dpsk. af Hernøsand, er paa Rejsen fra Hamburg gennem Kielerkanalen til St. Petersburg med Stykgods, Sydfrugter etc., strandet den 14. ds. paa Vittem Grund indenfor Hyllekrog. Med Assistance af Svitzer kom Skibet flot den 17de dennes, og er bugseret til Malmø for Reparation.

Fernbrock, Dpsk. af Frederiksværn, Andersen, er den 18de ds. paa Rejsen fra Hull til Kronstadt med en Ladning Kul, strandet ved Harboøre. Besætningen, ialt 20 Mand, blev reddet af Liløre Redningsbaad. Skibet staar farligt.

Adolphe, Barkskib af Høganäs kom den 16de ds. paa Rejsen fra Søderhamn til Yarmouth med Trælast, paa Grund paa svenske Kysten udfor Høganäs. Skibet kom flot uden Assistance, og indbragtes til Helsingør for at undersøges af Dykker.

Ino, Skonnert af Marstal, Christensen, er den 16de ds. paa Rejsen fra Aarhus til Egersund grundstødt ved Staurhoved. Dpsk. Lillebelt fik Skibet bragt flot og til Ankers i Møllebugten ved Fredericia.

Laura, Skonnert af Svendborg, Mortensen, ankom den 17. ds. her paa Reden efter paa Rejsen fra Antwerpen til St. Petersburg med en Ladning Cementsten, at være sprungen læk i Søen. Skibet losses og reparerer her.

Druknet Skibsbesætning. En Skonnert strandede den 12. ds. ved Hornsrev. Strandingen skete om Eftermiddagen og den ene Mast faldt strax. Blaavands Redningsbaad søgte flere Gange Forbindelse, men maatte returnere uden Held. Næste Morgen var Skibet og dets Besætning forsvundet.

Reddede Skibbrudne. Dpsk. Activa af Bremen har den 15de ds. i Helsingør landsat Kaptajnen og 1 Mand af Besætningen fra Skonnerten Wälgangen af Mønsterås. Skonnerten, der var paa Rejsen fra Memel til Rostock med Trækæntrede den 13de ds. om Morgenen Kl. 7 paa 56° 41' N. B. og 18° 56' Ø. Lgd. Desværre druknede 3 Mand af Besætningen, Kaptajn Johannson og den anden Mand holdt sig fast ved Vraget, og reddedes den 14de ds. om Morgenen i yderst forkommen Tilstand.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, pas. Gibraltar 18. Maj, bestemt til Tunis, Piræus, Constantinopel, Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til St. Petersburg 11. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Odessa 14. Maj, bestemt til Smyrna. Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til St. Petersburg 13. Maj, bestemt til Kbhvn., Cette. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Tarragona 18. Maj, bestemt til Malaga, Cadiz, Lisbon, Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 15. Maj, bestemt til Arendal, Portugal. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 11. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Southampton, Spanien, Italien. — Kiev, Rabe, ankom til Bordeaux 11. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 19. Maj, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Constantinopel 14. Maj, bestemt til Odessa. — Nicolai II, Jespersen, ankom til New-Orleans 12. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Cadiz 16. Maj, bestemt til Bordeaux, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 12. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Tejo, Fenger, ankom til Lissabon 16. Maj, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til St. Petersburg 4. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vesuv, Gade,

afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 19. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Xenia, Ingerslev, afgik fra New-Orleans 29. April, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Girgenti 17. Maj, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 19. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Stettin. Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 18. Maj, bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Hull 18. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kongsberg 17. Maj, bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Smith, afgik fra Arendal 19. Maj, bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, bestemt til Riga. — Kasan, Niedersøe, ankom til London 18. Maj, bestemt til Kbhvn., Kongsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Leith 18. Maj, bestemt til Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Louise, Brabrand, pas. Hirtsholm 19. Maj, bestemt til Kbhvn., Kongsberg. — Minsk, Olsen, pass. Stornoway 18. Maj, bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 17. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 17. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 10. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 15. Maj, bestemt til Hull. — Romny, Harder, afgik fra Kbhvn. 19. Maj, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 12. Maj, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 16. Maj, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 16. Maj, bestemt til Libau. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kongsberg 18. Maj, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, i Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 20. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Esbern Snare, Sørensen, afgik fra Newcastle 18. Maj, bestemt til Odense. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 21. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 19. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Leih 19. Maj, bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 21. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 20. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, i Newcastle.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Cronstadt 13. Maj, ankom til Reval 14. — Knud, Chr S. Hansen, afgik fra Blyth 12. Maj, ankom til Libau 18. — Svend, Hveysel, afgik fra Libau 14. Maj, bestemt til London. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Dunkerque 16. Maj, ankom til Burntisland 18. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Maj, bestemt til Libau. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 1. Maj, ankom til Buenos Ayres 7. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 6. Maj. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Sundsvall 16. Maj, bestemt til Rotterdam. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 9. Maj, ankom til Cronstadt 16. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Riga 10. Maj, ankom til Ghent 17.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 12. Maj, ankom til Cronstadt 19. Johan Siem, Løfler, afgik fra Odessa 30. April, bestemt til Archangel. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Cronstadt 17. Maj, bestemt til Amsterdam. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Reval 7. Maj, ankom til Rotterdam 12. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Cronstadt 19. Maj, bestemt til Rotterdam.

Helmdal, Anine, Knudsen, afgik fra Sunderland 9. Maj, ankom til Sundsvall 15.

Kjøbenhavn. Dania, Troensegaard, ankom til Genoa 13. Maj. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Newport News 16. Maj til Holland. — Jylland, Starck, afgik fra Lübeck 14. Maj, ankom til Kronstadt 18. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 13. Maj, ankom til Amsterdam 18. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 13. Maj til Kronstadt.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 16. Maj til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 1. Maj, ankom til New-York 14. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 9. Maj til Kbhvn. — Thingvalla, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, ankom til Stettin 17.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Harnæs 14. Maj til Ghent. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Rotterdam 19. Maj til Grangemouth. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Sunderland 18. Maj. — Frederiksborg, Fischer, ankom til Rotterdam 13. Maj. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Riga 15. Maj til Brake. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Ørenskjoldsvik 19. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Stockholm 20. Maj. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kronstadt 18. Maj. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Braila 14. Maj til Havre.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 14. Maj, anløb Frederikshavn 15., ankom til Newcastle 17. — Orriek, Erichsen, afgik fra Hamburg 13. Maj, anløb Aarhus 14., ankom til Randers 15., afgik 16., anløb Aarhus 17., ankom til Altona 18.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Jacobstad 16. Maj. — Nerma, Degn, afgik fra Ljume 15. Maj til Glochester. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Blyth 15. Maj, ankom til Esbjerg 17.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Bertha, Nørholm, passerede Dover 13. Maj. — Cito, Christensen, ankom til Falmouth 16. Maj fra Laguna de Terminos. — Elisabetha, Fischer, afgik fra Rio Grande 17. April til St. Petersburg. — Erna, Thomsen, passerede New Anjer 1. April fra Port Natal til Bangkok. — Fanø, Mortensen, ankom til Liverpool 12. Maj fra Jamaica via Falmouth. — Laura, Toft, afgik fra Caia (Ecuadorkysten) 31. Marts til Hamburg. — Marie Louise, Mecklenborg, ankom til Port Spain (Trinidad) 11. Maj fra Hamburg. — Medor, Svarrer, afgik fra Calcutta 26. April til Port Natal. — Nor' Wester, Nielsen, afgik fra Mauritius 8. Maj til Melbourne. — Peruvian, Hansen, ankom til Falmouth 18. Maj fra Allata. — Solid, Jørgensen, passerede Falmouth 13. Maj paa Rejse til London. — Venus, Pedersen, afgik fra Antwerpen 9. Maj til Port Natal, passerede Lizard 12.

Fanø, Senderho. Helene, Thøgersen, ankom til Bangkok 18. Maj fra Cardiff. — Merida, Pedersen, afgik fra Montevideo 13. April til St. Petersburg. — Phoenix, Øhle, er afgaaet fra Hamburg til Port Elisabeth, passerede Dover 13. Maj.

Svendborg. Agnete, Møller, ankom til St. Petersburg 16. Maj. — Anna Kirstine, Frantsen, ankom til Puuvala 18. Maj. — Brage, Jørgensen, ankom til Aarhus 17. Maj. — Fiona, Johansen, ankom til Kotka 14. Maj. — Guldborg, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 18. Maj. — Hans, Christensen, ankom til Pillau 13. Maj. — Hertha, Hansen, ankom til Calais 15. Maj. — Johanne, Jensen, ankom til Tuborg 12. Maj. — Lyø ankom til Pole 17. Maj. — Petrine, Jensen, ankom til Sunderland 15. Maj. — Skirner, Nielsen, ankom til Lohais 12. Maj. — Svava, Høgsled, ankom til Colberg 17. Maj. — Thetis, Hansen, ankom til Riga 13. Maj. — Thomas, Wandel, ankom til Orth 14. Maj. — Urda, Nielsen, ankom til Rochester 18. Maj.

Moses & Søn G. Melchior. Clara, Bartram, passerede St. Catherine (Isle of Wight) 15. Maj paa Rejsen fra Vestindien til Kbhvn.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 17. Maj:

I Ugens Løb er ingen nævneværdig Forandring indtraadt i Fragtmarkedet. Befragtninger ske paa Basis af Kronstadt 4/—, Stockholm 3/7¹/₂—3/9, Genua 5/6—5/9. En Del Baade gaa til Middelhavet, hvilket muligt vil trykke Fragterne lidt i denne Retning, lokkede af bedre Fragter fra Sortehavet etc. Fra Ertshavnene kunne Raterne maaske ventes at stige lidt, da Tonnagen nu fordeles til andre Lastepladser.

Hamburg 1100 4/—, 1000 4/—, London 1000 3/3, 1200 3/3, Plymouth 950 3/9, Dieppe 1200 3/9¹/₂, Havre 1200 4/—, 900 4/—, Caen 600 4/7¹/₂, Granville 540 4/9, Kjøbenhavn 2000 3/7¹/₂, 400 Wear, Korsør 1000 4/—, Bandholm 1000 4/1¹/₂, Sønderborg 780 4/3, Kjøge 700 4/4¹/₂, Svendborg 700 4/3, Fairwater 1300 3/7¹/₂, 1100 3/7¹/₂, 1200 3/7¹/₂, Swinemünde 1800 3/7¹/₂, 1900 3/7¹/₂, 1900 3/7¹/₂, option Stettin 4/1¹/₂, 1800 3/9, Kiel 750 4/3, Memel 1500 3/10¹/₂, Kart Kunda 1100 5/—, St. Petersburg 1600 4/—, Cronstadt 2300 4/—, 2600 4/—, 2100 4/—, 2750 4/—, 2200 4/—, 3000 4/—, 1600 4/1¹/₂, 800 6/— for Kokes, Helsingfors (Dunston Lastning) 1250 4/1¹/₂, Stockholm 1400 3/7¹/₂, 350 fofs, 1850 3/6, Valg af Dunston 3/7¹/₂, 1350 3/10¹/₂, Norrköping 1400 4/— + 2⁹/₁₀ Adr. Com. — Nordnorge 1450 3/10¹/₂, 850 4/—, Oporto 1200 5/6, 1250 5/6, Bilbao 1400 3/—, 500 gangbar Kurs. — Middelhavet etc. Konstantinopel 2400 6/—, 300, Alexandria 3300 6/1¹/₂, 350, 3300 6/1¹/₂, 400 Kul, 8/1¹/₂ Kokes, Cartagena 1500 7/—, 250, Civita Vecchia 2500 6/3, 350, 2850 6/1¹/₂, 350, 2100 6/6 Dunston, 300, Genua 4300 5/6, 500, 2600 6/1¹/₂, Gods og Kokes 8/—, 2700 5/9, 500, 2700 5/9, 500, 3200 5/6, 500 (Wear).

Venedig Valg af Ancona 2100 7/—, 350 Kul, 8/6 Gods, 9/— Kokes, 2300 7/—, 400 Kul, 8/6 Gods, Venedig Valg af Triest 3000 7/—, 400/300 Kul, 8/6 Gods, 9/— Kokes. Garrucha 1400 7/—, 200 gangbar Kurs, Barcelona 1900 8/3, 400, Livorno 1400 6/3, 400, 1700 6/3, 400 Girgenti 1800 6/9, 300, Malaga 1400 7/—, 250 gangbar Kurs, Marseilles 2150 6/1 1/2, 500, Piræus (Wear) 2100 6/3, 300, Madras 3000 15/—.

Returfragter noteres paa Basis af:

Odessa, Krimhavne, Varna etc. 9/9—10/— nc., Sulina 10/—10/3 nc, Nicolaiëff 10/9, Nordspanien en eller to Havne 11/3—11/9, Donau A. eller K. 12/3—12/9, 6 extra for Hamburg; Nordspanien 13/—13/6, Azoff H. L. A. K. 11/9—12/— a. d. Byg 6 a mindre, Bilbao—Rotterdam, Terneuzen 5/7 1/2—5/9, Middlesbro 5 1/2, Tyne 4 10/1 1/2, Cardiff eller Newport 4/6—4/7 1/2, Swansea 4/9, Glasgow 5/3—5 6.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 1ste Maj: Medens den europæiske Efterspørgsel efter vore Kornvarer har tiltaget betydelig, er en Forbedring i Fragtmarkedet hovedsagelig begrænset til Forretninger med anlagte Baade, navnlig til Storbritanniens Havne.

Efterspørgslen efter Dampere til at lade fulde Kornladninger har ikke været stor nok til at kunne forhøje Fragterne; men der er knappere Tid paa passende Baade, især af Mellemstørrelse, og Rederne gøre ingen videre Tilbud til de nuværende Rater. Der er stadig Brug for Dampere til Petroleum i Kasser til Østen, og det ser ud som om de nuværende Fragter ville holde sig. Trælasthavnene ved Golfen mangler stadig Damp-Tonnage, og, da der ligeledes er Mangel for Sejlskibenes Vedkommende, er det sandsynligt at Befragtnings-Perioden vil være længere end sædvanlig.

Sejlskibs-Forretningen har i det hele taget været noget livligere i den forløbne Uge, og Raterne som en Følge deraf fastere, uden at vi dog ere i Stand til at kunne nævne nogen videre Forhøjelse af disse; for Petroleum i Kasser til Østen er betalt 17 Cents til Java og 13 Cents til Kalkutta, men ellers er der ingen Befragtninger forefaldet. Efterspørgslen efter Skibe til Petroleum i Tønder er meget begrænset og Rederne blive tvungne til at nøjes med lave Fragter.

Derimod vedbliver Efterspørgslen at være god efter Skibe til Tømmerladninger fra sydlige Havne til Syd-Amerika, til samme Rater som sidst, og en hel Del Befragtninger ere blevne afsluttede i den Retning.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddele 3/15. Maj. Jeg kan desværre ikke meddele, at nogen Bedring i den forløbne Uge har fundet Sted i vort Fragtmarked, der stadig holder sig paa det samme Niveau, som har den sørgelig lave Rate 9 d. til London til Basis, men i Gaar og i Dag har der været en Smule mere Lyst til at belægge Damperrum, og man maa haabe, at dette vil vedblive, og at den Omstændighed i Forbindelse med, at der nu udbydes færre Dampere end lige efter Gjenaabningen, vil Levirke en Fremgang i Raterne. Til Hull er der sluttet til 9 d. og til Rotterdam til 10 1/2 d., men til sidstnævnte Plads er der nu Udsigt til at betinge 11 1/4 d., da der kun er forholdsvis lidet prompt Damperrum i Markedet. Til Weseren, Antwerpen og Dunkerque er sidst bleven sluttet til 1s/—. Til Østersøen, Danmark og Norge er der vedblivende ingen Ladninger at faa.

Fra Kronstadt til London kunne prompte Baade opnaa 18/6 d. D/B. 1/3 Boards 19/6 d.

D'Hrr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele 16. Maj 1896:

Siden vor forrige Beretning har Fragtmarkedet for saavel Damp- som Sejlskibe været nok saa fast for de fleste Markeders Vedkommende.

Af stedfundne Befragtninger kunne vi blandt andre nævne følgende.

Sejlskibe:

Liverpool til Bahia, Stykgods, 17/1 frit fra Siden, pr. 600 Tons Skib; Garston til Para 13/6, for 900 Tons Kul. — River Thames til Vestkysten Syd-Amerika, 15/9; London til Port-Natal, 20/4; Cardiff til Monto Video, 14/—; Para, Pernambuco, Bahia 15/—. Tyne til Santos, 19/3 1/2; Antwerpen til Rio Janeiro, 13/6.

Pensacola til Buenos-Ayres, Lumber, Dollars 12 1/2, rent Certeparti, 1200 Register; disse Fragter ere ikke fuldt saa faste, og flere mindre Jernskibe ere i de sidste Dage gæves udbudte til Dollars 12 1/2, B. Ayres, Dollars 13 1/2 Rosario.

Pensacola eller Mobile til Cardiff, 92/6 for 1100 Register, lignende Størrelse til West-Hartlepool, 93/9—.

Fra Kanada sluttedes der til 41/6 fra Pugwash for 580 Reg.; 42/6 fra Shediac; Richibucto 47/6 a 48/9 for 2/300 Register Skibe — alt til Vestkysten Stor-Britanien.

Østindie Markedet er fremdeles meget daarligt, der er betalt 25/— for Copra fra Java. —

For Dampskibe sluttedes som følger:

Glasgow og Liverpool til Bombay 20 —; Cardiff-Teneriffe 7/—; Barcelona 9/9; Port Said 6/3; Leghorn 6/9; Malta 4/9. Fra Bombay har prompt Baad accepteret 8/6; Fra Rosario 16/— for 2800 Tons Juni—Juli Afskibning. — Pensacola til

Holland 97/6. St. John N. B. til Cardiff 36/3. Gnebec til London 39/—; Odessa til Rotterdam 9/—; Donau 11/9; Poti 12/6; Huelva 7/3. a 8/9.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordøen. Jyllands V.-Kyst. Ringebyerje Baake er igen rejst. 55° 36', N. Br. 8° 7', Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Østersøen. Gotland S. I Følge Meddelelse fra »Det Forenede Dampskibs Selskab« laa den 14de Maj 1896 tre store Undermaster med Mærs 10 Kml S. 7° Ø. for Hoborg Fyr.

Sverig. Gotlands Ø.-Kyst. Ved Britterna, NØ. for Östersgarnsholm. ere følgende Sømærker udlagte:

En sort Vager med Ballon. 57° 27' 50" N. Br. 19° 1' 55" Ø. Lgd.

En rød Vager med en opadbunden Kost, hvorunder Ballon. 57° 26' 55" N. Br. 19° 2' 50" Ø. Lgd.

Finland. Fyrskibet »Relandersgrund«, uden for Raumo, er udlagt den 7de Maj 1896.

Fyrskibet »Snipan«, i Norra Qvarken, er udlagt den 9de Maj 1896.

Fyrskibet »Verkomatala«, ved Indløbet til Björkö Sund, er udlagt den 11te Maj 1896.

Tyskland. Kurisches Haff. I Kurisches Haff ere Sommer-sømærkerne nu udlagte.

Stettiner Haff. Paa Grund af Uddybningsarbejder er Fyrskibet »Kaiserfahrt« midlertidig flyttet c. 1 Kml. S. hen.

Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Til Brug ved Opmaalning er paa Gross Vogelsand opført en pyramideformet Baake med firkantet Topbetegnelse. 53° 59' 14" N. Br. 8° 34' 13" Ø. Lgd.

Holland. Friesche Zeegat. I Gat van Schiermonnikoog er Spidstønde Nr. 1 med Kors inddragen. 53° 27' 25" N. Br. 6° 5' 47" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. Paa Amerikaan i den S.-lige Del af Noordvaarder, lige over for Slenk, er udlagt tre Skydeskiver. Omtrent 1/2 Kbl. S. for Skiverne er i 17 Fod Vand i Schuitengat udlagt en grøn Spidstønde med rød Ballon; den er Skibsfarten uvedkommende. 53° 20' 18" N. Br. 5° 11' 7" Ø. Lgd.

I Stortemelk er Vraget af hollandsk tremastet Skonnert »Montrose« borttaget. Afmærkningen er inddragen. 58° 19' 28" N. Br. 5° 1' 22" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Fartøjet, som var sunket 2 Kml. S. 82° V. fra Kamper Ketel Fyr er borttaget. Afmærkningen er inddragen. 52° 33' 22" N. Br. 5° 45' 1" Ø. Lgd.

Frankrig. Calais. Den 6te Maj 1896 er det røde, grønne og hvide Tidevand-Fyr paa Calais nye Ø.-Moles Hoved tændt. Samtidig ere det midlertidige, grønne, faste og det hvide, faste Fyr paa den gamle Ø.-Mole slukkede.

England. Tees Bay. Vraget af Damperen »Harraton« ligger sunket i 9 Fv Vand, fra Coatham Kirke i N. 5° V., 2 1/2 Kml. og fra Seaton Carew Kirke i S. 83° Ø. 54° 39' 10" N. Br. 1° 5' 10" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irlands N.-Kyst. I Lough Foyle, og Floden Foyle, Farvandet til Londonderry, er Afmærkningen forandret saaledes: Tønder og Baaker paa Styrbords Side ere røde, paa Bagbords Side sorte.

Anduvningstønden ligger paa 55° 13' 30" N. Br. 6° 53' 45" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Den 3die Maj 1896 er *Porset* lave Fyr tændt. Det er et hvidt, fast Fyr, som lyser i S. 26° V. over 1 1/4° over den gravede Rende. Flammens Højde: 6 Fod. Lysevnen: 26 1/2 Kml. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus. 47° 15' 12" N. Br. 2° 15' 7" V. Lgd.

Etel Indløb SV. En 9 Fods Klippegrund er funden 1,6 Kml. S. 38° V. fra *Etel* Fyr. Omkring Grunden er der 19 à 22 Fod, ujevn Bund. 47° 37' 27" N. Br. 3° 14' 20" V. Lgd.

Gironde. I *Passe Nord* er den rødmaledede Lystønde Nr. 4, »N. des Mattes du Grand-Banc«, som viser grønt Lys, og den sortmaledede Lystønde Nr. 5, »SO du Demi-Banc«, som viser hvidt Lys, flyttede til Linien *Coubre* Fyr og *Palmyre* Fyr overet.

Spanien. Tæt N. for Grunden *La Muela*, ved S.-Pynten ved Indløbet til *Ferrol*, er i 9 1/2 Fv. Vand udlagt en Baaketønde.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Rockland Harbor.

Den røde Spidstønde Nr. 4 ved Enden af *Rockland* Bølgebryder er flyttet og ligger nu i 6 Fv. Vand 1/2 Kbl. SØ. for Bølgebryderens Yderende, 1 1/2 Kml. N. 60° V. fra *Owls Head* Fyr.

New Hampshire. Portsmouth Harbor. Den 30te April 1896 er Taagesignalet ved *Whaleback* Fyr forandret. Taagetrompeten giver nu hver 20 Sekunder Et-Stød af 3 s. Varighed.

Rhode Island. Narragansett Bay. Den sort og rød vandret stribede Stumtønde ved Ø.-Siden af *Ohio Ledge* er ombyttet med en sort og rød vandret stribet Klokketønde.

Connecticut Den sorte Klokketønde ved den V. lige Bølgebryder ved Indløbet til *New Haven Harbor* er flyttet SV. hen. Den ligger nu i 26 Fod Vand, c. 1/2 Kbl. fra den nye Bølgebryders Yderende, fra *New Haven Harbor* gamle Fyrtaarn i S. 45° V. og fra *Savin Rock* i S. 20° Ø.

New York. Den 10de Maj 1896 er Fyrskibet Nr. 51 »*Sandy Hook*« midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16. Det viser hvidt Et-Blink hver 1/4 Minut. Synsviddens: 10 Kml. Kommer Fyret i Uorden, vises et hvidt, fast Fyr.

Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, som hver 1/4 Minut giver Et-Stød af 3 s. Varighed.

Skibet har to Master og sort Skorsten, Skroget er gult, mærket med sort »*Relief*« og »Nr. 16«.

New York Upper Bay. En sort Klokketønde er til Forsøg udlagt i 4 Fv. Vand, Middel Lavvande, 50 Alen NØ. for *Robbins Reef* Klokketønde.

Delaware. En rød og sort vandret stribet Stumtønde er i 15 Fod Vand udlagt tæt Ø. for Vragene af Damperen »*Brinkburn*« og Barken »*Siam*«, fra *Fenwick Island Shoal* Fløjteønde i N. 42° Ø.

Et Vrag ligger sunket i 16 Fv. Vand, 20 Kml. S. 11° Ø. fra *Fenwick Island Shoal* Fyrskib. En Mast er 8 Fod over Vandet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Havnefyret ved *Frioul* lyser fra N. 53 1/2° Ø. gennem Ø. til S. 13° Ø.

Italien. Taranto Bugt. Gallipoli.

Den 5te Juni 1896 ombyttes Klokketønden ved Grunden *Raffo* midlertidig med en Vager med Stage og Flag.

Italiens V.-Kyst. I *Sta. Eufemia* Bugt ere Fiskeredskaber udlagte c. 2 1/2 Kbl. V. for Udløbet af *Angitola* og strække sig c. 6 Kbl. ud fra Land. 38° 46' 20" N. Br. 16° 11' 20" Ø. Lgd.

Tunis. Indløbet eller Forhavnen ved *Biserte* er midlertidig afmærket med røde Tønder for Indgaaende om Styrbord, og sorte Tønder om Bagbord. De ligge i 28 1/2 Fod Vand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. En 15 Fods Klippe ligger i 5 Fv. Vand omtrent midt i det N.-lige Løb i *Main Ship Channel*, *Key West Harbor*, fra *Key West* Fyr i S. 2° V. og fra *Sand Key* Fyr i N. 46° Ø.

Texas. Paa Barren i Indløbet til *Galveston* er der nu 21 1/3 Fod Vand.

Bahama Øer. Great Inagua Island. Et rødt, fast Fyr er tændt ved *Mathewtown*. Flammens Højde: 18 Fod. Man kan staa ind paa Loddet for at ankre, naar man holder Fyret mellem NØ. og SØ.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 5 Dages Karantæne i *Beirut*, *Clazomenes* eller *Tripolis*, med Desinfektion af Klæder og Effekter.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Maj 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		99	99 3/4
Thingvalla		47 1/4	48
Danmark		71 3/4	73
Norden		110 1/2	111
Kjøbenhavn		83 3/4	84 1/2
Carl		45 3/4	47
Dannebrog		99 3/4	100 1/2
Skjold		56	56 1/2
Jydsk Engelsk Dpsk.		—	—
Bornholm 1866		105	—
Bornholm		45	85
Helsingørs Dampsk.		35	37
Østersøen	50	49 1/2	52
Nordsøen	63	60	63
Torm		75	95
Foren Bugser-Selsk.	88 1/2	89 1/2	89
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.		—	—
5 0/0 — — — — —		—	—
5 0/0 Thingvalla 1882		99	99 1/2
5 0/0 — — — — — 1894		—	—
5 0/0 Norden		104	106
5 0/0 Nordsøen		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats		99	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats		100 1/2	101 1/2
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.		97 3/4	98 1/4
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.		97 1/2	98
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.		98 1/2	98 3/4
4 0/0 — — — — — 6 — — — —		100 1/4	101
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — — — —		98 1/4	98 3/4
Aktier.			
Nationalbank		159 1/2	160
Privatbank		120	120 1/2
Landmandsbank		123 1/4	125
Handelsbank		122 3/4	123 1/2
Burm. & Wain	106 3/4	107	106 3/4
Helsingørs Jernsk.	109 1/2		109 1/4
Sukkerfabr.	105 1/4		105
Bryggeri Aktier		110 3/4	111 1/2
Vekselkurser.			
	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg	88.90	88.75	
London	18.16	18.13	
Paris	72.30	—	
Amsterdam	150.30	—	
Notering paa Berlins Børs d. 19. Maj 1896.			
Rubler		216.85	
4 0/0 Russiske Consols		—	
4 1/2 0/0 — — — — — Boden Kredit		104.70	
6 0/0 Mexikanske		95.70	
5 0/0 Rumænske Stats		100	
4 0/0 — — — — — 1890		88	

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.16	18.13
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.30	—
Notering paa Berlins Børs d. 19. Maj 1896.		
Rubler		216.85
4 0/0 Russiske Consols		—
4 1/2 0/0 — — — — — Boden Kredit		104.70
6 0/0 Mexikanske		95.70
5 0/0 Rumænske Stats		100
4 0/0 — — — — — 1890		88

Omsætningen i den forløbne Uge af Dampskibs-Aktier ved Noteringen var følgende:

Foren. Dampskibs. 16,000, »Thingvalla« 20,000, Danmark 2000, »Norden« 2000, »Kjøbenhavn« 18,000, »Carl« 24,000, »Dannebrog« 2000, »Skjold« 12,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet i Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

Paa **SØKORT-ARKIVET** er udkommet:
Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1896. Pris Kr. 0,50.

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter
Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

A. A. Aspegréns Efterfølgere, Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●
Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: **Aspegréns.** Rigstelefon.

Carl Krarup, Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

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

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4128.

P. Otzen & Thorstenson, autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.
Vacuummetre. Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc
Fabrik: Kontor og Lager:
Ryesgade 105. Gothersgade 24.

Nørrebro Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.
Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,
tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.
Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Provindsbyer.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.
Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og
Pakninger til Skibsbrug.
Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.
Rugbrød. Skonneroger.
Mel, Gryn & Ærter
til billigste Notering.
63, St. Kongensgade 63.



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

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelt 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.

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Breddes 25 Øre, udenlandske 35 Øre	20 — do. 25 —	5 Gange	10 Gange	25 Gange
De øvrige Sider	— — — — —	Moderation for	— — — — —	— — — — —
½ Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end ½ Side	10 %	20 %	40 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Maj 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — S. S. Vestas Havari. — Handelsskibes Bemanding. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Islands-fiskeriet. — Det engelske Redningsvæsen. — Om Skibes Værdiforringelse. — Lodsforholdene i La Platafloden. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Grafiske Arbejder
af enhver Art.



Isoleret af Dampere
og Klæder udføres.

SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32,
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Aut. Forhryingsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Nordisk

Skibsrederforening.

Medlemmer, som ønsker at deltage i Generalforsamlingen i Kjøbenhavn den 30. ds. erholder Tur og Returbilletter med Det forenede Dampskibsselskabs Baade fra skandinaviske Havne mod Betaling for Enkeltbillet.

F. Fredericksen.

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faaes i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

Telefon
3674.

Brødrene Syndergaard.

Telefon
3674.

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk

Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Rymsgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

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.

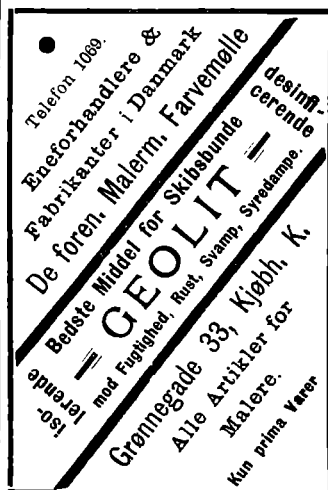
Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 21.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.



Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blod
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

**Internationalt
Bureau**
(oprettet 1870)
Indehavere:
P. Hofman-Bang og C. Boutard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og
Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6. Selvtorvet 6.

Petersen & Nielsens

**Galvaniserings-
Anstalt,**

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

**Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.**

Telefon T 37.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Holm & Collerup,
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

ARENTZ & ROSENFELDT^S
SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Damp-
skibe, Lægtene og Sejlskibe** af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede
Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Frihavns Kaffebænderiet.

Forlang og prøv hos Deres Skibshandler Brænderiets
Conserves Kaffe til ufortoldet Pris. Kaffen holder sig
frisk selv paa de længste Sørejser. Faas i 12 forskellige Kva-
liteter.

Frihavns Kaffebænderiet.

S. Bonnevie Lorentzen.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste **Rense- og Pudsemiddel** til
Aft. Faas overalt. Enhver **Op-
lysning** gives paa **Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.**

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverander i **Skibsproviant.**

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Dampbaade.

Forskellige Størrelser og
Slags købes og sælges ved

A. O. Andersen,

Norra Hamngatan 10.

GÖTEBORG.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

**NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.**

Paa Udkig.

Efter hvad vi erfare afholder »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« Bestyrelsesmøde Fredagen d. 3. Juli i Nordby paa Fanø, hvorefter Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes næste Dag Lørdagen d. 4. Juli samme Sted.

I sidste Nummer af »Dansk Søfartstidende« meddelte vi efter »Fairplay« de Bedragerier, som Skibsførerne, der besejle La Plata, ere udsatte for af Lodserne, og skulle atter i Dag meddele et Referat, der er sendt samme Blad fra et La Plata-Firma; Wilson Sons, & Co. Limited, med den Hensigt at advare Skibsførerne mod Lodserne der paa Floden.

Den almindelige Lodstakt, hvorsomhelst Lodserne komme om Bord paa La Plata, for at lodse Skibe til Monte Video, er Dollars 5—50 cents pr. Fod Dybgaaende, med mindre der er afsluttet nogen anden Akkord. Ingen Akkord er bindende, dersom den ikke er skriftlig og understegnet med Navn; det er derfor raadeligt, at Skibsførerne have den Slags Kontrakter skrevne, klar til Brug, naar Lodsens kommer langs Siden, og denne skulde ikke tillades at komme om Bord før han har underskrevet Kontrakten.

Dersom Skibet er bestemt til »Buenos Aires« eller »La Plata« skal det beholde River-Lodsens om Bord indtil det er indklareret paa Stedet, hvor der skal losses. Dersom Lodsens nemlig ikke underskriver Dokumenterne paa Toldboden sammen med Kaptajnen, men har faaet Lov at gaa forinden, vil Skibet blive idømt en Mulkt, hvis Størrelse er afhængig af Tonnagen.

Fhv. Fyrskibsfører J. P. Larssen, der for nogle Dage siden afgik ved Døden i Skagen i en Alder af 74 Aar, var en i Sømandsstanden vel kendt og meget anset Mand. Efter at have deltaget i den første slesvigske Krig, blev han i 1852 ansat som Fyrskibsfører, først paa Læsø Rende Fyrskib, senere paa Drogdens Fyrskib. Den Afdøde nærede megen Interesse for Lystsejladens og dens Udvikling, og har ydet et betydeligt Arbejde for denne smukke Sports Udvikling her hjemme; han var blandt Stifterne af »Dansk Forening for Lystsejlad« og var i flere Aar i dens Bestyrelse; selv konstruerede han adskillige Lystsejladbaade, der vandt megen Anerken-

delse. — Sine sidste Aar levede han i Skagen, og de mange, der besøgte ham der, ville længe mindes hans gæstfri og sympatiske Personlighed.

Man vil erindre, at der i sidste Rigsdagssamling i Folketinget førtes en meget indgaaende Diskussion om vor Eksport over Esbjerg, særlig af Smør og Flæsk, og de Krav, der stilledes til disse Varers gode og hurtige Transport, fremtraadte med en saadan Styrke, at Folkethinget endogsaa vedtog et Forslag om Statens Overtagelse af Linjen Esbjerg-Parkeston, et Forslag, der dog ikke gennemførtes. Vi gjorde den Gang gældende, at Statens Overtagelse af denne Rute vilde være et stort Misgreb, dels fordi den savnede de nødvendige Betingelser for at drive den paa forsvarlig og økonomisk Maade, dels fordi der ikke var nogen Tvivl om, at den private Rederi-Be-drift fuldt ud ævnede at løse de Opgaver, som fra Landbrugets og Eksportørernes Side med Rette kunde stilles til den med Hensyn til Transporten fra danske Havne til Udlandet.

Vi finde Rigtigheden af disse Udtalelser bekræftet ved nogle Meddelelser, vi have modtaget fra Firmaet C. K. Hansen, om de Foranstaltninger, der ere truffet i Rutedamperne paa Linjerne Kjøbenhavn-Leith og Kjøbenhavn-Hull, i den Hensigt at sikre Varenes Konservering under Transporten til disse Havne. De hurtig sejlene Dampere Rona og Thorsa, der gaa paa Ruten Kjøbenhavn-Leith, ere nemlig, ved ovennævnte Firmas Initiativ, i Foraaret blevne forsynede med de nyeste Hallske Koldluftmaskiner; Temperaturen i Last-rummene vil blive opretholdt med 6 Grader Reamur, men kan iøvrigt gøres baade lavere og højere, eftersom det ønskes. I »Rona« er der begyndt med denne ny Køle-metode d. 14. Maj, og i »Thorsa« ventes den paabegyndt midt i Juni. Damperne afgaa herfra hver Torsdag Aften og ankomme til Leith om Søndagen, og Losningen og Forsendelsen af Smør foregaar saa hurtig, at f. Eks. Smør leveres i Glasgow Mandag Formiddag Kl. 9—10 og i Dundee Kl. 11—12. — Til Linjen Kjøbenhavn-Hull ventes den nybyggede Damper »Zero«, der ogsaa er forsynet med Hall's Koldluftmaskiner, færdig i Løbet af Juni, og indtil da ville Damperne, som hidtil, have Last-rummene afkølede med Is i Tremme-Kasser.

S. S. Vestas Havari.

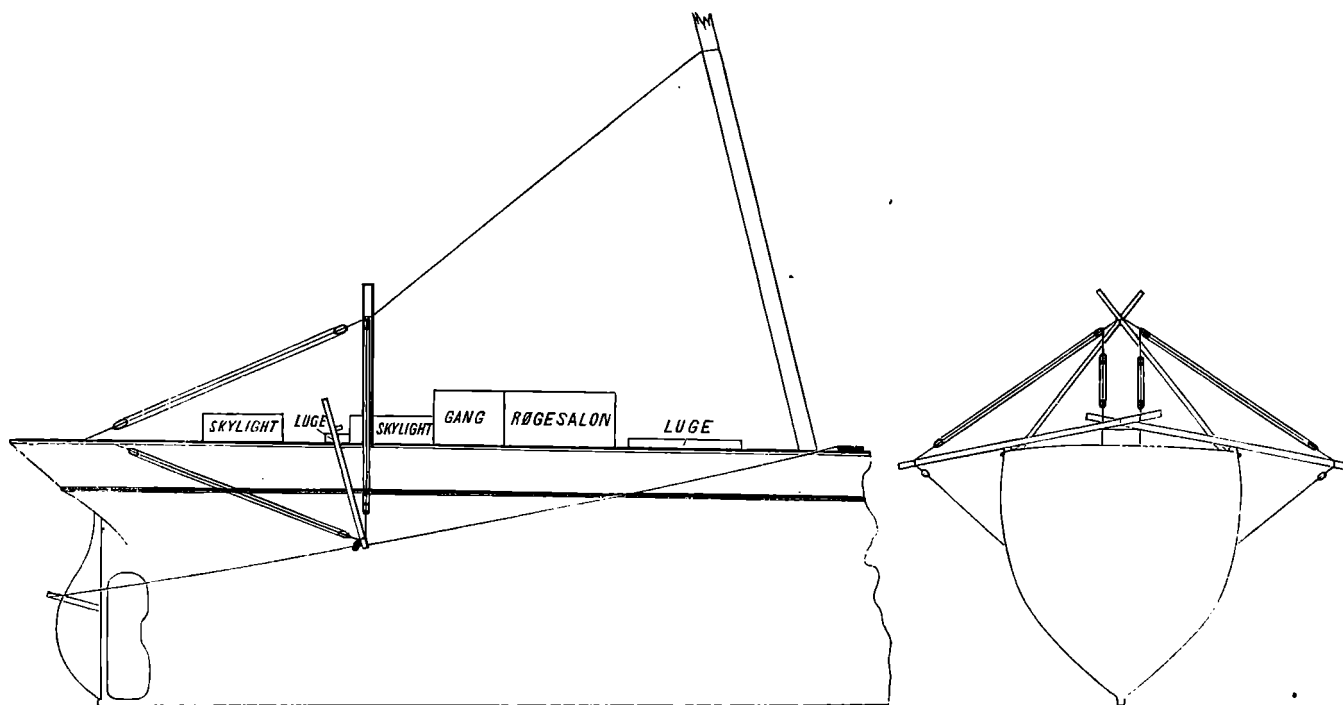
Da jeg antager, at det for mange af »Dansk Søfartstidende« Læsere vil være af Interesse at vide, hvorledes S./S. »Vesta« klarede sig ud af den vanskelige Stilling paa Øfjord (Nordkysten af Island), hvori Skibet var kommet paa Grund af Brud paa Roret, unnlader jeg ikke at sende Dem en lille Beskrivelse af Skaden og den Maade, vi gik frem paa for at rigge et Nødror.

Den 22de Marts 1896 brækkede S./S. »Vestas« Ror-stamme under Udsejlingen fra Akureire Havn (Øfjord), saa at Roret blev fuldstændig ubrugbart, idet at Stammen med Kvadranten skiltes fra det øvrige Ror. Dette havde til Følge, at den øverste Rortap brækkede lige ved Roden,

at den næst øverste Rorløkke brækkede midt over og den tredje Rortap forskød sig ud af sit Leje.

Da det var umuligt at faa Roret repareret i Akureire, og da Kaptajnen indsaa, at det, baade for Rederiet og for Assurandørerne, vilde blive uhyre bekosteligt at sende Bugserbaad til Øfjord for at afhente »Vesta«, vare gode Raad dyre; Kaptajnen besluttede imidlertid at forsøge paa at rigge et Nødror, eller rettere sagt sætte Roret i saadan Skik, at det kunde bruges, medens Skibet sejlede til England eller en anden Havn, hvor et nyt Ror kunde anskaffes, eventuelt det gamle repareres.

I dette Øjemed blev der paa Roret, mellem den øverste og næst øverste Rortap, anbragt to Skinner (en paa hver Side) paa 3" Bredde og 1½" Tykkelse. Skinnerne forsynedes med svære Øjne i Agterkant, og i hvert



Øje anbragtes en Sjøkel, cirka 1' 3" lang, af 1 $\frac{1}{2}$ " Rundjern. Sjøkjerne lavedes saaledes, at den ene kunde gaa inden i den anden, og anbragtes saaledes rundt Rorets Agterkant, at den St. B. Sjøkel viste over om B. B. og vice versa. Dette gjordes for at undgaa, at de Beslag og Bolte, som fastholdt Skinnerne til Roret, skulde løsrives. Da Rortapperne vare anbragte i løse Klosser, der ved Nitter vare befæstede til Roret, kunde den øverste afbrækkede Rortap sendes i Land, hvor den blev boret ud og erstattet med en ny. Heldigvis fandtes der en Smed, som kunde gøre dette Arbejde. Omkring den afbrækkede Løkke anbragtes et Beslag, som paa Forkant af Agterstævnen fastholdtes af en 1" Skruebolt med Møtrik, og en Skrue (1") paa hver Side i de tilbagestaaende Læber af Løkken. Beslaget blev udfyldt med et Stykke Jern, saa at det hele kom til at passe aldeles nøjagtig.

Til Rortap Nr. 3 toges intet Hensyn, da den tilsyneladende kun sad skævt, men ikke fuldstændig løs. Det var desuden umuligt at faa Skibet løftet saa meget agter, at Tap Nr. 3 kunde komme over Vandet, med mindre man vilde sætte Skibet paa Grund, og dette Ansvar turde Kaptajnen ikke paatage sig. Fodtappen var paa sin Plads og i Orden.

Paa Dækket blev følgende Arrangementer truffet: To Bomme 26' \times 8" riggedes ud, en paa hver Side, cirka 40' foran for Roret. Bommene furedes cirka 9' udenfor Skibssiden, fastsurrede til Pullerterne i Borde og Lugekarmen midtskibs, forsynedes paa Underkant med en svær Jærnblok og paa Agterkant med hver sin firskaarne Talje til Agterhaler. Paa Dækket rejstes endvidere en Buk af to Bjælker 16' lange og 6" tykke. Bukken forstøttedes med et Topreb eller Forhaler til Stormasten og to Barduner paa Agterkant (3 skaarne Taljer). I Krydset af Bukken anbragtes to firskaarne Taljer, hvis underste Blokke huggedes i Bomnokkerne, saa at disse Taljer gjorde Tjeneste som Toplenter paa Bommene. Paa hver af disse Taljers halende Parter anbragtes en mindre treskaaren Skræder-talje, saa at Toplenterne til enhver Tid kunde hales stive. To Rorskildpader flyttedes fra agter til tværs af Stormasten i Borde.

Efter at disse Forberedelser vare gjorte, gik vi i Gang med at samle Rorledningen paa følgende Maade: I Skinnesjøkjerne paa Roret sjækledes paa hver Side en ny 3 $\frac{1}{2}$ " flexible wire Trosse, hvis anden Tamp skar igennem de paa Underkant af Bommene anbragte Jærnblokke og naaede cirka en Favns foran for disse. I Tampen

sjækledes derefter de Styrekæder, som før havde været benyttede rundt om Kvadranten og Rundingen agter (Kæden $\frac{7}{8}$ "). De andre Ender af Kæderne samledes derefter med Skibets almindelige Styreledning, efter at være skaarne igennem de ved Stormasten i Borde anbragte Skildpader.

Forbindelsen mellem Roret og Styremaskinen paa Broen var dermed tilvejebragt; det hele prøvedes under en to Timers fuld Krafts Sejlads paa Øfjord den 12te April, og det viste sig at arbejde over al Forventning godt. Kun bemærkedes, at Skibet lystrede Roret meget hurtigere end med den rigtige Styreledning, samt at der ikke behøvedes saa mange Omdrejninger af Rattet som før for at skifte Roret fra Borde til Borde. Staalrosserne blev godt indsmurte med en Blanding af Talg og Tran for at holde dem bøjelige og bevare dem for Rust. Alle Splitter og Sjøkler musedes, og alle Forsigtighedsregler iagttoges.

I den til Roret hørende Sjøkel anbragtes 2 Stykker $\frac{5}{8}$ " Kæde, en til hver Side; de andre Tampe manedes ind paa Dækket gennem Sideklyssene og forsynedes der med hver sin firskaarne Talje, saa at de til enhver Tid kunde være klare til at hale Roret støt i Tilfælde af Brud paa Rorledningen.

Dersom nogen nu vil spørge: Hvorfor blev Roret ikke løftet af og sendt i Land til Reparation? maa Svaret simpelt hen lyde, »at det var umuligt.« Man erindre, at Tap Nr. 3, skønt vreden ud af sin naturlige Stilling, blev siddende, og da denne Tap var $\frac{3}{4}$ " længere end den tilsvarende Løkke, gjorde den tillige Tjeneste som Rorlaas. Løfte Skibet saa højt, at vi kunde faa fat i den var umuligt. Alene for at faa Tap Nr. 2 ovenfor Vandet, maatte Maskin og Agtertank pumpes læns, og Fore-Underlast fyldes med Vand.

Da vi vare færdige med Ror og Rorledning indtoges 50 Tons Ballast i Agterlasten, for at faa Skruen bedre i Vandet. Vi prøvede at komme rundt Nordlandet østefter, baade den 13de og den 14de April, men maatte begge Gange vende om til Øfjord paa Grund af svær og tæt pakket Drivis, som naaede saa langt vi kunde se. Endelig den 19de kom vi rundt Cap Langanäs, og da Vejret var godt, fortsatte vi med det samme til Trangisvaag, hvor vi gik ind for at efterse vore Rorgrejer. Det viste sig, at Staalrosserne vare en Del skamfilede, hvorfor vi blev liggende Dagen over til den 22de og reparerede Skaden. Vi havde derefter en heldig Rejse til Leith, hvor vi ankom den 24de April.

Handelsskibes Bemanding.

Vi have modtaget følgende:

Svar til Tramp-Skipper C—n. fra Kaptajn Schack.

Paa Grund af Bortrejse har jeg først idag læst Søfartstidende af 6te Mai og bøder om Plads for et kort Svar til Tramp-Skipper C—n.

C—n. mener, at utilstrækkelig Bemanding ikke bærer Hovedskylden for de tiltagende Søulykker, og at de af mig fremdragne Eksempler ikke ere overbevisende i saa Henseende. Som Hr. C—n. vil se ved at gennemlæse min Artikel, har jeg udtrykkelig bemærket, at den direkte Grund til Ulykkerne i de fremdragne Eksempler er uforvarlig Ligegyldighed fra de Kommanderendes Side, men indirekte maa Aarsagen tilskrives den Slappelse af Ansvarsfølelse som let opstaar hos Skibsførere, der se, at de ikke kunne navigere deres Skib forvarlig paa Grund af mangelfuld Bemanding.

Jeg fastholder vedblivende, at det er paaviseligt, at adskillige danske Skibes Forlis — eller Havari — maa tilskrives for svage Betætninger. Hvis C—n. vil gennemlæse Statistisk Oversigt over de for danske Skibe indtrufne Søulykker» udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, vil han se, at flere Strandinger og Kollisionstilfælde skyldes Undladelsen af at benytte Loddet og Mangel paa Udkig, og at disse Mangler ere en Følge af, at det yderst faatallige Dæksmandskab i det kritiske Øjeblik har været i Arbejde andetsteds.

Jeg skal ikke nægte, at jeg anser det for meget ønskeligt, om det var muligt for Handelsskibe at være saaledes bemandede, at der kunde tages et Lodskud paa Vagten uden at kalde Udkigsmanden fra sin Post. Jeg anser det ikke for en Ulykke, at Udkigsmanden henter Styrmandens Oliefrakke — vel at mærke — naar Styrmanden bliver paa Broen; men jeg anser det for højest forkasteligt, hvad der ofte sker og ofte maa ske i Dampskibe med 2 Mand paa Vagten, at Styrmand og Udkig maa gaa fra Bro og Bak i længere Tid for at bjerge Sejl o. l. og lade Skibet sejle sin egen Sø. Af saadanne Skibe sejler der jo efter C—n.'s Udsagn i Hundredevis i de mest befærdede Farvande. Det er kun en ringe Trøst for os andre, naar der bliver paaført os en Ulykke af saadan en Dødssejler, at vide at C—n.'s Rederi giver mere i Udbytte til Aktionærerne, hvilket forøgede Udbytte er opnaaet ved en Reduktion af Mandskabet. Jeg ved fuldt vel, at Mangel paa Disciplin er en medvirkende Grund til de mange Søulykker i England.

Men Hensyn til C—n.'s Bemærkninger om min »noblesse« og mit »Rederi« skal jeg anføre, at det »Rederi«, jeg sejler for, paalægger sine Skibschefer at optræde med den størst mulige Hensynsfuldhed mod andre Søfarende og respektere deres Rettigheder i alle Henseender. Hvem der derimod ikke anvender »noblesse« i sin Optræden er de af C—n. forsvarede Rederier, der tor at tjene Penge reducerer deres Skibes Besætninger til et moralsk utilladeligt Minimum og derved vise, at de intetsomhelst Hensyn tage til andre Søfarendes Rettigheder eller til den Forpligtelse, der paahviler enhver Reder, at sætte sine Skibsjørere i Stand til at navigere deres Skibe paa forvarlig Maade.

Efter den resultatløse Polemik, der er ført i den senere Tid om vore Dampskibes Bemanding, ser jeg at Red. af Nationaltidendes Søfartstidende fremkommer med en Hentydning til at Assurandørerne skulde være i Stand til, at forhindre Overdrivelse i Besparing af Mandskab. Det kunde maaske ogsaa lade sig udføre, naar alle Assurandører vare enige derom, men det blive de næppe, og da Konkurrencen mellem de forskellige Assuranceselskaber er stor, vil det næppe kunne undgaas, at der for større Dampskibsselskaber opnaaedes Lempelser, og vilde da enkelte Skibe og mindre Selskaber lide derunder, og intet væsentligt vilde opnaas i Retning af en normal Bemanding

af vore Dampskibe. For omtrent et Aar siden, hentydede jeg i »Dansk Søfartstidende« til Nedsættelsen af en Kommission, bestaaende af 3 Søkyndige og 2 Maskinkyndige, og samtidig henviste jeg til den Kommission, der prøver Kedler etc.; dog vil jeg ikke undlade at paapege, at ældre Skibsførere, der har forladt Søen for 10 à 12 Aar tilbage, ville vanskelig kunne bedømme hvor meget Mandskab der er normalt for en moderne Damper; der maa helst Mænd i en saadan Kommission, der have praktisk Erfaring i vor Nutids-Sejlads og have prøvet baade ældre og nyere indrettede Baade; thi mange Gange manvrerer en større Baad lettere end en mindre med det samme Mandskab. For en stor Del kommer det an paa Skibenes Type, Placeringen af Dampspillene og om der styres med Damp eller med Haandkraft. Ved Lov at bestemme Antallet af Mandskab i Dampskibene, anser jeg for umuligt; jeg er villig til at indrømme, at Skibe over 1000 à 1200 Tons Brutto burde have mindst 6 Dæksfolk, men at fordre, at vore mindre Baade, der gaa paa Nordsøen, skulle have 6 Mand paa Dækket foruden 2 Styrmand, som Loven byder, var jo urimeligt; at Loven kun tillader Dampskibe under 150 Tons Netto at sejle med en 1 Styrmand og 1 Maskinmester er efter min Mening temmelig haardt, især da vore Nabolande gaa langt ud over 150 Tons; jeg har kendt tyske Skibe paa 500 Tons Netto med kun 1 Styrmand; hvis vore Skibe indtil 3 à 400 Tons Netto kunne faa Lov at sejle med 1 Styrmand og 1 Maskinmester og en eksamineret Assistent, ville vore Maskinassistenter kunne faa aftjent de 2 Aar, som Loven byder at de skulle sejle, før de kan faa Bevis som 2den Mester, uden at lide for megen Uretfærdighed.

Angaaende Fyrbødere vil det være vanskeligt ved Lov at bestemme deres Antal om Bord i en Damper; thi en Baad paa 13 à 1500 Tons Brutto bruger 7 à 8 Tons Kul i Etmaalet, en anden paa 5 à 600 Tons Brutto bruger 10 à 12 Tons Kul og efter den indicerede Hestekraft kan ej heller regnes. Kulforbruget er højest forskelligt og Arbejdet bliver da ogsaa forskelligt; Bunkerullenes Læmpning spiller jo ogsaa en stor Rolle, i nogle Skibe behøves ingen Læmpning og i andre er der en besværlig Læmpning.

Derfor henstiller jeg endnu en Gang til Sagkyndiges Drøftelse, om ikke en Kommission, lønnet af Staten og dannet af praktisk uddannede Skibsførere og Maskinmestre, der have sejlet saa vel i vore ældre som i moderne Dampskibe, ville være kompetent til at bedømme hvor mange der behøvedes til hver Damper.

A. C.
Skibsfører.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. $\frac{5}{95}$, afsagt d. 15. April 1896, angaaende Sø-Assurance.

Et herværende Firma havde hos et svensk Søforsikringsselskab tegnet Forsikring for c. 6500 Kr. Forskud, ydet til det i Finland hjemmehørende Barksejlskib »Theodoros« for en Rejse fra Pensacola i Florida, hvor Skibet da befandt sig, til Lübeck. Forsikringen afsluttedes i Henhold til det københavnske Søassurancekompagnis Konvention af $\frac{2}{4}$ 1850. Skibet afgik den 7. Maj 1894 fra Pensacola, og kom om Aftenen d. 12. Maj paa Grund paa Colorados Revne, c. 10 Kvartmile i N. N. O. for Berrachos, hvorefter det kondemneredes. Det svenske Selskab vægrede sig imidlertid ved at betale Assurancesummen under Henviisning til, at den almindelige Betingelse for Udbetaling af en i Henhold til Konventionen af $\frac{2}{4}$ 1850 tegnet Forsikring af den her omhandlede Art, nemlig at Skibet som Følge af et under de Forsikredes Ansvarlighed hørende Ulykkestilfælde er totalt forlist eller er blevet lovlig kondemneret i en Mellemhavn og af den Aarsag

ikke kan fuldføre sin Rejse, ikke var tilstede i nærværende Tilfælde.

I Dommen hedder det imidlertid, at, selv om der efter det Fremkomne maatte gives det indstævnte Selskab Medhold i, at saavel Theodorus's Kaptajn som dets Reder (der tillige var dets Styrmand) under og efter Skibets Stranding havde vist et i flere Retninger meget uheldigt Forhold, der havde bidraget til i alt Fald meget at forøge den opstaaede Skade, findes dette i Medfør af Sølovens § 248 og § 65 i Konventionen af 1850 at maatte blive uden Indflydelse paa Afgørelsen af den foreliggende Forsikringsag, da der end ikke er fremkommet nogen Antydning af, at den forsikrede Sagsøger skulde have nogen Del deri eller skulde have forsømt nogen af de ham som Forsikret paahvilende Forpligtelser. Og, selv om der derhos med Føje maatte kunne rejses Tvivl om, hvorvidt den Person, der i Berrachos optraadte som »Subdelegeret« for Søvesnet (Marineautoriteterne) havde Kompetence til overhovedet at foretage nogen Kondemnation og om Lovligheden af den Kondemnation, der d. 14. Maj 1894 skete i Berrachos ved Mænd, udmeldte af denne »Subdelegerede«, maa det i alt Fald anses for givet, at »Theodorus« senere, medens det henlaa i Havana, og navnlig efter den d. 3. August 1894 skete Besigtigelse, som førte til dets Salg ved offentlig Auktion paa den russiske Konsuls Foranstaltning, uden at Sagsøgeren derved fik nogen Dækning, er blevet lovlig kondemneret.

Derimod fandt Retten at maatte nedsætte det krævede Beløb med c. 1400 Kr., der hidrørte fra Udrustningsomkostninger, der vare udedede af Firmaet inden Skibets Ankomst til Pensacola, da Forsikringen ikke kunde antages at omfatte disse.

Det svenske Selskab dømtes herefter til at betale Sagsøgerne c. 5100 Kr., med Renter fra Sagens Anlæg. Sagens Omkostninger hævdes.

Ved Dom, afsagt d. 22. April d. A., blev en med Dampskibet »Christian IX« forhyret Sømand, efter Sølovens § 300 jvf. § 298, idømt simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagens Omkostninger, fordi han, der d. 2. April d. A. — paa hvilken Dag Skibet skulde afgaa herfra Kl. 2 Eftm. —, havde faaet Landlov fra Kl. 8 til 10 Form., ikke kom om Bord igen, skønt der fra Skibets Side var sket Skridt for at faa ham om Bord, idet han var blevet stærkt beruset og derfor først indfandt sig c. 1½ Time efter dets Afgang.

Dom i S. S. § 5, afsagt d. 6. Maj 1896. En med Dampskibet »Kasan« forhyret Matros, som ved Skibets Ankomst hertil d. 14. April d. A. Aften havde faaet Landlov, udeblev fra Skibet næste Morgen, og da han senere samme Dag var kommet om Bord, gik han ikke efter Styrmandens Ordre til sit Arbejde, men forlod atter Skibet, i hvilket han inden dets Afrejse herfra d. 16. s. M. kun paany gik om Bord for, uden Tilladelse, at hente sit Tøj. Det var vel paa en af ham inden Skibets Ankomst hertil fremsat Anmodning om at blive afmønstret her, ikke blevet sagt ham, at dette ikke kunde ske; men denne Omstændighed antoges selvfølgelig ikke at berettigede ham til uden videre at blive borte fra Skibet, saa meget mindre som han efter Ankomsten hertil ikke havde talt om at blive afmønstret, hvad der i saa Fald mulig ikke var blevet ham nægtet. For dette Forhold blev den Paagældende efter Sølovens § 300 jvf. § 298 idømt 14 Dages simpelt Fængsel og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. § 5, afsagt d. 13. Maj 1896, angaaende Sammenstød.

Den 14. Aug. 1895, da Skruedampskibet »Pallas«, som var paa Rejse fra København for Østgaaende, Kl. 10½ Aften havde passeret Falsterbo Fyrskib tæt om, skete der Kl. c. 11³⁵ et Sammenstød mellem dette Dampskib og den fra Finland paa en Rejse til Aarhus med en fuld Ladning Brædder værende svenske Sejlskonnert »Joel«, hvorved dette Skibs Stævn tordene mod »Pallas« Bagbordside ved Kulkasserne, saaledes at der fremkom et stort Hul

i denne Side af »Pallas«, kun 3 Fod fra Vandgangen, hvilket nødte Skibet til, efter ved Læmpning af Reservebunkerne m. m. at have skaffet sig Styrbords Slagside, at gaa tilbage til København med den ligeledes stærkt beskadigede, paa sin Last flydende »Pallas« paa Slæb. Skaden for »Joel« opgjordes til 10,877 Kr. 67 Øre, for »Pallas« til 4,884 Kr. 93 Øre. Skibene sagsøgte hinanden gensidig til Betaling af det lidte Tab. Søforklaringerne under Sagen vare paa væsentlige Punkter uforligelige. Imidlertid — siger Retten — er det ufornuddet at komme nærmere ind paa, hvorledes denne Uoverensstemmelse snarest maatte tænkes fjærnet. Ligesom det nemlig maa siges at have været i Strid med § 22 i Anordningen af 18. Febr. 1887 om de internationale Søvejsregler, hvorefter »Joel« skulde vedblive at holde sin Kurs, at dettes Kaptajn ved paa det af ham angivne Tidspunkt at gribe Roret, bevirkede, at »Joel« efter hans egen Angivelse faldt 1 à 2 Streger af, hvad ikke findes tilstrækkeligt begrundet ved § 23 i den nævnte Anordning, og ligesom det i alt Fald ikke er givet, at Sammenstødet ikke endnu kunde have været undgaaet, hvis dette ikke var sket, saaledes maa det — ganske bortset fra den Fejl, som »Pallas« Kaptajn begik ved c. 5 Minutter før Sammenstødet uden nogen oplyst berettiget Anledning dertil at gaa ind i Bestiklukafet — siges at have været i endnu mere bestemt Modstrid med § 17 i den nævnte Anordning, at »Pallas« ikke under de foreliggende Omstændigheder i rette Tid søgte at gaa af Vejen for »Joel«, idet der i Virkeligheden allerede nogen Tid forud var Grund til at befrygte Fare for Sammenstød, uden at man skal komme ind paa, hvorledes Damperen rettest burde have søgt at gaa af Vejen, og med § 18 i samme Anordning, at »Pallas« heller ikke i rette Tid enten mindskede Fart eller stoppede og bakkede. Og da »Pallas« nu derved maa erkendes nærmest at have fremkaldt Sammenstødet, findes dets Rederi i Henhold til Sølovens § 220, 2det St., efter Omstændighederne at burde betale til »Joel« Halvdelen af det af »Joel« fordrede Beløb med 5438 Kr. 83 Øre med Renter deraf fra Sagens Anlæg foruden 300 Kr. i Sagsomkostninger, medens »Joel«s Fører bør for Tiltale i Følge Kontrastævningen fri at være. E. T.

Islandsfiskeriet.

Fra Frederikshavn skriver vor Korrespondent d. 3. Maj:

I tidligere Aar have som bekendt op til et Antal af 5 frederikshavnske Kuttere drevet Fiskeri under Island med skiftende Held, dog havde de sidste Aar bragt mindre godt Resultat, hvorfor i Fjor kun en Kutter, »Nordvest«, forsøgte Fiskeriet, idet dens Rederi kun grumme nødtig vilde opgave Tanken om dette Fiskeris Rentabilitet, et Fiskeri, hvorpaa der var ofret saa meget af Kapital og Arbejde. Og denne Gang kronedes Foretagendet med afgjort Held, »Nordvest« gav udmærket Udbytte, og dette har givet Anledning til, at Kutterne »Prinsesse Marie«, »Emilie Franziska« og ovennævnte Kutter, samt »Prins Valdemar«, i Aar tage til Island, hvortil de alle ere afsejlede for c. 14 Dage siden med Undtagelse af »Nordvest«, der skal have en ny Mast indsat, men er sejlklar om faa Dage. Mulig vil ogsaa »Maagen«, tidligere af Frederikshavn, nu af Holbæk, deltage i Fiskeriet paa de islandske Fjorde. Resultatet af denne Sommers Fiskeri vil utvivlsomt være af afgørende Betydning for den frentidige Deltagelse herfra i Islandsfiskeriet. Ligesom i tidligere Aar ville Kutterne herfra medføre Tønder og Salt til Nedsaltning af Rødspætten, men det, der særlig bidrog til »Nordvest«s gode Resultat i Fjor, var den Omstændighed, at en stor Del af Fangsten ved Hjælp af engelske Dampskibe i fersk, ispakket Tilstand afsattes til det engelske Marked og der opnaaede gode Priser, og denne Afsætningsmaade vil der særlig blive lagt Vind paa i Aar. I den Hensigt er der truffet Arrange-

ment baade med det danske Damptrawl-Aktieselskab »Dan« og et engelsk Trawl-Aktieselskab, hvis Skibe dels skulde fiske, dels som »carriers« (hurtigsejlede Dampskibe, der føre Fangsten i Isrum fra Fangstpladserne til Markedet) og bringe Rødspættten paa Markedet i Hull mod en Afgift af $\frac{1}{3}$ af det Brutto Beløb, Fisken udbringes til. Desuden er der købt et norsk Barkskib, der er bleven tillastet med Is i Christiania-Fjorden og allerede er afsejlet til de islandske Fiskepladser, hvor det skal ligge som Is-Depot, at ikke Ismangel skal træde hindrende i Vejen for Afsætningen. Man synes med Sikkerhed at turde sige, at alt denne Gang er ordnet med Dygtighed og med de hafte Erfaringer for Øje; gid Udbyttet da maa svare til de gjorte Anstrængelser.

— nm.

Det engelske Redningsvæsen.

I »Nord. Skibsrederforen.« Cirkl. skrives:

Som næsten paa alle Søfartens Omraader er England ogsaa gaaet i Spidsen her og har skabt et Redningsvæsen, der kan tjene som Mønster for andre Lande. Som bekendt er det udelukkende skabt og opretholdes ogsaa alene ved frivillige Bidrag; men den Interesse, der overalt næres for denne Sag, er fuldt ud tilstrækkelig til at sikre, at man nogensinde kommer til at savne Penge.

Den fortrinlige Organisation og Ledelse og — naturligvis først og fremmest — de mange heltemodige Bedrifter, som Redningsbaadene kække Mandskaber har udført, og de Hundreder af Menneskeliv, der derved aarlig reddes, har sikret *The Royal National Life-Boat Institution**) en i Befolkningen dybt rodfæstet Popularitet, saa at man, naar som helst der maa stilles Krav til Offervilligheden, er sikker paa at faa, hvad man behøver.

Det er ingenlunde af Lyst til at kritisere, men tværtimod i fuld Erkendelse af, at Engelskmændene ogsaa her er de første, og ledede af Ønsket om, at deres Redningsvæsen fuldt ud i enhver Henseende maa vedblive at være en Mønsterinstitution, at vi her kortelig skal fremdrage et Forhold, som man i den senere Tid i engelske Søfartskredse har begyndt at trække mere og mere frem og tage op til Diskussion, og som ogsaa har sin store Interesse for andre end Engelskmænd. Vi finder os saa meget mere beføjede og foranledigede til ogsaa at sige et Ord om dette Forhold, som Klagerne derover mere end én Gang har naaet frem til os.

Redningsbaadene Bemanding er gennemgaaende fortrinlig — men det kan jo ikke være andet, end at man blandt Folkene ogsaa træffer paa saadanne, der vel ere brave og rede til at gøre deres Pligt til det yderste, men som, forekommer det os, tildels misforstaar deres Opgave, idet de, hvor der er nogen Chance for at opnaa en rigeligere pekuniær Belønning end den, Selskabet yder dem, indgiver Fordring paa Bjergeløn for Retten. Det forekommer os, og mange med os, at en saadan retslig Fastsættelse af Bjergeløn for Bjergning, udført ved Redningsvæsenets Baade, som kun er bestemte til at bruges i Humanitetens Tjeneste, har en vis odios Karakter, der ikke er egnet til at styrke

*) I *Henry M. Grey's* interessante Bog: *Lloyd's yesterday and to-day* fortælles, hvorledes det var *Lloyd's*, der gav Stødet til Oprettelse af et særligt Redningsvæsen ved at støtte Redningsbaadens Konstruktør, *Henry Greathead* som Tak for udvist Tjeneste, idet *Greathead* havde givet *Lloyd's* Meddelelse om begaaet Assurancesvig. Redningsvæsenet sorterede under *Lloyds* fra Aarhundredets Begyndelse indtil 1824, da *The National Life-Boat Institution* blev oprettet. Fra 1824—1894 er der ved Selskabets Baade reddet ialt 38,645 Menneskeliv.

Selskabets sikre (faste) Indtægter af dets Legater og anden Kapital i Aaret 1894 var £ 16,484.8.11; Udgifterne i samme Aar var £ 80,680.16.7. Differencen er næsten fuldt ud tilvejebragt ved frivillige Bidrag.

Institutionens Popularitet, men tværtimod kan fremkalde bitre Følelser og saaledes, ved Mangel paa fuldt Kendskab til Redningsvæsenets storslaaede Arbejde, skabe en Misstemning, som kun kan virke skadelig ved at svække den vidtfgrenede og dybe Sympati, Institutionen har i alle Lag af Befolkningen og blandt Sømænd af alle Nationer.

Vi tro derfor, at det er et Ord i rette Tid, naar der nu i England begynder at hæve sig Røster mod dette Forhold. Vi slutter os dertil og henstiller til Redere og specielt Assurandører at bidrage efter Evne til at støtte den Bevægelse, der nu er i Færd med at rejse sig. Vi finder det paa ingen Maade urimeligt, at der tilstaas de Folk, der bemander Baadene, for at yde Hjælp i Strandings-tilfælde eller ved Kollisioner o. s. v. Dusører, for hvad de bjerger; vi tro tværtimod, at det vilde være taabeligt rent at borttage den Stimulans til Udøvelsen af deres farefulde og besværlige Arbejde, der ligger i Udsigten til en Pengebelønning, naar deres Bestræbelser kronnes med Held; men vi tror, at det ikke alene vilde se bedre ud, men virkelig være af praktisk Betydning, om man vilde bestemme sig til at forbyde Mandskaberne at gaa Rettens Vej og overlade til Direktionen i hvert enkelt Tilfælde at fastsætte en passende Belønning, hvormed Baadfolkene skulde lade sig nøje.

Om Skibes Værdiforringelse.

Naturligvis er Skibes virkelige Værdiforringelse forskellig, men bekendt nok er det, at Skibe meget snart blive forældede. Fremskridtene ved Skibenes praktiske Indretning i Retning af Økonomi gør Lastebaadene hurtig upraktiske. Selv Maskinernes Omdannelse i ældre Skibe til Triple-Expansion har ikke vist sig tilfredsstillende, da de derved ikke har opnaaet at føre større Ladning. Hvad dernæst Passagerdamperne angaar, er man kommet til større Fart, og Oceanets hurtigste Damper for 10 Aar siden, »The greyhounds«, sælges nu for en Trediedel af deres Anskaffelsesværdi. Sejlskibene berøres derimod ikke saa meget af vor Tids Fremskridt, hvorfor deres Værdiforringelse ikke er saa stor. De Redere, der ser frem i Tiden og forbereder sig paa en kommende endelig Opgørelse, er derfor ogsaa tilbøjelige til aarlig at afskrive en stor Procent; men hos de Autoriteter, der fastsætter Indkomstskatten, gør der sig forskellige Opfattelser gældende om Dampskibes Varighed. De anser det øjensynligt for deres Pligt at bringe det mest mulige ud af Skatteloven; men dette bør dog gøres med en vis Ensartethed og Nøjagtighed. Skattekommisærerne i London ansætter saaledes den aarlige Værdiforringelse til 6 Procent for Passagerdamper og til 5 Procent for Godsdamper og Sejlskibe, alt af Skibenes oprindelige Værdi.

I Glasgow regner man besynderligt nok 1 à $1\frac{1}{2}$ Procent større Forringelse for Skibe, hvis Redere bor paa den ene Side af Floden, end for dem, der bor paa den anden Side, idet Skatteværdien ansættes af forskellige Kommisærer. Dette er selvfølgelig uforvarsomt, og man maa se at finde ud af, hvorledes Værdiforringelsen virkelig bør sættes og gælde alle Vegne. Formanden for »Institution of Junior Engineers«, M. Archibald Denny, har fornylig behandlet dette Spørgsmaal, og hævder, at $7\frac{1}{2}$ Procent sikkert ikke er for lavt regnet. Støttet til hans bekræftede Faders lange Erfaring og hans eget Kendskab til Forholdene, mener han, at mindst 10 Procent Afskrivning af Skibets oprindelige Værdi om Aaret vil passe, indtil Skibet staar bogført med ca. 20 Procent af denne Værdi, hvorefter der maa tages særlige Hensyn til, i hvilken Trafik det bliver anvendt. Man vil hertil svare, at fulgtes denne Rettesnor, kunde kun meget faa, eller maaske slet ingen Damper have betalt Udhytte i de senere Aar; men hertil bemærker Denny meget rigtig, at det maaske har været uklogt, at der blev betalt Udbytte, og at det svære Tryk, der

nu hviler paa Rederierne, er Resultatet af denne Mangel paa Forudseenhed. Vi tror, at der ofte bygges Skibe blot for at skaffe den korresponderende Reder Procenter af Brutto Indtægterne, og naar Aktionærerne faar Dividende, lærer de i de fleste Tilfælde bagefter, at dette Beløb er taget fra Kapitalen, idet deres Skibe er gaaede ned i Værdi, uden at der er samlet noget Fond, der kan erstatte denne Nedgang. Sir Donald Curie, der talte efter Denny, var tilbøjelig til at betragte mindst $7\frac{1}{2}$ Procent Afskrivning om Aaret som passende, og han berettede om et Tilfælde, hvor et Skib, der havde levet temmelig længe, og hvoraf der var afskrevet $7\frac{1}{2}$ pCt. om Aaret, dog ikke kunde sælges for Halvdelen af den saaledes nedskrevne Værdi. (Efter »Engineering«).

Til yderligere Belysning af Lodsforholdene i La Platafloden

indeholder Norg. Sjøft. følgende:

Undertegnede Skibsførere anser det som deres Pligt i Skibsfartens Interesse at oplyse, at en stor Del af La Plataflodens Lodser ere meget upaalidelige Folk, hvorfor vi herved ville advare de Skibsførere, der ere ubekendte med Forholdene mod ingenlunde at fæste Tillid til dem, men kontrollere deres Manøvrer bedst mulig.

Fornemmelig tillader vi os at anføre Eksempler paa den listige Maade, Lodserne benytte sig af, for at faa Lodsningen beregnet saa langt ude fra Søen som mulig, og derefter indkræve fulde Distancepenge, til Trods for indgaaet Kontrakt fra Point Indio.

At dette ikke er noget nyt er noksom bekendt; men da de fremdeles, til Trods for den ny reviderede Lodslov, drive deres Spil med Skibsførerne, saa tror vi, at der ved Enighed kunne sættes en Stopper for deres uforskammede Bedragerier, og dette tror vi kan ske, naar man enedes om ikke at tage nogen Lods om Bord udenfor Indsejlingen hertil, før man kommer saa langt op ad Floden, at man for Skibets Sikkerheds Skyld behøver Lods.

Som Regel kan man stole paa, at Lodser kunne erholdes under gunstige Forhold, til enhver Tid ved de forskellige Stationer op ad Floden, da der er skarp Konkurrence, og man kun er lodspligtig fra Point Indio.

Vi vil derfor anmode de ærede Skibsførere saavel som Redere om, at disse Oplysninger kan komme til almindelig Kundskab i størst mulig Udstrækning, da det her gælder Mynt for os i disse pinagtige Tider for Skibsfarten.

Buenos Ayres, 22. Mart 1896.

Underskrifter.

Fra Sø og Land.

Skibes Plyndring af Pirater. Kabylernerne paa Kysten af Marokko synes i den senere Tid at udvikle en livlig Aktivitet med at udplyndre forbigående Skibe. Fornylig fyrede de paa den bekendte engelske Lystyacht »Ailsa«, der drev i Nærheden af Kysten i Vindstille. Heldigvis kom der i rette Tid en frisk Bris, som snart bragte Fartøjet ud af sine Forfølgeres Rækkevidde. Ikke saa heldig slap den britiske Felukke »San Jose«, som for 4 Uger siden sejlede med Gods og Passagerer fra Gibraltar til Tetuan. Da den i en Afstand af 3 Mil fra den afrikanske Kyst mødte Vindstille, overfaldt Revpiraterne Skibet og tvang Kaptajnen til at fire Baadene i Vandet. Derefter beordrede de Mandskabet og 6 Passagerer i Baadene og befalede dem at bugsere Fartøjet til Land. Ladningen, Provianten, et kontant Beløb paa Dollars 750 saavel som overhovedet alt, hvad der ikke var nagelfast om Bord i Skibet, blev ladet over i Piratfartøjet og bragt i Land. Mandskabet og Passagererne bleve bundet sammen parvis, og ved Fordelingen af Byttet beregnet til Dollars 150 pr. Hoved.

Den følgende Dag løslod man dem imidlertid og satte dem om Bord paa deres Skib, med hvilket de atter styrede

tilbage til Gibraltar. Paa Rejsen dertil maatte Folkene, da de manglede al Proviant, selv Vand, udholde de frygteligste Savn, saa at de, da de endelig landede, var i en elendig Forfatning.

Et marokkansk Krigsskib »Sid Turki« er nu beordret til at bevogte Kysten af Marokko. Skibet har en Armering bestaaende af 2 Kanoner, samt en Besætning af 50 Marine-soldater.

Uenighed om Lodsning i Tyne. Angaaende Lodsningen i Tyne er der opstaaet Uenighed mellem Skibsrederne og Lodserne. Mange af de Skibe, som nu laaster med Kul, maa gaa op til Dunston (ovenfor Newcastle bridges) og den Betaling, Lodserne beregner sig for at tage Skibene derpå, anses for urimelig. Da Rederne og Lodserne ikke er komne overens om en Reduktion, har flere Skibsrederier paalagt deres Kaptajner ikke at tage Lods, da der ikke er nogen Lodstvang paa Tyne. Det er uvist, hvorledes Konflikten vil ende.

De Rederier, der have deres Skibe beskæftigede i Middelhavet, maa have deres Opmærksomhed henvendt paa de haarde Karantænebestemmelser, der ere traadte i Kraft i spanske Havne. Skibe, som Rejsen forud have været i en Havn, hvor der herskede smitsom Sygdom, løbe nemlig Risiko for at blive opholdte, naar de senere anløbe en spansk Havn. Sh. Gaz.

Samling af Anmeldelser til Rederi-Registret for Januar—Marts Maaned 1896 er udkommen. (I Kommission hos Jacob Lund).

Fra W. Gray & Co.s Skibsbyggeri i West Hartlepool er løbet af Stabelen S/S. »Ragnar« 285 × 39 $\frac{1}{2}$ × 19' for Regning L. H. Carl, Kjøbenhavn.

Prøvefart er foretagen med S/S. »Norden«, bygget af Richardson Duck & Co, Maskinerne leveret af Blair & Co. for Regning »Norden«, Kjøbenhavn. Den opnaaede Fart var 11 Knob med ca. 14 Tons Kulforbrug pr. Dag.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn, meddele os d. 27. Maj 1896:

Fra St Petersburg meddeles, at skjøndt der ikke har været nogen Tilbagegang, har der heller ikke været nogen Bedring synlig i det forenede Kornmarked.

Fragterne have undergaaet en svag Bedring, dette har imidlertid ikke været begrundet i nogen Forøgelse af Afskibningen, idet det er en Kendsgerning, at det af den regulære Linje tilbudte Tonnage hidtil har været mere end nok.

For prompt Tonnage noteres:

London 1/—, Rotterdam 1/—, Dünkirk 1/0 $\frac{3}{4}$ d., Ghent 1/1 $\frac{1}{2}$ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis. Kronstadt—London 19/—, Rotterdam 21/—, alt pr. St. Petersburg Standard Deals, Battens, Boards.

Riga noterer for Dampere:

London, Hull, Dundee, Leith, Antwerpen, Ghent 10 $\frac{1}{2}$ d., Dünkirk 10 $\frac{1}{2}$ d. à 11 $\frac{1}{4}$ d., Rouen 1/1 $\frac{1}{2}$ d. à 1/3 d., Rotterdam, Schiedam, 10 $\frac{1}{2}$ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Stettin eller Lübeck, 10/11 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis. Danmark nord. Aarhus 12 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis. Hull, London 19/20 sh., Bristol 25/—, Antwerpen 26/27 frcs., Terneuzen 29/30 frcs., Rotterdam 12 hfl., Brahe 24 M., alt pr. St. Petersburg Standard Deals Battens und Boards.

Libau noterer for Dampere:

London 9 $\frac{3}{4}$ d. à 10 $\frac{1}{2}$ d., Hull eller Leith 9 $\frac{3}{4}$ d., Rotterdam 10 $\frac{1}{2}$ d., Antwerpen, Dünkirk, Ghent 10 $\frac{1}{2}$ d. 18 frcs. d. (8 frcs. pr. Ton Hør), alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Hamburg 11/12 M. pr. 2000 Kilos Havre, Stettin 8 $\frac{1}{2}$ M. pr. 2000 Kilos Rug.

Bremen 20/22 M. pr. Standard Planker og Brædder.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele den 8de Maj:

I den nu forløbne Uge have vi haft stadig og god Efter-spørgsel efter vore Kornsorter, navnlig Havre, og der er bleven gjort gode Partforretninger.

Der har vist sig lidt Forbedring i Raterne for hele Dampskibsladninger, hvilket hovedsagelig er begrundet paa det begrænsede Tilbud af Tonnage til Dækning af Leverancer; ellers har den pludselige Stigning i vort Kornmarked fremkaldt en temporær Dæmper paa Fragterne, og for Øjeblikket kan Rederne vanskeligt opnaa de tidligere Rater. En af Ugens vigtigste Befragtninger er sluttet med en Damper til den kommende Bomulds-Sæson, for 2 paa hinanden følgende Rejser fra Galveston, til en Fragt, der for det paagældende Rederi maa betragtes som nogenlunde acceptabel.

Adskillige Dampere have igen været befragtede til syd-afrikanske Havne med Korn, og et Skib, der var klar til prompt Lastning, opnaede en god Avance i Forhold til de sidste Afslutninger. Til Ostindien er der stadig Efterspørgsel efter Damptonnage, men Befragterne synes ikke at være i Stand til at betale saa høje Rater som Rederne forlanger. Der er ogsaa Brug for adskillige Baade til Tømmerlaster fra Golfen; medens Havnene for Plankeafskibningerne tilsyneladende ere tilstrækkelig forsynede med Tonnage for Øjeblikket.

Vort Sejlskibsmarked vedbliver at være fast, men paa Grund af Knaphed paa prompt Tonnage og Redernes større Fordringer har Forretningen været sløj siden vor sidste Meddelelse, og vi kunne ikke omtale nogen Befragtning af særlig Interesse.

D'Hrr. **Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele 23. Maj 1896: Fragtmarkedet har holdt sig temmelig fast i den forløbne Uge for de fleste Markeders Vedkommende.

Der er blandt andet sluttet som følger:

Sejlskibe:

Tyne til Ceara 14/6; Cardiff til Montevideo 14/6; Iquique 14/—; Rio Janeiro 15/—; Callao 14/9; Liverpool—San Francisco 13/6.

Mobile til Rosario 450 Reg. 13 $\frac{1}{2}$ Dollars; til U. K. Kont. 30/— à 95/— for 1400 Reg.; Quebec til Portsmouth 17/6, 1000 Reg. Vestkysten Syd-Amerika til Kanalen for Ordre 25/— - $\frac{1}{3}$, Juli—August. Calcutta til Vestkysten Syd-Amerika 25/—, 26/3 og 27/6 henholdsvis 1—2 eller 3 Pladser. Java til U. K. Kont., vaadt Sukker 22,6, prompt; San Francisco til East London 25/—.

Kulgrubestriken i Australien er nu forbi, og der er igen sluttet Skib til Vestkysten à 11/6. San Francisco til Brisbane 22/—, Partladning; Resten til Sydney 13/—. Puget Sound til Port Pirce 37/6 for Lumber.

Frederikstad til Cape Town og Sydney 52/6 pr. Std. — Puget Sound til St. Nazaire 65/—.

For Dampskibe sluttedes:

Cardiff til Montevideo 14/6; Buenos Ayres 14/6; Cape Verdes 7/6; Barcelona 10/—; Alexandria 7/—.

Fra Azoff 12/1 $\frac{1}{2}$; Taganrog 12/—; Carthagena 9/—; Ergasteria 9/9; Bona 8/9; Java 25/—; Donau 12/—, til Kjøbenhavn—Bergen 13/6; Bombay Markedet er dødt, Noteringen 8/6 pr. Ton. — Fra River Plate berettes ingen Afslutninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 23. Maj:

Fragtmarkedet udover er uden Forandring, og have Afslutninger fundet Sted paa Basis af 4/— for Kronstadt, 3/7 $\frac{1}{2}$ for Stockholm og 5/6 for Genua. Paa Grund af Helligdagene er Lastetørn for denne Uge vanskelig at arrangere.

London 7 Dampere, 8/1300, 3/3. Caen 540, 4/7 $\frac{1}{2}$, 450 (Seaham) 5/—. Hamburg 1000 4/—, Dartmouth 4/3, Plymouth 840 3/10 $\frac{1}{2}$, Amsterdam 800 3/6, Rotterdam 1000 3/6, 1250 3/6, Havre 890 4/—, St. Brieux 300 4/10 $\frac{1}{2}$, Landsrona 700 4/6, 1600 3/7 $\frac{1}{2}$, Gustafsberg 1400 3/9, Korsør 900 4/—, 1050 4/—, Kjøbenhavn 800 4/3, 1200 3/9, Kronstadt (Wear) 2200 4/—, 15. Juni Lastning, 2000 4/—, 2200 3/10 $\frac{1}{2}$, 1600 4/—, Helsingfors 1200 4/1 $\frac{1}{2}$ + 2 0/0, St. Petersburg 1750 4/1 $\frac{1}{2}$, Memel 1000 4/—, Stettin ovenfor Broerne 1150 (Wear) 4/4 $\frac{1}{2}$, Swinemünde 1350 3/9, 1900 3/7 $\frac{1}{2}$, Stockholm 1300 3/7 $\frac{1}{2}$ Kul, 6/— Gods. Fairwater 1300 3/5, Nykjøbing/Falster 1200 4/—, Stettin 1250 4/—, Lübeck 1250 4/1 $\frac{1}{2}$, Norrköping 1350 4/—, Riga 1850 (Dunston) 3/9 Kul, 5/— bricks, Archangel 400 Gods 8/—, kombineret med Hammerfest 800 Kul 4/—, Nordnorge 1100 4/— Juli, 950 4/— eller Trondhjem 900 4/— Midte Juni, Hammerfest 1000 4/—, Oporto 800 5/3 Partladning, Lissabon 1700 5/— Lastning i Floden gangbar Kurs, Bilbao 1700 3/— 500 g. K., 1600 & 1700 3/— 500 g. K.

Cagliari 2800 6/6, 300, Genua 2900 5/6, 500, 3000 5/3, 500 fri Stuvning, 2700 5/9, 500, 3000 5/9, 500, 4800 5/4 $\frac{1}{2}$ free dues eller 5/6 half dues (Wear) 3000 5/9, 500, Cartagena 700 Kokes, 350 Kul, £ 6, 4/9 d., Venedig 2900 7/—, 350 Kul, 8/6 Gods, 9/— Kokes, 3000 7/— 350 Kul, 9/— Kokes.

Konstantinopel 2400 5/9, 300, Palermo & Milazzo 2200 7/—, 300/250, 3600 5/7 $\frac{1}{2}$, 300 7 d. Losning. Patras 2000 6/—,

Savona 2950 5/9, 350. Cette 2150 6/3, 300 fri Stuvning. La Pallice 1000 5/6 Phosphat.

Returfrakterne fra Middelhavet have i den forløbne Uge været lidt fastere i enkelte Retninger, og noteres nu Returfragter paa Basis af:

Sulina 10/6—11/— nc.

Nicolaieff 11/—11/3 nc., 10/9 for Byglaster.

Odessa & Nicolaieff til Middelhavet 11 à 12 frcs.

Azoff 12/— nc. 6 d. mindre for Byg.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler 10./22. Maj. Siden jeg sidst tilskrev Dem, har vort Fragtmarked, som jeg allerede antydede i min sidste Beretning, antaget en betydelig fastere Karakter, og ere Raterne stegne i alle Retninger undtagen til Østersøhavnene, hvortil der vedblivende saa godt som ingen Ladninger ere at faa. Til London er der for temmelig betydelige Partier betalt 11 $\frac{1}{4}$ d., og til Rotterdam 1/, men naar Varer fremkomme mere rigeligt, er det meget muligt, at 3/4 d. mere i nær Fremtid vil kunne betinges. Til Antwerpen og Dunkerque er sidst sluttet til 1/0 $\frac{3}{4}$ d., men der holdes nu paa 1/1 $\frac{1}{2}$ d. Til Dunkerque er der betalt 18 Francs pr. Ton Flax. Jeg hører, at et Par Dampere, lasteklare inden 3 Uger, ere befragtede fra Kronstadt til London til 19— D/B. $\frac{1}{3}$ Boards 20/6 d., og til Rotterdam eller Amsterdam kan nu Hfl. 13 D/B. B. opnaaes.

I Anledning af de nu nær forestaaende Pinsedage og Kroningsfestligheder, ville de for Øjeblikket her liggende Skibe blive opholdte paa en meget kedelig Maade, idet den første egentlige Arbejdsdag vil blive Fredag den 17./29de og efter hvad jeg hører, vil der absolut ikke blive losset paa Søndag, Mandag og Tirsdag men nok lastet, hvorimod der for Onsdag og Torsdag nok vil kunne opnaaes Tilladelse til, at der maa arbejdes en halv Dag.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandria, Rohde, afgik fra Tunis 22. Maj, bestemt til Piræus, Constantinopel, Batoum. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til St. Petersburg 11. Maj, bestemt til Kbhvn., Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Smyrna 21. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Castor, Holm, ankom til St. Petersburg 13. Maj, bestemt til Kbhvn., Cette. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til St. Petersburg 22. Maj, bestemt til Frederikshavn, Åbo, Kbhvn. — Dagmar, Kofeod, afgik fra Cadiz 25. Maj, bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Douro, Brabrand, ankom til Arendal 24. Maj, bestemt til Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, ankom til Kbhvn. 25. Maj, bestemt til St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 20. Maj, bestemt til Southampton, Middelhavet. — Kiew, Rabe, afgik fra Dartmouth 25. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, pas. Corsen 25. Maj, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 20. Maj, bestemt til Riga, Kbhvn., Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa 21. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 24. Maj, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til La Rochelle 25. Maj, bestemt til Havre, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 24. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Tejo, Fenger, afgik fra Dartmouth 25. Maj, bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 25. Maj, bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom til St. Petersburg 22. Maj, bestemt til Strømfors, Barcelona. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 24. Maj, bestemt til New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Girgenti 17. Maj, bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til London 24. Maj, bestemt til Kbhvn, Libau. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 24. Maj, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Stavanger 26. Maj, bestemt til Arendal, Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 23. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Riga 23. Maj, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Niedersøe, afgik fra London 23. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 23. Maj, bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til St. Petersburg 22. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 26. Maj, bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Manchester 23. Maj, bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 23. Maj, bestemt til Kbhvn., Danzig.

— Moskov. Petersen, ankom til Antwerpen 23. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 25. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 20. Maj, bestemt til Libau. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 26. Maj, bestemt til Manchester, Liverpool. — Perm, Christensen, ankom til Libau 25. Maj, bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 24. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 21. Maj, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 12. Maj, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Danzig. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Antwerpen 23. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 26. Maj, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 28. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Leith 26. Maj, bestemt til Aalborg. — Esbern Snare, Sørensen, afgik fra Odense 27. Maj, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 27. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 28. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 26. Maj, bestemt til Frederikshavn. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 26. Maj, bestemt til Naskov. — Union, C. N. Bloch, i Newcastle.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Reval 19. Maj, ankom til Rotterdam 25. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 23. Maj, bestemt til Ghent. — Svend, Hveysel, afgik fra London 24. Maj, ankom til Grangemouth 26. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Burntisland 21. Maj, ankom til Kbhvn. 24. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 25. Maj, bestemt til Riga. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 1. Maj, ankom til Buenos Ayres 7. — Volmer, M. A. Ribber, afgik fra Rio de Janeiro 6. Maj, ankom til Buenos Ayres 25. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Sundsvall 16. Maj, ankom til Rotterdam 22. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Reval 25. Maj, bestemt til Rotterdam. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Ghent 20. Maj, ankom til Blyth 23.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 12. Maj, ankom til Kronstadt 19. Johan Siem, Løffler, afgik fra Odessa 30. April, bestemt til Archangel. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 17. Maj, ankom til Amsterdam 22. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 19. Maj, bestemt til Rotterdam. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Rotterdam 24. Maj, ankom til Blyth 25.

Heimdal, Anine, Knudsen, afgik fra Sundsvall 22. Maj, bestemt til Rouen. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Helsingør 22. Maj, ankom til Jakobstad 26.

Dannebrog, Amalienborg, Olsen, ankom til Ghent 20. Maj. — Christiansborg, Schultz, ankom til Grangemouth 23. Maj. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Sunderland 21. Maj, ankom til Swinemünde 25. — Frederiksberg, Fischer, ankom til West Hartlepool 25. Maj fra Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ankom til Brake 20. Maj. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Ørenskjoldsvik 21. Maj til Amsterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Stockholm 19. Maj. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kotka 23. Maj. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Sulina 14. Maj til Havre.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Storm Hansen, afgik fra La Plata 20. Maj til Antwerpen. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersburg 24. Maj til London. — Russia, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 23. Maj til Riga. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Kronstadt 22. Maj.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Jacobstad 21. Maj, ankom til Sundsvall 22. — Nerma, Degn, ankom til Glochester 25. Maj. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 20. Maj, ankom til Alloa 22., afgik 22., ankom til Newcastle 23.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 21. Maj, ankom til Aarhus 24. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 20. Maj, ankom til Aarhus 21., afgik 23., ankom til Altona 25.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anita, Lybecker, afgik fra Rio Grande 21. Maj til Falklands-Øerne. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Hamburg 20. Maj fra London. — Anna Mathias, Sørensen, prajet 6. Maj paa 27° N. 21° V. fra Hamburg til Bahia. — Cingalese, Christensen, ankom til Bremen 23. Maj fra Central-Amerika. — Claus, Hansen, ankom til Falmouth 25. Maj fra Laguna, beordret til Volgast. — Doris Brodersen, Mathiasen, ankom til London 23. Maj fra New-Zeland. — Emilie, Thomsen, ankom til Macassar 27. Marts fra Molukkerne. — Franz, Pedersen, passerede St. Helena 30. April fra

Gorontala til Punta Delgade. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Marseille 25. Maj fra Fiume. — Peruvian, Hansen, ankom til Havre 24. Maj fra Central-Amerika.

Svendborg. Anna Elisabeth, Larsen, ankom til St. Petersburg 19. Maj. — Bellona, Petersen, ankom til Sundsvall 20. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til Arendal 20. Maj. — Doris, Hansen, ankom til St. Petersburg 20. Maj. — Elise Bay ankom til Dysart 20. Maj. — Embla, Mikkelsen, ankom til Wasa 22. Maj. — Freir, Christensen, ankom til Helsingfors 20. Maj. — Helga, Hansen, ankom til Stettin 24. Maj. — Hjalmar, Jacobsen, ankom til St. Petersburg 23. Maj. — Marie, Petersen, ankom til Kbhvn. 20. Maj. — Ruth, Nielsen, ankom til Rafsø 20. Maj. — Solon, Hansen, ankom til Helsingborg 20. Maj.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Kattegat. Lystønden »Hatter-Barn« er ved Paasejling slukket og stærkt beskadiget. En anden Lystønde vil snarest mulig blive udlagt paa Stationen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. V. for Lillgrundets 3 Fods Sten er udlagt en rød Vager med en nedadbunden Kost, hvorunder en Ballon. 62° 2' 54" N. Br. 17° 40' 24" Ø. Lgd.

I Følge Telegram fra Overlodsen i Sundsvall er Fyrskibet »Sydostbotten« den 21de Maj 1896 udlagt paa Station.

Rusland. Finske Bugt. Seskär Ø. I Følge Indberetning fra det danske Generalkonsulat i St. Petersburg er norsk Bark »Emblem« sunken i 20 Fv. Vand, 11 Kml. Ø. t. N. 1/4 N. fra Seskär Fyr og SV. 3/4 V. fra Styrsudde. Topperne ere over Vandet.

Tyskland. Ved Hela Fyrtaarn findes Stormsignal-Station, men ingen Signal-Station.

Medens Fyrskibet »Stollergrund« er inddraget, ligger en rød Tønde, mærket »Stollergrund-Feuerschiff«, paa dets Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket i 14 Fv. Vand, c. 80 Kml. N. 24° V. fra Helgoland. Tre Master ere c. 10 Fod over Vandet. 54° 37' N. Br. 7° 30' Ø. Lgd.

Tyskland. Weser. I Weser ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Dwarsgat. Spirtønde N ligger nu i 25 Fod Vand. 53° 43' 39" N. Br. 8° 18' 2" Ø. Lgd.

Spirtønde O ligger nu i 19 Fod Vand. 53° 43' 46" N. Br. 8° 19' 22" Ø. Lgd.

Spirtønde P ligger nu i 25 Fod Vand. 53° 43' 41" N. Br. 8° 20' 42" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 10 ligger nu 38 Fod Vand. 53° 44' 13" N. Br. 8° 16' 20" Ø. Lgd.

Grønsen for Meyers Ledge Fyrs Et-Blink er drejet efter Afmærkningen.

Fedderwarder Farvand. Stumtønde D ligger nu i 16 Fod Vand. 53° 40' 18" N. Br. 8° 22' 0" Ø. Lgd.

Fedderwarder øvre Farvand. Rød Tønde FB ligger nu i 8 Fod Vand. 53° 39' 35" N. Br. 8° 21' 34" Ø. Lgd.

Rød Tønde FC ligger nu i 8 Fod Vand. 53° 39' 14" N. Br. 8° 22' 38" Ø. Lgd.

Rød Tønde FF ligger nu i 16 1/2 Fod Vand. 53° 37' 8" N. Br. 8° 21' 17" Ø. Lgd.

Sort Tønde F2 ligger nu i 11 1/2 Fod Vand. 53° 39' 45" N. Br. 8° 21' 39" Ø. Lgd.

Sort Tønde F3 ligger nu i 14 1/2 Fod Vand. 53° 39' 22" N. Br. 8° 22' 50" Ø. Lgd.

Dybden er ved Lavvande.

Weser og Jade. I Maj, Juni og Juli 1896 ligge Ledningskabler mellem *Rother Sand Fyrtaarn* og *Wangerooog*. De ere afmærkede med grønne Tønder med Stage og grøn Fløj. Tæt ved Fyrtaarnet skal udlægges to grønne Tønder.

I *Minsener* Farvand er 1 $\frac{1}{4}$ à 3 Kbl. NØ. for rød Spirtønde K fundet en 22 Fods Grund. Man maa for at undgaa Grunden holde sig i Farvandets Ø. lige Halvdel.

I *Jade* er Tønde Nr. 13 ombyttet med en Lystønde, som viser hvidt Lys med Formærkelser.

Rød Spirtønde A/A i *Ahne* er flyttet N. hen i 9 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 53° 32' 16" N. Br. 8° 12' 4" Ø. Lgd.

Holland. I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Spids-tønde Nr. 11 flyttet. Den ligger nu i 17 Fod Vand. 51° 56' 4" N. Br. 4° 12' 48" Ø. Lgd.

Zeegat van Goereo. I *Aardappelengat* er den mindste Dybde nu 11 Fod.

Maaeluische Scheur. *Zandweg* høje, hvide, faste Ledefyr er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr, som vises fra en Pæl. 51° 55' 8" N. Br. 4° 13' 31" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irland. Paa *Roche Point*, Ø-Siden af Indløbet til *Queens-town*, er igen oprettet en *Lloyds* Signal-Station. 51° 47' 35" N. Br. 8° 15' 15" V. Lgd.

Cummins Signal-Station, paa V-Siden af Indløbet til *Queens-town*, bibeholdes.

Irlands Ø-Kyst. Maidens S. S for *Maidens* har Damperen »*Princess Alexandra*« stødt paa to tæt ved hinanden liggende Klipper, hvorpaa der er 1 $\frac{1}{4}$ Fv. Vand, fra *South Rock* S-Ende i S. 19° Ø, 1 $\frac{1}{3}$ Kbl. 54° 55' 5" N. Br. 5° 43' 50" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. I *Dordogne*, neden for *Libourne* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ved *Banc de Plagne* er den sorte Tønde flyttet 1 Kbl. ned ad Floden, 2 $\frac{1}{3}$ Kbl. fra den højre Bred.

Ved *Platin de Saint Vincent* er den røde Tønde flyttet 2 $\frac{1}{4}$ Kbl. ned ad Floden, 1 Kbl. fra den højre Bred.

Ved *Banc de l'Île de Carney* ere de to sorte Tønder inddragne og en sort Tønde udlagt 4 $\frac{1}{4}$ Kbl. oven for den nedre Plads, 3 Kbl. fra den højre Bred.

Ved *Platin de l'Estey de Carney* og *Platin de l'Estey* ere de to røde Tønder inddragne og en sort Tønde udlagt 3 $\frac{2}{3}$ Kbl. oven for den nedre Plads, 1 Kbl. fra den højre Bred.

Ved *Platin de Saint-Pardon* er den sorte Tønde flyttet 2 Kbl. ned ad Floden, 1 $\frac{3}{4}$ Kbl. fra den højre Bred.

Ved *Platin de l'Estey du Rand* ere de to røde Tønder inddragne og en rød Tønde udlagt 1 Kbl. oven for den nedre Plads, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra den højre Bred.

Canada. St. Lawrence Flod. Fyrtaarnet paa *Citrouille Point*, oven for *Quebeck*, er ødelagt. Midlertidig vises et hvidt, fast Fyr fra en Pæl. 46° 27' N. Br. 72° 16' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Penobscot Bay. Det hvide, faste Fyr paa *Negro Island* SØ-Ende er midlertidig flyttet til et Trætaarn, 20 Alen N. 57° Ø. for Fyrtaarnet. Fyret og Flammens Højde ere uforandrede.

Connecticut. Fyrskibet »*Cornfeld Point*« er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser et hvidt, fast Fyr paa Fortoppen og et rødt, fast Fyr paa Stortoppen. Skroget er graat, mærket med sort »*Relief Nr. 20*«. Taagesignal gives med Klokke. 41° 13' N. Br. 72° 22' V. Lgd.

North Carolina. Damperen »*Maverick*« mistede den 26de April 1896 fire Skruerblade ved at støde paa et Vrag, der ligger sunket i 15 Fv. Vand, 22 Kml. S. 44° Ø. fra *Bodie Island* Fyr.

Cape Fear. Damperen »*St. Filland*« stødte den 28de April 1896 paa et Vrag, der ligger sunket 5 Kml. N. 60° Ø. fra Fyrskibet »*Frying Pan Shoals*«.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Indløbet til *Gibara* Havn. 21° 7' N. Br. 76° 5' V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra ægyptiske Havne i Middelhavet underkastes 10 Dages Karantæne.

Grækenland. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 5 Dages Karantæne i Havne, hvor der findes en Karantæne-myndighed samt i Karantæneanstalten *St. Georges* paa *Salamis* Rhed.

Egypten. — Skibe fra *Alexandria* underkastes Kolera-Reglementet i andre ægyptiske Havne.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Maj 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		99 $\frac{1}{2}$	100
Thingvalla	46 $\frac{3}{4}$	46 $\frac{3}{4}$	47
Danmark		72 $\frac{1}{2}$	73
Norden		111 $\frac{1}{4}$	112
Kjøbenhavn		84 $\frac{1}{4}$	84 $\frac{3}{4}$
Carl		46 $\frac{1}{4}$	47
Dannebrog		100	101
Skjold		56	57 $\frac{1}{2}$
Jydsk Engelsk Dpsk.		—	—
Bornholm 1866.		105	—
Bornholm		—	90
Helsingørs Dampsk.	37	37	40
Østersøen		—	—
Nordsøen	60	60 $\frac{1}{2}$	62
Torm		72	90
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk.		103 $\frac{1}{2}$	107
5 % — — — — —		—	—
5 % Thingvalla 1882.		99	101
5 % — — — — — 1894.		—	—
5 % Norden		104	106
5 % Nordsøen		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats		99	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		100 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.		97 $\frac{3}{4}$	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		97 $\frac{1}{2}$	98
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
4 % — — — — — 6 — — — —		100 $\frac{1}{4}$	101
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — — —		98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
Aktier.			
Nationalbank		160	161 $\frac{1}{2}$
Privatbank	119 $\frac{3}{4}$	119 $\frac{1}{2}$	120
Landmandsbank		123 $\frac{1}{4}$	124 $\frac{1}{2}$
Handelsbank		122 $\frac{1}{2}$	124
Burm. & Wain	108	107 $\frac{3}{4}$	108
Helsingørs Jernsk.		110 $\frac{1}{2}$	111
Sukkerfabr.	105 $\frac{3}{4}$	105 $\frac{1}{2}$	105 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier		111 $\frac{1}{2}$	111 $\frac{3}{4}$

Vekselkursær.

	åviesta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.15	18.12
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Maj 1896.

Rubler	216.90
4 % Russiske Consols	—
4 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit	105.10
6 % Mexikanske	95.75
5 % Rumænske Stats	99.90
4 % — — — — — 1890	88

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

Foren. Dampskibs. 18,000, »Thingvalla« 12,000, »Norden« 2,000, »Kjøbenhavn« 34,000, »Dannebrog« 4,000, »Østersøen« 2,000, »Nordsøen« 2,000, »Bugser« 8,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

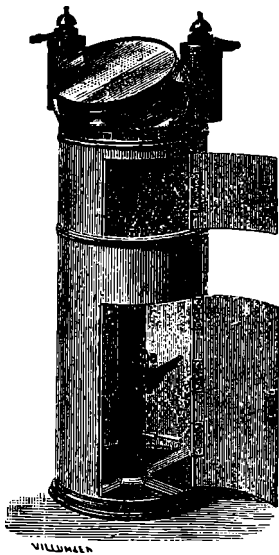
„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

Amerikansk Pitch pine
 Master, Dæksplanker etc. anbefales.
Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,
 Amaliegade 43. Kjøbenhavn. K.
 ● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●
 Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.
NØRHOLMS
 Patent Multiplicator Kompasser,
 Sprit- og Baadskompasser,
 Patent Tidsglas. Saltmaalere.
 Sextanter og Oktanter.
 Kaptejn Rungs
Universal-Bathometer.
 Logge og Loddemaskiner.
 Dybhavsthermometre
 med Vendeapparat.
 Barometre, Thermometre, Manometre.
 Indicatorer. Tegnebestikker.
 Parallelinealer.
 Marinekikkertør.
 Complete Dykkerdragter
Premierløjtnant Clausens
 Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

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

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,
 tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
 med danske Skibe.
 Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
 Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
 plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
 Havne-Provindsbyer.



Telefon 197.
 Ekstrafine holdbare Tvebakker.
Rugbrød. Skonnerogger.
 Mel, Gryn & Ærter
 til billigste Notering.
 63, St. Kongensgade 63.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
 Telefon 4198.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibstart, 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 Foranættning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettelinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange.
1/2 Side eller derover	20 0/0	30 0/0	50 0/0
Mindre end 1/2 Side	10 0/0	20 0/0	40 0/0

Redigeret af L. DRECHSEL

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Tjærs Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frønkelt), Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 23.

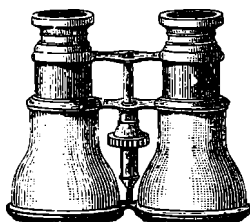
Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Juni 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Fra Havets Bund. — Engelsk Admiralitetsdom. — Fra Island. — Generalforsamlinger. — Højesteretsdom. — Et gammelt Instruktionsbrev til en Skibsfører. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab
HAFNIA
Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6
Telefon 3326.

C. F. Schlüter,
Skandinavien største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderotier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade.
Kjøbenhavn K.



H. E. Holst's
Efterfølger,
Hans Liisberg,
Uhr- og
Instrumentmager.

Skibsblokke.
Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Dansk Sejlskibsrederi- Forening.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen den 4. Juli d. A., Kl. 10 Form., i »Fanø Skibsrederforening«s Lokale, Nordby paa Fanø. Forslag, der maatte ønskes fremførte paa denne, maa indsendes til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 15. Juni d. A.

John Hintze.
Formand.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

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

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
enhørende.
Transit og Kreditplagevarer.

M. Christiansen.

John Hintze.

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 21.

**S. Jacobsens
Sønner,**
48, Gothersgade 48.
Viktualiehandel, grundlagt 1851.
anbefaler
ferske, saltede og røgede Varer.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

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

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter
føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.
Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles

kraftige og velsmagende Rødvind,

faas à 65 Øre pr $\frac{1}{2}$ Boul.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4188.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

ulføres solidt, hurtigt og billigt.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

ARENTZ & ROSENFELDT'S

SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Damp-
skibe, Lægtere og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede
Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Frihavns Kaffebænderiet.

Forlang og prøv hos Deres Skibshandler Brænderiets
Conserves Kaffe til ufortødt Pris. Kaffen holder sig
frisk selv paa de længste Sørejser. Faas i 12 forskellige Kva-
liteter.

Frihavns Kaffebænderiet.

S. Bonnevie Lorentzen.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser
samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal.
Kjøbenhavn.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Metalspejllapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning;

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug havest-
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sie-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

I Norge er det betydningsfulde Spørgsmaal om politisk Stemmeret for fraværende Sømænd rykket sin Løsning et stort Skridt nærmere, idet Norges Storting sidste Torsdag, med alle Stemmer imod én, vedtog et Forslag til Forandring af den norske Grundlovs § 60, hvorved der aabnes Adgang til at udøve Valgret for Stemmeberettigede, der opholde sig udenfor Riget. Det vedtagne Forslag indeholder herom følgende Bestemmelse: Hvorvidt og under hvilke Former Stemmeberettigede, der opholde sig udenfor Riget, kunne tilstedes skriftlig at sende deres Stemmesedler til dem, der bestyre Valgforsamlingerne, bestemmes ved Lov. Det ses saaledes, at den endelige Ordning af Sagen er henvist til Afgørelse ved særlig Lov, men efter at Stortinget, ved at vedtage den ovennævnte Ændring af selve Grundloven, i Principet har anerkendt den norske Sømandsstands Fordring om, at der gives den Ret til at udøve sin Valgret i samme Udstrækning som Landets øvrige Borgere, kan der næppe være Tvivl om, at de Bestemmelser, hvorved denne Ret praktisk gennemføres, ville blive vedtagne.

Naar den norske Sømandsstand saaledes ser den Dag nærme sig, da dens Arbejde for Stemmeret for fraværende Sømænd er lykkedes, træder Spørgsmaalet om denne Sags Stilling her i Danmark naturligt i Forgrunden. Vi se, at »Norges Sjøfartstidende« i en Artikel forleden Dag, forinden Stortingets Beslutning forelaa, gaar ud fra, at denne Sag her i Danmark er ført saa langt frem, at vort Eksempel endog skulde kunne ansøre Nordmændene til stærkere Arbejde for dens Løsning. Dette er dog desværre saa langt fra Tilfældet, at Sagen, saa vidt os bekendt, aldrig her i Landet for Alvor er opstillet som en af de Opgaver, det for Sømandsstanden gjaldt at skaffe Fremgang og at faa løst. I Bladartikler hist og her har man udtalt et fromt Ønske om, at vi en Gang kunne naa saa vidt, men ingen af vor Sømandsstands Organisationer har nogensinde sat denne Sag paa sit Program, og optaget det store Arbejde, der nødvendigvis maa gaa forud for dens Gennemførelse. Med Sagens Fremgang i Norge for Øje er det jo muligt, at vi her i Danmark ville begynde at overveje den, og at den vil kunne bringes ind i et Spor, der kan føre til dens endelige Sejr. Vi vilde anse det for en stor Fejl, om dette ikke skete, thi det er hos os som i andre Lande, at Sømandsstanden opnaar ikke, paa Grund af de ejendommelige Forhold, under hvilke den arbejder, de politiske Rettigheder, som de øvrige Borgere har, forinden der sikkres de fraværende Sømænd Stemmeret. En saadan Foranstaltningens Gennemførelse vilde hos os vel ikke betyde, at Sømandsstandens Indflydelse paa Lovgivningen blev væsentlig forøget, men den vilde ikke desto mindre have en overordentlig Betydning, idet den vilde sikre, at Standens Krav dog kunde fremføres

med noget større Vægt, end de kunne det nu, og — hvad der ikke mindst maa lægges Vægt paa — at Sømandsstanden vilde socialt hæves og dens Selvstændighedsfølelse udvikles, naar den ikke længere paa et saa afgørende Punkt var stillet under Landets øvrige Borgere.

Overvejer man nu denne Sags Fremtids-Udsigter her i Landet, da gør man Ret i at gøre sig det klart, at har dens Vej været lang og trang i Norge, vil den blive det end mere hos os. I Norge gaar det adskilligt lettere med at ændre Grundloven end her hjemme; selv om vi her vare naaede saa vidt, at Folkethinget havde tiltraadt Tanken om Stemmeret for fraværende Sømænd, kunde vi rolig gaa ud fra, at Sagen endda havde et godt Stykke Vej at tilbagelægge, inden den naaede i Havn. Men paa den anden Side tør man vel antage, at den politiske Stemmerets Betydning har vundet en saa almindelig Anerkendelse i alle Samfundsklasser, at et Krav om Foranstaltninger, der virkelig sikkrede den farende Sømænd denne Ret, vilde fra de fleste Sider blive mødt med Forstaaelse. Og naar Sagen en Gang naaede frem for Lovgivningsmagten, vilde det utvivlsomt være en Støtte for den, at man i vort Naboland har gennemført den. Vi tro derfor ingenlunde, at denne Sags Fremtid her i Landet er haabløs, men vi tro, at mange Vanskeligheder skulle overvindes, inden den kan vinde Sejr.

Men den første Betingelse for, at denne Sag overhovedet skal faa nogen Fremtid her hjemme, er denne, at der i og udenfor Sømandsstanden skabes en Opinion for den. At der rundt om i Landet sidder Mænd, der nære de varmeste Ønsker for den, og som af og til give disse Udtryk i Tale og Skrift, nytter lidet eller intet. Hvis Sømandsstanden ikke har en Organisation, der har Viljen og Ævnen til at rejse Sagen, til at samle Sømandsstanden om den og til at udfolde en kraftig Agitation for dens Gennemførelse, saa bliver den aldrig til Virkelighed. Findes der i vor Sømandsstand nogen saadan Organisation?

Ifølge Indberetning fra den Kgl. Generalkonsul i Stettin vil der i Swinemünde Havn, ud for den nybyggede Kaj, den 5te dennes blive sat en Muddermaskine i Virksomhed, der vil blive forbunden med Kajen ved en Jernrør-Ledning.

Til Muddermaskinens Beskyttelse udlægges der, saavel oven- som nedenfor samme, Tønder med Stang mærkede Ienholdsvis K I og K II.

Farten imellem disse Tønder og Kajen er fra den 5te ds. og indtil videre spærret og Overtrædelse af Forbudet medfører Straf.

Hvilket Udenrigsministeriet ikke undlader herved at bringe til offentlig Kundskab.

Udenrigsministeriet, den 1ste Juni 1896.

Fra Havets Bund.

Efter mange, gennem længere Tid fortsatte Forsøg, er det nu lykkedes at opdage det sunkne Dpsk. »Södra

Sverige«. Vraget ligger i en Dybde af 56 Meter ved de saakaldte »Franske Stene« i Stockholms Skærgaard. Vraget fandtes ved Hjælp af et af Ingeniør Wollerts konstrueret Dykkerapparat (»Sänktyg«). Saa vidt vides er dette den største Dybde, man hidtil har naaet ved Dykning.

Efter at det første heldige Resultat var opnaaet Onsdag d. 20. ds., blev Undersøgelserne fortsat om Torsdagen. Flere Personer, deriblandt Ingeniør Wollerts selv, steg ned i Røret. De, som vare saa heldige at faa den sunkne Damper bedst at se, vare 1ste Styrmand Grønberger og Dykkeren Eklund. Den sidste kunde gennem Rørets Køjse se »Södra Sveriges« nedre Dæk, og skelnede oven over sig den hvide Lønning paa Agterdækket. Derefter saa han de store Sideporte agter, og fik et Glimt at se af den hvide Liste, som gaar rundt Fartøjets Yderside.

Styrmand Grønberger saa blandt andet de for Passagererne udlagte Tougmaatter inde paa Dækket.

Alt paa Fartøjet var overdækket med et tyndt Lag af Dynd. Man tror at kunne antage, at »Södra Sverige« ligger nedsunken omkring 10 Fod i Bunden, som bestaar af mudderblandet Blaaler.

Det var ikke nok med, at man fik »Södra Sverige« at se. Det skulde nu godtgøres, at man ved Hjælp af Røret kunde udføre et Arbejde, som, om ogsaa relativt ubetydeligt, dog kunde konstatere Rørets praktiske Anvendelse. En elektrisk Glødelampe firedes ned i Vandet for at oplyse Omraadet udenfor Rørets Synsvide. Samtidig nedsænkedes en Lossekæde med Hage. Styrmand Grønberger gik atter ned i Røret for at forsøge at fæste Hagen til et løst Stykke Lønning, og gav derefter Signal til at hive op. Spillet sattes i Gang, men Lønningen var for tung og sad for fast til, uden Risiko for Kæden, at følge med, hvorfor Forsøget maatte opgives. Det var dog bleven konstateret, at det meget vel gaar an inde fra Røret at fæste Hagen til Skibet. Bedre lykkedes det med en Redningsboje, som med Hyssing var fastgjort til Vraget. Denne blev dels løftet, dels slidt løs fra sin Plads. »Nu kommer Bøjen« hørtes det fra Bunden af Røret, og efter en Stunds Venten ses denne at komme flydende op til Vandfladen. Den var bedækket med Smuds og Dynd, men »Södra Sveriges« Navn var tydelig læseligt paa den ene Side. Bøjen bragtes om Bord og bevaredes, for i urørt Stand at føres hjem som et utvetydigt Bevis paa det heldige Udfald af Forsøget med Røret.

Da Tiden ikke tillod at gøre flere Forsøg, vendte Dykkerdampskibet om Fredagen tilbage til Hovedstaden.

Rørets Længde er 56 Meter eller 31 Favne og svarer omtrentlig til 3 femetages Huse, stillet ovenpaa hverandre.

Dette er den største Dybde, i hvilken saavidt bekendt nogen er gaaet ned. Til Sammenligning kan anføres, at Dykkerne i Almindelighed ikke gaar ned paa mere end 15—16 Favnes Dybde. Det er bleven sagt, at Dykkere har kunnet gaa ned paa større Dybder, endogsaa til 26½ Favne, men i saa Fald har de ikke i mange Minutter kunnet udholde det stærke Vandtryk. I Røret derimod kan man uhindret og uden Fare blive saa længe man vil.

Til nærmere Belysning af Dykkerforetagender tjener følgende Artikel, der for nogen Tid siden var meddelt i »Hamb. Börsenh.«:

Ved Efterretningen om Optagelsen af »Elbes« Ladning vil vist enhver, som kun nogenlunde er kendt med de enorme Vanskeligheder, der ere forbundne med Bjergning i aaben Sø, ryste alvorlig paa Hovedet, og naar en tysk Entreprenør, en Dykker og Skibsbygmester ved Navn Müssig, har villet indlade sig herpaa, maa vi fra tysk Standpunkt endmere beklage dette, da Manden, selv om han, hvad vi betvivler, er kendt med Dykkerarbejdet i rum Sø og i dybe Farvande, vil støde paa saa mange Hindringer og udsættes for saa mange Omkostninger, at han, selv om Foretagendet skulde faa et heldigt Udfald, hvad vi anser for aldeles umuligt, vil faa mindre end intet ud af dette, paa de Betingelser, han har akcepteret: 30 Mark for hver Time han tilbringer under Vandet og Tredjedelen af det Bjergedes Værdi. Men disse Timer vil blive meget faa. Den første Vanskelighed, Hr. Müssig vil støde paa, er Opdagelsen af Vraget; det er vel én eneste Gang af et Skib blevet rapporteret, at der paa det Sted, hvor »Elbe« kunde være sunket, er bleven set en Skibsstang rage op

over Vandet, men siden er der intet set, og Opsøgelsen af Vraget vil derfor være en fuldstændig Følgen i Mørke, da alle og ethvert Kendetegn for Stedet, hvor Damperen er fundet, mangler. Hvilke enorme Vanskeligheder, Opsøgelsen af en Genstand under Vandet i rum Sø uden Holdepunkter, frembyder, turde følgende lille Eksempel illustrere: I de kinesiske Farvande mellem de smaa, nær ved hinanden liggende, Øer, »Tulo Sapata« og »Ceicer de Mer« stødte i Begyndelsen af Tredserne en engelsk Korvet paa en blind Klippe af ganske ringe Dimensioner og blev derved læk. Et andet engelsk Krigsskib blev sendt ud for at opsøge denne højst en Kvml. fra Land liggende Klippe, men man søgte mange Dage forgæves, og man fandt først Klippen, der var formet spids som en Naal, da Kaptajnen endnu en Gang lod to Baade, der vare forbundne med hinanden ved en meget lang Jerntraad, som blev holdt i en vis Dybde ved Bøjer, afsøge Farvandet. Begge Baade maatte endnu længe søge forgæves, indtil det endelig lykkedes dem at blive hængende ved Klippen, der laa meget nærmere én af Øerne end antaget. Og det var paa et Sted, der temmelig nøje var angivet og kun havde et forholdsvis ringe Omfang, medens den, der vil opsøge »Elbe«, mindst maa afsøge et Fladerum af 2 tyske Kvadratmile, da hverken de faa Reddede af »Elbes« Besætning eller Folkene om Bord i »Crathie« nøje har kunnet angive Længden og Bredden, hvor Ulykken passerede. Men selv om man kendte denne Længde og Bredde nøje, vilde Vanskelighederne ved at opsøge Vraget dog endnu være meget store, da Vandet i den Del af Nordsøen, som her er Tale om, stedse er mere eller mindre plumret.

Men selv om Vraget blev fundet og betegnet med Bøjer, saa er Hr. M. hermed dog kun lidt hjulpet, fordi den sunkne Damper uden al Tvivl ligger paa en altfor stor Dybde. »Elbe« har, efter hvad der fremgaar af »Crathies« udsejlede Distance fra Maas's Munding, holdt den saakaldte »dybe Rende«, som befinder sig mellem den engelske og hollandske Kyst, maaske noget nærmere den sidste, i alle Tilfælde ligger »Elbe« i en Dybde af 70—89 Meter, i hvilken selv Dykkere med den kraftigste Konstitution ikke vover mere at stige ned; arbejde lader sig nu, selv med de aller bedste Dykkerapparater, i saadanne Dybder aldeles ikke gøre, fordi Trykket der nede er meget for stort, selv for den stærkeste menneskelige Organisme.

Da for mange Aar siden Hamburger-Damperen »Pomerania« som Følge af en Kollision med det engelske Skib »Moel Cilian« var sunket ved Dover paa kun 28 Meter Vand, blev vel en Del af Ladningen bjerget, men Udbyttet var dog kun ringe, og da en berømt engelsk Dykker, som allerede havde erhvervet sig en betydelig Formue og havde opgivet Dykkerhaandværket, af bare Nysgærrighed steg én Gang ned i Dybet, hvor han dog forblev temmelig længe, styrtede han, da han atter kom op paa Dykkerskibets Dæk, om og var et Lig. — Hr. M. har vel ogsaa, da han overtog Affæren, langt overvurderet, hvad en Dykker er i Stand til under Vandet. Paa Reden ved Buenos Ayres sank mod Slutningen af Tredserne en med Jernbaneskiner etc. lastet Brig paa 4 Favne (8 Meter); en dansk Skonnert laa som Dykkerskib ved Siden af den, Lufttilførselsapparatet arbejdede fortræffeligt og dog var det højeste, som en af de to skandinaviske Dykkere bragte det til, 21 Baneskiner i 4 Timer. Og paa dette Sted var der fuldstændig roligt Vand ligesom paa Elben, medens paa Stedet, hvor Bremer-Lloyd-damperen er sunket, dette sjældent eller aldrig er Tilfældet. Naar Hr. M. i Løbet af de 3 Sommermaaneder havde 15—20 Dage, i hvilken han virkelig kunde arbejde, saa kunde han kalde det heldigt, men om han vil faa sine Omkostninger dækkede, er et andet Spørgsmaal; thi antage vi, at der endogsaa kunde arbejdes i 10 Timer i 30 Dage, saa udgjorde dette for et slikt Foretagende 9,000 Mark, der betyder saa godt som ingen Ting. Hvad der i den Tid vilde kunne bjerres fra den sunkne Damper, hvis det var muligt for en Dykker at arbejde dernede, vilde heller ikke være meget værd, og vi er derfor af den Mening, at Hr. Müssig gjorde

rigtigst i at opgive den Sag. Hvis der var saa meget at fortjene ved Dykkerarbejder ved »Elbe«, saa at der kunde komme noget ud deraf, saa vilde der sikkert allerede for længe siden have meldt sig Dykker- og Bjergningsselskaber, som vilde have vovet at gribe Sagen an.

Engelsk Admiralitetsdom,

afsagt den 12. og 13. Maj, angaaende den Skade Dampskibet »Southend« har lidt.

Befragterne af S. S. Southend sagsøgte Prestons Borgermester og Magistrat, i deres Egenskab af Havneautoriteter, til at godtgøre den Skade »Southend« havde lidt, forårsaget ved Sagsøgtes Forsømmelse og Efterladenhed i at vedligeholde Preston Havn og Red i en for Navigeringen passende og ordentlig Tilstand. Ved et Certeparti, dateret 20. August 1895, befragtede Sagsøgerne »Southend« og forpligtede sig derved til at holde Skib og Maskine i fuldstændig Orden. Eiterat »Southend« den 16. December i Fjor var gaaet lastet ud af Preston Dock og fortsatte Rejsen ned ad Floden under Kommando af en autoriseret Lods, blev Skruen uklar af et Apparat (kaldet en Erodër), som de Sagsøgte skødesløst havde placeret i Floden. Foruden, at Skibets Skrue og Agterstævn bleve alvorlig beskadigede, tog det ogsaa anden Skade Uheldet skete kort før Højvande, og det var Springtid. Sagsøgerne paaviste derpaa, at Eroderen bestod af en Kæde paa omtrent 180 Favnes Længde, med et Anker i hver Ende. Paa Kæden var fastgjort, ved Hjælp af mindre Kæder af en 20 Tommers Længde, cirka 30 Plankestumper, 4 Fod lange 9" × 3". Til Enderne af den svære Kæde var fastgjort Jerntrusser, og til disse igen forskellige Stykker Grubetræ 3 1/2' lange og 4 1/2" i Diameter. Eroderen var placeret saaledes, at den laa i Farvandet, som Skibene skulle passere for at komme fra den ny Dock ned ad Floden. Der var inidertid hverken Bøjer eller Mærker, der viste hvor den laa, ligesaa lidt som der fra Sagsøgtes Side var gjort nogetsomhelst for at oplyse eller underrette dem, der havde Kommando i Skibet, om Stedet hvor Eroderen laa. Der paastodes, at Sagsøgte, som toge Afgifter for Benyttelsen af deres Havn og Red, hvilke de garanterede for sikre, havde gjort begge farlige for Navigationen. Herimod indvendte Sagsøgte, at Eroderen, som var ordentlig konstrueret, var sænket i den nødvendige Hensigt at uddybe Sejlløbet ved at bortskaffe en Banke, der var i Færd med at danne sig. Endvidere, at den var placeret i en god Stilling og forsvarligt afbøjet og mærket, samt ikke laa i Sejlløbet, hvor Dampere, som kom fra den ny Dock og skulde ned ad Floden, maatte passere. Eroderen kunde, efter deres Mening, passeres med Sikkerhed af Skibe, der kom ud af Docken, ved Anvendelse af almindelig Dømmekraft og Dygtighed. Dommeren Sir F. Jeune udtalte samtidig med, at han afsagde Dommen, at der havde været udvist en høj Grad af Forsømmelse i Brugen af Eroderen paa den Maade, den var bleven benyttet. En farligere Genstand kunde næppe tænkes og at kalde den for en Fælde vilde være at nævne den ved dens rette Navn. Selv om Sagsøgte havde benyttet den aldrig saa forsigtig, samt sørget for den blev liggende paa samme Plads, vilde den dog ikke have været farefri; hvad maatte den saa ikke være nu, da den var udsat for at forandre Plads. Sagsøgte havde udvist Forsømmelighed i ikke at advare Folk i Tide. Dommeren mente, at den egentlige Aarsag til Ulykken bestod i, at Eroderen var dreven over paa Nordsiden af Banken, medens noget af den var bleven liggende i Farvandet. Skaden var udelukkende en Følge af de Personers Forsømmelse, der vare ansvarlige for, at Eroderen var placeret paa et farligt Sted. »Southend« Befragtere vandt derfor Sagen. Fairplay.

Fra Island.

(Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.)

Seydisfjord, d. 17. Maj 1896.

Det danske Dampskib Inga ankom til Seydisfjord den 12. Maj med Post fra Kjøbenhavn. Med Inga, der havde været inde paa Eskefjord, erfarede man, at Dampskibet Asgeirsson havde maattet vende om ved Kap Nord paa Islands Vestkyst paa Grund af Is. Islands Østkyst er aaben for Sejladsen og rimeligvis største Delen af Nordlandet. Den bekendte Grosserer Thor. E. Tulinius i Kjøbenhavn, der driver en meget stor Forretning paa Island, har nu overtaget Kystfarten paa Islands Nord- og Østkyst. Grosserer Tulinius har efter Sigende fragtet Dampskib i Norge til dette Øjemed; til at udføre Fartplanens første Tur er i disse Dage ankommen til Island det norske Dampskib Rjukan, hjemmehørende i Bergen og 176 Register Tons stort. Som det islandske Dampskibsselskabs Ekspeditør fragtede Grosserer Tulinius det norske Dampskib Oтра fra Trondhjem, der skal udføre Vestas anden Tur. Oтра er 542 Register Tons og skal være et første Klasse Skib.

Den 20. Maj: Postdampskibet Thyra, Kaptajn Garde, ankom hertil den 17. om Middagen og afgik om Aftenen til Vopnafjord. Da man i Gaar Aftes her fra Seydisfjord har iagttaget en Dampere, der for sydgaaende passerede Seydisfjord, og som flere kendte at være Thyra, er der imidlertid næppe Tvivl om, at de tre sidste Dages nordlige Vinde atter har blokeret Nordlandet med Is, hvorfor Thyra har maattet vende om og er gaaet sønden om Landet.

Krydseren Heimdal, Kaptajn Schwanenflügel, har ved Ingolfshøfde taget en engelsk Trawler fra Aberdeen ved Navn »Girlin« paa fersk Gærning i at trawle paa ulovligt Søterritorium. Heimdal førte den anholdte Trawler ind til Eskefjord, hvor den maatte erlægge en Mulkt paa 60 Pund Sterling (1080 Kr.) samt udlevere Trawlapparatet og den dermed erholdte Fangst, hvilket tilsammen udbragte ca. 600 Kr. Heimdal har desuden dette Aar grebet flere engelske Fiskere inde paa islandsk Søterritorium og faaet disse idømt mindre Mulfter paa Vestmanøerne.

Med Thyra erfarede man, at Islands nye Kystbaad er det norske Dampskib Bremnæs, 84 Reg. Tons stort, bygget 1881 i Runcorn og hjemmehørende i Bergen. Bremnæs, der er et Træskib, er 91 engelske Fod langt, ca. 21 Fod bredt og stikker 9 Fod dybt. Skibet, der skal begynde sin Fart heroppe den 6. Juni, skal nu være indrettet paa bedste Maade i enhver Henseende. Endestationerne ere Hornafjord og Saudarkrok og er der mellem disse to Stationer 25 Anløbssteder.

Generalforsamlinger.

Nordisk Skibsrederforening afholdt sin 7de ordinære Generalforsamling i Concertpalæet i Lørdags under Ledelse af Højesteretssagfører Asmussen.

Tilstede vare af Bestyrelsens Medlemmer fra Danmark: Grosserer Carl Melchior og Direktør Fisker, Kjøbenhavn, samt N. Petersen, Marstal, fra Sverig: Generalkonsul Bersén, Gøteborg, Skibsreder O. A. Brodin, Gefle, Grosserer Sigurd Hedberg, Malmø, og Kaptajn G. O. Wallenberg, Stockholm, og fra Norge: Skibsreder Fr. Smith-Petersen og Konsul Har. Isachsen, Grimstad, Konsul M. Oppen, Laurvig, Konsul Petersen, Moss og Bestyrer F. Frederichsen. Desuden var Sekretæren, Cand. jur. J. Jantzen til Stede. Af Medlemmer vare mødte Skibsreder Thorvildsen, Tvedestrand, Direktør Schierbech, Kjøbenhavn, Skibsreder Thorsen, Kjøbenhavn, Skibsreder Nissen, Kjøbenhavn, Skibsreder A. Rasmussen, Marstal, Konsul D. Lauritzen, Esbjerg, Grosserer

Adolph Carl, Kjøbenhavn, Skibsrederne Korfitzon og Sylvan, Helsingborg, og Skibsreder Sonne (Firma P. Berg), Nexø.

Der aflagedes Beretning, hvoraf det fremgik, at i Aaret 1895 har man i alt haft 218 Henvendelser til Foreningen i forskellige Anliggender. I ca. 200 Tilfælde ere Sagerne blevne ordnede enten efter Begæring ved Udtalelser af Foreningen eller, i Tilfælde af Tvistemaal, ved mindelig Overenskomst eller ad retslig Vej. Ved de Sager, som i Aarets Løb ere ordnede, er der saaledes ved Foreningens Mellekomst indkommet ca. 106,000 Kr.

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet, gik man til Valg af Bestyrelse. Genvalgte bleve: Kaptajn Wallenberg, Stockholm, Grosserer Sig. Hedberg, Malmø, Konsul Petersen, Moss og Konsul Morten Kallevig, Arendal. Endvidere valgtes Skibsreder Joh. Edv. Ohlsson, Gøteborg, Grosserer Adolph Carl, Kjøbenhavn, Konsul D. Lauritzen, Esbjerg, og Skibsreder Chr. Thorbjørnsen, Kristiania. Til Bestyrelsessuppleanter genvalgte Konsul Oppen, Laurvig, og Skibsreder Zernichow, Kristiania. Til Revisorer valgtes Skibsreder Holby og Skibsreder Westergaard og til Revisorsuppleant Skibsreder Andr. Jacobsen.

Efter at forskellige Spørgsmaal vare drøftede, oplæstes en af Bestyrelsen vedtagen Resolution, som Forsamlingen enstemmig tiltraadte: Der oplæstes en Skrivelse fra Chamber of Shippings Documentary Committee, repræsenterende 9 Mill. Tons af 29. Oktbr. 1895 angaaende Muligheden af et Samarbejde mellem Komiteen og Foreningen. Der var Enstemmighed om, at man ikke i »Nordisk Skibsrederforening« havde Adgang til — saaledes som i den engelske Forening — at binde Medlemmerne ved Tvangsmidler til kun at slutte paa visse Former for Certepartier og Konnossementer. Derimod ansaa man det for meget ønskeligt, at skandinaviske Redere efter Ævne støttede de engelske Skibsredere i deres Bestræbelser for at faa indført heldigere Former for Certepartier og Konnossementer. Endvidere vedtoges det at oplæse denne Resolution paa Generalforsamlingen, og foreslaa denne at udtale sig for Ønskeligheden af, at Medlemmerne støtte de engelske Rederes Bestræbelser som anført. Saafremt Generalforsamlingen var enig heri, burde den engelske Komite gøres bekendt med, at skandinaviske Redere, repræsenterende Tonnage fra Norge, Sverige og Danmark paa deres Forenings Generalforsamling havde udtalt sig som ovenanført.

Udenfor Dagsordenen udtalte Skibsreder Thorvildsen sig for, at det Spørgsmaal toges under Overvejelse, at der ansættes en særlig Chef for Procesafdelingen. Det var efter Talerens Mening en af Foreningens væsentligste Opgaver at sørge for Afgørelsen af opkommende Tvistigheder; men dette var ikke varetaget tilstrækkeligt. Hvis der ikke skete en Forandring heri, vilde Medlemsantallet sikkert synke. Der var anvendt meget lidt paa Processen; det var muligt, at Foreningen ikke med det nuværende Kontingent kunde bære en større Udgift, men man maatte i saa Fald hellere forhøje Kontingenten, naar man derved kunde opnaa et bedre Resultat.

Skibsreder Smith-Petersen af Grimstad udtalte sig imod Thorvildsen. Der burde netop altid være Forbindelse mellem Procesafdelingen og den egentlige Hovedforening; i modsat Fald vilde der ofte opstaa tekniske Vanskeligheder og desuden vilde Udgifterne blive altfor store. Procesafdelingen havde heller ikke antaget nær saa store Dimensioner som Hovedforeningen; thi medens Foreningens Tonnage var 7 à 800 000 Tons, var Procesafdelingens kun 314 000. Efter Talerens Mening burde man netop faa begge Afdelinger saa identiske som muligt. Man var bedst tjent med, at de arbejdede Haand i Haand.

Dirigenten vilde i Anledning af den særlige Stilling, han, som Foreningens juridiske Konsulent, stod i, udtale sig om det foreliggende Spørgsmaal, da han havde haft Lejlighed til at gøre Erfaringer i den Henseende. De fleste Tvistigheder i Danmark, hvor der blev Tale om Afgørelse ved Forlig eller Dom, kom ind til Taleren, og han havde et levende Indtryk af, at Hovedkontoret i Kristiania baade omfattet Sagerne

med stor Interesse, og med betydelig Sagkundskab dannet sig en Mening derom. Det var ogsaa meget langt fra, at Bestyrelsen holdt særlig igen med Hensyn til Sagsanlæg, naar der blot var nogen rimelig Grund dertil. Han havde flere Gange afgivet Betænkninger over saadanne Sager, hvori han nærmest fraraadede Sagsanlæg, men hvor Bestyrelsen dog havde bestemt sig dertil.

For Danmarks Vedkommende kunde han derfor sige, at Medlemmernes Tarv var blevet fuldt ud varetaget ogsaa paa dette Punkt; saasnart der blot var en liden Chance, var der bleven anlagt Sag. Det var jo ganske naturligt, at der i enkelte Tilfælde kunde herske Misforstaaelse hos Medlemmer, idet man jo var noget tilbøjelig til i sine egne Anliggender at se noget ensidig paa Sagen, hvilket var noget, ingen kendte bedre end Sagførere. Taleren havde altsaa det bestemte Indtryk af, at Bestyrelsen paa ingen Maade var utilbøjelig til at anlægge Sag.

Højesteretsdom.

Den i »Dansk Søfartstidende d. 18. Oktober 1895 Nr. 42 refererede Sø- og Handelsretsdom angaaende Betaling for Assistance, der af Switzers Bjærgningsentreprise var ydet Dampskibet »Fyen«, og ved hvilken Firmaet Flindt, Drost & Co. frifandtes for at betale Bjærgningsentreprisen 3,000 Kr. for Assistenten mod at betale 1,500 Kr., er den 2. d. M. stadfæstet af Højesteret i Henhold til de samme Grunde, der vare bestemmende for Sø- og Handelsretten. E. T.

Et gammelt Instruktionsbrev til en Skibsfører.

Efterfølgende i Halvfjerdserne skrevne Instruktion fra en Reder til hans Kaptajn, frembyder et talende Vidnesbyrd om den Forandring, der er foregaaet i Skibsfarten i det korte Tidsrum af 20 Aar, der er forløbet siden Brevet blev skrevet. Det er ikke alene de forventede Fragter paa 60 à 70 sh. pr. Ton fra Vestkysten af Syd-Amerika til Europa, der lyder som en Drøm, nu til Dags faar man næppe 23 à 24 sh., men hele Brevets Tone bringer ligesom et Bud fra en længst svunden Tid. Ikke alene Fragterne, men Menneskene have forandret sig, og navnlig er Forholdet mellem Skibsfører og Reder blevet et helt andet end den Gang. Det falder næppe mere nogen Reder ind at medgive en Kaptajn saa udførlige Forholdsregler, som den gamle Handelsherre udfærdigede til sin Kaptajn, uden at man derfor kan sige, de indeholdt noget overflødigt. Mangen Skibsfører vil endnu kunne finde noget i de gamle Instruktionsbrev, der passer for de nuværende Forhold, selv om Fragtslutningen allerede for Aar tilbage er gledet ud af Kaptajnernes Hænder. I alle Tilfælde er Brevet et værdifuldt Bidrag til Belysning af de daværende Skibsfartsforhold, i Særdeleshed hvad Skibsførerens Stilling ligeoverfor hans Reder angaar.

»Efter at vi har overgivet Dem Førelsen af vor Bark N. N., der er bleven efterset og forsynet med alt nødvendig Inventar og Proviant, samt ligger lastet, klar til at sejle, tiltræder De nu Rejsen med samme, og sejler, overensstemmende med hoslagte Certeparti, direkte til Valparaiso, hvor De, efter lykkelig Ankomst, er adresseret til Herrerne N. N., som De snarest muligt sender skriftlig Meddelelse om, naar De er klar til at begynde Losningen.

Til Ladningens Losning er der bestemt 20 løbende Dage, som begynde Dagen efter den skriftlige Meddelelse er modtaget; bruger De flere Dage til Losningen, har De paa den sidste Lossedag skriftlig at gøre opmærksom paa, at den Dag er Deres sidste Liggdag, og at Overliggedagene begynde med den næste Dag, for hvilke De har at indkassere, Dag for Dag, 8 Pund Sterling i Overliggedagspenge (demorage). Af den Slags Meddelelser maa stedse en Kopi indføres i Skibsjournalen under den paa-gældende Dato. Indtræder der Stansning i Losningen, for-aarsaget af det af Skibet engagerede Mandskab, tæller Tidsforløbet under saadant Ophold ikke med som Liggedage, hvilket derimod er Tilfældet med alle Søn- og Helligdage.

De maa stille de nødvendige Folk til Losningen, og gøre hvad De kan for at Ladningen bliver lossat saa hurtig som muligt.

Ved Ladningens Udlevering maa der især passes godt paa Stykketal, Mærker, Numre, og Godsets Beskaffenhed efterses; for at der ikke senere skal opstaa Krav eller Afdrag (claims) for beskadigede Varer, der i Virkeligheden bleve lossede i god Orden.

Frygter De for Beskadigelse, saa tag en Lugebesigtigelse til at paase Lugernes Aabning, og noter altid Protest ved Ankomsten til en Lossehavn.

Betalingen af den stipulerede Fragt, £ 675, sker (med Fradrag af de Penge, som de hæver i Valparaiso, til Dagens Kurs og fri for Kommission, til Dækning af Deres Udgifter der) i 90 Dages Sigt Veksler paa London, som maa være approberede af Dem; disse blive os remitterede, enten af Dem selv eller gennem vor Agent i Valparaiso, med to paa hinanden følgende Poster, i Prima og Secunda.

D'Hr. Agenter maa, overensstemmende med Certepartiet, beregne sig en Kommission af 2½ % af Fragtbeløbet, foruden 75 Dollars for Ind- og Udklarering.

Hvad nu Skibets videre Befragtning angaar, maa De straks høre Dem for hos vore Agenter, gennem hvilke De skal slutte, om en Fragt. Idet vi binde Dem til disse vore Venner med Hensyn til Fragtafslutning, har De paa den anden Side fuldstændig frie Hænder, hvad Valget af Fragten angaar; og maa dernæst gøre, hvad der staar i Deres Magt for at forsøge at drive en Dem tilbudt Fragt højere op, samt sørge for at faa saa gunstige Betingelser i Certepartiet som muligt. De maa ikke undlade at forhøre Dem hos andre Kaptajner, om hvilke Fragter de muligvis have sluttet; og læs fremfor alt Certepartiet nøje igennem, i alle Enkeltheder, før De underskriver det, saa at De er fuldstændig paa det rene med, hvad der bliver tilbudt og forlangt. Forekommer der Betingelser eller Udtryk, som ere Dem ubekendte, saa spørg uden videre om en Forklaring. Der er ved Afslutningen af et Certeparti meget at tage i Betragtning, f. Eks. Aarstiden, paa hvilken Rejsen skal foretages, om der er en Ballastforsejling forbunden med Certepartiet, hvor lang Tid Rejsen til Ladehavnen omtrent vil tage, hvormange Tons Skibet kan lade af en bestemt Vare, hvilke Udgifter der ere forbundne hermed, og mange lignende Spørgsmaal, der omhyggelig maa overvejes. Bliver der tilbudt Dem flere Fragter, maa De beregne, hvilken De antager vil give det fordelagtigste Resultat.

(Fortsættes).

Fra Sø og Land.

Fra Rio Grande do Sul tilskriver Skibsmæglerne Sonne & Co. os d. 7. April:

Skibsfarten paa Rio Grande do Sul har i den senere Tid haft betydeligt Opsving, og der er altid Fragter i Markedet for saadanne Skibe, der hverken ere for store eller for smaa. Skibe f. Eks. med et Dybgaende af 14 Fod engelsk ville til enhver Tid kunne passere Barren. Fartøjer, der ere bestemte for Rio Grande, Pelotas eller Porto Alegre, maa lægtre i San Jose do Nort til følgende Dybgaende:

Rio Grande,	12	Fod engelsk,
Pelotas,	10	—

Porto Alegre 8½ Fod engelsk,

I Almindelighed findes der altid Fragter for Skibe, der laaste en 350 Tons død Vægt, til ovenstaaende Dybgaende, og saadanne Skibe gøre de bedste Forretninger.

Skibe, der gaa her fra til Bahia eller Pernambuco med tørret Kød, kunne næsten altid faa Returfragt, enten med Sukker, Canlia eller med Salt fra Macan og Mossoro. Foruden disse gives der ogsaa andre Fragter, som ofte vise sig at være lønnende, nemlig: fra New-York med Stykgods, fra Rangoon med Ris, fra Rosario med Hvede. Sidst nævnte kan ofte slutes saaledes, at der tillades at tage Mate med fra San Francisco, Paranagua eller Antonina, hvorved et godt Resultat kan ventes. Ligeledes findes der ofte Fragter for mindre Skibe fra de 3 sidst nævnte Havne hertil med Kalk, Træ etc, foruden Mate fra Porto Alegre til Floden. Uld, Huder, saavel tørrede som saltede, afskibes i betydelig Mængde herfra, henholdsvis til New York, England, Tyskland, Rusland o. s. v. I den senere Tid have adskillige Skibe gjort god Forretning med Lægtring; som en Følge af, at de store Dampskibe ofte mangler Lægtre og derfor blive nødsagede til at antage Sejlskibe som saadanne, hvilke i Almindelighed blive befragtede for en vis Sum pr. Dag og fri for Udgifter; alt i Forhold til Størrelse og Bæreevne.

Et Syndikat af Kapitalister er bleven dannet i St. Petersburg med det Formaal at oprette et Russisk-Baltisk-Dampskibsselskab med en Kapital af 6 Millioner Rubler. Syndikatets Plan er for det første, at danne en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem de forskellige russiske Havne i Østersøen, og for det andet, at udvide denne Linie til Sorte- og Hvidehavet. Forretningen vil blive begyndt med 20 14 Knobs, Dampere; og man venter at faa en aarlig Regerings-Understøttelse paa omtrent 437,000 Rubler, mod at Skibene, i Tilfælde af Krig, blive stillede til Regeringens Disposition.

Fairplay.

Den franske Kystfart har lidt alvorligt ved de konkurrerende Jernbaneselskabers lave Tariffer. For to eller tre Aar siden stod Fragterne i 20 frcs. pr. Ton, men ere nu gaaede ned til 10 frcs., hvorfor mange Redere have set sig nødsaget til at opgive Farten mellem de franske Havne, og i Stedet har sendt Skibene til Algier. Her kommer de imidlertid i Konkurrence med de franske regelmæssige Liniers Dampere, hvilket blandt andet har til Følge, at Fragten for en Ladning Byg, som for et Aar siden var 12 frcs. pr. Ton fra Algier til Dunkerque, nu kun er 6 à 7 frcs.

Fairplay.

Højesteretsdom over »Horsas« Ekspedition. Washington, 25. Maj. Højesteret har stadfæstet Dommen angaaende den danske Damp »Horsa«, hvis Ekspedition til Kuba maa betragtes som en Krænkelse af Neutralitetslovene. Dommen over Kaptajn Wiborg stadfæstedes, men ophævedes for Styrmandene, fordi de var uvidende om Rejsens Formaal.

Det 4de nordiske Søfartsmøde, der efter Planen skulde afholdes i Sommeren 1898, vil efter Forlydende allerede blive afholdt til næste Sommer i Stockholm samtidig med den nordiske Udstilling.

Dampskibsselskabet »Østersøen« har i England indkøbt et femte Skib kaldet »Patria«, bygget 1889. »Patria« laaster ca. 2700 Tons d. w. ca. 900 Stdr. Træ og er forsynet med fordelagtig kulbesparende Maskine. Damperen har fra Begyndelsen af indeværende Maaned været i Fart paa Nord- & Østersøen og er fragtet for en Del af denne Sæson til lønnende Fragter.

Dampskibsselskabet »Union« har ved Indkøb i England forøget sit Materiel med 2 Dampere, »Frisia« & »Scotia«. Førstnævnte, der er bygget 1888, laaster ca. 2500 Tons d. w.

ca. $\frac{775}{600}$ Stdr. Træ. »Scotia« er bygget i November 1887, laster ca. 1800 Tons d. w. ca. 600 Stdr. Træ. — Begge Skibene, der ere forsynede med kulbesparende Maskiner, ere allerede traadte i Fart paa Nord- & Østersøen.

Kjøbenhavns Havn. Under 27de Maj har Indenrigsministeriet meddelt Havnefoged ved Kjøbenhavns Havn M. M. Olsen, efter hans derom indgivne Ansøgning, Afsked af Havnevæsenets Tjeneste paa Grund af Svagelighed med Udgangen af Maj Maaned og samtidig beskikket Strømbetjent A. N. Corneliussen til Havnefoged ved bemeldte Havn fra den 1ste Juni d. A. at regne.

Dødsfald. Forhenværende Skibskaptajn Laurids Chr. Bang i Odense er afgaaet ved Døden.

Forhenværende Skibsfører Peter Arndt i Assens er afgaaet ved Døden. Han var hædret med Dannebrogskorsket.

Aktie-Udbytte. Det jydsk-engelske Dampskibsselskab i Aarhus giver 3% i Udbytte for det forløbne Aar.

Paa Lørdag afholdes en Generalforsamling med Forslag af Salg af Skibene og Selskabets Opløsning.

Ugens Havarier.

Ludvig, Skonnert af Svendborg, Larsen, er den 27. Maj ankommet her paa Rheden læk paa Rejsen fra Middlesbro med Fosfat.

Hugo, Brig af Helsingborg, der paa Rejsen til Helsingfors med Kul strandede ved Bulbjerg, er nu Vrag.

Horsley, Dampskib af Hartlepool, kom den 26. Maj i Kollision paa Helsingørs Rhed med det der til Ankers liggende Barkskip »Kapt. Dahl« af Florten; Barken fik Klyverblommen brækket. Dampskibet fortsatte Rejsen.

Frithiof, Skonnert af Helsingborg, strandet paa Hornsrev paa Rejsen fra Kalmar til Esbjerg med Trælast, er totalt Vrag. Alle om Bord værende, Kaptajnen og 3 Mand ere druknede.

Anna Elisabeth, Skonnert af Windau har den 30te Maj i Kattegat været i Kollision med den svenske Skonnert Olga. Anna Elisabeth, der har faaet en Del ovenbords Skade er gaaet ind til Helsingør, Olga derimod til Helsingborg.

Gustaf, Barkskip af Vædø, kom den 30te Maj paa Grund i Flinterenden. Med Assistance af Svitzers og en Damper fra Malmø kom Skibet flot og bragtes til Malmø.

Flora, Brig af Aalborg er i Nærheden af Hangø bleven oversejlet af Dampskibet »St. Andrew« af Newcastle.

Elise, Galease af Marstal kom, paa Rejsen fra Rønne til Hjørring, for Indgaende paa Grund, men atter flot ved egen Hjælp og uden at have taget Skade.

Gorm, Skonnert af Marstal er paa Rejsen fra Pentewan til St. Petersborg indløben læk til Fowey. Skibet har, efter Kaptajnens Udsagn, i Pentewan haft en daarlig Liggeplads, og har begivet sig stærkt.

Vejle, Dampskib af Hobro med Cement til Kjøbenhavn, fik udfor Hadsund Læk paa Kedelen og maatte returnere med Assistance, for at reparere.

Helene, 3m. Skonnert, Sørensen, er indkommet til Sidney læk paa Rejsen fra New Bistam til Europa.

Kollision. Frederikshavn, 2den Juni. Kaptajnen paa »Blenda«, kommande fra Gøteborg, meddelte, at sydgaaende Dampskib »Vestulla« af Leith og nordgaende Dampskib »Columbia« af London i Formiddags kolliderede under Tykning Nordvest for Trindelen. »Columbia« fik Stævnen knust og afkastede Dækslasten; »Vestulla« blev øjensynlig læk. To andre Dampere kom til Stede, og Kursen sattes efter Vingå.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Samsoun 1. Juni, bestemt til Batoum, Novorossisk, Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Riga 30. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, pas. Gibraltar 28. Maj, bestemt til Antwerpen, Kbhvn. — Castor, Holm, afgik fra St. Petersburg 1. Juni, bestemt til Kbhvn., Cette. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra St. Petersburg 1. Juni, bestemt til Frederikshavn, Kbhvn., Alicante, Palma, Italien. — Dagmar, Kofoed, pas. Ouessant 2. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Douro, Brabrand, afgik fra Arendal 29. Maj, bestemt til Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 31. Maj, bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 27. Maj, bestemt til Barcelona, Italien. — Kiew, Rabe, ankom til Stettin 1. Juni, bestemt til Danzig, Riga. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 27. Maj, bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 20. Maj, bestemt til Riga, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa 21. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 24. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Southampton 1. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 2. Juni, bestemt til Asbacka. — Tomsk, Petersen, ankom til Antwerpen 30. Maj, bestemt til Sortehavet. — Vesuv, Gade, ankom til St. Petersburg 22. Maj, bestemt til Strømfors, Barcelona. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Southampton 30. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 1. Juni, bestemt til Kristiansund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn. — Ceres, Svensson, ankom til London 24. Maj, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Libau 29. Maj, bestemt til Hull. — Christian IX, Mollerup, ankom til London 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christiansund, Bay Schmith, ankom til Stettin 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Frederik, Harboe, pas. Hirtshals 2. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisette, ankom til Antwerpen 30. Maj, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Niedersøe, ankom til Königsberg 31. Maj, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 2. Juni, bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Libau 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 1. Juni, bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 30. Maj, bestemt til Kbhvn. — Morso, Lind, ankom til Danzig 1. Juni, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 25. Maj, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 27. Maj, bestemt til Libau. — Odin, Lissner, pas. Dunnet Head 30. Maj, bestemt til Manchester, Liverpool. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 1. Juni, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 31. Maj, bestemt til Libau. — Romny, Harder, pas. Hanstholm 30. Maj, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Reykjavik 21. Maj, bestemt til Stykkisholm etc. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 1. Juni, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 31. Maj, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 3. Juni, bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 4. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Sørensen, afgik fra Leith 2. Juni, bestemt til Odense. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 2. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, A. Ankensen, afgik fra Odense 3. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 3. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Newcastle 2. Juni, bestemt til Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Schiedam 30. Maj, ankom til Blyth 1. Juni. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Sundsvall 10. Maj, ankom til Honfleur 16. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 23. Maj, ankom til Ghent 30. — Svend, Hveysel, afgik fra Grangemouth 28. Maj, ankom til Kbhvn. 1. Juni. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, ankom til Libau 1. Juni. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 31. Maj, bestemt til Ghent. — Dan-

mark, T. Heintzelmann, afgik fra Skellefteå 26. Maj, bestemt til Grimshy. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 2. Juni, bestemt til Rio de Janeiro. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 6. Maj, ankom til Buenos Ayres 25. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Rotterdam 31. Maj, ankom til Blyth 1. Juni. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Reval 25. Maj, ankom til Rotterdam 31. — Magnus. W. Aaris, afgik fra Blyth 28. Maj, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 31. Maj, bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Odessa 30. April, ankom til Archangel 31. Maj. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Amsterdam 29. Maj, ankom til Blyth 31. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Blyth 30. Maj, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 19. Maj, ankom til Rotterdam 27.

Helmdal. Anine, Knudsen, afgik fra Sundsvall 23. Maj, ankom til Rouen 30.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Newcastle 31. Maj. — Christiansborg, Schultz, ankom til Kronstadt 30. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Riga 31. Maj. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Brake 30. Maj til Granton. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Amsterdam 27. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Kotka 31. Maj. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kotka 23. Maj. — Skodsborg, Schmidt, passerede Gibraltar 26. Maj paa Rejse fra Odessa til Havre.

Det Jyde-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 28. Maj, anløb Frederikshavn 29., ankom til Newcastle 31. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 27. Maj, anløb Aarhus 28., ankom til Randers 29., afgik 30., anløb Aarhus 31., ankom til Altona 1. Juni.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Sundsvall 27. Maj til Gravelines. — Nerma, Degn, afgik fra Glochester 30. Maj, ankom til Newport 31. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Newcastle 27. Maj, ankom til Esbjerg 29., afgik 30., ankom til Methil 1. Juni.

Kjøbenhavn. Dania, Troensegaard, afgik fra Genua 26. Maj til Nicolaieff. — Fyen, Hansen, ankom til London 1. Juni. — Jylland, Starck, afgik fra St. Petersburg 2. Juni til Dunkerque. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 28. Maj, afgik 2. Juni til Amsterdam. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 2. Juni til London.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Aalborg, Clausen, afgik fra Antwerpen 30. Maj til Santos. — Alexandra, Nielsen, afgik fra Trinidad 23. Maj til Delaware Breakwater. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Punta Delgade 27. Maj fra Apia. — Cito, Christensen, ankom til Manchester 23. Maj fra Laguna via Falmouth. — Dania, Nielsen, færdig i Progresso 30. April til Falmouth. — Esmeralda, Pedersen, afgik fra Algoa Bay 27. April til Kalkutta. — Fanø, Mortensen, afgik fra Liverpool 28. Maj til Plymouth. — H. Grohmann, Nielsen, afgik fra Savannah 13. Maj til Rio Grande. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Liverpool 27. Maj til Ceara, passerede Tuskar 28. — Paul, Hensen, afgik fra Punta Arenas 30. April til Falmouth. — Sophie, Sværre, ankom til Punta Delgade 27. Maj fra Apia, afgik 31. til Bilbao. — Sørine, Andersen, afgik fra Tahita 4. April til Punta Delgade.

Den kongelige grønlandske Handel. Castor, Sartor, afgik fra Kjøbenhavn 21. Marts til Julianehaab, ankom til Kagssimint i Julianehaab Distrikt 2. Maj. — Nordlyset, Georg, afgik fra Kjøbenhavn 22. Marts til Godthaab og Holstensborg, prajet 16. April paa 60° n. Br. og 20. v. Lgd

Chr. Simoni, Aalborg. Caroline Smith, Ægidiussen, ankom til Kronstadt 23. Maj. — Elisabeth, Jensen, afgik fra Iggesund 22. Maj til Forthe efter Ordre. — Flora, Larsen, afgik fra Kotka 23. Maj til Themsen.

Svendborg. Concordia, Henriksen, ankom til Swinemünde 29. Maj. — Fremad, Brandt, ankom til Uleåborg 1. Juni. — Hans, Iversen, ankom til Kotka 24. Maj. — Kruse, Larsen, ankom til Assens 27. Maj. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Wasa 28. Maj. — Odin, Strøm, ankom til Fareham 27. Maj. — Skirner, Nielsen, ankom til Drøbak 30. Maj. — Vega, Rasmussen, ankom til Rochester 30. Maj. — Ydun, Klagenberg, ankom til Kjøbenhavn 31. Maj.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 15de Maj:

Siden vor sidste Beretning har der været en tydelig Formindskelse i den europæiske Efterspørgsel efter svært Korn; derimod har der været temmelig talrige Salg af Havre til

Part-Afastninger, skønt de gamle Rater knapt ere bibeholdte. Der er færre Ordre for hele Kornladninger, og Raterne for Skibe af Mellem-Størrelse vise Tendens til Nedgang, som allerede har bekræftet sig for én Dampers Vedkommende, der er sluttet til næste Maanedes Lastning. I en nær Fremtid synes Tilbudet af Damptonnage, især af store Baade, at skulle blive rigeligt, og adskillige Dampere have allerede tilbudt at komme hertil i Ballast fra Syd-Amerika, idet der gaas ud fra, at vort Fragtmarked tilbyde: Rederne større Chancer end nogetsomhelst andet Sted.

Adskillige Dampere ere blevne udbudte til at laste næste Efteraar til omtrent de samme Rater, vi noterede i vor sidste Meddelelse, og det ser ud til, at Rederne ere tilbøjelige til slutte meget tidligere for den kommende Bomuldssæson end de foregaaende Aar.

Sejlskibsforretningen har i den forløbne Uge været henviset til et ringe Antal Plankebefragtninger til Europa og Tømmerfragter til Syd-Amerika, samt nogle faa Stykgods-Befragtninger til Brasilien, alle til omtrent tidligere Rater.

Vi kunne meddele én Petroleumladning i Kasser til Ostindien og én til Europa, hvilken sidste Forretning har været usædvanlig mat.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 31. Maj:

Begrundet paa Helligdagene begyndte Ugen med en mindre livlig Fragtafslutning end i den forløbne Uge, medens vi hen paa Slutningen kan opvise en ret fyldig Liste af Afslutninger. Baade ere sluttede til omtrent samme Rater som sidst, dog er for Kronstadts Vedkommende en ringe Nedgang til spore (c. 1½ d.), væsentligt forårsaget ved at Kronings-højtidighederne og Helligdagede ere tilende. For Smaaabaade er det stadigt vanskeligt at erholde Fragt til Østersøen. For Middelhavet etc. er for Tiden livlig Forespørgsel efter Tonnage. Caen 800 4/6, Havre 1000 4.—, London fem Baade 9/125 3/3, Hamburg 1000 4/—, Rouen 600 5 1½ Kul, 7/1½ bricks, 600 5/— 7/3 bricks, Plymouth (Warkworth) 400 4/6, Rotterdam 600 3/6, Hayle 380 5/—, Horsens 600 4/1½, Korsør 1350 4/— 300 free ad, Gothenburg 1850 3/9 free add, Swinemünde 1800 3/7½, Stettin 1600 4/4½, 2 Lastepladser 1350 4/— 350 fri Losning, Neufahrwasser 1600 3/5, 950 3/10½, Memel 1100 4/3, Libau 1700 3/10½, Kronstadt 1500, 1900, 1600, 1700, 3700, 2150, 3/10½, 2000, 2600, 2500, 3.9, Kronstadt med Valg af Reval 1150 4/—, Umeå 1400 3/9, Oaxen 1600 3/9, Stockholm (Wear) 1300 3/10½, 300.

Hammerfest 950 4/—, Oporto 800 5/6, Lissabon 1600 5/3, Civita Vecchia 2200 6/6, 500, Malta 2700 5/—, 2200 5/3 Kul 8/— Kokes, Port Said (Wear) 2550 6/1½, 400, Sulina (Wear) 6/6 350, Barcelona 3500 8 3/2, 450 Kul 2/— extra Gods/Kokes 48 d., Trieste 4500 6/9, 300, Genua 3200 6/—, 500 Lastning i Floden, Odessa 1500 5/— Partladning, Piræus 2000 6/—, 300.

Sortehavsmarkedet har været mindre fast i denne Uge, og Fragtafslutninger ere foregaaede til lavere Rater. For Tiden noteres Fragter paa Basis af:

Odessa 9/— 9/3, L H R A Nicolaieff 10/— (6 d. mindre for Byg) nc Sulina 10/— 10/3 nc, Donanen 12/— any direct (9 d. Reduction for Byg), Azoff 11/— med Partladning Byg garanteret, alt for tidlig Juni Lastning.

Ertsfragterne ere for Tiden faste; Befragtninger ere afsluttede paa Basis af:

Bilbao, Tyne 5/—, Barrow 5/6, Middlesbro 5/3, Glasgow 5/4½, Glasson Dock 5/3, Cardiff 4/9, Antwerp 5/9; Carthage Maryport 9/3, Middlesbro 9/3. — Bona Baltimore 2200 9/— option Carthage 9/3 tidlig Juni, Huelva Forende Stater 3800 10/6 Jinto terms. Juni, samt fra andre Pladser i Forhold hertil.

Et Møde afholdtes i Ugen af Kulafskibere, Redere og Mæglere for at drøfte Vedtagelsen af en ny Form for Kulcertepartier for Østkysten; der blev imidlertid intet positivt vedtaget, og et nyt Møde vil blive afholdt i Løbet af 14 Dage til videre Drøftelse af Spørgsmaalet. — Det er da at haabe, at et for begge Parter fordelagtigt Certeparti vil blive fastslaaet — Dette er i Samklang med Vedtagelsen af det ny Walescerteparti.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddele d. 17, 20 Maj:

Paa Grund af de mange Helligdage, vi i den forløbne Uge have haft, har næsten al Forretning, siden jeg sidst tilskrev Dem, ligget stille, og først i Dag mødtes man paa Børsen igen, efter at denne har været lukket lige siden i Lørdags. Fragtmarkedets Tone er fast og Raterne ere uforandrede, idet der endnu i Dag betales til London 11¼ d., Rotterdam 1s.—, Dunkerque eller Ghent 1/1½ d., og til sidstnævnte to Havne er der endvidere Flax at faa til 17/18 Francs. Der er Partier i Markedet til en god og sikker Weserhavn, for hvilke 1/0¾ kan opnaas. Østersømarkedet holder sig meget flovt, Ladninger ere for Tiden ligefrem en Sjældenhed, og næsten alle de Smaadampere, som komme hertil med Ladning, maa søge til andre Havne for Fragt. Kronstadt til London kan slutes til 19/— D./B. 1/8 Boards 20/6 d., og en Damper 4/450 Std. kan placeres til Grangemouth til 19/— D./B. Til Rotterdam eller Amsterdam er Hfl. 13 D./B. B. opnaaeligt.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. *Rubjerg Knude* Baake er flyttet til en Klit 200 Alen SØ. for dens tidligere Plads.

Kattegat. Lystønden »*Hatter-Barn*« er i Orden og paa Station.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Småland. Et Farvand fra Søen, forbi Grunden *Kråkorna*, til *Vinöfjärden* ved *Strupö* Lodeplads er afmærket saaledes:

Ved *Gåsstens Grund*, V. for Farvandet, i 28 Fod Vand, en sort Anduvningsvager med to Balloner. 57° 27' 54" N. Br. 16° 47' 30" Ø. Lgd.

Ved *Gåsstens Östra Grund*, V. for Farvandet, i 25 Fod Vand, en Stage. 57° 28' 9" N. Br. 16° 47' 30" Ø. Lgd.

Ved *Mellarste Bådan*, Ø. for Farvandet, i 6½ Fv. Vand, en rød Vager med opadbunden Kost over en Ballon. 57° 28' 30" N. Br. 16° 48' 5" Ø. Lgd.

Ved *Örskårsbådan*, Ø. for Farvandet, i 7½ Fv. Vand, en rød Stage med Kost. 57° 28' 48" N. Br. 16° 47' 37" Ø. Lgd.

Ved *Kartens Grund*, Ø. for Farvandet, i 8½ Fv. Vand, en rød Stage med Kost. 57° 29' 55" N. Br. 16° 46' 40" Ø. Lgd.

Ved *Bredhålls Grund*, V. for Farvandet, i 6½ Fv. Vand, en Stage. 57° 29' 55" N. Br. 16° 46' 22" Ø. Lgd.

Ved *Hildekars Grund*, V. for Farvandet, i 9 Fv. Vand, en Stage. 57° 30' 10" N. Br. 16° 46' 0" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Paa Fyrskibet »*Koarken*« *Snipan*, gives nu Taagesignal med en Sirene, som hver 1 Minut giver Et-Stød.

Sverig. I Farvandet fra *Luleå* og til Søs, ved *Esparne*, inddrages Stagen ved *Blåstnäsrefvet*. 65° 32' 15" N. Br. 22° 21' 30" Ø. Lgd.

To Grunde med 2½ og 3 Fv. Vand, der ligge 2½ Kbl. Ø. ½ S. og 5 Kbl. ØSØ. for den inddragne Stages Plads, afmærkes hver paa NØ-Siden med en Stage.

Nærmere Meddelelse senere.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Afmærkningen omkring *Helgoland* bliver forandret, saa at Tønder komme til at ligge i følgende Retninger og Afstande fra *Helgoland* Fyr:

1. *Sellebrunnen* sort og hvide Fløjetønde N. 23° V., 10,460 Alen.
2. *Sellebrunnen* sort og hvide Spirtønde N. 24° V., 10,260 Alen.
3. *Nathurn* sort og hvide Baaketønde N. 35° V., 6,100 Alen.
4. I Nordhavnen:
 - a. Rød Spirtønde A med Trekant med Spidsen opad N. 27° V., 4,130 Alen.
 - b. Rød Spirtønde B med Ballon N. 4° V., 2,050 Alen.
 - c. Sort Spidstønde Nr. 1 N. 7° V., 3,800 Alen.
 - d. Sort Spidstønde Nr. 2 N. 32° Ø., 2,050 Alen.
5. I Sydhavnen:
 - a. Rød Spirtønde A med Trekant med Spidsen opad S. 42° Ø., 3,620 Alen.
 - b. Rød Spirtønde B med Trekant med Spidsen nedad S. 67° Ø., 2,770.
 - c. Sort Spidstønde Nr. 1 S. 31° Ø., 3,500 Alen.
6. *Hog Stean* hvide Baaketønde med S.-lig Topbetegnelse S. 28° Ø., 4,050 Alen.
7. Hvid Baaketønde med Ø.-lig Topbetegnelse, Ø. for *Dynen* N. 87° Ø., 5,380 Alen.

Elben. Fra 1ste Juni til 12te Sept. 1896 afholdes Sæminevelser ved *Cuxhaven*. Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger uden for Farvandet mellem Tønde Nr. 14 og Nr. 16 og er afmærket med 4 gule Tønder med rødt Flag. En Minekran, som ligger ved Pladsen, viser om Natten to hvide Lanterner, lodret for hinanden. Anvisninger skulle ubetinget følges. Fra 2den til 8de Aug. ere skarpladte Miner udlagte, og Fartøjer med rød Stander eller tre hvide Lanterner lodret for hinanden, ligge da ude for at advare Skibe.

Ved *Grodoner* Baake afholdes ogsaa Mineøvelser, men Farvandet er ikke spærret.

Holland. Zuiderzee. *Harlingen* høje Ledefyr er slukket.

Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt i Ledelinien, c. 100 Alen længer inde i Landet. Flammens Højde uforandret. 53° 10' 28" N. Br. 6° 24' 45" Ø. Lgd.

Til Brug ved Skydeøvelser fra Skib udlægges Skydeskiver paa *Oostwal* i *Oude Vlie*, tæt ved rød Vager Nr. 11 med to Balloner, og tæt ved rød Vager Nr. 3 med to Balloner, paa Ø.-Kant af *Lutjeswaard* i *Vlieter*.

I *Oude Vlie* ligger en rød og sort tærnet Spidstønde 200 Alen V. for Skiverne, og i *Vlieter* en rød og sort tærnet Spidstønde 200 Alen Ø. for Skiverne.

Paa Skibet, hvorfra der skydes, hejses rødt Flag.

Helder. Fra den 2den Juni 1896 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Kijkduin* i Retning af *Razende Bol*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet Skydepladsen, der er spærret, ligger inden for for Linier fra Fortet til Tønde Nr. 8 i *Breevijd* og til Tønde Nr. 1 i *Schulpengat* indtil 13,000 Alens Afstand.

I Juni 1896 ombyttes Fyrskibet »*Haaks*« midlertidigt med et Reservefyrskib. 52° 58' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd.

Umuiden V. Et Vrag ligger sunket i 14 Fv. Vand V. for *Ijmuiden*. En Mast er 6 Fod over Vandet. 52° 22' N. Br. 3° 50' Ø. Lgd.

Frankrig. Calais. Paa *Calais* ny Ø.-Molehoved er tæt ved Tidevands-Fyret rejst en Signalmast, hvorfra om Dagen gives Signaler for Vandstanden for hver ¼ Meter, fra 2 Meter over Nulpunktet at regne.

England. Themsen. I *Medway* er tæt ved *Sheerness Middle* Lystønde til Forsøg udlagt en Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Tønden skal forblive liggende omtrent i en Maaned.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Sénéquet Fyr SV. Régneville. Vraget, som laa sunket SV. for *Sénéquet* Fyr, findes ikke mere. Afmærkningen er inddragen. 49° 2' 43" N. Br. 1° 44' 5" V. Lgd.

Kap Erqui NNW. Vraget, som laa sunket 1¼ Kml. N 84° V. fra Klippen *Robinet*, er uskadeliggjort. Der er 5½ Fv. Vand over Vraget.

Ved *Binic* Havn foretages betydelige Arbejder. I den indre Havn skal man holde sig mellem Anlægsbroen og Rækken af de udlagte Tønder.

Guernsey. Tæt ved Øen *Lihou* er i 15 Fv. Vand udlagt en Fløjetønde, fra *Grande Etacré* i N. 35° V., 2½ Kbl. og fra *Flabet* i S. 72° V. 49° 28' 0" N. Br. 2° 41' 15" V. Lgd.

England. Penzance Bay. *Newlyn* Fyr viser nu hvidt Lys med Formærkelse hver 10 Sekunder, Lys 7 s, Mærke 3 s. 50° 6' 10" N. Br. 5° 32' 35" V. Lgd.

Englands V.-Kyst. Morecambe Bay. I *Wyre*, Farvandet til *Fleetwood*, ere følgende Tønder ombyttede med Lystønder, som vise hvidt, fast Lys:

Anduvnings-Tønden. 53° 57' 50" N. Br. 3° 2' 10" V. Lgd.

Sort Stumptønde Nr. 2.

Rød Spidstønde Nr. 3.

Sort Stumptønde Nr. 8.

Fra den 30te Maj 1896 brænde *Fleetwood* to hvide, faste Fyr Aaret rundt, og tjene altsaa ikke mere som Tidevandsfyr.

Irland. I Løbet af 1896 forandres Afmærknings-Systemet i *Irland* saaledes:

Styrbords Tønder blive røde, i Stedet for nu sorte.

Bagbords Tønder blive sorte, i Stedet for nu røde.

Nærmere Meddelelse senere.

Tuskar Rock Ø. Et Vrag ligger sunket 28 Kml. N. 60° Ø. fra *Tuskar Rock* Fyr. Den 6te Maj 1896 vare to Master et Par Fod over Vandet. 52° 26' N. Br. 5° 32' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal. Tejo. Den 15de Juni 1896 tændes paa Taarnet *Bugio* et midlertidigt, hvidt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 20 Sekunder. Fyret lyser fra S. 54° Ø. gennem S., V. og N. til N. 84° Ø. Flammens Højde: 57 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyret vises fra en Trækonstruktion tæt NV. for det ny Fyrtaarn, som er under Bygning

Samtidigt slukkes det nuværende *Bugio* Fyr.

Nova Scotia. Funda Bay. Taagesignalet paa NV.-Pynten af *Brier Island* er igen i Orden.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Herring Gut. En rød Klokke-tønde, mærket »O. C.« med hvidt, er i ca. 12 Fv. Vand udlagt 6 Kbl. S. 89° Ø. fra Ø.-Enden af *Old Cilley Ledge*

V-lige Del, som er tør ved Lavvande, fra *Marshall Point* Fyr i S. 35° Ø., 2 Kml. og fra *Burnt Island* SØ.-Kant i N. 52° Ø. **Massachusetts. Merrimack River.** *North Breaker Spit* strækker sig nu til Ø. for *Plum Island* Rednings-Station.

Salisbury Beach Fyr kunne ikke benyttes som Ledefyr. *Outer Bar* sort og hvid lodret stribede Spidstønde er flyttet og ligger nu fra *Newburyport Harbor* Fyr i S. 71° Ø. og fra *Salisbury Beach* bageste Baake i S. 36° Ø.

Inner Bar sort og hvid lodret stribede Spidstønde er flyttet og ligger nu fra *Newburyport Harbor* Fyr i N. 82° Ø. og fra *Salisbury Beach* bageste Baake i S. 44° Ø.

Cape Ann. Det hvide, faste Fyr paa *Straitsmouth Island* NØ.-Pynt er midlertidig flyttet til et Trætaarn tæt SSØ. for Fyrtaarnet. Flammens Højde er uforandret.

Virginia. Elizabeth River. Den sorte Tøndevager Nr. 11 ved *Lower Lambert Point* er flyttet efter det ny uddybede Løb. Tønden ligger nu i 27 Fod Vand, fra *Norfolk and Western* Kul-Pier i N. 40° V. og fra *Craney Island* Fyr i S. 9° Ø.

North Carolina. Omtrent den 30. Maj 1896 tændes følgende Fyr i *Neuse River*:

Wilkinson Point Shoal hvide, faste Fyr 1/4 Kml. S. 36° Ø. fra *Wilkinson Point*. Det vises fra en rød, firkantet Baake, som staar i 10 Fod Vand paa Grundens S.-Ende. Flammens Højde: 11 Fod.

Otter Creek hvide, faste Fyr 1/2 Kml. N. 1° Ø. fra Munden af *Otter Creek*. Det vises fra en rød, firkantet Baake, som staar i 10 Fod Vand paa NØ.-Siden af Løbet i Floden. Flammens Højde: 11 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Dnieper Liman. *Otchakov* uddybede Løb er afmærket med 13 Par Vagere og 3 Par Lystønder, som ligge ved det første, sjette og tiende Par Vagere.

Paa Løbets N.-Side ere Vagterne røde med Kegle med Spidsen nedad, og Lystønderne ere røde og vise rødt Lys.

Paa Løbets S.-Side ere Vagterne sorte med Kegle med Spidsen opad, og Lystønderne ere sorte og vise hvidt Lys.

Azovske Hav. Taganrok. Vraget af »*Ellas*« er ligesom i 1895 afmærket med en sort og hvid Vager med Ballon.

Fyrskibet »*Petchant*« ligger N. for Vraget. 46° 59' 30" N. Br. 38° 14' 10" Ø. Lgd.

Fra Øen *Tscherepach* til *Taganrok* nye Havnebassin er uddybet et nyt Farvand. Dets V.-Side er afmærket med røde Vagere med Stage og afkortet Kegle. Ø-Siden med sorte Vagere med Stage og afkortet Kegle. Ved Indløbet til Farvandet ligge Tønder.

To Ledefyr ere tændte ved N.-Enden af det nye Havnebassin.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Omtrent den 20de Maj 1896 tændes ved Indløbet til *Manatee River* følgende Fyr:

Snead Point Shoal hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Det vises fra en sort, firkantet Baake, som staar i 9 Fod Vand, paa V.-Enden af Grunden, der skyder sig ud fra *Snead Point*. 27° 32' 10" N. Br. 82° 39' 55" V. Lgd.

Man skal gaa ca. 25 Alen S. om Baaken.

Manatee River Cut røde, faste Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra en rød, firkantet Baake, som staar i 7 Fod Vand, ca. 50 Alen S. for V.-Enden af Afskæringen af *Snead Point*. 27° 31' 49" N. Br. 82° 31' 49" V. Lgd.

Man skal gaa ca. 75 Alen N. om Baaken.

Texas. Omtrent den 30te Maj tændes paa N.-Siden af *Brazos River*, 1 Kml. inden for Munden og i Linje med V.-Dæmningens Midte, et hvidt Blinkfyr, som hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 95 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et ca. 100 Fod højt, brunt Jerntaarn. 28° 56' 44" N. Br. 95° 18' 31" V. Lgd.

For at staa ind mellem Dæmningerne skal man tage Fyret i N. 45° V.

Mexiko. Paa *Lobos Island* SV.-Side er den 5te Maj 1896 tændt et hvidt Blinkfyr, som hver 1/2 Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 50 Fod højt, hvidt Jerntaarn, hvorved Fyrnesterboligen ligger. 21° 28' 2 N. Br. 97° 13' 5 V. Lgd.

To Raketter opsendte tæt efter hinanden hver 5 Minutter betyder, at Fyrpersonalet trænger til Hjælp.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta. — Passagerer fra *Alexanuria* underkastes 21 Dages Karantæne ombord. Passagerer fra andre Havne i *Middelhavet* tilstedes der ikke Adgang, undtagen efter en edelig Erklæring om, at de i de sidste 21 Dage før Ankomsten ikke have været i *Egypten*.

Grækenland. — Skibe fra *Egypten* underkastes 10 Dages Karantæne paa *Delos*.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Juni 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	100 ³ / ₄	100 ¹ / ₂	100 ³ / ₄
Thingvalla		45 ¹ / ₄	45 ¹ / ₂
Danmark		72 ³ / ₄	73 ¹ / ₄
Norden		111 ¹ / ₄	112 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....		84	84 ¹ / ₂
Carl	46 ¹ / ₂	46 ¹ / ₄	46 ¹ / ₂
Dannebrog		100 ¹ / ₂	101
Skjold	56 ¹ / ₂	56 ¹ / ₄	56 ¹ / ₂
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		110	150
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.		35 ¹ / ₂	40
Østersøen	50	48	50
Nordsøen		60	63
Torm		75	90
Foren Bugser-Selsk.		89	91
Dansk-russisk Dampsk.		50	95
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.		103	107
5 0/0 — —		100	105
5 0/0 Thingvalla 1882.....		99	99 ¹ / ₂
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		104	106
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats		99	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats		100 ¹ / ₂	102
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....		97 ¹ / ₂	98 ¹ / ₄
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....		97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.		98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
4 0/0 — — 6 —		100 ¹ / ₄	101
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —		98	99
Aktier.			
Nationalbank.....	160 ¹ / ₄	160 ¹ / ₄	160 ¹ / ₂
Privatbank.....		119 ¹ / ₄	119 ³ / ₄
Landmandsbank.....		123 ¹ / ₂	124
Handelsbank.....	123 ¹ / ₂ 3/4	124	123 ³ / ₄
Burm. & Wain.....		107 ¹ / ₂	108 ¹ / ₄
Helsingørs Jernsk.	113	112 ³ / ₄	113
Sukkerfabr.	103 ¹ / ₄	103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Bryggeri Aktier		111 ¹ / ₂	112
Vekselkurseer.			
	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg	88.90	88.75	
London.....	18.14	18.11	
Paris.....	72.20	—	
Amsterdam	150	—	
Notering paa Berlins Børs d. 2. Juni 1896.			
Rubler		216.65	
4 0/0 Russiske Consols		—	
4 1/2 0/0 — Boden Kredit		105.20	
6 0/0 Mexikanske		96.40	
5 0/0 Rumænske Stats.....		99.90	
4 0/0 — — 1890.....		88	

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

Foren. Dampskibs. 140,000, »Thingvalla« 18,000, Danmark 24,000, »Norden« 10,000, »Kjøbenhavn« 10,000, Carl 14,000, Skjold 16,000, ved den ekstraordinære Notering: Helsingørs Dpsks. 1200, Nordsøen 4000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

	Det gjensidige Forsikringselskab DANMARK.		Dampbaade. Forskellige Størrelser og Slags købes og sælges ved A. O. Andersen, Norra Hamngatan 10. GÖTEBORG.
	Brandforsikring: Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl. Land 4 » » Varer i Kjøbstad 5 » » Forsikringssum c. 500 Mill. Kr. Formue c. 2 ³ / ₄ » »	Livsforsikring: Billige Præmier. Forsikringssum c. 15 Mill. Kr. Formue c. 3 ¹ / ₄ » » Fordelt Overskud i 1894: ca. 400,000 Kr.	

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Baging og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.
Brødrene Syndergaard.

Telefon 3674. Telefon 3674.

Nørrebro Kost- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.
 Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Svendborg Margarinefabrik.


Jes Jensen & Søn.
 Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.
 Firma i Kjøbenhavn:
 Raadhustræde 4.

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.
 Fabrikanter af alle Sorter
 Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.
 Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade, udført af Staal, til Passagerer og Bugsering, 1273 leveres.		Dampbaaden „Gasværkshavnen“ til Færgeselskabet Havnen er udgaaet fra min Fabrik.
--	---	--

Tjæders berømte INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
 Telefon 4128.

Ove Haugsted,

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

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

ABONNEMENTSPRISEN
 er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
 Abonnement modtages St. Annæ 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. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	20 — do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRECHSEL.
 I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Juni 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Handelsskibes Bemanding. — Et gammelt Instruktionsbrev til en Skibsfører. — Søfarts- og Skibbygnings-Præmier i Udlandet. — Nordisk Skibsrederforening. — Søulykker i April Maaned 1896. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

*Merkantile Tryksager
af enhver Art.*

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 21.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT



Instrument- & Kompassmager.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

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

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Dansk Sejlskibsrederi- Forening.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen den 4. Juli d. A., Kl. 10 Form., i »Fanø Skibsrederforenings« Lokale, Nordby paa Fanø. Forslag, der maatte ønskes fremførte paa denne, maa indsendes til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, København K, inden den 15. Juni d. A.

John Hintze.

Formand.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, København.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryegsgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., København Ø.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, København.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.



Isolering af Damper
og Kjæder udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

C. F. Schlüter,

Skandinavien største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,

Kjøbenhavn K.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851.

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

Brun, blød

Sæbe.

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af **Varemærker** etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutil.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Damp-
skibe, Lægtene og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede
Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Frihavns Kaffebænderiet.

Forlang og prøv hos Deres Skibshandler Brænderiets
Conserves Kaffe til ufortøket Pris. Kaffen holder sig
frisk selv paa de længste Sorejser. Faas i 12 forskellige Kva-
liteter.

Frihavns Kaffebænderiet.

S. Bonnevie Lorentzen.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

N. Chr. Rønnes Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverander i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug havest-
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbrødet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Orgel-Harmoniums
og alle

Musik-Instrumenter

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

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

Handelsskibes Bemanding

af C—n.

I »Dansk Søfartstidende« for 28. Maj erklærer Kapt. Schack, at han fastholder sit Standpunkt, men han lader det stadig væk mangle paa ethvert Bevis for sin Paastands Rigtighed. At den indirekte Aarsag til Ulykkerne, i de fremdragne Eksempler er Slappelse af Ansvarsfølelse, derom har jeg jo allerede erklæret mig enig med Kapt. S., og det er mærkeligt, at han er ude af Stand til at tænke sig Muligheden af, at en saadan Tilstand kan være fremkaldt af andre Aarsager end Underbemanding. Det eneste Tilløb til Bevisførelse, Kapt. S. fremkommer med, er den Anvisning han giver mig paa den statistiske Oversigt over Søulykker, og det er beklageligt, at Kapt. S. ikke anfører nogle af de adskillige Eksempler, som den efter hans Sigende indeholder, paa Forlis, der bevisligt ere fremkaldte ved Underbemanding. At Strandinger og Kollisioner ere indtrufne, som kunde have været afværgede ved en hyppigere Brug af Loddet, eller ved at holde bedre Udkig, benægter jeg paa ingen Maade, men Skibe strandede og kolliderede ogsaa af disse Aarsager længe før Kapt. S. nogensinde saa salt Vand, og paa Tider, hvor de saa godt som alle sejlede med større Besætninger, end det nu er Tilfældet. Jeg skal heller ikke nægte, at ogsaa jeg vilde anse det for ønskeligt, om det var muligt »at alle Handelsskibe kunde være saaledes bemandede, at der kunde tages Lodskud paa Vagten, uden at kalde Udkigsmanden fra sin Post«, men jeg fastslår kun, at det ikke er muligt, og at Skibet ikke derfor nødvendigvis behøver at være nogen »Dødssejler«.

Siden Kapt. S.'s Artikel i »Tidsskrift for Søvæsen« fremkom, har Spørgsmaalet om Handelsskibes Bemanding jo givet Anledning til en Strid i Pressen imellem Kapt. V. Hein og Hr. Alfr. Christensen, og denne Strid har kaldt andre Indsendere frem paa Valpladsen. Saa meget jeg ogsaa deler Skipper X's Indignation over de Spark, Hr. A. Christensen giver den Stand, hvorfra han selv er udgaaet; og saa meget jeg paaskønner »En Menneskeven's gode Vilje, saa kan jeg ikke tilbageholde den Bemærkning, at al Personlighed og al Sentimentalitet helst maa lades ude, naar et fagligt Spørgsmaal skal underkastes en fornuftig Drøftelse. Lovgivningen yder jo allerede nu den tilstrækkelige Beskyttelse imod saa yderliggaaende Reformplaner, som de Hr. A. Christensen synes at anse for ønskelige, naar han beklager sig over, at Dampere skulle sejle med 2 Styrsmænd og 2 Maskinister. Hvad den øvrige Besætning angaar, saa tillader jeg mig at tro, at Forholdet i Længden vil regulere sig selv. Mindre end 2 Mand paa hver Vagt foruden den vagthavende Styrmand har, saavidt jeg ved, ingen Damper, og med den Besætning kan en ikke saa helt lille Baad føres sikkert over Søen af paa-lidelige Folk. At Rejsen muligvis kan blive noget forsinket, paa Grund af den ringe Besætning, benægter jeg ikke; ligeledes er det indlysende, at en nogenlunde stor Baad med saa ringe Besætning ikke kan holdes ordentlig vedlige og at den er mere udsat for Havarier under Manøvre i Havn end et velbemandet Skib, ligesom ogsaa at Udgifter til Baad-Assistance og lignende ville være større i den første end i den sidste. Jeg sigtede hertil, naar jeg i min første Imødegaaelse af Kapt. S.'s Artikel indrømmede, at der sejlede Skibe paa Søen, der, set fra et rent økonomisk Standpunkt, havde svagere Besætning end det var fornuftigt og rigtigt, men næsten alle de Konsekvenser, som dette Forhold, eller om man vil, Misforhold, kan drage efter sig, gaa i Længden ud over Rederiet selv, og det forekommer mig derfor kun at være »fair«, at en Reder selv faar Lov at bestemme, hvor meget og hvor lidt Mandskab, der skal fare med hans Skibe.

Lovbestemmelser, der mere og mere lægge Skibsfarten i Spændetøje, kunne vi let faa tilstrækkelig af, uden at vi selv behøve at anstrænge os derfor.

Da Konsulatloven var under Behandling i Folketinget, udtalte en af vore mest agtede Dampskibsredere i en Artikel i »Nationaltidende«, Ønsket om, at den danske Skibsfart maatte blive lettet for de Byrder, den maa slæbe paa, og saa for Resten faa Lov at arbejde i Fred for Lovgivningsmagten, og jeg tror at alle, der nære oprigtig Interesse for vor Handelsflaades Ve og Vel, roligt kunne slutte sig til denne Udtalelse.

Spørgsmaalet om vore Handelsskibes Bemanding har vist sig at være et af dem, der sætte Sindene i Bevægelse, og hvis man skulde dømme efter de mange stærke Ord, der ere faldne i disse Dages Diskussion, maatte man tro, at dette Spørgsmaal i Øjeblikket havde den største Aktualitet her hjemme. Dette er dog for saa vidt ikke Tilfældet, som man næppe med Føje kan paastaa, at Forholdene i vor Handelsflaade er af den Art, at en Indgriben fra Lovgivningsmagtens Side er nødvendig eller blot ønskelig. At det derimod kun kan være gavnligt, at Opmærksomheden for dette vigtige Spørgsmaal holdes vaagen, og at vi søge at sikre vore Handelsskibe en forsvarlig Bemanding ved Midler, der ikke paalægge vor Skibsfart unødvendige Baand, er sikkert nok, og for saa vidt har den stedfundne Diskussion utvivlsomt sin Betydning.

D'Hrr. Kaptajn Hein og Kaptajn Schack ere optraadte som Talsmænd for den Anskuelse, at vi i denne Sag ere inde paa en Glidebane, og at det er nødvendigt, at Farten i Tide standses, hvis det ikke om nogle Aar skal kunne siges om danske Skibe, at de gennemgaaende sejle med for smaa Besætninger. Denne Paastand er ganske sikkert berettiget, selv om Forholdene maaske ere blevne fremstillede som noget slettere, end de i Virkeligheden ere. Men i hvert Fald er det en fortjenstfuld Handling, der ubetinget har vor Sympati, at advare i Tide mod en Fare, der nærmer sig eller kan befrygtes.

Vi skulle ikke gaa nærmere ind paa Hr. Alfred Christensens Indlæg imod Hr. Hein, idet vi ganske kunne henholde os til den Imødegaaelse, de have fundet fra dennes og fra andre ærede Indsenderes Side. Kun maa vi bemærke, at vi ikke have kunnet finde nogen som helst Grund for Hr. Christensen til at optræde saa krigerisk, som han har gjort ved denne Lejlighed. Hr. Christensen kan nok saa meget mene, at det vilde være en Ulykke for vor Skibsfart, om Lovgivningen blev sat i Bevægelse i Spørgsmaalet om Skibes Bemanding, og han kan paa dette Punkt have mange Meningsfæller; men han kan ikke derfor fordømme Bestræbelser, der gaa ud paa at sikre Skibenes forsvarlige Bemanding. Hr. Christensen har i denne Polemik haft et mærkeligt Uheld til at føre de Argumenter i Pennen, han helst burde have ladet ligge, og til ikke at benytte dem, han med Fordel kunne have anvendt. Overfor Hr. Heins besindige Udtalelser, der paa ingen Maade paakaldte nogen pludselig Indgriben fra Lovgivningsmagtens Side, kunde han have paapeget, at de danske Skibe, der sejle med utilstrækkeligt Mandskab, danne Undtagelser, for hvilke det ikke er værd at paakalde Administrationens, langt mindre Lovgivningsmagtens Indgriben. Dette Standpunkt vilde Hr. Christensen have kunnet forsvare med Held, saa vist som det altid

beror paa et Skøn, om Forholdene ere af den Art, at en saadan Indgriben er ønskelig. Men i Stedet herfor indlod Hr. Christensen sig paa en Diskussion, i hvilken han vilde søge at afkræfte sin Modparts Paastand om det i og for sig ønskelige i at forskaffe betryggende Forhold paa dette Omraade, og i denne Diskussion maatte han nødvendigvis ligge under. Vi skulle, som sagt, ikke her gentage, hvad der er fremkommet; kun paa et enkelt Punkt maa vi — da det kun i Forbigaaende er sket fra anden Side — korrigere Hr. Christensens Opfattelse, nemlig med Hensyn til hans Paastand, »at de fleste vistnok er enige i, at det er en Uting, at Føreren er nede paa 2. Styrmands Vagt.« Der kan heldigvis ingen Tvivl være om, at intel fornuftigt Menneske er enig med Hr. Christensen i denne Paastand. Ansvar for Navigeringen kan ikke være i Hænderne paa mere end En, og det er en ganske absurd Tanke, at Føreren og 1ste Styrmand skulde dele dette halvt. I Erkendelse heraf lægger Lovgivningen med Rette Ansvar udelukkende paa Førerens Skuldre. Kursforandringer bør derfor, naar de ikke foretages for at undgaa en øjeblikkelig Fare, udelukkende foretages af Føreren, og i snævre Farvande, i Nærheden af Land, eller i usigtbart Vejr — kort sagt, til enhver Tid, naar der er andet at passe, end det rent dagligdags — er hans Plads paa Broen. Heraf følger med Nødvendighed, at han maa tage sin Hvile, naar han kan faa den, og at han ikke kan være bunden til at tage en regelmæssig Vagt.

Inden vi slutte, maa vi endnu bemærke nogle Ord til de af Hr. A. C., (som ikke er Hr. Alfred Christensen) i dette Blads Nr. 22, fremsatte Udtalelser. Hvad Hr. A. C. mener med en Kommission sammensat ved Hjælp af det, han kalder: »den Kommission der prøver Kedler« forstaa vi ikke. Det, han vistnok tænker paa, er nemlig slet ikke nogen Kommission, men Synsmænd, der i Kjøbenhavn ere udnævnte af Sø- og Handelsretten, og som Loven nøje foreskriver, hvad de have at paase. En Kommission med saa stor Magt, som den at bestemme Mandskabernes Størrelse i de forskellige Skibe, kan kun tænkes fremkommen gennem en Lov.

Hvad enten Skibene ere 300, 400 eller 200 Tons, er et saadan Skib daarlig tjent med at sejle med 1 Maskinmester og en eksamineret Assistent; havde det endda været en befaren Fyrbøder i Stedet for Assistenten. Hr. A. C. glemmer, at der kan komme en Assistent om Bord, der aldrig har været i et Skib før; tør han betro en Vagt til en saadan Mand, der ikke er Spor af søvant? Eller er det hans Mening, at 1ste og eneste Mester skal have bestandig Vagt?

Vi kunne ikke indse Uretfærdigheden i, at Assistenterne skulle sejle to Aar for at opnaa 2den Mester Bevis; de ere jo alle gamle nok til selv at vide, hvad de gaa ind til, og Rederierne betale dem — maaske paa en enkelt Undtagelse nær — Gage i de 2 Aar, de sejle som Assisterter.

Der næst skulle vi — væsentlig i Tilslutning til Hr. C.-n.'s ovenstaaende Indlæg — anføre, at vi ikke have den Tillid til en eventuel Lov om Bemandingen af vore Handelskibe, at den vilde ordne disse Forhold paa en for vor Skibsfart tjenlig Maade. De senere Aars Lovgivning paa Søfartens Omraade berettiger, synes det os, en saadan Mangel paa Tillid, og det maa vel erindres, at en Lov,

der her greb fejl, meget let kunde paaføre vor Skibsfart en trykkende og i det væsentlige unødvendig Byrde. Overhovedet skal man foreløbig være forsigtig med at ønske Skibsfarten nye Love, og hellere se at blive af med nogle af de, der genere den mest og paalægger den Byrder, som dens vigtigste Konkurrenter ere fri for. Lad først Skibsfartens Organisationer blive saa udviklede og erhverve sig en saadan Stilling, at nye Love virkelig komme til at bære Præget af deres Ønsker og Anskuelser, saa kan en Lovgivningsvirksomhed paa Søfartens Omraade imødeses med en ganske anden Tillid end nu.

Red.

Et gammelt Instruktionsbrev til en Skibsfører.

(Fortsat.)

Da De ankommer til Vestkysten paa den gunstigste Aarstid for den nye Høst, vil det næppe falde Dem vanskeligt at faa en Fragt, og vi haabe, det maa lykkes Dem at være heldig ved Afslutningen af en saadan.

Da Kobberet paa Deres Skib under alle Omstændigheder skal fornyes næste Aar i Hamburg, men ikke i Udlandet, forbyde længere Mellemrejser sig selv, hvorfor De maa have Deres Opmærksomhed henvendt paa en direkte Hjemrejse til Europa. Til en saadan vil Mel eller Kornfragter fra Valparaiso til en europæisk Havn, eventuelt til Falmouth for Ordre, egne sig bedst; dels fordi en Ballastforsejling derved undgaaes, dels fordi en saadan Ladning ikke taber i Vægt; vi raade Dem derfor til at forsøge at faa en saadan Fragt. Mel og Hvede bliver lastet i Sække; for begge Dele, som overhovedet for alt Gods fra Vestkysten, maa Fragten stipuleres pr. Ton Brutto (gross weight). En direkte Destination, f. Eks. til Liverpool, er, til samme Rate, selvfølgelig at foretrække fremfor at gaa til Falmouth eller Queenstown for Ordre.

Ved de saakaldte aabne Certepartier maa De paase, at Skibet fra Ordrehavnen kun kan sendes til »a safe port in the United Kingdom or on the Continent between Havre and Hamburg both inclusive«. Derimod maa det f. Eks. ikke kunne sendes til Bordeaux efter at have anløbet Falmouth for Ordre. Ved Bestemmelsen »til Kontinentet mellem Havre og Hamburg«, maa Dunkerque, hvis muligt, helst udelades, da det ikke er nogen videre god Havn.

Næst efter de direkte Fragter fra Valparaiso kan Salpeterfragterne, direkte eller for Ordre, anbefales; selvfølgelig vil en Fragt være at foretrække fra en af disse Havne, direkte til Hamburg, selv om Fragten dertil blev noget lavere. Saadanne Fragter kan man hyppigt slutte i Valparaiso; naturligvis er der en Ballastforsejling forbunden med en saadan Fragt, da det sjældent er muligt at opnaa en Fragt fra Valparaiso f. Eks. til Iquique. Ved Salpeterfragter maa De ikke glemme at tage de uundgaaelige 5 % Svind af Ladningens Vægt med i Beregning. Fragtforholdet til de forskellige Havne er for Salpeters Vedkommende omtrent følgende: Liverpool direkte 57/6 d, Hamburg direkte 60 sh., Falmouth for Ordre til en engelsk Havn eller til Kontinentet 65 sh., og til en hollandsk eller belgisk Havn 70 sh. pr. Ton Gross weight delivered. Kan man virkelig opnaa 10 sh. mere til de sidstnævnte Havne end til Hamburg, burde det kunne lønne sig at gaa dertil; Antwerpen er den bedste af disse Pladser. Liverpool egner sig bedst for engelske Skibe, der have hjemme der.

En Salpeterladning maa staves med Forsigtighed, og De maa være omhyggelig med den. Vi ville ikke have noget imod en Salpeterfragt til en nordamerikansk Havn, dersom en saadan tilbyder sig; forøvrigt ere Omkostningerne høje i disse Havne.

I de sidste Aar gives der endvidere Guanofragter fra Mexillones Bay (Bolivia) til Europa og direkte til Hamburg, disse blive ofte sluttede i Valparaiso. Da Guano ikke taber i Vægt og aldeles ikke skader Skibet, er der intet til Hinder for at acceptere en saadan Fragt, dersom den ellers er den Fordelagtigste af de Tilbudte. Mexillones Bay skal være en god Havn. Vi undlade ikke at gøre opmærksom paa den høje Kommission af $7\frac{1}{2}\%$, der er forbunden med et saadant Certeparti, foruden Befragtnings-Kommission til vor derværende Agent, hvilke Summer ikke maa lades ude af Betragtning ved Sammenligning med andre Fragter. Hvad de øvrige Betingelser i et saadant Certeparti angaar, ser de værre ud, end de i Virkeligheden ere. Det er nødvendigt at faa et skriftligt Bevis for, at man maa lade Skibet mere end $\frac{1}{3}$ over dets Register Tonnage, da ellers Følgerne, i Tilfælde af Beskadigelse, ville falde Skibet til Byrde. Ved Hjælp af nogle Gratifikationer erholdes let en saadan Tilladelse, saavel som en hurtigere Ekspedition end den i Certepartiet stipulerede. Sluttes De et saadant Guano-Certeparti, maa De tage de nødvendige Penge, til at dække Deres Udgifter paa Ladepladsen, med fra Valparaiso.

Paa den Tid, Deres Skib vil være paa Vestkysten, er det lovlig sent for Cacaofragter fra Guayaquil; vi skulle alligevel gøre opmærksom paa, at en saadan Fragt muligvis kan betale sig, da De jo alligevel skal forsejle i Ballast fra Valparaiso. Et Skib kan ikke nær lade sin Dødvægt af Cacao, men højst $\frac{3}{4}$ af denne, selv om Cacaoen er ladet in bulk, hvilket De udtrykkelig maa betinge Dem i Certepartiet. Der gives i Guayaquil en lettere og en sværere Sort Cacao. De maa selv bedømme, hvorvidt det vil være nødvendigt at indtage Stenballast under en saadan Ladning (Sandballast tør De ikke benytte). Hvert Hul i Skibet maa selvfølgelig fyldes med Cacao, hvorfor de maa søge at opbevare saa meget Inventar og Proviant som muligt paa Dækket eller i Kahytten. Befragteren leverer de nødvendige Sække til Garnering, ligesom han paa Lossepladsen har at betale Fyldningen af de af ham leverede Sække. Fragten bør stipuleres pr. Ton Brutto af 2240 engelske Pund.

De skal ikke acceptere nogen Fragt til Middelhavet, Østersøen eller Spanien, ej heller nogen Kobber- eller Ertsfragt, ligesaa lidt som De skal gaa ind paa en Ballastforsejling til San Francisco.

Idet vi ovenfor have nævnt de vigtigste Fragter, kan der jo gives andre, som De bør antage dersom de er lønnende. De kan vel, paa Grund af Kobberets Alder, vanskelig gøre en Mellemrejse fra Valparaiso med Mel eller Korn til La Plata eller Rio Janeiro, da De løber den Risiko derved at blive nød til at gaa tilbage til Valparaiso igen i Ballast for at faa en Ladning til Europa. Fornylelsen af Kobberet maa paa ingen Maade foretages i Udlandet.

Hvad Fragtraterne fra Valparaiso til Montevideo angaa, skulle vi ikke undlade at bemærke: at Fragterne for Korn fra Valparaiso til Montevideo omtrent ere de samme som for Salpeter direkte til Liverpool, med en Forhøjelse af 5 sh. for Buenos Ayres og en yderligere Forhøjelse af $\frac{2}{6}$ à 5 sh. til Rio Janeiro, f. Eks. 50 sh. for Montevideo, 55 sh. for Buenos Ayres og $\frac{57}{6}$ à 60 sh. for Rio. Ordren, hvor Skibet skal losse, maa meddeles 24 Timer efter Skibets Ankomst til Montevideo, og det er en Selvfølge, at Lasten kun maa losses i én Havn, hvilket forøvrigt maa være tydeligt stipuleret i Certepartiet. I Certepartiet maa endvidere indføres: Ladningen fri til og fra Borde, saavel som »as far as she can safely get.« Den første Klausul er især nødvendig i flere sydamerikanske Havne, hvor Ladningen ellers, overensstemmende med Usancen, maa bringes i Land for Skibets Regning. Den sidste Klausul vil navnlig faa Betydning paa La Plata-floden.

Dersom det paa nogen Maade er muligt maa der i den Slags, som forøvrigt i alle Certepartier, stipuleres »løbende Liggedage«, og saa faa som muligt, da »working days« kan forlænge et Skibs Ophold aldeles uberegneligt. Naturligvis er det i alle Tilfælde en Kaptajns Pligt at

sørge for, at Skibet bliver indklareret og losset saa hurtigt som muligt. Maaske kunne vore paa medfølgende Liste noterede Handelsforbindelser være Dem behjælpelige ved Ankomsten til fremmede Havne, især angaaende Oplysninger vedrørende Ladningsmodtagerens Soliditet. Skulle denne være tvivlsom maa De sørge for, der bliver stillet Sikkerhed for Fragten, eller at denne betales à Conto.

For at der ingen Vanskeligheder skal opstaa i saa Henseende maa Certepartiet indeholde Klausulen: »The Captain to have an absolute lien on the cargo, for all freight, dead freight and demurrage«; Konnossementerne maa ikke undertegnes til en ringere Fragt end den i Certepartiet fastsatte; og Klausuler i Konnossementerne, der ikke ere overensstemmende med Certepartiets Indhold, bør undgaaes.

Ved Valget af Fragtrimesser fra La Plata og Rio maa De være meget forsigtig, da Pengeforholdene næsten altid ere usikre der. De maa kun remittere fuldstændig sikre Veksler, om hvilke De har indhentet tilfredsstillende Oplysninger hos vor Korrespondent. Hovedsagen er, at Veksels Udsteder er solid, samt at Vekslen ikke bliver trukket af et Filial derovre paa Hovedfirmaet i Europa, med mindre det skulle være en første Klasses Bankinstitution.

De har nu som sagt frie Hænder, og vi ere overbeviste om, at De vil gøre Deres Bedste for at slutte en passende Fragt til god Rate og paa gode Betingelser. Fragtraterne skulle, hvis muligt, helst bestemmes i £, for at undgaa Kurstab, der lettere opstaaar naar Raten er stipuleret i Dollars.

De fleste Certepartier, der ere sluttede fra Kysten af Chili til Europa indeholde følgende Betingelser for Udbetaling af Fragten: Fragten betalar $\frac{1}{3}$ in cash, ved Skibets Ankomst, til den noterede korte Kurs paa London, Resten efter endt Udlosning med en 3 Maaneders Veksel paa London, dersom Lossehavnen er paa Kontinentet. Eller dersom denne er i Storbritanien: » $\frac{1}{3}$ in cash on arrival and the remainder after right delivery in good and approved bills on London at 3 months date or in cash less discount at 5 % pr. annum.

Førend Afgangen fra en Havn maa De sende os Afregning over Indtægter og Udgifter. De maa skrive til os med enhver Lejlighed, og altid sende os Duplikater af Deres Breve og Afregninger, saavel som en Kopi af det afsluttede Certeparti.

Vær forsigtig ved Underskriften af Konnossementer, og tegn altid: Weight and contents unknown, free of leakage, damage, breakage o. s. v. Receipts eller Konnossementer maa aldrig tegnes førend Varerne ere i Skibet.

De maa ikke sælge Proviant i Udlandet, medmindre det skulle være for at hjælpe et Skib, der er i Nød, eller et af vore egne.

Gør hvad der staar i Deres Magt for at holde Mandskabet raskt og ved godt Mod, for derved at forhindre Sygdom og Desertion. Dør nogen af Mandskabet i Udlandet, maa De sørge for at faa en Dødsattest, og sende os samme, tilligemed en Opgørelse over den Afdødes Tilgodehavende. Giv ikke Folkene for stort Gageforskuud. Deserterede Folks Navne maa De opgive os.

De maa altid sørge for, ligegyldigt hvor Skibet befinder sig, at de lovbefalede Lanterner brænde, baade til Ankers og til Søs. Forsømmelse af denne Pligt kan forårsage os en stor Ulykke.

Hvad Assurancen angaar, skulle vi ikke undlade at gøre Dem opmærksom paa, at saavel Skib som Ladning ville være fuldstændig uforsikrede paa Udrejsen saavel som paa Hjemrejsen til Hamburg.

Bevistheden om, at vore Skibe ere fortræffelige og udrustede paa det bedste, men fremfor alt Tilliden til vore Kaptajners Besindighed, Paapassenhed, Ædruelighed, Dygtighed og Omhu har forårsaget, at vi lade saavel vore Skibe som Fragter være uassurerede.

Idet vi underrette Dem herom, lægge vi Dem indtrængende paa Hjærte: At opbyde alt, hvad der staar i Deres Magt, for at bevare os for Tab.

Vi ere imidlertid alle underkastede en højere Styrelse, som vi maa bøje os for; men med et godt Skib under Fødder kan De ved Hjælp af Forsigtighed, utrættelig Agtpaagivenhed og Paapassenhed som dygtig Sømand bidrage uendelig meget til, at Rejsen faar en lykkelig Afslutning. Vi nære den Tillid til Dem, at De vil handle saaledes. Skulde der alligevel, hvad Gud forbyde, tilstøde Dem Uheld, maa De iagttage følgende:

I Tilfælde af, at der tilstøder Skibet en Ulykke, før Ankomsten til Bestemmelsesstedet, medens det har Ladning om Bord, og Ladningen skal bidrage i Havari-grosse til Godtgørelse af den lidte Skade, skal De til sædvanlig Præmie tage Bodmeri paa Skib, Ladning og Fragt, og paa en saadan Maade, at Bodmeri Præmien kommer os til Gode, idet vor Korrespondent tager Bodmeriet for vor Regning, og overrækker Dem samtlige Eksemplarer af Bodmeribrevene, endosserede in blanco, for at De med disse Bodmeribreve, (som De selv skal tage med Dem) og ved Hjælp af vore Korrespondenter paa Bestemmelsesstedet, eller hvor Skib og Ladning ellers skilles, kan faa stillet Sikkerhed for, og senere lade indkassere, Ladningens Bidrag til Grossehavariet.

Et Eksemplar af Bodmeribrevet sender De os pr. Post fra den Plads, hvor De tager Bodmerilaanet, i Original og Duplikat, og udfylder Blanco Endossementet betalbar til os. Lider Skibet alene Skade, altsaa ogsaa i Ballast, skal De ikke optage Bodmerilaan, thi ved et saadant maa Ladningen ogsaa altid være forbodmet.

Under Havari-grosse maa Skibet, som det kommer fra Søen, takseres i beskadedet Tilstand, og maa De sørge for at faa denne Taksation saa lav som mulig, hvorimod Skaden, Skibet har lidt, maa takseres saa højt som muligt.

I alle Tilfælde, hvor der foretages Reparationer, maa disse udføres med den største Sparsommelighed og Hurtighed, samt kun det Nødvendigste anskaffes.

I Tilfælde, hvor der intet Havari-grosse finder Sted, er det tilstrækkeligt at sende os en simpel Afregning uden Ledsagelse af legale Dokumenter.

Besigtigelser behøves kun hvor der kan være Tale om Havari-grosse eller hvor det kræves for at faa Fragten udbetalt. I forekommende Tilfælde maa De vise disse Instruktioner til vore paa Korrespondentlisten noterede Handelsforbindelser, for at der kan handles overensstemmende med dem.

Dem, kære Kaptajn N. N. lægge vi endnu en Gang paa Hjertet: Gør, hvad der staar i Deres Magt for at bevare os mod Tab! Hoslagt medfølger, til de første Udgifter, 70 Chili Dollars. Vi ønske Dem en lykkelig Rejse, Gud være med dem.

Hansa.

Søfarts- og Skibbygnings-Præmier i Udlandet.

I Følge Sh. Gaz. er der indløbet Beretninger fra britiske Konsuler om de Præmier paa Skibsbygning og Sejlads, som betales af forskellige Stater.

Disse Beretninger ere afgivne som Svar paa et Cirkulære, udsendt fra Lord Kimberley. Undersøgelserne ere gaaede ud paa at oplyse, om der var sket nogen Forandring med Hensyn til saadanne Præmier og Subsidiar siden 1889, da den sidste Samling Rapporten desangaaende blev offentliggjort.

Nærværende Beretning omtaler kun faa Forandringer med Hensyn til Præmier paa Bygning eller Sejlads, undtagen i Postfarten, hvor Subsidiar i de fleste Lande ere ændrede. Disse ere i nogle Tilfælde, især i de Forenede Stater, høje nok til at kunne gælde for Præmier paa Bygning. I Østerrig er Præmier paa Bygning hos de nationale Skibsværfter forhøjet, og Fritagelse for Skatter udvidet efter Loven af Decbr 1893.

I Ungarn traadte en ny Lov i Kraft d. 1. Jan. 1896, i

Følge hvilken Bygning paa de nationale Skibsværfter bliver fortrinsvis understøttet.

I Danmark er der ingen Subsidiar paa Skibsbygning, men en enkelt Dampskibslinje erholder en Præmie i Forhold til Fragten af Mejeriprodukter og Fisk, der overføres til England.

Frankrig har ved Loven af 1893 indført forskellige Forandringer i sit omhyggeligt udarbejdede Præmiesystem. Skibe, byggede i Udlandet, kunne saaledes ikke erholde Søfartspræmie i Frankrig. I Italien er der ingen Forandringer sket i Præmiesystemet siden 1889, men nogle Forandringer i Retning af større Begunstigelser for Skibsbyggere og Redere ere antagelig under Overvejelse.

Fra Rusland er der fremkommet nogle interessante Beretninger om den frivillige Flaade.

De Forenede Stater give ingen direkte Understøttelse til Bygning eller Sejlads, men der findes forskellige Lovbestemmelser, der i Virkeligheden give indirekte Præmier til begge, foruden hvad der henføres under Postunderstøttelser.

Følgende Rapporter ere indkomne fra Tyskland og De Forenede Stater til Foreign Office i London. Fra Frankrig er ligeledes indkommen en udførlig Rapport, som vi imidlertid forbigaa her, da vi i Dansk Søfartstidende Nr. 64 for 14. Decbr. 1894 udførligt have fremstillet Indholdet af Loven af 30. Januar 1893, der ordner disse Forhold.

I Tyskland er i Financeloven for 1895—96 bevilget 4,090,000 Mark til Oprettelse og Vedligeholdelse af en regelmæssig Postdampskibsforbindelse med Østasien og Australien. Disse Regerings-Understøttelser ere bevilgede i Følge Lovene af 6. April 1885 og 20. Marts 1893; først nævnte Lov lyder saaledes:

Den kejserlige Kansler er bemyndiget til at tilbyde og give tyske Kontrahenter, enten enkelte eller samlet, Ret til at oprette og vedligeholde regelmæssig Postdampskibs-Forbindelse mellem Tyskland og Østasien og mellem Tyskland og Australien for en Periode af ikke over 15 Aar, og at tilstaa disse en Understøttelse til et Maksimum af 4,090,000 Mark. Kansleren er endvidere bemyndiget til at tilbyde og give tyske Kontrahenter Retten til at oprette og vedligeholde en Dampskibslinje fra Triest til Alexandria over Brindisi for en Periode af ikke over 15 Aar og tilstaa dem en Understøttelse fra det kejserlige Skatkammer af ikke over 400,000 Mark. Loven af 20. Marts 1893 lyder saaledes:

Den kejserlige Kansler er bemyndiget til, som Følge af Middelhavs-Dampskibsliniens Ophør og i Betragtning af de Subsidiar, 400,000 M., denne Linje har erholdt, at tilstaa Kontrahenterne af Postdampskibs-Forbindelsen med Østasien og Australien en Understøttelse af ikke over 100,000 M. aarlig for at anløbe en Havn i Syd-Europa. — I Budgettet for 1895—96 er ligeledes opført 900,000 M. for Oprettelse og Vedligeholdelse af regelmæssig tysk Postdampskibs-Forbindelse med Øst-Afrika. Denne Bevilling er givet ifølge Loven af 1. Febr. 1890, som lyder paa, at en Sum, ikke over 900,000 M., maa blive tilstaaet tyske Kontrahenter for en Periode af ikke over 10 Aar for regelmæssig Postdampskibs-Forbindelse mellem Tyskland og Øst-Afrika.

Afdeling 5, Tarif 10, i Toldloven af 24. Maj 1885 lyder saaledes: Materialer, der ere bestemte til Bygning, Reparation og Udrustning af søgaaende Skibe indføres toldfrit; disse Materialer indbefatte Tougværk, Rigning, Ankre, Kæder, Sejl, Flag, Kompasser, Sextanter, Blaalyt etc., Baadsmænds-Artikler, omfattende Kanoner, Geværer, Pistoler og Sværd, Tømmer, Haandværktøj, Baade og Tilbehør samt Maskin-Inventar; ovenanførte gælde kun for fabrikerede eller delvis fabrikerede Artikler, der ere indførte fra Udlandet, og ikke utvirkede Raasager som Støbejern eller Kobber, paa hvilke der er Told.

I de forenede Staters Love er der ingen Bemyndigelse til at betale Præmier eller Understøttelser til Skibe, som overbringe Post, og der betales heller ikke nogen direkte Præmie eller Understøttelse for Bygning af Skibe eller for Sejlads, men i Praksis tilstaaes der alligevel indirekte Præmier eller Understøttelser.

Ved en Kongres-Beslutning, der stadfæstedes 5. Marts 1891, er General-Postmesteren bemyndiget til at kontrahere for Overbringelse af de forenede Staters Post til Udlandet, efter en vis specificeret Takst pr. Mil for hver udsejlet Mil paa Udrejsen.

I Henhold til denne Bestemmelse er Kontrakt indgaaet med Red D. Linien for Overbringelsen af Post fra New-York til Laguaira og Curacao for Doll. 1.00 pr. Mil og med New-York og Cuba Postdampskibs-Kompagni for Overbringelse af Post 1) fra New-York til Havana, 2) fra New-York til Tuxpan og mellemliggende Havne for Doll. 1.00 pr. Mil og med »International Navigation Company« for Overbringelse af Post fra New-York til Southampton for Doll. 4.00 pr. Mil. Disse Takster ere saa meget højere end den sædvanlige Takst, at de maa anses for en indirekte Præmie eller Understøttelse, baade til Bygning af og til Sejlads for de Skibe, som modtage denne Betaling. Sidst nævnte Kontrakt med »International Navigation Company« indbefatter de amerikansk byggede Skibe »St. Louis« og »St. Paul« og de britisk byggede Skibe »New-York« og »Paris«.

Saa vidt som St. Louis og St. Paul ere berørte af Bestemmelsen af 1891, kan denne Forholdsregel betragtes som Betaling af Præmie til Bygning og Sejlads og for New-Yorks og Paris' Vedkommende som Præmie blot for Sejlads.

Omkostningen ved Tjenesten, som begyndte med Finantsaaret 1. Juli 1895 paa de 4 omtalte Ruter, beløber sig til Doll. 837,814.

En anden Kongres-Bestemmelse af 28. Aug. 1894 kan ogsaa betragtes som indirekte Understøttelse til Skibsbygning; den lyder saaledes: Alle Materialer af fremmed Produktion, som benyttes til Bygning af Skibe i de forenede Stater for fremmed Regning eller Rederi eller ere bestemte til at benyttes i fremmed Fart, derunder indbefattet Farten mellem Atlanterhavet og det stille Havs Havne i de forenede Stater, og alle Materialer, som ere nødvendige for Bygning af Maskineriet, samt alle Artikler, nødvendige til Udrustning, kan under denne Bestemmelse blive indførte som Transit efter de Regler, som Skatmesteren maatte foreskrive; naar saadanne Materialer bevislig ere brugte i nævnte Øjemed, betales ingen Told deraf, men Skibe, som nyde denne Fordel, tillades det ikke at gaa i Kystfart i de forenede Stater mere end 2 Maaneder i et Aar undtagen mod Betaling af den tidligere eftergivne Told. Skibe, som ere byggede i de forenede Stater for fremmed Regning og Rederi, tillades det ikke at gaa i Kystfart i de forenede Stater. Alle Materialer af fremmed Produktion og nødvendige til Reparation af amerikanske Skibe, der ere i indenrigs Fart, derunder indbefattet Farten mellem Atlanterhavet og det stille Havs Havne i de forenede Stater, kan udtages fra Transit-Oplag, fri for Told, efter de Regler som Skatmesteren maatte foreskrive.

Nordisk Skibsrederforening.

I Tilslutning til vort Referat i sidste Nummer af Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling, skulle vi, efter Foreningens Aarsberetning for 1895, anføre følgende:

Foreningen repræsenterede den 31. Decbr. 1895 ialt 755,783 Tons, altsaa ialt en Tilgang af 5,357 Tons. Det maa herved erindres, at de ny Maalingsregler angaaende Fradrag for Sejlskibe har medført en Nedgang i disses Tonnage, som sammen med Fragang ved Forlis og Salg i 1895 for de 3 skandinaviske Lande kan anslaaes til ca. 40,000 Tons; dette maa selvfølgelig tages i Betragtning ved Bedømmelsen af den indmeldte Tonnages Forøgelse. Foreningen har desuden 46 »personlige« Medlemmer.

Med Hensyn til Foreningens økonomiske Status i

Regnskabsaaret 1895 bemærkes, under Henvielse til det trykte Regnskabsuddrag, at der i Kontingenter er indkommet Kr. 37,984.93. Restancerne udgør Kr. 353.25. Aaret er sluttet med en Kassebeholdning af Kr. 30,218.70.

Som omtalt i forrige Aarsberetning traadte Procesafdelingen i Kraft i Marts 1895, efterat det ved Lovene foreskrevne Minimum af 250,000 Tons var fuldttegnet. Den 31. Decbr. 1895 var der i Afdelingen indmeldt 287,235 Tons. Angaaende Afdelingens Økonomi henvises til Regnskabsudraget.

I Indtegningsafgift og Kontingent er der ialt indkommet Kr. 11,645.03. Restancerne udgør Kr. 53.38. Aaret er for denne Afdelings Vedkommende sluttet med en Kassebeholdning af Kr. 8,476.61. Naar der paa Udgiftssiden kun findes anført et ubetydeligt Bidrag til Procesførelse er dette begrundet i, at ingen af de Sager, i hvilke Afdelingen er engageret, har kunnet opgøres i 1895.

Søulykker i April Maaned 1896.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

13 amerikanske, 21 britiske, 1 chilensk, 1 dansk, 6 franske, 3 tyske, 3 italienske, 1 fra Nicaragua, 9 norske, 4 svenske; ialt 62.

Dampskibe.

2 amerikanske, 6 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 1 norsk; ialt 11.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 22, Kollision 4, Ild 5, Sunkne 4, Forladte 5, Kondemnation 7, Savnede 15; ialt 62.

Dampskibe.

Stranding 3, Kollision 5, Sunkne 1, Savnede 2; ialt 11.

Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os d. 6. ds.:

Ifølge Indberetning fra den Kgl. Generalkonsul i Christiania er Kanalen »Stenen« (mellem Trælen og Tønsbergfjorden) den 15. f. M. aabnet for almindelig Trafik for Skibe med Dybgaaende af indtil 17 Fod.

Taksterne vil senere blive bekendtgjorte.

Fra Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft's Værft løb den 4. ds. en Damper af Stabelen, tilhørende Hamburg-Calcutta Linjen.

Damperens Dimensioner ere: 420' 6" Længde, 50' Brede, 33' Dybde og 8,000 Tons Gross. Den blev døbt »Bhandara« og er Søsterskib til den paa samme Værft byggede »Bangalore«.

Fra samme Værft har Dampskibsselskabet Nordsøen bestilt en Damper, til Levering i Foraaret 1897, paa følgende Dimensioner: 260' × 36' × 17' 6", og forsynet med Triple-expansion Maskine.

Aktie-Udbytte. Dampskibsselskabet Rønne giver 2% i Udbytte for sidste Aar.

Patent Ophalings-Beddings Interessentskabet i Helsingør, der nu har overdraget Beddingen til Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, giver 16 Kr. pr. Aktie i Udbytte.

Som Havnefoged ved Skive Havn er Skipper Fr. Th. Thomsen ansat.

I Følge Sh. Gaz. vil i næste Maaned Damperen »Crathie«, som er godt kendt fra dens ulykkelige Kollision med »Elbe«, blive solgt i Rotterdam, paa Begæring af de hollandske Domstole, der for kort Tiden afsagde Dom i Kollisionsagen til Fordel for Sagsøgerne, »Nordtyske Lloyd«.

Et engelsk-hollandsk Syndikat er for kort Tid siden stiftet, med det Formaal for Øje, at fremme Salget af engelske Kul i Holland. Man er begyndt at sende Kul til Rotterdam paa ny Maade, der absolut maa have Interesse for de, der have med Skibsfart at gøre.

Selskabet har ladet bygge to Staal-Lægtere, der kunne lade 1000 Tons; ankomme til Wear ere de der blevne lastede, og derpaa ved Hjælp af Slæbedampere bugserede tværs over Nordsøen. Endvidere har Selskabet nu under Bygning en kraftig Damper paa 1600 Tons. d. W., som det er Meningen at benytte til at bugserer Lægterne, foruden at den naturligvis indtager sin egen Ladning. Fordelen ved denne ny Kultransport skal være en Følge, dels af den lille Besætning paa 3 à 4 Mand, der udkræves i Lægterne, dels af den Omstændighed, at Lægterne kunne afbenyttes som Oplagssted for Kullene i Havn. De Kul, der hidtil ere blevne transporterede paa denne Maade, har været Lambton Bunkerul, og Dampere, der ønske at forsynes med dem i Rotterdam, kunne hale langs Lægterne og der indtage det nødvendige Kvantum. Paa denne Maade vil det være muligt at levere gode engelske Kul, der kunne konkurrere med de westphalske, til en billig Pris i Rotterdam, hvor Dampere, der behøve et større Kvantum Bunkerul, nu kunne forsyne sig med disse uden at behøve at forsejle til Tyne eller Wear som tidligere.

Det er ikke alene over Nordsøen, man er begyndt paa denne Trafik, men i den amerikanske Kystfart har i den senere Tid Godssets Transport i Lægtere, som ere blevne bugserede fra den ene Havn til den anden, taget et stort Opøving og for en stor Del fortrængt Fragttransporten pr. Skib. Nu har man ogsaa til Hensigt at forsøge dette System bragt i Anvendelse i den transatlantiske Fart og navnlig med Hensyn til Petroleumstransporten. Der skal gøres et Forsøg paa at bugserer en Tanklægt med ca. 750,000 Galloner Nafta fra Baltimore til Europa. Damperen »Lackawanna«, der selv laster 1,800,000 Galloner Olie, vil tage Lægteren paa Slæb.

Den 28. f. M. løb Turretdamperen »Norman Isles«, bygget paa Wm. Donford & Sons Lmt. Skibsbyggeri i Pallion ved Sunderland, af Stabelen; den er bygget for Regning af d'Hrr. A. N. Hansen & Co., Kjøbenhavn. Sandsynligvis vil den som de to andre af Firmaets Baade sejle under norsk Flag. — Dimensionerne ere 340' × 45 1/2' × 27 1/4'; den er ca. 3400 Grosstons, ca. 2190 Netto tons, laster 5600 tons død Vægt paa 21' 8" Dybgaende, measurement-capacity er ca. 301,000 Kbf., Baaden er specielt konstrueret for Rislaster og har en exceptionel stor measurement-capacity. Den har triple expansion Maskine, 26" × 42" × 68" × 42", konstrueret af Doxford, Kedeltryk 180 lbs. Kjederne ere Vandrørskedler af Babcock & Wilcoxs Patent med stort Ristareal og Hedeflade. Den er for Tiden den største eksisterende Turretdamper; saa vidt vides den første udenlandske Damper, hvori B. & W.s patenterede Vandrørskedler ere installerede.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteris 3. Trækning begynder Onsdag. d. 17. Juni. I Henhold til Planen, vil der, gennem alle 6 Trækninger, blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster, til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar

Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 3. Træknings Vedkomende, henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

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

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Marthea Berg, 3/4 m. Skonnert af Aalborg, er d. 4. ds. ankommet til New-York med en Del tabte og sønderflængede Sejl. Skibet har haft en meget haard Rejse med Storme og høj Sø.

Anna Elisabeth, russisk Skonnert, som, efter Kollision med den svenske Skonnert Olga, indbragtes til Helsingør har paabegyndt sin Reparation og behøver ikke at losse sin Ladning.

Fernbrook. Vraget af denne Damper er i Følge Meddelelse fra Lemvig bleven solgt ved Auktion for 712 Kroner, den i Vraget værende Ladning for 142 Kroner.

Kollision. I Gaar Eftermiddags kolliderede den engelske Skonnert »Churchill«, paa Rejse fra Norrbotten til Randers, med Lappegrundens Fyrskib. Skonnerten indbugseredes til Helsingør i batydelig ramponeret Tilstand. Ogsaa Fyrskibet led betydelig Skade.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Batoum 3. Juni, bestemt til Novorossisk, Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 8. Juni, bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 4. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, bestemt til Southampton, Cette. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Åbo 8. Juni, bestemt til Kbhvn., Alicante, Palma. — Dagmar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 7. Juni, bestemt til Levo. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 8. Juni, bestemt til Lisbon. Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Marseille 8. Juni, bestemt til Genua, Livorno etc. — Kiew, Rabe, ankom til Riga 8. Juni, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra La Rochelle 8. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Leopold II, Kruse, afgik fra St. Petersburg 8. Juni, bestemt til Riga, Kbhvn., Algier. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Piræus 8. Juni, bestemt til Algier, Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 24. Maj, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Kbhvn. 5. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 3. Juni, bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Asbacka 9. Juni, bestemt til Kbhvn., Portugal. — Tomsk, Andersen, afgik fra Southampton 9. Juni, bestemt til Piræus, Salonique. — Vesuv, Gade, ankom til Strømfors 6. Juni, bestemt til Kbhvn., Barcelona. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, bestemt til Bordeaux, Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, bestemt til St. Petersburg.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 7. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 8. Juni, bestemt til Kbhvn., London — Charkow, Norden, ankom til Hull 7. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 7. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Arendal 8. Juni, bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 8. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Antwerpen 7. Juni, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 8. Juni, bestemt til London. — Laura, Christensen, afgik fra Leith 6. Juni, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Hamburg 8. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Louise, Brabrand sen., ankom til Hull 6. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 8. Juni, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 7. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder pas. Hanstholm 6. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Liverpool 6. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til

London 8. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom til Libau 5. Juni, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 8. Juni, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Reykjavik 21. Maj, bestemt til Stykkisholm og Nordlandet. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 6. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Riga 9. Juni, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn 9. Juni, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgaar fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Newcastle 9. Juni, bestemt til Aalborg. — Esbern Snare, Sørensen, afgik fra Odense 11. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 10. Juni, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 10. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 9. Juni, bestemt til Odense. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 10. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 6. Juni, bestemt til Kronstadt. — Frode, J. C. Jensen, afgik fra Swansea 9. Juni, bestemt til Stettin. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Skellefteå 6. Juni, bestemt til London. — Knud, Chr S. Hansen, afgik fra Ghent 4. Juni, ankom til Boness 6. — Svend, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, ankom til Helsingør 6. for at dokke. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 3. Juni, ankom til Rotterdam 8. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 31. Maj, ankom til Ghent 5. Juni. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 2. Juni, ankom til Rio de Janeiro 9. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Blyth 4. Juni, bestemt til Kronstadt. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Rotterdam 4. Juni, ankom til Boness 6. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Kronstad 6. Juni, ankom til Reval 8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 31. Maj, ankom til Rotterdam 6. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Odessa 30. April, ankom til Archangel 31. Maj. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Blyth 6. Juni, bestemt til Kronstadt. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Blyth 30. Maj, ankom til Kronstadt 5. Juni. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 7. Juni, bestemt til Kronstadt.

Høimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Rouen 6. Juni, ankom til Sunderland 9. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Jakobsstad 4. Juni, bestemt til Delzijl.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Landskrona 6. Juni — Christiansborg, Schultz, ankom til Ekenæs 3. Juni. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Riga 8. Juni til Brake. — Frederiksberg, Fischer, ankom til Narva 6. Juni. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Granton 3. Juni til Kronstadt. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Hull 8. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, afgik fra Kotka 7. Juni til Brake. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Lovisa 4. Juni til Terneuzen. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Havre 9. Juni til Cardiff.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra New-York 6. Juni til Kbhvn — Island, Skjødt, afgik fra New-York 23. Maj til Kbhvn. — Norge, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Juni til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 29. Maj til New-York.

Kjøbenhavn. Dania, Troensegaard, ankom til Nicolaieff 4. Juni. — Fyen, Hansen, afgik fra London 6. Juni, ankom til Methil 7. — Hafnia, Neergaard, ankom til Dordrecht 6. Juni. — Russia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 7. Juni.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, er paa Kabelreparation i Nordsøen — Store Nordiske, Suenson, er paa Kabelreparation i Kina Søn.

Det Jyde-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 3. Juni, ankom til Aarhus 6. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 3. Juni, anløb Aarhus 4. ankom til Randers 5., afgik 6., anløb Aarhus 7., ankom til Altona 8.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Gravelines 5. Juni. — Nerma, Degn, afgik fra Newport 4. Juni til Riga. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Methil 3. Juni, ankom til Esbjerg 5., afgik 8. til Methil.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Aalborg, Clausen, passerede Dungeness 31. Maj fra Antwerpen til Santos. — Anna, Clausen, ankom til Gøteborg 3. Juni fra River Plate. — Claus, Hansen, passerede Dungeness 3. Juni fra Laguna til Volgast. — Copley, Struckmann, ankom til Falmouth 3. Juni fra San Francisco beordret til Stockton. — Dorane, Rødgaard, afgik fra Kalkutta 12. Maj til Port Natal. — Emilie, Thomsen, afgik fra Macassar først i Maj Maaned til Amsterdam. — Fanø, Mortensen, passerede Lizard 2. Juni fra Liverpool til Plymouth. — George Schwalbe, Pedersen, afgik fra Guaymas 25. April, ankom til Mazatlan 5. Maj, ankom til San Blas 11. Maj. — Lemvig,

Thomsen, afgik fra Hamburg 1. Juni til Port Elisabeth. — Mary José, Ankersen, afgik fra Liverpool 2. Juni til Port Natal. — Prins Valdemar, Winther, passerede Eastbourne 6. Juni til London. — Sixtus, Lassen, afgik fra Dunkerque 1. Juni, ankom til Barry 4. Juni. — Solid, Jørgensen, afgik fra London 5. Juni til Hamburg. — Tercera, Holm, ankom til Callao 6. Juni fra Birkenhead. — Verdande, Nielsen, afgik fra Port Natal 5. Maj til Laguna via Barbados.

C. J. Haas, Kolding Widar, Jepsen, ankom 22. Maj til Flamouth, ankom til Kings Lynn (England) 4. Juni.

Svendborg. Brage, Jørgensen, ankom til Åbo 4. Juni. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Wiborg 8. Juni. — Insulaneren, Hansen, ankom til Aarhus 4. Juni. — Johanne, Jensen, ankom til Kramfors 4. Juni. — Kristine, Mortensen, ankom til Aarhus 3. Juni. — Ludvig, Larsen, ankom til Åbo 4. Juni. — Solon, Hansen, ankom til Uleåborg 8. Juni. — Svafva, Høgsted, ankom til Raumo 4. Juni. — Thomas, Wandel, ankom til Kramfors 3. Juni. — Thure ankom til Swinemünde 2. Juni.

J. L. Schouboes Søn. Bark Alexandra fra Port of Spain er ankommen til Delaware-Breakwater efter 17 Dages Rejse.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 22de Maj:

Hvad Dampskibsbefragtninger angaar have vi intet af særlig Interesse at meddele i Dag. Efterspørgslen efter vore forskellige Kornsorter har i den forløbne Uge været temmelig livlig, derimod ere vi bleve skuffede med Hensyn til Resultaterne. Havreafskibningerne vedblive som sidst, uden nogen nævneværdig Forandring i Raterne; men Forretningerne med svært Korn ere begrænsede, og næsten intet er bleven gjort. De Afslutninger, der ere anmeldte til Ostindien tyde paa lavere Rater, samtidig med, at Rederne synes villigere til at akceptere Fragter dertil. Andre Forretninger ere matte, uden Efterspørgsel af Damptonnage; og medens der i den nærmeste Fremtid synes, at skulle blive rigeligt Tilbud af store Baade, er der Mangel paa Baade af passende Størrelse, som derfor ville kunne opnaa bedre Rater.

Sejlskibsforretningen har, siden vor sidste Meddelelse, hovedsagelig bestaaet af Tømmerbefragtninger til Syd-Amerika, Plankefragter fra Provinserne og Skibsfornødenheder fra de sydlige Havne til Europa, til omtrent tidligere Rater. Efterspørgslen til disse Retninger vedbliver at være god, medens vi til andre Steder intet kunne meddele.

D'Hrr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele den 6te Juni 1896.

Fragtmarkedet har siden vor sidste Beretning været stille og til dels flovt for flere Markeders Vedkommende.

Udfragterne holder sig nogenlunde faste til uforandrede Rater.

Fra de nedre Canadahavne er der godt Begær efter 2/300 Stde. Skibe for Juni/Juli Lastning — og 45/— til 47/6 kan betinges for saadanne Skibe.

Pitch Pine fra Golfhavnene holder sig fast; store Sejlere kunne placeres til U. K.-Kont. a 95/—, Dampere faar 100/—, 5/600 Tons Fartøjer optages til 105/— fra Apalachicola.

Decemberfragterne til Syd-Amerika ere ikke fuldt saa faste som for 2—3 Uger siden; et 500 Tons Fartøj er sluttet til 12½ Doll. Buenos-Ayres — 1 Doll. mere hvis Rosario. Til Rosario direkte er der for Øjeblikket ikke flere Ordre.

Logwood og Mahoganifragterne fra Vest-Indien ere trevne, Noteringen er 30/— og 40/— fra Laguna, 28/9 a 38/9 fra Belize, 28/— fra Jucatan, lignende fra Jamaica, der er kun faa Ordre i Markedet.

Fra River Plate sluttet der kun lidet; en prompt Dampere er optagt til 13/— fra San Lorenzo til U. K.-Kont.; for Juli Lastning ere flere Dampere optagne til 15/— for Majs. — Vestkysten af Syd-Amerika er flovt; Salpeter betaler 22/6 til Kanalen for Ordre, for Guano er opnaaet 27/6, San Francisco er fast til 25/— for prompte Fartøjer; for August betales 27/6 og 31/3 fra Portland. Ostindie-Markedet er fremdeles flovt; Dampere tage 8/6 fra Bombay til U. K., — 13/6 fra Calcutta til Glasgow.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 7. Juni:

Østersømarkedet er uden nævneværdig Forandring i det store hele, kun for Kronstadts Vedkommende er en ringe Nedgang at spore, som en naturlig Følge af Helligdagens Ophør og lidt livligere Forespørgsel efter Tonnage udover

fra denne Plads. Middelhavet er uforandret, med livlig Efterspørgsel; højere Rater turde maaske ventes at indtræde paa Grund af de daarlige Kornfragter; til Alexandria ere Fragterne høje paa Grund af Karantæne.

Af Afslutninger kunne nævnes:

London flere Baade 3/3, Hamburg 1000 4/—, 850 4/—, Havre 1000 4/—, 1050 4/—, St. Malo 700 4/6, Rouen 950 4/10¹/₂, Nordnorge 950 4/— Kul, 6/6 Gods, Kokes, Drammen 600 4/3, La Rochelle (Wear) 1400 4/—, Rochefort 1250 4/—, 1100 4/—, Lissabon 1400 5/1¹/₂ Kul, 7/1¹/₂ Kokes, Bilbao (Dunston) 2200 3/3, 500 g. K. — Kjøbenhavn 1250 3/9, 2000 3/6, Kronstadt 2100 3/9, 3300 3/9, 2300 3/7¹/₂, 2300 3/7¹/₂, 2300 3/6, 2900 3/9, 6/— Kokes, St. Petersburg (Alexandrowsky) 1250 5/—, Lübeck (Wear) 1200 4/1¹/₂, Nykjøbing (Følster) 1200 4/—, Riga (Wear) 1600 3/10¹/₂, Stockholm 1400 3/9 + 2 pCt., 1800 3/6, Swinemünde 2300 3/6, 1600 3/7¹/₂, 2000 3/9 option Stettin 4/3, 1900 3/6, Limhamn 1150 4/1¹/₂, Mühlgraben part Ladning 3/9, Pillau 1250 3/10¹/₂, Stettin 1300 4/—, 1500 4/3, Fairwater 1000 3/9, Stege (Dunston) 500 5/—, Holbæk 450 5/—, Assens 1300 4/1¹/₂, Carthagena 800 Kul, 800 Kokes £ 6,49, 1200 Kokes, 500 Kul £ 6,49, Valencia 1200 død Vægt 7/9, Genua 2900 5/9, 500, 2900 5/9, 500, 3500 5/9, 500, 3900 5/4¹/₂, 500 fri Stuvning, Leghorn (Dunston) 2000 6/4¹/₂, 500, 2600 6/4¹/₂, 500 Kul, 8/4¹/₂ Sten (Livorno), 8/10¹/₂ Kokes, Savona 2900 6/—, 500 eller 6/3 350, 2250 6/— 500, 6/3 350, Spezzia 2500 6/6 300 Kul, 9/6 Kokes, Varna 1700 7/9 250, Philippville (Wear) 1550 6.6 300, Alexandria 3800 7/4¹/₂ 350, 2800 7/4¹/₂ 350, 3100 7/6 400, Messina 1900 6/9 250, Neapel (Wear) 2500 6/— 500, Venedig 3000 7/1¹/₂ 350 Kul, 9/7¹/₂ Kokes, Tarragona 2500 8/9 250, 48 d., Rio Janeiro 2300 16/6 Kul, 18/6 Kokes.

Den samme utilfredsstillende Tone som i den forløbne Uge er vedligeholdt paa Kornpladserne; der er endog en yderligere Nedgang at spore. — Der noteres fra:

Odeasa 8/9—9/— L H A R, Nicolaieff 10/— 10/3 n. c., Sulina 9/6—9/9 a. d. 6 d. extra for Hamburg, Azoff 10/9—11/— a. d. + 3 d. for to Laestpladser, Middelhav og Spanien 12,75—13,25 frca.

Fra Ertshavne har der været en livlig Efterspørgsel, og have Afslutninger fundet Sted paa Basis af:

Bilbao Glasgow 5/6, St. Nazaire 4/7¹/₂, Workington 6/1¹/₂, Rotterdam 5/10¹/₂, Cardiff 4/9—4 7¹/₂, Middlesbro 5/3—5/4, Newport 4/9, Tyne 5/—, Stockton 5/6, Swansea 10000 4/7¹/₂ contract, Bona R A 8/6, Barrow 8/6, Baltimore 4200 9/— full terms.

Carthagena Middlesbro 8 10¹/₂, option Benicof 8/7¹/₂ full terms, Rotterdam 8/9.

Huelva Antwerp 8/6 free dischar, Stettin 10/—, Rotterdam 8/1¹/₂, Antwerp 8/4¹/₂, New-York, Philadelphia, Baltimore 10/6, Tinto terms, New-York berth Comboy 12/— free dischar.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler d. 24^{te} Juni:

Fragtmarkedet befinder sig omtrent paa det samme Standpunkt, som da jeg for en Uge siden tilskrev Dem. En ret livlig Forretning har fundet Sted, men Raterne ere ikke stegne, da der har været saa megen Tonnage i Markedet, at den magelig har kunnet dække Begæret. Til London bydes der af Exportørerne 11¹/₄ d., til Rotterdam 1¹/₂ d. mere, og til nævnte to Pladser er der stadig mest Efterspørgsel. 1³/₄ d. er bleven betalt til en god og sikker Weserhavn og offereres endnu. Til Dunkerque og Ghent er 1/0³/₄ d. til 1/1¹/₂ d. for Korn og Frca. 17/18 for Flax af betinge, hvorimod der til Antwerpen i Øjeblikket ikke er den ringeste Efterspørgsel. Til Østersøhavne og Danmark finder saa godt som ingen Afslutninger Sted. Kronstadt til London kan for prompt Afskibning endnu opnaas 19/6 D/B. 1¹/₂ Boards 21/— og til Rotterdam eller Amsterdam Hd. 13 D/B. B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholms Skjærgaard. Sandhamn. Om kort Tid udlægges et Fyrskib c. 3¹/₂ Kml. SØ. 1¹/₂ Ø. for *Almagrundet*. 59° 9' 0" N. Br. 19° 18' 15" Ø. Lgd.

Det viser rødt, fast Fyr. Skroget er malet rødt, mærket »*Almagrundet*» med hvidt. Fyret vises fra et Fyrtaarn, som staar mellem Masterne.

Taagesignal gives med Dampsirene, som hvør 1 Minut giver To-Stød. Naar Sirenen ikke er klar til Brug, gives Signal med Klokke. Opdages det, at et Skib styrer mod Fare, affyres Varselskud.

Bottniske Bugt. Luleå. Mellein *Rödkallen* og *Storrebben* er funden en 17 Fods Grund. 65° 15' 0" N. Br. 22° 17' 30" Ø. Lgd. Ø. for Grunden udlægges en Vager med sort og hvid sribet Stage og to sorte Balloner.

I *Tjuvholmssundet* er der ved det yderste og inderste Par Tønder udsat en Stage eller en Risprík. De øvrige Tønder ere ombyttede med Stager eller Risprikker.

Rusland. Løbet paa *Libau* Red er paa N.-Siden afmærket med 7 røde Koste og paa S.-Siden med 7 sorte Koste.

Tyskland. Fra 17de Juni til 13de Juli 1896 viser *Brüster Ort* Fyr hvidt, fast Lys.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Christiania Fjord. Tønsberg. Kanalen *Stenen* er nu aabnet. Mindste Dybde er 17 Fod. Lods kan ved Telegram tilsiges i *Gjersø*, paa *Vallø* eller *Trælen*, eller i *Vestfjorden*.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Fyrskibet »*Eider-Galliot*» ligger paa 54° 13' 37" N. Br. 8° 37' 0" Ø. Lgd.

Helgoland. En hvid Baaketønde med Ø.-lig Topbetegnelse er udlagt Ø. for *Dünen*.

Jade. Vraget, som laa sunket tæt ved Tønde Nr. 13 i *Jade*, er slæbt c. 2¹/₃ Kbl SØ. hen Vragtønden ligger nu tæt Ø. for Vraget.

Holland. Zeegat van Ameland. I *Westgat*, c. 2¹/₂ Kbl. V. for Spidstønde Nr. 4, er fundet et Vragstykke, som ved Lavvande er 1 Fod over Vandet.

Terschelling N. Vragtønden ved Vraget N. for *Terschelling* paa 53° 29' 8" N. Br. 5° 23' 54" Ø. Lgd. findes ikke.

Zeegat van Terschelling. I *Stortemelk* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle er i 17 Fod Vand ndlagt tæt ved Linjen, *Duinkaap* og *Strandkaap* paa *Vlieland* overet. 53° 19' 53" N. Br. 5° 0' 50" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 har nu Nr. 2, Nr. 2 har Nr. 3 og Nr. 3 har Nr. 4. Stumptønde Nr. 4 med Kryds har nu Nr. 5 og ligger i 38 Fod Vand. 53° 19' 15" N. Br. 5° 4' 57" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 5 har nu Nr. 6 og Stumptønde Nr. 6 er inddragen.

Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 7 med Kegle er flyttet og ligger i 38 Fod Vand. 63° 19' 14" N. Br. 5° 6' 51" Ø. Lgd.

Mindste Dybde i *Stortemelk* ved Stumptønde-Kanten er 16¹/₂ Fod.

Zuiderzee. Ved *Middelgronden* c. 4 Kbl. S. for Stumptønde Nr. 3 med afkortet Kegle er Farvandet grundet til, saa at man kommer paa Grund, naar Kurs sættes paa Tønde Nr. 4. 53° 1' 50" N. Br. 4° 27' 54" Ø. Lgd. Afmærkningen skal forandres.

Zeegat van Goeree. Bienenen. I *Bienenen* er fundet et Vragstykke, som naar 1 Fod over Bunden. Det er afmærket med en grøn Stumptønde, som ligger i 5 Fod Vand. 51° 47' 10" N. Br. 4° 13' 59" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. I Slutningen af Juni 1896 flyttes den sortmalede Lystønde Nr. 1, mærket N G, i *Noordergat* til den anden Side af Farvandet. Tønden ligger nu paa 51° 39' 36" N. Br. 4° 12' 6" Ø. Lgd.

I Slutningen af Juni 1896 ombyttes Spidstønde Nr. 9 med Ballon i *Krammer* med en Lystønde. 51° 40' 4" N. Br. 4° 11' 12" Ø. Lgd.

England. Themsen. I *East Swin* er Vraget af Dampren »*Rutland*» borttaget og Afmærkningen inddragen. 51° 41' 30" N. Br. 1° 12' 0" Ø. Lgd.

Et Fartøj ligger sunket tæt ved *Staites Nab*, c. 3 Kbl. N. 10° Ø. fra *Staites* Fyr. Det er afmærket med en grøn Spidstønde, som ligger i 3 Fv. Vand. 54° 34' 0" N. Br. 0° 47' 20" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. Mersey River. Omtrent den 19de Maj 1896 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i *Eastham Channel*:

Lystønde E, rød Spidstønde, som viser hvidt Blinkfy, paa V.-Siden af Løbet flyttes til 10 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 74° Ø. fra St. Mark Kirke og N. 12° Ø. fra Bromborough Kirke. 53° 21' 30" N. Br. 2° 58' 5" V. Lgd.

Lystønde E 1, sort Stumptønde, som viser hvidt, fast Fyr, paa Ø.-Siden af Løbet flyttes til 11 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 75° Ø. fra St. Mark Kirke og N. 15° Ø. fra Bromborough Kirke.

Sort Stumptønde E 2 flyttes til 13 Kbl. S. 65° Ø. fra St. Mark Kirke og N. 20° Ø. fra Bromborough Kirke.

Sort Stumptønde E 3 flyttes til Stumptønde E 2's tidligere Plads og sort Stumptønde E 4 til E 3's tidligere Plads.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. *Coubre* Bifyr viser nu hvidt Lys over 7°, fra N. 73° V. til N. 80° V. over *Passe Nord*, rødt Lys fra N. 80° V. til S. 46° V. over *Mattes du Grand Banc*, hvidt Lys fra S. 46° V. til S. 31° V. over *Passe du Matelier*.

Canada. Northumberland Strait. Den 1ste Juni 1896 flyttes *Shediac Harbor* forreste Ledefyr fra *Pointe du Chêne* til NV.-Hjørnet af *Government* Bølgebryder. Bagfyret flyttes lidt Ø. hen, 320 Alen S. 15° V. fra Forfyret. 46° 14' 39" N. Br. 64° 31' 41" V. Lgd. Holdte overet lede Fyrene fra *Shediac Island* Ledefyrlinie gennem Midten af Løbet.

Prince Edwards Island. Paa Yderenden af *Souris* Bølgebryder er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra en Pæl. 46° 21' N. Br. 62° 15' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. I Indløbet til *Belfast Harbor* er der nu 14 $\frac{1}{2}$ Fod Vand i 60 à 110 Alens Bredde og i Havnen ere Uddybninger foretagne.

Camden Harbor er udvidet og uddybet, hvorved Dybden paa store Strækninger er forøget til 10 Fod.

Kennebec River er reguleret og uddybet, saa at der gennemgaaende i Løbene er indtil 12 Fod Vand.

New Hampshire. Portsmouth Harbor. Den 25de Maj 1896 tændes paa SV.-Enden af Bølgebryderen ud for *Jerrys Point* ved *Great Island* SØ-Ende et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Det vises fra en hvid Pæl. 43° 3' 18" N. Br. 70° 42' 51" Ø. Lgd.

Samtidig tændes paa NØ.-Enden af Bølgebryderen ved *Frosts Point* to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 29 og 21 Fod. De vises fra en hvid Pæl. 43° 3' 19" N. Br. 70° 43' 3" V. Lgd.

Massachusetts. Nantucket Sound. Skonnerten »*Entreprise*« ligger sunken tæt ved Tønde Nr. 11 A i det Ø.-lige Indløb til *Vineyard Sound*, 1 $\frac{3}{4}$ Kml. S. 56° V. fra Fyrskibet »*Cross Rip*«. Der er 15 Fod Vand over Vraget.

Connecticut. I *Thames River* er der nu 13 $\frac{1}{2}$ Fod Vand fra *Walden Island* til 1 $\frac{1}{2}$ Kml. neden for *Norwich*.

Fra *Long Island Sound* er der nu uddybet et 2,100 Alen langt, 50 à 30 Alen bredt Løb med 15 $\frac{1}{2}$ Fod Vand omtrent til Yderenden af *Tongue Point, Bridgeport Harbor*.

New York. I den V.-lige Halvdel af Løbet mellem *Block Island* og *Montauk Point* er Grunden meget uren, og alle Dybdeforholdene ere stærkt forandrede.

New York Bay. *Romer Shoal* hvide, faste Fyr har en Synsvidde af 3 $\frac{1}{2}$ Kml.

Maryland. Der er nu 26 $\frac{1}{4}$ Fod Vand i Løbet til *Baltimore Harbor*.

Virginia. Elizabeth River. Norfolk. Den sorte Tønde vager Nr. 9 ved NV.-Enden af den nu bortgravede *Lampert Point Shoal* er flyttet. Den ligger nu i 5 Fv. Vand, fra Yderenden af *Lampert Point* Kul-Pier i N. 9° V. fra *Craney Island* venstre Kant i N. 63° Ø.

Georgia. I det gravede Løb mellem *Buzzards Island* og *Byen Brunswick* er der nu i 75 Alens Bredde 14 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. I *Jeckyl Creek* er der 7 Fod Vand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Mellem den 5te og 10de Juni 1896 forandres *Egmont Key* Fyr fra et 4de til et 3die Ordens Fyr. Iøvrigt bliver Fyret med dets røde Sektorer uforandret.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland. — Skibe fra *Ægypten* underkastes 10 Dages Karantæne paa *Delos*.

Søkort-Arkivet.

Ved Indenrigsministeriets Foranstaltning er udkommen: **Statistisk Oversigt** over de i Aaret 1894 for danske Skibe i danske og fremmede Farvande og for fremmede Skibe i danske Farvande indtrufne **Søulykker**.

Sælges paa Søkort-Arkivet. Pris: Kr. 0,35.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Juni 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....			100	100 $\frac{1}{2}$
Thingvalla	43 42 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	42 $\frac{3}{4}$	43
Danmark			72 $\frac{3}{4}$	73 $\frac{1}{2}$
Norden	112		112	112 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn.....	83 $\frac{3}{4}$		83 $\frac{1}{2}$	83 $\frac{3}{4}$
Carl			46	46 $\frac{1}{2}$
Dannebrog			99 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{3}{4}$
Skjold	56	56 $\frac{1}{4}$	56	56 $\frac{1}{4}$
Jydsk Engelsk Dpsk.			—	—
Bornholm 1866.....			110	150
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.			35 $\frac{1}{2}$	40
Østersøen			48	50
Nordsøen	60		59 $\frac{1}{2}$	61
Torm			70	90
Foren Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	90
Dampskibs Obligationer.				
4 % foren. Dampsk.			102 $\frac{1}{2}$	105
5 % — — — — —			101	104
5 % Thingvalla 1882.....			99	99 $\frac{1}{2}$
5 % — — — — — 1894.....			—	—
5 % Norden.....			104	106
5 % Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 % Stats			—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats			100 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....			97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....			97 $\frac{1}{4}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østif. Kreditf. 6 Ser.	98 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
4 % — — — — — 6 — — — —			100 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — — —			98	98 $\frac{1}{4}$
Aktier.				
Nationalbank	160 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	160 $\frac{1}{2}$	160 $\frac{3}{4}$
Privatbank	120		119 $\frac{3}{4}$	120
Landmandsbank	124 $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	124 $\frac{1}{2}$	125
Handelsbank	124	$\frac{1}{4}$	124	124 $\frac{1}{2}$
Bum. & Wain			107 $\frac{3}{4}$	108 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jernsk.			111 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	102	102 $\frac{1}{4}$	102	102 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier	111 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	111 $\frac{1}{2}$	111 $\frac{3}{4}$

Vekselkurs.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London.....	18.13	18.10
Paris.....	72.20	—
Amsterdam	150	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Juni 1896.

Rubler	216.75
4 % Russiske Consols	—
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — Boden Kredit	105.40
6 % Mexikanske	96.20
5 % Rumænske Stats	100
4 % — — — — — 1890.....	88

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

Foren. Dampskibs. 20,000, »Thingvalla« 30,000, »Norden« 10,000, »Kjøbenhavn« 10,000, »Skjold« 14,000, »Dannebrog« 2,000, »Østersøen« 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovanteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

Telefon 3674.

Brødrene Syndergaard.

Telefon 3674.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4128.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri

19de Series

3die Trækning begynder ONSDAG den 17de Juni.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

(I denne Trækning vil mindst 300 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 750 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 750 Kr.
1 — " 450 —	1 — " 900 —	1 — " 450 —
1 — " 300 —	1 — " 600 —	1 — " 300 —
5 — " 150 —	5 — " 300 —	5 — " 150 —
40 — " 100 —	40 — " 200 —	40 — " 100 —
66 — " 50 —	65 — " 100 —	65 — " 50 —
85 — " 20 —	85 — " 40 —	85 — " 20 —
100 — " 15 —	100 — " 15 —	100 — " 15 —
334 — " 10 —	334 — " 10 —	334 — " 10 —
1368 — " 8 —	1368 — " 8 —	1368 — " 8 —

Desuden: 300 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 6,300 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 K. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollktionen, Nørrevaldgade 19, hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Lørdag den 13de Juni 1896, Kl. 11 Form., bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt 1500 Pd. Tovværk, 6000 Pd. Spild af Tov og Sejldug, 1200 Pd. Klude, 2000 Pd. malet Sejldug, 400 Pd. umalet Sejldug, 740 Pd. Messing, 250 Pd. Staal, 17,500 Pd. Staalaffald, 61,600 Pd. Jern, 9,873 Pd. Zinkaske, 1 Dagle af Jern, 12,300 Pd. Støbejern, 24 Zinkkrudtkasser, 15 Jollebomme af Jern, 50 Køjer, 155 Fustager, 52 Vinfustager, 36 Krudttønder, 3 Høvlebænke, 2 Urinbakker af Kobber, 3 Fartøjer, endel Patentglas, 44 Luftventiler og 27 Riste af Messing, 25 Vandspande, endel Stager, 3 Tøndelad, 8 Borde, 8 Læsejlsspir og 12 Læsejlsræer.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods Onsdag den 10. ds. og følgende Dage fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.

Telefon 197.

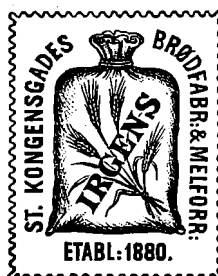
Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



„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, i „Lynet“, Brødgade, og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Brede 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider —	do. 25 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Juni 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Salg af engelske Skibe til Udlandet. — Kollisionsager. — Ophold af Dampere foranlediget ved Mangel paa russisk Toldvæsen. — Pilot chart. — Fra Island. — Meridiankompasset. — Fra Sø og Land. — Fragtberetninger. — 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 21.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT



Instrument- & Kompasmager.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

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

anbefales fra Lager.

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6
Telefon 3226.

Dansk Sejlskibsrederi- Forening.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen den 4. Juli d. A., Kl. 10 Form., i »Fanø Skibsrederforenings« Lokale, Nordby paa Fanø. Forslag, der maatte ønskes fremførte paa denne, maa indsendes til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 15. Juni d. A.

John Hintze.

Formand.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
jæ Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tagee i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Tranolt og Kredittoplagvarer.

M. Christiansen.

John Hintze.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.

Udealg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.



Lejering af Dampere
og Kjædler udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

C. F. Schlüter,

Skandinavien største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

**S. Jacobsens
Sønner,**

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851.

anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

**Internationalt
Bureau**
(oprettet 1870)
Indehavere:
P. Hofman-Bang og C. Boutard,
Civilingeniører, M. Ing. F.
Udtagelse og Opretholdelse af
Patenter
i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af **Varemærker** etc.
Oversættelser
til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.
Specialitet: Tekn. Oversættelser.
5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas å 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4188.

Anti-magnetiske
Ankerangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og
Barometere.**

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Petersen & Nielsens

**Galvaniserings-
Anstalt,**

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

**Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.**

Telefon T 37.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Holm & Collerup,
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

ARENTZ & ROSENFELDT'S
SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Damp-
skibe, Løgtene** og **Sejlskibe** af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede
Maskiner, hvorved **billigt og hurtigt Arbejde** garanteres.

Frihavns Kaffebænderiet.

Forlang og prøv hos Deres Skibshandler Brænderiets
Conserves Kaffe til ufortoldet Pris. Kaffen holder sig
frisk selv paa de længste Sørejser. Faas i 12 forskellige Kva-
liteter.

Frihavns Kaffebænderiet.

S. Bonnevie Lorentzen.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO
som det bedste, drøjest, bil-
ligste **Rense- og Pudsemiddel** til
Alt. Faas overalt. Enhver **Op-
lysning** gives paa **Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.**

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede **Rejsende.**

J. Foverskov.

Presenninger

af **H. E. Hansens** gode velbe-
kjendte vandtætte **Dug** haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Paa Udkig.

Da Skibsførere som oftest ere i den Formening, at de, hvor en Søforklaring i Udlandet har været nødvendig og en saadan er aflagt, dermed har fyldestgjort den ny Sølovs Krav, skulle vi herved bringe i Erindring, at Sølovens § 40 fordrer, at dersom der under Rejsen er indtruffen nogen Begivenhed, som medfører, at Søforklaring skal aflægges, er det ikke tilstrækkeligt, at en saadan er aflagt i Udlandet, men Skibsføreren maa ved Ankomsten til dansk Havn, senest 24 Timer efter denne, gøre Anmeldelse derom, i Provinserne til Stedets Dommer, i Kbhvn. for Sø- og Handelsretten. Grunden til, at vi atter gøre opmærksom paa ovenstaaende Forhold er, at der i den senere Tid er forefaldet Tilfælde ved den herværende Sø- og Handelsret, hvor Skibsførere, der havde undladt at melde sig 24 Timer efter Ankomsten, bleve idømte en større Mulkt.

Ligeledes raade vi Skibsførerne til, efter Tilfælde, der kunne fordre Forklaring for Sætter, ikke straks ved Ankomsten til dansk Havn at afmønstre Folk, hvis Nærværelse for Retten maa anses for nødvendig, og hvis Tilvebringelse senere hen vil være forbunden med store Vanskeligheder og Udgifter.

Til Slut skulle vi fremhæve det ønskelige i, at Skibsdagbøgerne føres saa nøjagtig som muligt, og at alle Rubrikker udfyldes i disse; Førerne ville derved undgaa Paatale fra Rettens Side, hvilket nu ikke sjældent finder Sted, samt eventuelt Ophold for Skibet i den Tid, der medgaar til at korrigere Manglerne.

»Fairlay«, skriver om et Møde, som den engelske Bemandings-Kommissionen holdt i forrige Uge, at Formandens Rapport blev underskrevet af en Majoritet af Medlemmerne. En Minoritet, som navnlig repræsenterer Skibsfarts-Interesserne, har underskrevet, eller vilde underskrive en Minoritets-erklæring. Dokumenterne ville ikke blive offentliggjorte, før end de af Board of Trades Præsident ere fremlagte i Underhuset. Det er imidlertid ingen Hemmelighed, at Kommissionen, skønt den ikke finder, at Underbemanding er fremtrædende i den britiske Handelsmarine, eller har forårsaget Tab af Menneskeliv, alligevel har taget det ekstraordinære Skridt at anbefale Forandringen af et System, der bevisligt ikke har ført til Underbemanding; med andre Ord, at foreslaa et — i Følge dens egne Udtalelser — fuldstændig unødvendigt Bemandings-Reglement. Det er ganske mærkværdigt, at naar som helst der skal afhandles et Spørgsmaal, som drejer sig om Søfart, hvad enten det nu er gennem en kgl. Kommission eller en Kommission, udnævnt for Tilfældet, kan man altid være sikker paa, at de ere sammensatte saaledes, at

Hovedparten af d'Herrer Medlemmer ere fuldstændig uvidende om og absolut udelukkede fra al Forbindelse med Søfart. Saa vidt vi vide, finder noget lignende ikke Sted i noget andet Tilfælde, hvor Love underkastes en Prøvelse; som Regel bestaa Kommissionerne da af Medlemmer, som ere à jour med de Æmner, der skulle afhandles; kun naar der er Tale om Skibsfart, afviger man fra denne fornuftige Regel, og den Mand, der har størst Chance for at udnævnes som Medlem af en Kommission, der skal behandle Søfarts-Sager, har som oftest mindst praktisk Kendskab til disse.

Det er foreslaaet i Majoritets-Rapporten, at Bemandingsreglementet skal affattes efter Tonnagen, hvilket er saa meget mere mærkeligt, som Mandskabets Størrelse altid har været afhængig af Skibstypen. Skibe af samme Drægtighed, men forskellig Type, kunne ikke sejle med samme Besætning. Enten er det Meningens med en ny officiel Bemandingslov, at den skal gælde for fremmede saavel som for britiske Skibe, eller ogsaa, at den udelukkende skal gælde for britiske. I det første Tilfælde vil fremmede Nationer risikere at faa deres Skibe stoppede som underbemandede eller usødygtige, dersom Besætningernes Størrelse ikke ere overensstemmende med engelsk Lovgivning, og da næsten alle fremmede Skibe sejle med mindre Mandskab end engelske af samme Størrelse, ville største Parten af dem blive stoppede i vore Havne. Hvad ville imidlertid de fremmede Magter sige til et saa uørt Indgreb af vor Regering i deres Rettigheder? Skal, paa den anden Side, den officielle Bemandingslov udelukkende komme til at træde i Kraft for britiske Skibe, vil derved atter den Byrde forøges, som Lovgivningen i saa rigeligt Maal har lagt paa vor Skibsfart; og vi nære ingen Tvivl om, at dette vil ske, thi hviiken fremmed Nation vil finde sig i, at Styrelsen af dens Handelsmarine overlades til engelske Teorister, selv om Board of Trade har udnævnt dem?

Udenrigsministeriet meddeler os den 10. Juni:

I Anledning af en nylig indført Vareafgift til Havnen i Nantes anbefaler den Kongelige Konsul der Steds, for at undgaa, at Afgiften falder Skibet til Udgift, at optage i Certepartiet en Klausul om, at lokale Vareafgifter skulle betales af Modtageren.

Endvidere den 15. dennes: Den Kongelige Generalkonsul i Stockholm har indberettet, at i Følge Kongelig Kundgørelse af 24. April d. A. har Staden Örebro faaet tilstaaet »stapelstads- samt nederlags- og transitupplags-rätt«.

Salg af engelske Skibe til Udlandet.

Hovedaarsagerne til det tiltagende Salg af britisk Tonnage til Udlandet ligger først og fremmest i Lovgivningen og dernæst i det økonomiske, skriver »Fairplay«. Under det første maa nævnes de, vi kan næsten sige utallige Bestemmelser, der hovedsagelig i de sidste 30 Aar ere blevne

Lov, og som stadig øges med hæmmende Baand i alle Retninger. Vi kan imidlertid ikke lere gaa ind i Detaljerne. Det vil være tilstrækkelig at nævne »Merchandise Marks Act«, der er hæmmende for rutegaende Dampskibe, og »Load-Line Act« for Lastedampskibe som Eksempler paa de Byrder, Regeringen stiller i Vejen for vore Skibsredere, medens disse Byrder gør det saa meget lettere for udenlandske Skibe at besejre os i Konkurrencen. Vi spørge

ikke her om Retfærdigheden eller Nødvendigheden af en Lastelinje; vi ville kun her have paavist, at denne Bestemmelse har bevirket Salget af Hundreder af britiske Fartøjer, der vare anbragte i bekendte Fartlinjer, og at disse Fartøjer nu ejes af Udlændinge, som ere fri for alle de trykkende og hæmmende Baand, disse Skibe vare omgivne af i samme Fart, medens de tilhørte britiske Rederier. Lad denne Tingenes Tilstand være god eller slet, ønskelig eller ikke, men et Faktum er det, og et Faktum, som man maa regne med, fordi det bidrager til at fjerne britisk Tonnage og sætte udenlandsk i Stedet, samt erstatte britiske Søfolk med Udlændinge.

Den ulykkelige Merchandise Marks Act ledede med en Gang til, at udenlandske Linjedampskibe tage de Varer, som engelske Skibe nu ere afskaarne fra at tage. De skibede Varer ere de samme, Stederne, hvortil de skibes, og Forbrugerne ere de samme, den eneste Forskel er, at de nu transporteres i udenlandske i Stedet for i engelske Skibe. Dette er alt, hvad man for Tiden behøver at sige om den legislative Side af Sagen. De økonomiske Aarsager ere alvorligere, fordi Lovgivningen ikke har fremkaldt dem og heller ikke kan fjerne dem. Hvad der her først springer en i Øjnene, er den store Forskel i Udgifterne for et Skib, naar det sejler under britisk eller under udenlandsk Flag. Vi skal heller ikke her gaa i Detaljer, i det vi anse Faktum for tilstrækkeligt. Dog bør det her nævnes, at en bekendt Fart, hvori 60 à 70 britiske Skibe før, hver Sommer, deltog, nu udelukkende besørges af tyske og norske Skibe, hvoraf flere ere byggede i England.

Den paa denne Maade tiltagende Konkurrence er naturlig og let forstaaelig. For ikke saa mange Aar siden kunde udenlandske Kapitalister ikke saa let forsyne sig med Tonnage, som kunde optage Konkurrence i den forskelligartede Fart, hvori de engelske Lastedampskibe vare engagerede. Dampskibene kostede mange Penge i disse Dage, men de britiske Skibsdisponenter, der enten havde tilstrækkelig Kredit i Bankerne eller saa megen Arv, at de kunde oversvømme Landet med Cirkulærer, som indbød til Aktietegning, og som Folk, der ikke forstod sig mere paa Skibsfart end en Boa Constrictor, gik med paa, fik dog disse Folk til at være med til Bygningen af prægtige og kostbare Dampskibe. I denne Leg kunde Udlændinge ikke tage nogen Del. De havde ingen opdyngtet Formue at trække paa, og saa ventede de, men behøvede ikke at vente længe. En Masse britisk Tonnage blev kastet ind i Handelen; men Aar efter Aar bleve stærke og gode Skibe ufordelagtige, fordi de fortrængtes af nyere og bedre Typer, der arbejdede billigere, og dette sker fremdeles. De ældre Skibe maatte altsaa sælges og kom i Udlændinges Hænder, og med de billigere Driftsomkostninger og Frihed for alle de hæmmende Baand, kan Udlændinge med disse billige Skibe tjene Penge, medens de under det britiske Flag vilde sejle med Tab. ;

Kollisionssager.

Admiralty Division 13de og 22de Maj:

S. S. Santana contra S. S. Oporto.

Kollisionen foregik i Leixoes Havn, Portugal.

Damperen Santana var paa en Rejse fra Tyne til Oporto med Kul og ankom Kl. 8 F. M. d. 20. Februar dette Aar udenfor Oporto, men maatte, da den ikke kunde passere Barren, søge ind i Leixoes Havn, hvor der ankredes paa et godt og sikkert Sted for begge Ankre. Mellem Kl. 1 og 2 næste E. M. kom Damperen Oporto ind i Havnen, hvor den ankrede — for begge Ankre — paa Styrbords Side af Santana, i en Afstand af omtrent 150 Fod.

Oporto blev varskoet om at forandre sin Ankerplads, hvortil intet Hensyn toges. Omtrent Kl. 11 E. M. svajede Oporto ned imod Santana, og fremkaldte derved Fare for Kollision; senere svajede den tilbage til sin tidligere Plads. Den 22. Februar sprang Vinden, der tidligere havde blæst stift af S.V., om til N.V., det blæste en laber Kuling, Vejret var godt, Tidevandet, Begyndelsen af Flod, og der løb en svær Underdønning fra S.V. ind i Havnen. Santana havde Ankerlanterne og Agterlanterne brændende og laa S.V. an. Oportos Agterende begyndte igen at svaje ned imod Santana, og skønt der fra denne blev prajet over til Oporto: om at hive ind paa Styrbords Kæde: tørnede Oportos Agterende og bagbords Laaring Santonas styrbords Laaring, hvorefter den svajede mere tvers, men samtidig vedblev Skibene i Dønningen at tørne mod hinanden til Santana sank.

Det blev paastaet, at Oporto var Skyld i, at Santonas Ankerplads blev daarlig. Hertil svaredes: at Santana intet gjorde for at forhindre Sammenstødet; den forsøgte at bruge sin Maskine, saavel som at forandre Ankerplads, da det blev øjensynligt, at der var Fare for Kollision; det benægtedes endvidere, at Kollisionen var Skyld i, at Santana sank, samt at denne blev forladt af sin Besætning uden tilstrækkelig Grund. Derpaa paa-beraabe Oportos Kaptajn sig, at Skibet havde været under Kommando af Tvangslods.

Dommeren, Sir F. Jeune, fastholdt, at Oportos Lods var ankret for nær ved Santana. Omtrent Kl. 11 kom Skibene sammen, eller næsten sammen, og Besætningen i Oporto blev varskoet om, at de vilde blive holdte ansvarlige for al den eventuelle Skade, deres Skib gjorde paa Santana. Paa den Tid, fortsatte han, havde de det klareste Begreb om den farlige Stilling, de laa i, og det paalaa dem at gøre, hvad der stod i deres Magt, for at undgaa en Kollision, som der var al Sandsynlighed for ville indtræffe, dersom Skibene igen kom til at ligge, som de havde ligget Kl. 11. Om Bord i Santana vidste man, at fra den Plads, hvor Oporto laa, var det et let Arbejde at tage saadanne Forholdsregler, der ville umuliggøre enhver Kollision, og Kaptajnen paa Santana var berettiget til at tænke, at Oporto vilde gøre, hvad der var nødvendigt for at undgaa en saadan, og at det ikke var hans Pligt at gribe til et saa alvorligt Middel som at stikke Kæderne fra sig, hvilket desforuden baade var vanskeligt og risikabelt. Hvad det angik, at Santana var forladt i Utide, var det mørkt, da Kollisionen skete, og ingen om Bord havde nogen Forestilling om Skadens Størrelse; man vidste kun, at Vandet væltede gennem Kullunkerne ind i Maskinrummet, hvorved der opstod ligesom en Slags Panik om Bord, og under disse ejendommelige Forhold kunde man ikke bebrejde en Mand, at han ikke var Situationen voksen. Folkene om Bord vare fuldstændige uvidende om, hvor længe Skibet kunde flyde, og Kaptajnen mente, det vilde synke meget hurtigt. Dommeren udtalte, »at Oporto alene havde Skylden«.

For samme Ret blev følgende Kollisionssag mellem Damperne »Rhine« og »Urbino« paadømt den 4. og 5. Juni.

Søgsmaalet opstod paa Grund af en Kollision i Humberen mellem ovennævnte Dampere. Sagsøgernes Skib er et Jern-Skruedampskib »Rhine« paa 638 R. T.

og 1,008 Gross. T.; det var, paa en Ballastrejse fra Amsterdam til Hull, gaaet til Ankers paa Humberen, omtrent 1 Kml. nedenfor Bull Fyrskib, Kl. 3.50 F. M. d. 1. Januar dette Aar. De to Ankerlanterner, som Reglementet paa Humberen fordrer, vare ophængte og i Orden. Kort før Kollisionen indtraf, havde en af Folkene uden Ordre placeret Agterlanternerne paa dens sædvanlige Plads. Det var tæt Taage med en let Brise fra Syd, og Strømmen var halv Flod med en Fart af 3 Knob i Timen. Om Bord i »Rhine«, hvor der blev ringet med Klokken, hørtes en Dampers Fløjte om Styrbord, som straks besvaredes med Klokken. Kort efter hørtes igen et langt Fløjt i samme Retning, men nærmere, og omtrent samtidig saas Toplanternerne og den røde Lanterne af en Damper, som senere viste sig at være »Urbino«, i omtrent 200 Alens Afstand fra »Rhine«s Styrbords Boug. Der blev prajet til »Urbino« om at bakke, men den kom op med stærk Fart og tønnede med sin Stævn mod »Rhine«s Styrbords Side, først midtskibs, senere agter, og forårsagede betydelig Skade.

Af »Urbino«s Forsvar fremgaar det, at den er en Damper paa 2,429 Gross. R. T., samt at den, kort før Kl. 3.50 F. M. ovennævnte Dato, ankom i Mundingen af Humberen paa en Rejse med Stykgods fra Odessa til Hull. »Urbino«, som var under Kommando af en autoriseret Lods, gik med halv Kraft 3 à 4 Knob gennem Vandet paa en N. V. + N. $\frac{1}{2}$ Kurs. Fløjten blev regelmæssig brugt med korte Mellemlum og Lanternebrændte godt, da der forude, i en Afstand af en gisset Kml., saas en klar Lanterne, som senere viste sig at være »Rhine«s Agterlanterne. »Urbino« gav straks haardt Bagbords Rot og fik straks efter Rhines Ankerlanterner at se; der bakkedes nu fuld Kraft, men førend »Urbino« fik Sakning, tønnede den med sin Stævn mod »Rhine«s Styrbords-Side uden selv at tage nogen Skade. Sagsøgte paastod, at »Rhine« var utilbørlig ankret i Farvandet, at den havde forsømt at bruge sin Klokke, samt at den fejlagtig viste en forvildende Agterlanterne. Endvidere at Kollisionen foregik inden for Humberens Tvangs-Lods-distrikt, og at Lodsen som Følge deraf var ansvarlig for mulige Fejl eller Forsømmelser i »Urbino«s Navigering.

Retten paadømte Sagen i Favør af Sagsøgte (»Urbino«) idet den gav den Medhold i ovenstaaende Paastand om Tvangs-Lodsen. Sh. Gaz.

Ophold af Dampere foranlediget ved Mangel paa russisk Toldvæsen.

Herom indeholder »Fairplay« to Breve, skrevne til Rederiet fra det engelske Dampskib Virginia, af Kaptajnen F. Coode, samt fra det britiske Generalkonsulat i Odessa. Skibet skulde lade i »Djarigatsky« (en By i Nærheden af Odessa), men maatte først indklare sig i Odessa, og dernæst vente i Havnen til der blev Plads i Djarigatsky, hvor en Damper var beskæftiget, og hvor der, paa Grund af Mangel paa Toldvæsen, ikke kunde losse eller laste 2 Skibe ad Gangen. Kaptajnen skriver:

Vi ankom her i Morges Kl. 5,30 og fik Practica Kl. 6, men Toldvæsenet kom først om Bord for at indklare Skibet

om Eftermiddagen Kl. 1,30. De gav mig Ordre til at bringe alle Preserves og andre toldpligtige Sager i Land før end vi afsejlede til Djarigatsky. Jeg kom paa D'Hrr. Mc. Nabb & Co.s Kontor omtrent Kl. 3, og modtog der den Meddelelse, at Told-Autoriteterne havde nægtet at udlevere Skibets Papirer indtil Damperen Stranton, som ladede i »Guroum«, var sejlet. »Guroum« ligger i den samme Bugt som Djarigatsky; men da sidstnævnte Plads ligger 30 Kml. sydligere er det aldeles uforstaaeligt, de ikke lader os sejle dertil.

»Stranton« maatte ligge her ved Breakwateret i Odessa i 8 Dage indtil S. S. Redruth var klar i »Guroum«. Der er blevet mig fortalt, at saavel D'Hrr. Mc. Nabb & Co. som D'Hrr. Neufeld & Co. have telegraferet til St. Petersburg om Sagen, samt henvendt sig til den britiske Konsul, der lovede dem at sende Vice-Konsulen ned til Toldboden for at undersøge Forholdene. Vor Ladning skal være klar. Jeg har skrevet til ovennævnte Firmaer og meddelt dem, at Skibet er klar til at indtage sin Last, samt pr. Omgaaende bedet om en Forklaring om, hvorfor vi ikke maa sejle herfra.

Det britiske General-Konsulat har Dagen efter tilskrevet Rederiet følgende:

»Da De uden Tvivl længes efter at høre Grunden til Deres Damper Virginias Ophold her, tager jeg mig herved den Frihed at meddele Dem, at overensstemmende med en Toldbestemmelse, der for nylig er indført, maa kun et Skib ad Gangen lade i Djarigatsky Bugt. Den eneste Grund dertil er øjensynlig Manglen paa Toldbetjente til at kontrollere Skibene, der ere bestemte til Bugten. De maa ikke tro, at Deres Skib er det eneste, der er bleven opholdt af den Grund. Et lignende Tilfælde indtraf for nogle Uger siden; vi opnaaede den Gang, — ved Henvendelse her fra Kontoret til Chefen for Toldvæsenet, — at der blev givet Ordre til Toldbetjenten i Bugten at telegrafere hertil og meddele, naar det Skib, der var under Lastning vilde være færdigt, for at det ventende Skib kunde være der hurtigst muligt og indtage dets Plads; derved tabte Skibet kun nogle Timer, men vi have haft Tilfælde senere, hvor Skibe have mistet mange Dage. Da ovennævnte Begunstigelse var den eneste, jeg var i Stand til at opnaa hos Autoriteterne her i Odessa lader det ikke til, at officiel Optraeden nytter noget her. Jeg har derfor i Dag telegraferet til H. M. Ambassadør i St. Petersburg for at bede ham henvende sig til Finansministeren og haaber derved at opnaa det forønskede Resultat.

Pilot chart.

I Følge Kortet for Maj har der i Aar været anmeldt usædvanlig mange Isbjærge, især fra S. O. Kysten af Newfoundland; saaledes er der den 16. Maj fra St. Johns N. F. rapporteret over 400 Isbjærge indenfor en Omkreds af 50 Kml., drivende Syd paa. I Juni forventes godt Vejr i den centrale og sydlige Del af det nordatlantiske Ocean, med Undertagelse af et Par S. V.-lige og Vestlige Storme langs med og nord for de transatlantiske Dampskibsruiter, nærmest den amerikanske Kyst.

Taage kan ventes fra 40° til 55° V. Lgd. og fra 60° V. Lgd. til Kysten, saavel som i Nærheden af 50° N. Br. fra 5° til 25° V. Lgd. Isbjærge og Is mellem den 45de Meridian og Newfoundlands Kyst, og saa langt Syd paa som til 41° N. Br. i Nærheden af den 50de Meridian.

Kaptajn J. Trenery, Br. S. S. »Vedamore« meddeler, hvorledes han d. 13. Maj Kl. 8 Form. tydelig iagttog Grænsen mellem Golfstrømmen og det tilstødende Vand, hvilken blev aldeles tydelig tegnet af Vandets Bevægelser og af Opstigning af Vanddamp i cirka 3 Fods Højde. Disse Vanddamp lignede fuldstændig en Isflade, hvormed de let kunde

forveksles, især om Natten. Hverken Kaptajnen eller andre om Bord havde nogen Sinde tidligere set en saa slaaende Lighed med Is eller en saa skarp Grænse i Vandet. Temperaturen, som blev tagen med kun faa Alens Mellemlum, var 40° og 64° Fah. Det kolde Vand var aldeles stille, medens det varme var temmelig uroligt.

Fortegnelse over de heldigste Meridianer, hvorunder Ækvator skal passeres af Skibe, der efter at have passeret Kap Horn sejle Nord paa i det Stille Ocean, eller langs Vestkysten af Syd-Amerika, samt hvor man kan vente at møde og tabe Passaterne.

Paa Rejse til U. S.	Maaned i hvilken Ækvator passeres	Længde hvorunder Ækvator passeres	Sands-Brede hvorunder S.O.-Passaten tabes	Sands-Brede hvorunder N.O.-Passaten træffes	Sands-Brede hvorunder N.O.-Passaten tabes.
August		118° 00' V.	80° 00' N.	180° 00' N.	34° 00' N.
September		118° 00' V.	90° 00' N.	180° 00' N.	34° 30' N.
do.	Oktober	118° 00' V.	60° 30' N.	110° 30' N.	33° 15' N.

Fra Island.

(Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.)

Seydisfjord, d. 2. Juni 1896.

Havisen ligger endnu paa den nordøstlige Del af Landet, det danske Postdampskib Thyra, Kaptajn Garde, maatte derfor returnere ved Langesnæs og gaa sønden om Landet. Det norske Dampskib Otra kom til Seydisfjord Iste Pintsedag med 532 islandske Fiskere fra Reykjavik, der ville søge deres Sommererhverv her paa Østlandet, hvor Fiskeriet er i god Gang. De færingske Sommerfiskere ere ligeledes ankomne med Dampskibet Smiril. De franske Fiskere klage over en daarlig Fangst i dette Foraar, særlig under Sydskysten af Island. Her paa Seydisfjord ligger for øjeblikket den franske Fiskekonnert »Elise Marie« fra Dunkerque som Havarist. Den franske Krydser »la manche«, capitaine de frégate Houette, og det danske Stationskib Heimdal, Kaptajn Schwanenflügel ere ligeledes paa Seydisfjord, Heimdal gaar i Dag paa Inspektionstur langs Kysten. Skonuerten Saga, Kaptajn Hansen,

kom i Dag hertil med Varer til den herværende Forbrugsforening.

5te Juni: Otra kom til Sedisfjord i Aften fra Reykjavik, hvor den paany havde hentet islandske Fiskere, denne Gang over 400. I det Hele har dette Dampskib bragt omtrent 1000 Fiskere hertil paa to Ture; Personfragten fra Reykjavik til Østlandet er 10 Kroner eksklusive Kost. Med Otra erfares, at Isaffjorden er fuld af Is. Postdampskibet Thyra ankom til Reykjavik den 2den Juni; det norske Dampskib Rjukan har haft Sammenstød med en fransk Fisker, begge Skibe toge en Del Skade. Der har nu været Besigtelse paa det franske Skib »Elise Marie«, der ligger her paa Seydisfjord; Mandskabet bliver hjemsendt og indhentes Assurancens Beslutning vedrørende Skibet, der rimeligvis bliver kondemneret. Otra afgaar i Morgen direkte til Kjøbenhavn via Leith.

Meridiankompasset.

I »Fairplay« findes følgende mærkelige Artikel:

»Opfindelsen af Meridiankompasset er kommet som en stor Overraskelse for dem, der ikke ere fuldt hjemme i Magnetismens Mysterier; men det byder da ogsaa forstandige praktiske Folk store Fordele.

Det umaadelige Beløb af Arbejde og Skarpsindighed, som gennem mange Aar er anvendt paa at finde mere paalidelige og mindre besværlige Maader til Kompensation af Kompasset, indtager paa Forhaand de fleste imod alt Nyt paa dette Omraade som værende ubehdigt, vanskeligt og ufordelagtigt. Skønt der saaledes tilsyneladende ikke er Rum for nye Ideer vedrørende Magnetismens Egen-skaber, har man dog alt for længere Tid siden forevist os et Instrument, som har Udsigt til at faa en stor Betydning for Navigationen.

Muligheden af at fremstille Meridiankompasset blev bevist rent tilfældigt. Som saa mange andre forsøgte den heldige Opfinder at konstruere et Styrkompas, der kunde angive misvisende Kurser, altsaa være uafhængige af Lokalattraktionen, med andre Ord et Instrument, som formaaede at vise en bestemt Retning uafhængigt af magnetiske Forandringer i Skibets Jærn- eller Staalmasse; men under sine Forsøg udfandt Meridiankompassets Opfinder da, at en Magnetnaal, som han havde omgivet med et Kompenseringsapparat, viste stor Tendens til at pege i den geografiske i Stedet for i den magnetiske Meridians Retning. Nogle Aar forløb inden dette Vink kunde benyttes til en ny Forklaring af de magnetiske Forhold; men endelig blev Meridiankompasset fremstillet og fuldkommengjort. Instrumentet er simpelt og stærkt konstrueret, og det erstatter ved en let mekanisk Kompensation mange af de møjsommelige Observationer og Beregninger, der nu ere nødvendige om Bord.

Meridiankompasset afviger fra alle andre Opfindelser i samme Retning ved, at det ikke udkræver astronomiske Observationer til Bestemmelse af den samlede Fejl (deviserende Misvisning) paa Skibenes Kompasser, eftersom det nemlig angiver den retvisende Retning af Diametralplanen, i eller parallel med hvilket alle Skibets Kompasser jo have deres Styrestreger anbragte.

Skibets retvisende Kurs findes ved at kompensere det nye Kompas, en Operation, der kun tager omtrent ti Sekunder, og som kan foretages til enhver Tid saavel Dag som Nat i klart Vejr eller i Taage uden nogen som helst Kendskab til Parallax, Refraktion eller Tidsækvation og uden Benyttelse af Logarithmetabeller. Ved en anden Kompensation af samme Instrument kan den magnetiske Meridians Retning, der varierer med Stedet, ogsaa bestemmes, og derved altsaa Misvisningens Størrelse findes eller kontrolleres.

Den Metode, der anvendes til Operationen, er ganske

ny og dog saa simpel, at det maa betragtes som højest vidunderlig, at ikke nogen før har tænkt derpaa. Ved at gennemføre sin nye Ide udledede Opfinderen Misvisningens Aarsag, hvorom der kunde skrives en hel Bog, men som i sig selv er simpel og let at forstaa.

Jordkuglen har som bekendt to forskellige magnetiske Poler, ganske som en almindelig Magnetnaal har modsat Magnetisme i sine to Ender. Jordens to Poler, hvoraf den ene har Syd- og den anden Nordmagnetisme, virke saaledes paa en ophængt Magnetnaal, at der fremkommer Misvisning, og man har nu i Meridiankompasset et Middel til at opnaa en konstant Værdi af disse magnetiske Paa-virkninger og altsaa ogsaa til at finde Misvisningen ved en ligefrem Maaling. Den almindelige Kompasnaal er i den Hensigt omgivet af et Par Magneter, der frembringes momentant ved en elektrisk Strøms Passage gennem to Traadruller.

Uden Strøm virke disse Traadruller ikke, men naar der trykkes paa en almindelig Kontaktknap, tillades det Strømmen at gaa gennem Vindingerne og at dele sig i to lige store Dele, hvorved fremkommer to ens stærke Magneter i bekendt Afstand fra Kompasnaalen. De ydre Kræfter virke imidlertid paa de saaledes dannede Elektromagneter og gør derved den ene stærkere end den anden; men man har fundet, at naar de to Traadruller bevæges i horizontal Retning rundt om Kompasset, indtil begge Elektromagneterne ere lige kraftige, vil det være muligt at bestemme Retningen enten af Stedets sande Meridian eller af Bredeparallelens.

Under denne Operation viser Kompasnaalen Nord efter; men naar Ringen bevæges videre, indtil Rosen har drejet sig helt rundt, ligger Naalen i den magnetiske Meridian.

Saaledes er den simple Forklaring af det virkelige Princip, der gælder for det nye Instrument, skønt der for Opnaaelsen af Nøjagtighed og Hurtighed er tilføjet forskellige Indretninger, som ikke godt kunne beskrives her. Det maa være tilstrækkeligt at sige, at Meridiankompasset er bleven forevist for mange praktiske og videnskabelige Folk, der ere blevne forbausede over den Simpelhed og Hurtighed, hvormed Instrumentet kan bringes til at vise det sande Nord.

Et Antal Meridiankompasser skulle nu prøves i forskellige Dele af Verden med den Hensigt at skaffe et praktisk Bevis for deres store Betydning for Navigationen og Søopmaalingerne, og adskillige af de store Skibsrederier have indrømmet de nødvendige Lettelser for at den nye Opfindelse kan blive bedømt uden Modvillie.

Endskønt den ovenfor givne Fremstilling er altfor uklar til at kunne sælde en paalidelig Dom over Meridiankompassets Brugelighed, skulle vi dog som vor Mening udtale, at Instrumentet sikkert ikke vil kunne anvendes til med blot nogenlunde Nøjagtighed at finde det retvisende Nord, en Opgave, der jo heller ikke er af særlig stor Betydning i den almindelige Navigation, eftersom Misvisningen er tilstrækkelig nøje kendt paa de fleste Steder, hvor Skibsfarten foregaar.

En ganske anden Sag er det med Bestemmelsen af den misvisende Nordretning til Brug ved Deviationens Op-hævelse eller Undersøgelse. Men heller ikke i den Henseende tro vi, at Meridiankompasset kan gøre Fyldest; thi saavidt vi forstaa skal Forskellen i Virkningerne, som Skibets magnetiske Poler udøve paa de to Elektromagneter, benyttes hertil, og utvivlsomt er denne Differens i de fleste Tilfælde saa ringe, at den ikke kan udfindes uden meget fine Maalinger, hvilke kun vanskeligt lade sig anstille om Bord.

Og forøvrigt er Trangen til et nyt Instrument i sidstnævnte Øjemed ikke videre stor, eftersom man i Deflektoren har et overordentligt simpelt og paalideligt Middel til under alle Forhold at kompensere Kompasset eller finde dets Deviation.

Fra Sø og Land.

Forandring af Lodsforholdene i New York. I Lodsforholdene i New York er der nylig foretaget en Forandring. I Løbet af mange Aar har det nemlig været almindelig Skik, at Lodserne, der selv ejede deres Baade, sejlede langt udenfor den bestemte Grænse, — ofte helt ud til Sable Island eller »Capes of the Chesapeake« — for at være først til at faa fat i Skibe og lodse dem ind. Denne Fremgangsmaade var baade farlig og kostbar. Den heri foretagne Forandring bestaar deri, at »United New York og Sandy Hook Pilot Association« har bestemt, at Antallet af Lodsbaadene skal reduceres, medens Lodsernes Antal bliver det samme som før, ligesom at ingen Baad skal gaa længere til Søs end 100 Mile udenfor Barren. I Stedet for, at man før har haft 29 Sejl-Lodsbaade, vil man nu kun have 8 Sejlbaade og 1 Dampbaad. Forandringen er imidlertid kun forsøgsvis.

Med Skruedampskibet »Pronto«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Herrer Hans Kiær & Co i Drammen, foretoges i sidste Uge officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Norsk Veritas højeste Klasse, er 238' 9" langt i Hoveddækket, 34' 3" bredt og 13' 3" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen indtil 950 Hestes Kraft og med normal Gang opnaaedes en Fart af 10 Mil med et Kulforbrug af kun 1,2 Pd. pr. I. HK.

Advarsel mod at laste Dyreaaffalds-Guano (bloodguano). Ved Søretten i Emden blev for kort Tid siden følgende Sag behandlet: Den tyske Skonnertribrig »Maria« af Papenburg, Kapt. Görtemaker, havde i Buenos Ayres indtaget en Ladning, bestaaende af 240 Tons Ben og Blodguano i Sække og var dermed tiltraadt Rejsen til Falmouth. Paa denne plagedes Besætningen frygtelig af den Stank, der steg op af Lasten. Efter 54 Dages Sejlads saas Røg stige op gennem Lugerne, og ved nærmere Eftersyn viste der sig at være Ild i Lasten; paa Grund af tæt Røg var det imidlertid umuligt at naa Stedet, hvor Ilden var udbrudt, hvorfor alle Aabninger atter lukkedes. Kort efter udbrød en Eksplosion, der havde til Følge, at Lugerne slyngedes i Vejret og Mandskabet blev tvunget til at forlade Skibet, der nogle Øjeblikke efter stod i lys Lue. Folkene kom siden om Bord i den engelske Damp »Ravenswood«. Retten kom til det Resultat, at Selvandtændelse var Aarsag i Ulykken, samt, at Mandskabet under de forhaandenværende Omstændigheder havde handlet rigtigt i at forlade Skibet.

Paa Førerens Forlangende besluttede Domstolen endvidere at ansøge Regeringen om at der maa blive udstedt Ordre til samtlige tyske Konsulater i Brasilien om, at Advarselsplakater mod at indtage ovennævnte Ladninger blive ophængte i Konsulatskontorerne.

I vor Tid hører man hvert Øjeblik om Opfindelser af et eller andet automatisk Instrument, ved Hjælp af hvilket Arbejder i Navigation og Sømandsskab, der tidligere udkrævede en ikke ringe fysisk Kraft, nu blive udførte ved Bevægelsen af et Haandtag. Den sidste Opfindelse paa Teknikens Omraade er »Eophon«, som er et lyd-opfangende Instrument, hvormed man, i Følge New York »Maritime Register«, med stor Akkuratess, i Taage og Mørke kan bestemme, baade Stedet og Afstanden, hvorfra en Lyd kommer. Instrumentet bestaar af to Lydmotagere, der ere placerede hver paa sin Side af en Metalplade eller en lignende Genstand, der staar noget foran for Modtageren.

Fra den venstre Lydmotager bliver der anbragt et Rør til det venstre Øre af den Person, som arbejder med Eophon,

ligesom der fra højre Modtager anbringes et Rør til højre Øre. Høres nu en Lyd lige tydeligt i begge Ører, er Instrumentet vendt i Lydens Retning. Er derimod Lyden stærkere, eller høres den tydeligere i det ene Øre end i det andet, er Instrumentet stillet under en Vinkel med det Sted, hvorfra Lyden kommer. Opfinderens Navn er »Frank de la Torre«, og han er fra Baltimore. Instrumentets Følsomhed er beskrevet som mærkværdig; f. Eks. ere Aareslag blevne opdagede om Natten, skønt Folkene forsøgte at ro saa lydløst som muligt. En Gang blev en Klokkebøje funden i tæt Taage ved Hjælp af Eophonen; et andet Forsøg er bleven gjort med at jage en Slæbedamper efter Lyden af dens Fløjte; skønt den Person, der benyttede Eophonen var bunden for Øjnene, og Slæbedamperen gjorde alt for at undgaa Forfølgeren, lykkedes det dog ikke. Eophonen anbringes ovenpaa Styrehuset med Rørene fra Lydmotagerne indeni dette, saaledes at de ere til den Vagthavendes Disposition, naar han opholder sig der; ligesom han derfra kan dreje Instrumentet i alle Retninger.

Fra »Flensburger-Schiffshaus-Gesellschafts« Værft foretoges d. 10. ds. Prøvetur med Dampskibet »Hansa«, bygget for Regning af det Hansæatiske Dampskibsrederi i Köln. Damperen har Triple-Ekspansions-Maskine, forfærdiget paa Værftet i Flensburg, hvorimod Vandrørskedlerne ere fra d'Hrr. Dürr & Co.s Kedelfabrik. Da Kedlerne gave et meget tilfredsstillende Resultat baade i Retning af Kullforbrug og Letheden, hvormed der holdtes Damp, have de temmelig sikkert en Fremtid for sig.

Et stort Bugserforetagende finder i denne Uge-Sted mellem Montreal og Philadelphia, en Distance paa omtrent 1600 Kml., som Whaleback Damperen Joseph L. Colby skal bugser 3 Lægtene med 5,500 Tons Kul for en Fragt af 1 Dollar pr. Ton.

Dødsfald. Forhenværende Lods Vilhelm Andresen er afgaaet ved Døden i Frederikshavn.

I Følge »Overland China Mail« af 7/5 96 er dansk Damper »Active«, som for nogen Tid siden grundstødte paa Øen Hainan, den 6te Maj bleven solgt ved offentlig Auktion. Damperen blev ndbudt som den laa paa Sad Point, paa Nordkysten af Hainan, omtrent 30 Kml. vest for Hoihow. Den blev opraaet til Doll. 500 og til Slut solgt for Doll. 1500 til Hr. A. R. Marty.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Novorossisk 13. Juni, bestemt til Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Antwerpen 13. Juni, bestemt til Tunis, Piræus etc. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Antwerpen 14. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Castor, Holm, afgik fra Southampton 12. Juni, bestemt til Cette, Marseille, Nizza. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til Southampton, Alicante, Palma. — Dagmar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 7. Juni, bestemt til Levo, Haraldsby. — Douro, Brabrand, afgik fra Lisbon 16. Juni, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 31. Maj, bestemt til Kbhvn., Dunkerque. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Livorno 15. Juni, bestemt til Neapel, Marsala, Messina. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 16. Juni, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 15. Juni, bestemt til Riga. — Leopold II, Kruse, ankom til Riga 11. Juni, bestemt til Kbhvn., Algier. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Algier 13. Juni, bestemt til Gibraltar, Antwerpen. — Nicolai II, Jaspersen, afgik fra Dartmouth 14. Juni, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til St. Petersburg 16. Juni, bestemt til Spanien. — Omsk, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 15. Juni, bestemt til Kbhvn. Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 13. Juni, bestemt til Lisbon, Cadiz, Oporto. — Tomsk, Andersen, afgik fra Gibraltar 15. Juni, bestemt til Piræus, Smyrna. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, bestemt til Barcelona. — Xenia, Eriksen, pas. Ouessant 15. Juni, bestemt til Bordeaux, Havana, New-

Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til St. Petersburg 10. Juni, bestemt til Hamnholmen, Barcelona.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 15. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 14. Juni, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svendsen, ankom til Kbhvn. 14. Juni, bestemt til London. — Charkow Norden, afgik fra Hull 13. Juni, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 15. Juni, bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 12. Juni, bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal. Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 15. Juni, bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Stettin 14. Juni, bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Kasan, Niedersøe, ankom til London 14. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 6. Juni, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Hamburg 8. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Louise, Brabrand, pas. Hanstholm 16. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 13. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Moskov, Petersen, pas. Hanstholm 15. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 14. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 13. Juni, bestemt til Libau. — Odin, Lissner, pas. Dunnet 13. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Havre 16. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 14. Juni, bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 12. Juni, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 1. Juni. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 15. Juni, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 15. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Königsberg 15. Juni, bestemt til Hamburg. — Skjaln Hvide, Frantzen, afgik fra Kbhvn. 16. Juni, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 17. Juni, bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Odense 17. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn — Esbern Snare, Sørensen, afgik fra Newcastle 16. Juni, bestemt til Middelfart. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 17. Juni, bestemt til Newcastle — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 16. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Nakskov 16. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 17. Juni, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 16. Juni, bestemt til Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 6. Juni, ankom til Kronstadt 12. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Swansea 9. Juni, ankom til Stettin 14. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Boness 10. Juni, ankom til Kbhvn. 14. — Svend, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, ankom til Helsingør 6. for at dokke. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Rotterdam 13. Juni, ankom til Methil 16. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 13. Juni, bestemt til Libau. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 2. Juni, ankom til Rio de Janeiro 9. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 13. Juni, bestemt til Rio de Janeiro. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Boness 11. Juni, ankom til Libau 16. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 11. Juni, ankom til Rotterdam 17.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 11. Juni, ankom til Blyth 13. — Johan Siem, Löffler, afgik fra Odessa 30. April, ankom til Archangel 31. Maj. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 15. Juni, ankom til Riga 17. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 14. Juni, bestemt til Dunkirk. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 7. Juni, ankom til St. Petersburg 15.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Sunderland 11. Juni, ankom til Kbhvn. 14. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Delzyl 12. Juni, ankom til Dordrecht 13.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Mo i Sverig 15. Juni — Christiansborg, Schultz, passerede Kbhvn. 13. Juni paa Rejse fra Ekenæs til Calais. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Brake 14. Juni. — Frederiksberg, Fischer, afgik fra Narva 14. Juni til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ankom til Trangsund 14. Juni. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Hull 11. Juni til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Brake 14. Juni. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Terneuzen 11. Juni. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Cardiff 11. Juni.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra New-York 6. Juni til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, ankom til Stettin 16. — Norge, Thomsen, afgik fra Kristianssand 12. Juni til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 29. Maj, ankom til New-York 12. Juni.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest,

Olsen, afgik fra Aarhus 11. Juni, anløb Frederikshavn 12., ankom til Newcastle 14. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 10. Juni, anløb Aarhus 11., ankom til Randers 12., afgik 13., anløb Aarhus 14., ankom til Altona 15.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Gravelines 9. Juni, ankom til Newcastle 11., afgik 12., ankom til Frederikshavn 15. — Nerma, Degn, ankom til Riga 13. Juni. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Methil 9. Juni, afgik 11., ankom til Esbjerg 13., afgik 16. til Sunderland.

Kjøbenhavn. Dania, Troensegaard, ankom til Odessa 12. Juni, afgik 16. — Fyen, Hansen, afgik fra Methil 10. Juni til Kronstadt. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Dordrecht 14. Juni, ankom til Blyth 15. — Jylland, Starck, afgik fra Dunkerque 13. Juni, ankom til Blyth 15. — Russia, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 13. Juni, ankom til Methil 15.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, afgik fra Punta Delgade 29. Maj til Marseille, passerede Gibraltar 8. Juni. — Embla, Jepsen, afgik fra Tamatava 11. Maj, ankom til Mauritius først i Juni. — Esmeralda, Pedersen, ankom til Kalkutta 9. Juni fra Port Elisabeth. Gladstone, Christiansen, prajet 20. Maj paa 13° N. 16° V. fra Frederikstad til Adelaide. — Irvine, Andersen, ankom til Cape Town 12. Juni fra Hamburg. — Lemvig, Thomsen, passerede Cuxhaven 9. Juni fra Hamburg til Port Elisabeth. — Marie Louise, Mecklenburg, ankom til Ciudad Bolivar 12. Maj fra Hamburg. — Nanna, Warrer, afgik fra Yukatankysten 1. Maj til Havre, passerede Scilly 11. Juni. — Røhl, Nørby, ankom til Bahia 13. Maj fra Hamburg. — Sophie Svarrer, er ankommen til Bilbao fra Sydhavsøerne via Punta Delgade. — Thea, Jessen, afgik fra Rio Grande 5. Maj til Victoria. — Wilhelmine, Oldefar, udklareret fra Buenos Ayres 19. Maj til Port Elisabeth.

Fanø, Sønderho. Ane Jenssine, Øhle, ankom til Nantes 12. Juni fra St. Thomas. — Anna, Mortensen, afgik fra Hartlepool 26. Maj til Søderhamn, passerede Skagen 30. Maj. — Cathrine, Christiansen, ankom til Liverpool 13. Juni fra Rio Grande. — Hans, Brinch, ankom til Marseille 9. Juni fra Maricaibo. — Henny, Ibsen, afgik fra Tahita 15. April til Punta Delgade f. O. — Martha, Nissen, afgik fra Hamburg 29. Maj til Guaymas via Bordeaux. — Mary, Lydom, ankom til Alloa 27. Maj fra Halmstad.

M. Christiansen, Rønne. Jørgensen, Jørgensen, ankom til Miramichi 28. Maj fra Newport Mon. — Kristiane Marie, Hansen, ankom til Ystad 17. Juni fra Kingslynn. — Thyra, Schou, ankom til Boston 13. Juni fra Kotka. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Miramichi 14. Juni fra Dublin.

Svendborg. Christine, Rasmussen, ankom til Dover 11. Juni. — Erik ankom til Kjøbenhavn 11. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til London 10. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Wasa 8. Juni, til Nederkalix 15. Juni. — Hanne, Rynitz, ankom til Limhamn 12. Juni. — Hans, Christensen, ankom til Kiel 16. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Christiania 15. Juni. — Jørgen ankom til St. Petersburg 11. Juni. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Rønne 10. Juni. — Niels, Hansen, ankom til Berwick 12. Juni. — Odin, Strøm, ankom til Fovey 7. Juni. — Psyche, Hansen, ankom til Treport 9. Juni. — Saga, Hansen, ankom til Seydisfjord 2. Juni. — Union ankom til Boston 12. Juni. — Urania, Hansen, ankom til Great Yarmouth 9. Juni. — Venus, Jensen, ankom til Gøteborg 9. Juni. — Valkyrien, Dam, ankom til Treport 13. Juni.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 29de Maj:

Der er i den forløbne Uge gjort gode Forretninger i Dampskibs-Befragtninger, omfattende næsten alle Grene af vor Export; men, skønt der er betalt fulde Rater i alle Retninger og vort Marked udviser vedvarende Livlighed, tør vi dog ikke give noget Haab om yderligere Avance i Fragtaterne. Paa den anden Side er Tilbudet af Dampskibs-Tonnage til tidlig Lastning aftaget, hvilket muligvis ikke vil blive uden Indflydelse paa Fragtmarkedets fremtidige Forløb.

I Sejlskibe er intet gjort; dels som en Følge af et meget begrænset Tilbud af ankomende Tonnage, dels af, at de herværende faa Fartøjer hverken egner sig til Stykgodeladninger eller Petroleum i Kasser til Ostindien. Raterne

ere derfor faste, og Udsigterne synes gode for den nærmeste Fremtid.

D'Hrr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele den 13de Juni 1896.

Fragtmarkedet har i den forløbne Uge holdt sig temmeligt fast for de fleste Markeders Vedkommende.

Vi kunne blandt de stedfundne Befragtninger notere følgende:

Sejlere:

London til Delagoa Bay 20/—, Sydney og Newcastle 17/—, Adelaide 20/—, Antwerp til Port Pirie 17/—, Rotterdam til Port Pirie 18/—, Cardiff til Santos 17/6, Monte Video 15/—, San Francisco 15/6. San Francisco til Kanalen f. O. 25/— for prompt og 30/— for August December Lastning, til Syd Afrika 30/— eller 22/6 til Sydney. Puget Sound til Port Pirie 38/—, 41/3 hvis Melbourne. Sydney til London 30/—, Java til U. K. Kont. eller Staterne 22/6, Oktober Lastning. Vestkysten Syd-Amerika til Kanalen for Ordre 22/— minus 1^s/3^d direct; prompt Pitch Pine fra Golfhavnene til U. K. holder sig fast; vi have saaledes i denne Uge sluttet et 1300 Register Fartøj, Mobile til Cardiff à 92/6 og 9/1000 Tons til U. K. à 96/3.

Dampene har nu godt Tag i den Trafik, som Eksempel kunne vi anføre, at en af vore herværende Befragtere for Tiden har 29 Fartøjer befragtede for Pitch Pine Ladning, og blandt disse findes kun 4 Sejlskibe, Resten ere Dampere.

Fra Canada findes der fremdeles god Efterspørgsel efter prompte Skibe. — Der er sluttet til 45/— fra Cap Tormentin til River Mersey; 38/9 fra Westbay til Newport etc.

Udfrakterne til River Plate vedblive faste. Flere Dampere ere sluttede fra Bristolkanalen til 16/— for Kul.

For Juli Lastning sluttet Dampskibe Retur fra San Lorenzo à 13/6, 5/— mindre for Komplettering i La Plata.

Barbados-Fragtberetning, d 29. Maj.

Siden vor sidste Meddelelse har der været livlig Efterspørgsel efter Tonnage; en god Del Forretninger ere gjorte til tidligere Rater, og der er stadig Varer til Afskibning, saa at ankomne Skibe let faa Fragt.

Vi notere som følger:

Fra de franske Øer 32¹/₂ à 35 frcs. pr. Ton Sukker til Havre, Nantes, Bordeaux og Marseilles; og fra de engelske Øer 30 sh. og 20 sh. pr. Ton Sukker i Fade, resp. til London og Liverpool.

For Molasses til St. Lawrence Doll. 3,50 à 3,65 pr. 110 gallons til Quebec, og Doll. 3,75 til Montreal.

For Sukker i Sække til Delaware Breakwater for Ordre, 13 à 14 cents pr. 100 Pd.

I Logwood, Lumber og Timber har der været en ubetydelig Stigning.

Logwood fra Belize, 30 à 31/3 pr. Ton; Jamaica, 27 à 28 sh.; Yucatan, 30 sh.; Hayti, 42/6 à 45 sh.; Laguna, 30 sh. for Logwood og 40 sh. for Mahogny, alt til Kanalen for Ordre.

Lumber til River Plate, Doll. 12,00, 12,50 og 13,50 pr. M. resp. til Monte Video, Buenos Ayres og Rosario, rent Certeparti; og Doll. 15 à 16 til brasilianske Havne.

Logwood, fra vestindianske Havne til U. S. Doll. 3,25 à 3,50 pr. Ton og Salt 6 cents pr. Bushel til New York, Philadelphia og Boston.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler d. 31. Juni:

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet antaget en noget flovere Karakter, ikke paa Grund af, at der har været udbudt overdreven megen Tonnage, men mere begrundet paa den Omstændighed, at Exportørerne kun have kunnet sælge meget lidt for prompt Afskibning og saaledes ikke have behøvet meget Damperrum. Den yderste Rate, der i Øjeblikket kan opnaas til London er 11¹/₄ d., til Rotterdam 1/— og til Antwerpen, Dunkerque eller Ghent 1/— — 1/0³/₄ d. Flax til sidstnævnte tre Pladser er at faa til Fracs. 17/18 pr. Ton, og til en god og sikker skotsk Østkysthavn til 16/— pr. Ton. Til Weseren er der lidt Efterspørgsel, og 1/— til 1/0³/₄ d. kan ved Anlægning betinges. Nogle faa Dampere à ca. 10,000 Qrs. Havre kunne sluttet til 1/6 d. Rouen, Afskibning efter tre Uger. Til Østersøhavne og Danmark ere Ladninger stadig væk yderst knappe, og dette Marked befinder sig for Tiden i en sørgelig Forfatning. Der ankommer allerede nu, og ventes i nærmeste Fremtid, en Mængde smaa Dampere hertil, især med Sildeladninger, og de aller fleste af dem ville sikkert blive nødsagede til at gaa herfra i Ballast.

Fra Kronstadt kunne Dampere placeres til 19/6 d. D./B. 1/3 Boards 21/— til London, og samme Rater, men 1/4 Boards til Firth of Forth, og til Rotterdam eller Amsterdam til H.f. 13. D./B. B.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 14. Juni:

Fragtmarkedet udover er omtrentligt uforandret; Fragten til Kronstadt er nominelt 3,7¹/₂, i Bilbaofragterne er en ringe Nedgang at spore; Kystfart, vestlige Atlanterhav og Nordnorge uforandret. Til Middelhavet ere Raterne omtrentlig uforandrede; til Alexandria ere Fragterne paa Grund af

Koleraens Aftagen faldne til $7\frac{1}{2}$, som nu synes løbende Fragt. — I Ugens Løb har der for enkelte Miners Vedkommende været lang Tørn. — Da vi i næste Uge have Helligdagene (race week) er Tørn for Resten af Maanedens vanskelig at arrangere, hvilket bør tages i Betragtning ved videre Afslutninger.

Det ny Kulcerteparti for Nordkysten møder Velvilje fra alle Sider, saa der er godt Haab om dets snarlige Antagelse.

London 1100 $3\frac{3}{4}$, 1000 $3\frac{3}{4}$, 1000 $3\frac{3}{4}$,
Hamburg 1000 $4\frac{1}{2}$ —, 900 $4\frac{1}{2}$ —, 1100 $4\frac{1}{2}$ —,
Cherbourg 750 $4\frac{1}{2}$ —,
St. Brieux 500 $5\frac{1}{2}$, Roubain 580 $5\frac{1}{2}$ —,
Honfleur 1000 $4\frac{1}{2}$ —, 700 $4\frac{7}{8}$, Teignmouth 280 $4\frac{9}{16}$,
Fredericia 1350 $3\frac{10}{16}$, Helsingør 1000 $4\frac{1}{16}$,
Colberg 600 $4\frac{9}{16}$, Pernau 500 $5\frac{6}{16}$ Kul, $7\frac{1}{2}$ — Gods,
Swinemünde 2550 $3\frac{7}{16}$, 1700 $3\frac{6}{16}$, 1800 $3\frac{7}{16}$ option Stettin
 $4\frac{1}{16}$, 2300 $3\frac{6}{16}$, 2500 $3\frac{6}{16}$ option Stettin $4\frac{1}{2}$ —,
Wisnar 1250 $4\frac{3}{8}$,
Reval Partladning $4\frac{1}{2}$ —,
Riga 850 $3\frac{10}{16}$ (Dunston), 1600 $3\frac{9}{16}$,
St. Petersburg 1200 Partladning $3\frac{9}{16}$,
Neufahrwasser 1100 $3\frac{9}{16}$, 900 $3\frac{10}{16}$,
Kronstadt 2000, 3200, 3500, 1900 $3\frac{7}{16}$, 2800 $3\frac{7}{16}$, 780
Kokes $6\frac{1}{2}$ —,
Helsingfors 1250 $4\frac{1}{2}$ —,
Stockholm option Gustafsberg 1150 $3\frac{9}{16}$, 1600 $3\frac{7}{16}$,
Wasa 450 $4\frac{10}{16}$, Norrköping 450 $4\frac{3}{8}$,
Åbo (Wear) 850 $5\frac{3}{8}$, Landskrona 2200 $3\frac{7}{16}$, 1800 $3\frac{9}{16}$,
Trondhjem option Nordnorge 1250 $4\frac{1}{2}$ —, Nordnorge 1100 $4\frac{1}{2}$ —,
Nordnorge 700 $5\frac{1}{2}$ — 200, to Lossepladser,
Bilbao 1300 $3\frac{11}{16}$ 500 g. K., 1800 $3\frac{11}{16}$, 1700 $3\frac{1}{2}$ — 500 g. K.
Bayonne 1200 $4\frac{6}{16}$, 1100 (Warkworth) $4\frac{9}{16}$,
Lissabon 900 $5\frac{3}{8}$,
Rotterdam (Wear) 650 $3\frac{6}{16}$,
Barcelona (Dunston) 2000 $8\frac{10}{16}$ død Vægt, 400, 48, 2300
 $8\frac{7}{16}$ 400 48 d., halve Afgifter.
Alexandria 3000 $7\frac{11}{16}$ 350 Kul $9\frac{1}{16}$ Kokes,
Genua 2500 $5\frac{9}{16}$ 500 option Savona, 2900 $5\frac{9}{16}$ 500, 4600
 $5\frac{6}{16}$ 500, 2800 $5\frac{8}{16}$ 500, 4000 $5\frac{7}{16}$,
Savona 2900 $5\frac{9}{16}$ 500, 3000 $6\frac{1}{2}$ — 350,
Tarre el. Annunciata (Wear) 2100 $6\frac{6}{16}$ 500 fri Losning,
Triest 2500 $6\frac{9}{16}$ 300,
Valencia 1200 $8\frac{1}{2}$ — død Vægt 48 d.,
Venedig 2600 $7\frac{1}{2}$ — 350 eller $6\frac{10}{16}$ 450, Gods $1\frac{6}{16}$ ekstra.
Spezzia 2000 $5\frac{9}{16}$ 500.

Fra Ertshavnene har en livlig Befragtning fundet Sted paa Basis: fra Bilbao South Dock $5\frac{1}{2}$ —, Middlesbro $5\frac{4}{16}$,
Tyne $5\frac{1}{2}$ — $5\frac{11}{16}$, Swansea $4\frac{10}{16}$, Newport $4\frac{9}{16}$, Glasgow $5\frac{6}{16}$,
Workington $6\frac{11}{16}$, Rotterdam $5\frac{9}{16}$ — $5\frac{10}{16}$,
fra Carthagena Middlesbro $8\frac{10}{16}$ opt. Benisaff $8\frac{7}{16}$
Rotterdam $8\frac{9}{16}$,
fra Huelva Dundee $7\frac{3}{8}$, Rotterdam $6\frac{9}{16}$, Antwerp $7\frac{3}{8}$,
Elisabeth Port $12\frac{1}{2}$ — Tinto terms, New York, Philadelphia,
Baltimore $10\frac{6}{16}$ Tinto terms, New York, Port Amleoy $12\frac{1}{2}$ — fri
Losning. — Sortehav etc. befindende sig i den samme ynkkelige
Forfatning, Fragter noteres paa Basis af: Nicolaieff $9\frac{9}{16}$ — $10\frac{1}{2}$ —,
Azoff $10\frac{3}{8}$ — $10\frac{6}{16}$, Donauen $11\frac{11}{16}$, Sulina eller Krimhavne
 $9\frac{3}{8}$ — $9\frac{6}{16}$ alt any direct.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Sundet. Kjøbenhavn. Den 15de Juni 1896 er ved N.-Siden af Indløbet til Lystbaadehavnen ved *Kjøbenhavn* tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Linseapparat. Brændetid: 1ste Marts—31te Oktober. Fyret lyser Horizonten rundt. Det vises fra en graa, 6 Fod høj Pæl.

Smaalands-Farvandet. En lille 14 Fods Stenpulle er funden paa *Masnede NV-Flak*. Den ligger i 3 Fv. Vand, 0,8 Kml. S. 80° V. fra *Ore Fyr*. $55^{\circ} 0' 18''$ N. Br. $11^{\circ} 51' 21''$ Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Det engelske Orlogsskib »*Blenheim*« har stødt paa et Vrag eller en Grund 3 Kml. S. 64° Ø. fra Fyrskibet »*Falsterboref*«. $55^{\circ} 16' 15''$ N. Br. $12^{\circ} 52' 0''$ Ø. Lgd.

Gotland SØ. Den 13de Maj. $56^{\circ} 41'$ N. Br. $18^{\circ} 56'$ Ø. Lgd. Skonnert »*Välgången*«, trælastet, kæntret.

Stockholms Skjærgaard. Sandhamn. Fyrskibet »*Almagrundet*« er nu udlagt i 24 Fv. Vand, $3\frac{3}{8}$ Kml. SØ. t. Ø. $1\frac{1}{2}$ Ø. for *Almagrundet*. $59^{\circ} 9' 5''$ N. Br. $19^{\circ} 8' 6''$ Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Paa *Askärsbådan* ved Indløbet til *Husum* er Stangmærket igen opført.

Ulfö. N. for *Storgrundet*, som ligger S. for *Gnäggen*, er udlagt en sort Vager med Ballon. $62^{\circ} 56' 15''$ N. Br. $18^{\circ} 36' 6''$ Ø. Lgd.

S. for *Storgrundet* er udlagt en rød Vager med en opadbunden Kost, hvor under en Ballon. $62^{\circ} 55' 36''$ N. Br. $18^{\circ} 35' 30''$ Ø. Lgd.

Luleå. Den 5te Juni 1896 er Fyrskibet »*Norströmsgrund*« udlagt paa Station.

Tyskland. Greifswalder Bodden. Et Vrag ligger sunket i 21 Fod Vand 7 Kbl. V. for Fyret, som er under Bygning, paa *Freesendorf Haken*. Over Vraget er der 14 Fod Vand. En Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt tæt N. for Vraget. $54^{\circ} 11\frac{1}{7}'$ N. Br. $13^{\circ} 41\frac{1}{6}'$ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordseen. Et Vrag ligger sunket 20 Kml. N. $7^{\circ} 55' 55''$ N. Br. $7^{\circ} 15'$ Ø. Lgd.

Tyskland. V. for Seesand er udlagt to hvide Baaketønder. Den S.-lige ligger i 32 Fod Vand ud for *Rüter Gat*, fra *Amrum Fyrtaarn* i S. 32° V. og fra *Smaldyb* Anduvningstønde i N. 19° V.

Den N.-lige ligger i 29 Fod Vand N. 40° Ø. fra den S.-lige, fra *Amrum Fyrtaarn* i S. 43° V. fra *Vortrap* Anduvningstønde i S. 31° V.

Jade. Mellem *Rothe Sand Fyrtaarn* og et Punkt. 5,000 Alen Ø. for *Wangeroo Fyrtaarn* er med c. 800 Alens indbyrdes Afstand udlagt grønne Tønder med hvidt Bælte, Stage og Fløj. De ere Skibsfarten uvedkommede.

Holland. Zeegat van Ameland. I *Westgat* er Vragstykket, som laa 2 Kbl. V. for Spidstønde Nr. 4, borttaget.

Zeegat van Terschelling. I *Oostgat* er den røde Kugletønde Nr. 5 med Kegle, hvorunder Diamant, flyttet. Den ligger nu i 40 Fod Vand. $53^{\circ} 23' 24''$ N. Br. $5^{\circ} 6' 35''$ Ø. Lgd.

Fra Juni til Sept. 1896 afholdes Skydeøvelser ved *Helder*. Fra Fort *Kijkduin* skydes om Natten mod to Fartøjer i *Schulpenegat*.

Fra Fort *Erfprins* skydes mod en Skive, som slæbes inden for en Vinkel af 50° mellem N. og N. 50° V. fra Fortet, og mod en Skive paa *Razende Bol*.

Fra Batteriet *Kaap Hoofd* skydes mod en Skive paa *Onrust*.

Naar der skydes om Dagen, hejses rødt Flag paa Fortet og paa Redningsbaaken paa *Onrust*, og om Natten ligge Fartøjer ude for at advare Skibe, tillige hejses to røde Lanterner lodret for hinanden paa Fort *Kijkduin*.

Fyrskibet »*Haaks*« er igen udlagt paa Station.

Hoek van Holland. Fra den 16de Juni 1896 afholdes Skydeøvelser fra Fortet ved *Hoek van Holland*. Der skydes i en Vinkel mellem Linier fra Fortet til et rødt Flag paa *Øen Voorne* og et Skib med rødt Flag 14,000 Alen fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og Fartøjer ligge ude for at advare Skibe.

Afmærkningen i *Oude Maas* er inddragen, men vil blive foretaget af »*Rijks Waterstaat*«.

Volkerak og Haringvliet. Fra 1ste Juli til 11te Aug. 1896 afholdes Sømøvelser i *Volkerak* ud for Forterne *Ruyter* og *Prins Frederik* og i *Haringvliet* c. 2 Kbl. neden for *Hellevoetsluis*. Pladserne afmærkes med Tønder.

Zeegat van Goeree. Vraget, som laa sunket i *Nieuwe-eller Noordergat* er borttaget. Paa Stedet er der nu $14\frac{1}{2}$ Fod Vand. $51^{\circ} 54' 55''$ N. Br. $3^{\circ} 59' 54''$ Ø. Lgd.

England. Downs. I *Ramsgate Channel* hedder den midterste Bagbords Tønde nu *Middle Fairway Tønde*.

Paa *Lowestoft Red* ere følgende Tønder flyttede:

Den sorte og hvid lodret stribede Stumplønde *South Newcome*, i $4\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra *Pakefield Fyr* i S. 8° Ø., 2 Kml. $52^{\circ} 24' 55''$ N. Br. $1^{\circ} 44' 30''$ Ø. Lgd.

Den sorte og hvidtærnede Stumplønde *West Barnard*, i 5 Fv. Vand, fra *Kessingland Kirke* i S. 48° Ø., $1\frac{3}{8}$ Kml.

Den sorte Spidstønde *Easl Barnard*, i $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra *Kessingland Kirke* i S. 68° Ø., $1\frac{3}{8}$ Kml.

Paa *Yarmouth Red* ere følgende Tønder flyttede:

Den sorte Spidstønde med Ballon *North Caister*, i 8 Fv.

Vand, fra *Hemesby Kirke* i S. 61° Ø., 2,9 Kml. 52° 40' 30" N. Br. 1° 45' 30" Ø. Lgd.

Den sort og hvid tærneede Klokketønde *Scrobby Elbow*, i 9 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra *St. Nicholas Kirke* i *Yarmouth* i N. 71° Ø., 1,6 Kml.

Den sort og hvid lodret sribede Stumptønde S. W. *Scrobby*, i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra *St. Nicholas Kirke* i S. 79° Ø., 1,6 Kml.

Coquet Island N. Den røde Spidstønde ved *Pan Bush* er flyttet. Den ligger nu i 27 Fod Vand, $\frac{7}{8}$ Kml. N. 39° V. fra *Coquet Island Fyr*. 55° 20' 55" N. Br. 1° 32' 30" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Et Fartøj er sunket 1 á 2 Kml. N. t. Ø. for *Trouville* paa *Banc à Boeufs*. En Mast er over Vandet.

Et Fartøj er sunket ud for *Bléville*. Ved *Lavvande* er en Mast over Vandet.

Irlands S.-Kyst. I de fire første Uger efter 11te Maj 1896 forandres Afmærkningen i *Waterford Harbor* saaledes, at *Styrbords Tønder* blive røde, *Bagbords Tønder* sorte.

Tønden midt paa *Barren* ombyttes med en sort og hvid lodret sribet Klokketønde med *Stage* og *Ballon*. 52° 11' 50" N. Br. 6° 56' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. I *Port Naballo* er Molen fuldført og den røde Spidstønde, som laa ved dens *Yderende*, inddragen.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Bay. Fyrskibet *Great Round Shoal* Nr. 42 er igen udlagt paa *Station* og *Reservefyrskib* Nr. 9 inddraget.

Taagesignal gives nu med en 10 Tomme Fløjte, som hver 1 Minut giver Et-Stød af 5s. Varighed.

Rhode Island. Block Island. Et rødt, fast Fyr er tændt paa *Great Salt Pond* Bølgebryder, 70 Alen fra NV.-Enden. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Fyret vises fra en rød Pæl. 41° 11' 49" N. Br. 71° 35' 27" V. Lgd.

Narragansett Bay En sort Klokketønde er i 18 Fod Vand udlagt 220 Alen N. 59° Ø. fra *Despair Island*. 41° 36' 30" N. Br. 71° 21' 40" V. Lgd.

New York. Fishers Island Sound. Den røde Spirtønde ved *North Hill Reef*, N. for *Fishers Island*, er ombyttet med en rød Klokketønde.

Gedney Channel. En Lægter ligger sunken midt i *Gedney Channel* mellem *Tønderne E7* og *E8*. Masterne ere over Vandet. Et rødt, fast Fyr vises fra en af *Masterne*, indtil Vraget er uskadeliggjort.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Ved *Gibraltar* er Fyrskibet ved *Forlængelsen af New Mole* paasejlet og sunket.

I *Malaga* er det røde Fyr paa *Yderenden af Ø.-Molen* ombyttet med et grønt, fast Fyr. Paa V.-Molen, c 50 Alen fra *Yderenden*, er tændt et rødt Fyr. Flammens Højde: 40 Fod.

Malaga Hovedfyr er endnu under *Reparation*, og det midlertidige, hvide, faste Fyr brænder endnu.

Korsika. I *Golfe d'Ajaccio* ligge de to fundne Grunde 600 Alen S. 35° V. og 450 Alen S. 23° V. fra *Taarnet Guardiola*. Klippen mellem disse to Grunde har man ikke kunnet finde, saalidt som nogen Grund 1 Kml. SØ. for *Grunden Tabernacle*.

Korsikas V.-Kyst. En Klippegrund med 6 á 12 Fod Vand er funden i *Golfe de Porto*. 42° 15' 12" N. Br. 8° 36' 20" Ø. Lgd.

Tunis. En rød Spidstønde med *Stage* og rød Skive er i 23 Fod Vand udlagt 4 $\frac{1}{3}$ Kml. N. 6° V. fra *Hunt-Suk Fyr*. 33° 57' 24" N. Br. 10° 50' 44" Ø. Lgd.

Der er endnu 19 Fod Vand 4 Kbl. inden for *Tønden*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Ved *Indløbet til Coatzacoalcos River* er tændt et hvidt, fast Fyr, c. 570 Alen N. for det gamle Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Holdte overet i S. 3° V. lede de til *Løbet* over *Barren*. Man staar ind i denne Linie, indtil man faar 15 Fod Vand, hvorpaa *Kursen* forandres til S. 19° Ø. for at komme til *Flodmundingen*. Paa den Ø.-lige *Flodbred* skal tændes to *Ledefyr*, som angive denne Retning og lede gennem *Midten* af et *Løb*, som om kort Tid skal graves over *Barren*.

Honduras. Honduras Bay. Den 20de Maj 1896 var *Baaken* paa *Key Shoal* forsvunden.

Cuba. Havana. Vraget, som laa sunket i *Indløbet til Havana*, er uskadeliggjort. Der er 9 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand over Vraget. Afmærkningen er inddragen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Juni 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		101	102
Thingvalla	45 $\frac{1}{4}$	44 $\frac{3}{4}$	45 $\frac{1}{4}$
Danmark		72 $\frac{3}{4}$	73 $\frac{1}{2}$
Norden		111 $\frac{3}{4}$	112 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn.....	84	83 $\frac{3}{4}$	84 $\frac{1}{4}$
Carl		46	47
Dannebrog		99 $\frac{1}{2}$	101
Skjold		56	56 $\frac{1}{4}$
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		110	150
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.....		37	42
Østersøen		48	50
Nordsøen	60	59 $\frac{1}{2}$	61
Torm		70	88
Foren. Bugser-Selsk.....		88 $\frac{1}{2}$	94
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.....		103	105 $\frac{1}{2}$
5 0/0 —		—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....		99	100
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		—	—
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats.....		100 $\frac{1}{2}$	101
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk.....	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf.....		97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.		98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
4 0/0 — — 6 —		100 $\frac{1}{4}$	101
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 —		98	98 $\frac{1}{4}$
Aktier.			
Nationalbank.....		160 $\frac{3}{4}$	161 $\frac{1}{4}$
Privatbank.....		119 $\frac{3}{4}$	120 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank.....	125	124 $\frac{3}{4}$	125 $\frac{1}{4}$
Handelsbank.....		123 $\frac{1}{4}$	124
Burm. & Wain.....	107 $\frac{3}{4}$	107 $\frac{1}{2}$	108
Helsingørs Jernsk.....		112 $\frac{1}{4}$	113 $\frac{1}{4}$
Sukkerfabr.....	101 $\frac{1}{2}$	102 102 $\frac{1}{4}$	102 102 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier.....	113	113 $\frac{1}{4}$	113 113 $\frac{1}{4}$
Vekselkurser.			
	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg.....	88.90	88.75	
London.....	18.12	18.09	
Paris.....	72.20	—	
Amsterdam.....	72.10	—	
Notering paa Berlins Børs d. 16. Juni 1896.			
Rubler.....		216.45	
4 0/0 Russiske Consols.....		104.10	
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit.....		105.30	
6 0/0 Mexikanske.....		95.90	
5 0/0 Rumænske Stats.....		99.50	
4 0/0 — — 1890.....		87.75	

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

Foren. Dampskibs. 22,000, Thingvalla 10,000, Danmark 4,000, Norden 6,000, Kjøbenhavn 6,000, Carl 4,000.

Ved den ekstraordinære *Notering*: Nordsøen 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved *Stranden* 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

Korsør Margarine.

Endnu uovertruffen i Kvalitet og Holdbarhed. Anbefales ubetinget som det Bedste til Skibsbrug. Garanteres fri for Vand, hvorfor det særlig anbefales til Bagning og Stegning.

Faas i de fleste Skibsprovianteringsforretninger.

Hovedoplæg: Knabrostræde 3.

Telefon 3674.

Brødrene Syndergaard.

Telefon 3674.

A. A. Aspegréns Efterfølgere,

Amaliegade 43. København. K.

● Spedition, Toldklarering og Dampskibsexpedition. ●

Telefon Nr. 268. Telegr.-Adr.: Aspegréns. Rigstelefon.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. København.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. København S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade, udført af Staal, til Passagerer og Bugsering, 1273 leveres.



Dampbaaden „Gasværkshavnen“ til Færgeselskabet Havnen er udgaaet fra min Fabrik.

Tjæders berømte INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34. Telefon 41281.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

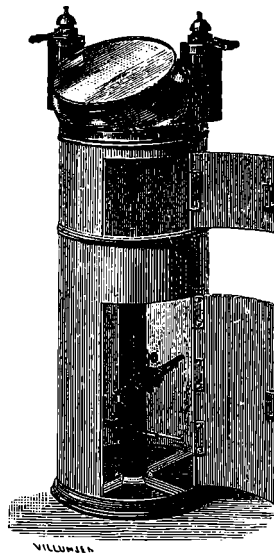
Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Juni 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten og Lovgivningsmagten. — Det ny engelske Vestkyst-Kulcerteparti. — South Overfalls og Sandette Bankerne. — Skibsfarten paa Buenos Ayres. — Norsk Højesteretsdom. — »Marianes» Sag. — Sag angaaende Lodspenge. — Forsigtighedsforanstaltninger om Bord i Skibe med Dækslast. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Farvetrykte Afficher

og

Etiketter.

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 21.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

 Fedevarer.

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

John Forbæch,

St. Annæ Plads 19 & 21.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

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

Dansk Sejlskibsrederi- Forening.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes Lørdagen den 4. Juli d. A., Kl. 10 Form., i »Fanø Skibsrederforenings» Lokale, Nordby paa Fanø.

John Hintze.

Formand.

TRIERS BOGTRYKKERI

G. L. LIND & NUMA FRÆNKEL

32 · BREDGADE · 32

Telefon 685. Grundlagt 1833.

Trykning af Blade, Tidsskrifter og Bøger,
Schematiske og Tabellære Arbejder

samt
alle til Skibsfart og Handel
hørende Tryksager.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Køjbenhavn.

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

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, Køjbenhavn,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

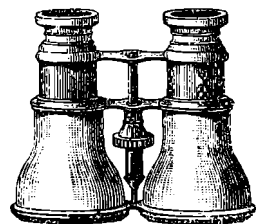
C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Køjbenhavn.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,

Strandgade 32.

Kjøbenhavn. C.

Telefon Nr. 1728.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.



Isolering af Dampere
og Kiøler udføres.

SEJL- OG FLAGMAGER.

grundlagt 1797

Danskernes Historie Online
Dansk Sprogforlorens Bibliotek

CARL PETERSEN

KJØBENHAVN. Ø.

Telefon 579.

*Brun, blød
Sæbe.*

Garanteret uforfalsket.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros • en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4188.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

Frihavns Kaffebænderiet.

Forlang og prøv hos Deres Skibshandler Bænderiets
Conserves Kaffe til ufortødt Pris. Kaffen holder sig
frisk selv paa de længste Sørejser. Faas i 12 forskellige Kva-
liteter.

Frihavns Kaffebænderiet.

S. Bonnevie Lorentzen.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Øprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers,

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Samtlige Nyheder for Sø-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Skibsfarten og Lovgivningsmagten.

Vi have modtaget følgende:

Det er ved forskellige Lejligheder udtalt her i Bladet, at de Krav, man fra Skibsfartens Side burde stille til Lovgivningsmagten, kortelig kunde udtrykkes saaledes, at denne skulde befri Skibsfarten for de Byrder, der hvile paa den, og saa for Resten lade den være i Fred. I Vinter har Hr. Skibsreder Torm i et herværende Dagblad fremsat den samme Anskuelse, og i den nylig stedfundne Polemik mellem d'Hrr. Alfred Christensen, Hein o. fl. kom den atter frem. Den synes saaledes at være ret almindelig, og skønt nærværende Indsender ogsaa ved første Øjekast tiltaltes af den, forekommer det mig dog, efter nærmere Overvejelse, at det ikke vilde være til Skade, om man undersøgte den lidt nøjere, inden man uden videre proklamerer den som Skibsfartens Løsen med Hensyn til Fremtidens Lovgivningsvirksomhed.

Den første Del af den citerede Udtalelse — at man skal befri Skibsfarten for de Byrder, der hvile paa den — vil sikkert enhver, der nærer Interesse for vor Skibsfart og dens Udvikling, underskrive. Det er en Selvfølge, at disse Ord ikke maa tages ganske bogstavelig, thi selvfølgelig har Skibsfarten, som enhver anden Næringsvej, den Forpligtelse at yde passende Bidrag til Statens almindelige Fornødenheder. Men Meningen er, at man ikke bør paalægge vor Skibsfart Byrder, der med Nødvendighed gøre den underlegen i Konkurrencen med andre søfarende Nationer. Naar vore Redere betale Afgifter til Konsulatvæsenet, som vore vigtigste udenlandske Konkurrenter ere fri for, naar Udlandets Redere, paa Grund af en forældet og meningsløs Toldlovgivning, bygge billigere paa danske Værfter, end vore egne Redere gøre det, saa er her Tale om Byrder for vor Skibsfart, der bevirke, at den i stedse ringere Grad kan staa sig i Kampen med sine Konkurrenter, og saa maa den blive ved at sige til Lovgivningsmagten: »Lad os blive fri for disse Byrder«, indtil det en Gang sker. Og det er glædeligt, at dens Krav med hvert Aar, der gaar, synes at blive fremførte med mere Fynd, og at blive mere hørte, end Tilfældet var for blot faa Aar tilbage.

Men naar man fra Skibsfartens Side derefter tilføjer, at naar disse Baand ere løsnede, saa ere dens Krav tilfredsstillede, og saa forlanger den intet mere, end at arbejde i Ro, saa turde det være, at man mere ser paa Øjeblikkets Krav end paa Fremtidens. Skibsfarten er ganske vist i de fleste Henseender stillet paa en anden Maade, end de andre Næringsveje; dens Arbejde er i mange Retninger paa en ganske anden Maade afhængig af Forhold, paa hvilke vi selv ingen Indflydelse kunne have; men den er dog, som man efter ovenstaaende Udtalelse maatte tro, paa ingen Maade uafhængig af Lovgivningsvirksomheden eller ligegyldig overfor dennes Resultater. Man kan ikke have glemt, at vor Sølovgivning for kun faa Aar tilbage gennemgik en meget omfattende Revision, der helt ændrede vore søretlige Forhold, vore Søværnslove m. m. Nu er det vitterligt, at der i vide Kredse i Sømandsstanden hersker megen Utilfredshed med disse Aars Lovgivnings-Resultater for Skibsfartens Vedkommende, og Haabet om Reformen paa dette Omraade, der mere end hidtil bleve et Udtryk for Sø-

mandsstandens Ønsker, er sikkert almindeligt. Jeg behøver ikke at betegne disse Ønsker nærmere; jeg nævner kun saadanne Ting som Skibsførerens Erstatnings-Ansvar, Fordelingen af Bjergelønnen, som faa af de mange Punkter, paa hvilke man ønsker Forandringer. Men hertil kræves med Nødvendighed Lovgivningsmagtens Medvirking, og det nytter ikke, at man vil begynde at gøre sin Indflydelse gældende paa denne i det Øjeblik, saadanne Reformforslag fremkomme. Det gælder netop om, at man har forstaaet i god Tid at samle en Stemning om dem, og at man i Forvejen har bibragt Lovgivningsmagten Forstaaelsen af, hvad det er, man vil. Derfor nytter det ikke, at man standser paa Halvvejen ved at sige, at naar man er blevet fri for de og de Byrder, saa er man tilfreds og saa er der ikke mere. Man maa, som alle andre Samfundsklasser, stadig være parat til at opstille sine Fordringer, naar det rette Øjeblik er der, og saa gøre det med Kraft. Derfor maa man have Organisationer, der kunne gøre dette, og derfor bør man ikke sky selv store Ofre, for at støtte saadanne Organisationer.

Men selv om vi nu se helt bort fra denne Del af Lovgivningsvirksomheden, saa maa det ikke glemmes, at ogsaa for Skibsfartens hele Stilling i international Henseende kan Lovgivningsmagten blive en Faktor, man maa regne med. Det er vel sandt, at i de internationale Forhandlinger spiller det — paa Søfartens saa lidt som paa de fleste andre Omraader — ikke nogen synderlig Rolle, hvad vi mene og hvad vi ønske. Men det er dog ingenlunde urimeligt at antage, at ogsaa vor Stemme kan faa sin Betydning, naar vi staa sammen med andre søfarende Nationer, hvis Interesser paa dette Omraade ere de samme som vore. Et saadant internationalt Samarbejde vil jo dog før eller senere udvikles — med Hensyn til søretlige Domstole, til Søvejsreglerne, til en international Søfartskommission og meget andet. Det er da af den største Betydning, at vor Lovgivningsmagt ikke gaar i Blinde til saadanne Spørgsmaals Behandling, men kan støtte sig til Organisationer, der i Tide have optaget dem til Drøftelse netop med dette for Øje: at støtte deres Gennemførelse ved Lovgivningsmagten.

Endelig kunde der maaske være Grund til at minde om — hvad allerede er fremdraget her i Bladet — at Spørgsmaalet om fraværende Sømands Støttemeret synes at være sin Løsning nær i vort Naboland, Norge. Det skulde dog være underligt, om det da ikke i hvert Fald blev forsøgt gennemført her hjemme. Men hvorledes skulde dette ske uden gennem Lovgivningsmagten og uden at dennes Interesse for Sagen vaktet?

Naar det derfor fra dygtige Talsmænd for Skibsfarten og dens Krav siges, at den kun forlanger at arbejde i Ro, saa maa dette dog vist forstaaes saaledes, at den vil være fri for en Lovgivning, der ikke er baseret paa dens egne Anskuelser om dens Forhold og Arbejdsmaade, men ikke saaledes, at den miskender Lovgivningsmagtens Betydning ogsaa for sit Arbejde. Det vilde i hvert Fald være en fejlagtig Anskuelse, som man helst snarest maatte komme bort fra.

A.

Det ny engelske Vestkyst-Kulcerteparti.

Herom indeholder Norg. Sjøft. nedenstaaende fra Cardiff modtagne Skrivelse.

Som det uden Tvivl vil være største Delen af Deres Læsere bekendt, er der her i de sidste 6—8 Maaneder foregaaet et ihærdigt Arbejde for at rense de herfra gældende Certepartier for deres mange urimelige Betingelser. Hvad der især har ligget Dampskibsrederne paa Hjertet, er at faa en universal Certepartiform med Udelukkelse af de gamle Betingelser om Dispatch, Bunkerleverance af vedkommende Befragter, »foreign coaling« samt specielt Ansvar for »for lidt leveret Last«. For Østersøen og Middelhavets Vedkommende har rigtignok disse Bestemmelser delvis været opgivne. Gennem de mange Møder, som i denne Anledning har været holdte af de interesserede Parter, er det lykkedes dem at komme til Enighed om Ophævelsen af nogle af disse Bestemmelser, uden dog derved at opnaa fuld Enighed. I mange Aar har nemlig Skibene i Følge den saakaldte »colliery guarantee« maattet betale vedkommende Dokkompagnier »wharfage« paa saavel Last som Bunkers med 2 d. pr. Ton; da imidlertid Skibene aldrig betaler »wharfage« paa nogen anden Slags Last, hverken for indeller udgaaende, synes det temmelig urimeligt, at »wharfage« skal betales paa Kul, og har Rederiforeningen derfor nægtet for Fremtiden at betale disse 2 pence. Dette er nu saa at sige det eneste Punkt i Disput, men da Afskiberne synes at være fuldt og fast bestemte paa ikke at give efter paa dette Punkt, ser det desværre ud til, at det vil lede til en Kamp paa Livet mellem Afskiberne og Skibsrederne. Som Deres Læsere vistnok ville erindre, er Ledelsen af Arbejdet for det ny Certeparti optaget af de forskellige Skibsassurancer og Indemnity-Foreninger, og da disse har nægtet at overtage Risikoer paa Skibe, der akcepterer andet Certeparti end det ny-formulerede, er det indlysende, at de engelske Rederier derved ere tvungne sammen til Enighed. Skibsrederforeningen har derfor nu givet de forskellige Dokkompagnier Meddelelse om, at ved det ny Certepartis Ikrafttræden den 1. Juli i Aar, eventuelt 1. Januar 1897, bliver »wharfage« at betale af Afskiberne og ikke som tidligere af Skibene. Da imidlertid enkelte Afskibere har store Kontrakter løbende, har Rederiforeningen for at imødekomme disse, indtil de kan faa tilendebragt deres allerede indgaaede Kontrakter, erklæret sig villig til at udsætte det ny Certepartis Ikrafttræden til 1. Januar 1897, forudsat de med en Gang indvilliger i for Fremtiden at indgaa paa selv at betale »wharfage«; indgaaas ikke herpaa inden 15. ds., bliver det ny Certeparti at anvende fra 1. Juli. Saaledes har Stillingen været nu i nogen Tid. I Gaar afholdtes imidlertid her Steds Møde af Repræsentanter for saa at sige hele Syd-Wales og Monmouthshire, idet der af den totale Produktion paa 33 Millioner Tons var fremmødt Repræsentanter for ikke mindre end 25 Millioner Tons. Pressen var udelukket fra Mødet, men af den senere afgivne officielle Rapport over Forhandlingerne fremgaar det, at alle Grubeejerne enstemmig har vedtaget paa det kraftigste at modarbejde blandt andet Overførelsen af disse 2 pence wharfage fra Skibene til Afskiberne, og i hvorvel Rapporten intet nævner derom, skal det dog paa Mødet være oplyst, at Grubeejerne for at faa deres Vilje igennem i dette Spørgsmaal vil gaa til den Yderlighed at lukke Gruberne og stanse al Trafik. At der blandt Eksportørerne har været Frygt for en Krisis i denne Anledning, fremgaar tydelig nok af den forcerede Afskibning for at fylde Depoterne, og derved være i Stand til for en Tid at kunne udholde en Strike. At Grubeejerne ville drive Sagen til en slig Yderlighed som at lukke Gruberne, synes dog utroligt, da det er indlysende for enhver, hvad en saadan Tilstand vil lede til. Rigetignok er Kulmarkedet for nærværende i en alt andet end florerende Forfatning, men paa samme Tid er Øjeblikket meget gunstigt for en Strike for Rederiernes Vedkommende, da nuværende Rater vistnok for de flestes Vedkommende bringer Tab i Stedet for Gevinst. Vor Hoved-

sigtigt med disse Linjer er imidlertid at henlede Læsernes Opmærksomhed paa den Opfattelse, som for en stor Del gør sig gældende hos Grubeejerne, nemlig, at selv om de engelske Rederier bringe deres Trusel i Udførelse, og refusere at akceptere andre Certepartier end det af dem selv foreslaaede, skal det alligevel lykkes dem at sikre sig udenlandsk Tonnage paa de gamle Betingelser. Vi skulde dog meget betvivle, at de vil faa dette deres Haab opfyldt; rigtignok findes der jo blandt Skibsrederne saavel som i andre Stænder »blacklegs«, der for en øjeblikkelig Vindings Skyld kaster Principet over Bord, uagtet de ved, at de dermed gøre en ganske ubodelig Skade, men det er vort sikre Haab, at i alt Fald norske Dampskibs- og Sejlskibsredere loyalt ville stille sig Side om Side med de engelske Rederier i deres Arbejde for endelig en Gang at rense op i vore Certepartiers Augias Stald. Rederierne burde ubetinget give Arbejdet sin Støtte, da Resultatet jo alene er til deres Bedste.

South Overfalls og Sandette-Bankerne.

Foranlediget ved en Udtalelse i nautiske Krese: at Fyr og øvrige Hjælpemidler til Nordsøens Navigering for Øjeblikket ere paa Højde med enhver rimelig Fordring, skriver en Indsender i »Hansa«:

»Man kan ikke ubetinget samstemme heri, og jeg skal herved paapege Mangler, som har Betydning for store og dybgaende Skibe, hvis Kurs falder sammen med Linjen fra Terschelling Fyrskib til Kanalen og omvendt.« Det er navnlig Manglen paa Fyrskibe til Advarsel for Overfalls og Sandette-Bankerne, der her skal fremhæves. Fra Galloper-Fyrskib strækker sig retvisende S. + V. $\frac{1}{2}$ V. i en Længde af omtrent 28 Kml., indtil Breden af East Goodwin Fyrskib, en Sandbanke, kendt under Navnet Falls eller Overfalls, paa hvis Sydende der — i ovennævnte Kurslinje — er flere grunde Steder med kun $4\frac{1}{2}$ Favne Vand. Med nordøstlige Vinde og ringe Sø kunne dybgaende Skibe allerede røre Bunden, medens de under en Storm og den dermed følgende brydende Sø kunne hugge haardt. Det er derfor ikke uden en vis Ængstelse, at man med N. O. Storm, Regn og Sne, sætter ned paa Kanalen, saa meget mere som de lægste Steder paa Grunden kun ligger 8 Kml. fra Goodwin Sand. Paa en Distance af 178 Kml. fra Terschelling Fyrskib kan man let være 8 Kml. i Forhaanden. East Goodwin Fyrskib faar man i klart Vejr netop at se, naar man er over Grunden, men for sent til, at det kan tjene som Advarsel for denne. Den lige Kurslinje gaar midt imellem Galloper og Nord Hinder Fyrskibe, og befinder man sig i den, er det sjældent, at man, selv med klart Vejr, kan se noget af dem. Sætter man Kursen sydligere, risikerer man at komme paa den endnu farligere Sandette-Banke, der paa sine Steder kun har 3 Favne Vand, og som ligeledes kun ligger 7 Kml. fra Kurslinjen og 10 à 11 Kml. fra det næste Fyrskib.

$4\frac{1}{2}$ Favne-Stederne paa South Falls ligger som følger: de nordligste Steder retv. N. 42° O. $9\frac{1}{2}$ Kml. fra East Goodwin og retv. N. 84° O., godt 7 Kml. fra Nord Sand Head Fyrskib; de sydligste Steder retv. N. 53° O. $7\frac{1}{3}$ Kml. fra East Goodwin og retv. S. 73° O. 7 Kml. fra Nord Sand Head Fyrskib. Sandette Banke ligger mellem O. + N. og O. $\frac{1}{2}$ S. 9 til 15 Kml. fra East Goodwin. Som For-

holdene nu ere kan man ikke gøre bedre end tage en Afstandsbestemmelse fra North Hinder Fyrskib, dersom det er muligt at faa en saadan.

Af Ovenstaaende vil det fremgaa, at Fyr saavel som Taagesignaler ere nødvendige baade paa South Falls og Sandette Banker. Er det umuligt at faa det begge Steder, ønskes først et Fairway-Fyrskib, N. O. for de grunde Overfalls-Steder, med et godt, klart Apparat og en kraftig Sirene. Herved vil en anden Mangel være afhjulpen, nemlig at East Goodwin Fyrskib, med sin daarlige grønne Lanterne, ikke længere behøver at være Anduvnings-Stedet for Skibe, der søge Kanalen.

Spørgsmaalet er, hvem der skal lægge Fyrskibene ud; Overfalls-Stederne ligge nærmest den engelske Kyst, omtr. 12 Kml. af, hvorimod Sandette Banken ligger Frankrig nærmest, omtr. 14 Kml. af.

Indsenderen slutter med det Haab, at det maa lykkes i en nær Fremtid at faa ovennævnte Fyrskibe anskaffede.

Skibsfarten paa Buenos Ayres.

Fra de forenede Rigers Generalkonsulat i Buenos Ayres er der d. 18. Maj d. A. i Følge Norg. Sjft. indberettet til Indredepartementet, at Generalkonsulatet af det derværende Handelskammer er blevet anmodet om at gøre Skibsførere bekendt med, at de ved at lade sig optage som Medlemmer af Børsen, ville kunne faa opstaaede Tvistigheder med andre Medlemmer afgjorte uden Omkostninger og uden Tidsspilde.

Denne af Handelskammeret fattede Beslutning vil, udtaler Generalkonsulen, være af ikke uvæsentlig Interesse for Skibsfarten, da derved ikke alene opnaas, at enhver Sag om Liggedagspenge eller om den rette Forstaaelse af Bestemmelserne i Certepartiet eller Konnossementet ville kunne indbringes for Handelskammerets Retsudvalg, men ogsaa, at de opstaaede Spørgsmaal ville blive underkastede kompetente og uinteresserede Personers Kendelse uden Omkostninger for Parterne.

Da Rettergangsmaaden — bemærker Generalkonsulen videre — i Buenos Ayres er overmaade langsom, indviklet og kostbar, ligesom Retsforholdene i Almindelighed ere saa lidet tilfredsstillende, at Processer som Regel maa fraraades, har der hidtil ingen anden Udvej staaet Skibsførerne aaben end gennem privat Voldgift at søge at faa ordnet opstaaede Tvistigheder. Vægrer Modparten sig ved at indgaa herpaa, maa Skibsføreren fratage sin Fordring.

Som Medlem af Børsen vil man næppe være udsat for dette, i det Handelskammeret i Henhold til Statutterne har at kende og dømme i Tvistemaal i kommercielle Anliggender mellem Medlemmer af Børsen, efter at Parterne paa Forhaand har vedtaget at underkaste sig Kammerets Voldgift. Skulde noget Medlem nægte en saadan Vedtagelse af Voldgift, bliver han i Følge Statutterne suspenderet og senere advist som Medlem af Børsen.

Generalkonsulen antager derfor, at det vilde være i Rederiernes Interesse, om Skibsførerne i paakommende Tilfælde benyttede sig af den dem nu givne Anledning til at blive Medlemmer af Børsen.

I Følge Børsreglementets § 5 erlægges der i Indtrædelsespenge £ 50 Papir; det maanedlige Kontingent er £ 2,50, der erlægges kvartalsvis og i Forskud. — I Følge § 6 er ethvert Medlem, som midlertidig forlader Byen og herom indsender skriftlig Meddelelse til Direktionen, fritaget for at betale Medlemskontingent under sin Fraværelse.

Norsk Højesteretsdom.

Jørgine Fergstad mod Dampskibet »Otra«s Kaptajn og Rederi.

Om Morgenen den 30/1 1894 laa Dampskibet »Otra«, Kapt. Richard Christophersen, i Frederikshavn. Stewarten Johan Eilert Fergstad gik her over Bord og druknede.

Det er oplyst, at Dampskibets Jerngelænder paa Rejsen var bleven indslaaet af Søen omtrent midtskibs paa S. B. Side i en Udstrækning af 3 à 4 Favne, og der var derfor udsendt Tove til Forebyggelse af Ulykke. Dagen før Ulykken vare Tovene imidlertid fjernede, fordi Gelænderet var under Reparation. Mellem Kl. 6 og 7 om Morgenen forsvandt Stewarten og blev senere paa Dagen fundet i Havnen som Lig.

Hans Enke, Jørgine Fergstad, sagsøgte Skibets Kaptajn og Rederi til Erstatning, da hun forment, at hendes Mand under Udførelsen af sit Arbejde var gaaet over Bord gennem den omtalte Aabning i Jerngelænderet. Skibsføreren burde sørget for Afstængning af Aabningen, eller for Anbringelsen af Lampe samme Steds. Undladelsen heraf maatte efter hendes Mening betegnes som en saa høj Grad af Uagtsomhed eller Skødesløshed, at Skipper og Rederi maatte være ansvarlige for det Tab, hun led ved Forsørgerens Død.

Efter Oplysningerne maa antages, at Afdøde ved et Uheld er faldet ud, i det han vilde tømme en Pøs med Aske uden Bords. I Havn skulde denne imidlertid ikke kastes over Bord, hvilket alligevel ofte blev gjort.

Skønt Sørensen ansaa det for en Uforsigtighed ikke at afstænge Aabningen, fandt den dog, at Afdøde ved egen Skyld og uden Nødvendighed og endog under Overskridelse af givne Paabud var kommet hen til det farlige Sted og selv var Skyld i Ulykken.

Trondhjems Soret, der 17. April 1895 paadømte Sagen, frifandt Kaptajnen og Rederiet for Enkens Tiltale.

Højesteret var enig med Sørensen og stadfæstede under 18/6 1896 dennes Dom.

Enken har under Sagen haft fri Sagfører.

Norg. Sjft.

„Mariane“s Sag.

(Nord. Skibsrederfor. Cirk.).

Aar 1896 den 11. Maj blev i Sagen Kaptajn E. Petersen som Fører af Skonnerten Mariane af Marstal ktr. Kaptajn C. R. Koch som Fører af Galeasen Rasmine af Marstal afsagt følgende Dom:

Af det under nærværende Sag oplyste fremgaaer det, at Galeasen Rasmine af Marstal, ført af Indstævnte Kaptajn C. R. Koch, som paa Rejse fra Königsberg til Nakskov med en Ladning Rug og Ærter den 1. Juni f. A. afgik fra Pillau, den 2. s. M. Kl. 5 om Morgenen, ca. 5 Mil nord for Hela, mistede en Del af sin Fokkemast, som brækkedes ved Slingring af Skibet i høj Sø, hvilket bevirkede, at al Kommando over Skibet i Øjeblikket ophørte.

Kl. ca. 8 om Morgenen tilbød Skonnerten Mariane af Marstal, ført af Citanten, Kaptajn E. Petersen, som var paa Rejse fra Königsberg til Holbæk og som observerede det Rasmine tilstødte Uheld, Indstævnte sin Assistance, og da Citantens Tilbud blev modtaget, blev der tilkastet Mariane en Slæber, hvorpaa Kursen sattes efter Bornholm. Den paafølgende Dags Aften ankom Skibene udfor Rønne Havn, men da Slæberen under Sejladsen ind til Havnen sprang, maatte de begge ankre op, og først den paafølgende Morgen Kl. 5 kom Mariane med Rasmine paa Slæb ind i Havnen, hvor begge Skibe for-tøjede. I Anledning heraf søgte Citanten i late Instans ved Rønne Købstads Soret Indstævnte til saavel personlig som

under Tvang af Eksekution i det fornævnte af ham førte Skib med dets staaende og løbende Redskab og alt Tilbehør samt Fragt og Ladning, til Citanten som Fører af Mariane at betale den hans Rederi, den Citanten selv og den Skibets Mandskab tilkommende Bjærgeløn med 3000 Kr. eller dog et saa stort Beløb, som Retten maatte bestemme, med Renter af Beløbet 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 24. Juni f. A., til Betaling sker; han paastod derhos en af ham den 22. s. M. ved Rønne Købstads Fogedret i Galeasen Rasmine med staaende og løbende Redskaber, Sejl, Ankere, Tougværk samt Fragt og Ladning foretagen Arrestforretning for den ovennævnte Bjærgeløn 3000 Kr. m. m. stadfæstet samt sig tillagt Omkostningerne ved bemeldte Forretning og dennes Beskrivelse, ialt 59 Kr. 94 Øre, og Sagens Omkostninger. Indstævnte protesterede mod Størrelsen af den af Citanten krævede Bjærgeløn og paastod Bjærgelønnen fastsat af Retten samt Sagens Omkostninger paalagte Citanten. Ved Sørrettens Dom af 9. Juli f. A. blev det af Citanten krævede Beløb nedsat fra 3000 til 1000 Kr., og Sagens Omkostninger ophævedes, hvorimod Citantens Paastand isvrigt toges til Følge, saaledes at Arrestforretningen stadfæstedes for det ham herefter tilkommende Beløb af 1059 Kr. 94 Øre.

Denne Dom har Citanten efter erhvervet Oprejsningsbevilling af 28. September f. A. ved Stævning af 5. Oktober næstefter indanket her for Retten, hvor han har gentaget sine for Sørretten nedlagte Paastande og mest subsidiært paastaar Sørretsdommen stadfæstet, hvilken sidste Paastand ogsaa for Overretten er nedlagt af Indstævnte. Hver især af Parterne paastaar sig derhos tillagt Appellens Omkostninger hos Modparten.

Naar henses til, at det efter de foreliggende Oplysninger ikke kan antages, at det bjærgede Skib var stedt i en saadan Nødstilstand, at det ikke havde nogen anden Udsigt til at klare sig end den at modtage den tilbudte Assistance, til, at Bjærgerne og deres Ejendele ikke ses at have været udsatte for Fare, til, at Besætningen paa Citantens Skib kun bestod af 4 Mand foruden ham, til, at Værdien af de til Bjærgningen anvendte Redskaber og de med denne forbundne Udgifter har været ringe, til Omfanget af den Forsinkelse, der ved Bjærgningen er paaført Citantens Skib, og til det Bjærgedes Værdi, ca. 9300 Kr., findes Bjærgelønnen ikke at burde sættes højere end til det ved Sørretsdommen bestemte Beløb, om hvis Nedsættelse der, som Sagen foreligger, ikke er Spørgsmaal.

Som Følge af det anførte vil den indankede Dom, hvis Bestemmelser om Sagens Omkostninger billiges, være at stadfæste, dog at Citantens Paastand om Renter af det tilkendte Beløb vil være at tage til Følge. Sagens Omkostninger for Overretten findes at kunne ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke for Overretten.

Thi kendes for Ret:

Sørretsdommen bør ved Magt at stande, dog at Indstævnte, Kaptajn C. R. Koch som Fører af Galeasen Rasmine af Marstal, til Citanten, Kaptajn E. Petersen som Fører af Skonnerten Mariane af Marstal, af det denne ved Dommen tilkendte Beløb bør betale Renter 5 pCt. p. a. fra den 24. Juni f. A., til til Betaling sker.

Sagens Omkostninger for Overretten ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse og Dommen i det hele at efterkommes under Adfærd efter Loven.

Sag angaaende Lodspenge.

(Nord. Skibsrederfor. Cirk.).

Hr. Sagfører S. Tranberg i Odense har sendt Bureauet følgende Dom til Offentliggørelse:

»Dampbaaden Ørnen af Svendborg kom den 27. November f. A. til Odense Fjord med Skonnert Ganymed af Odense paa Slæb. Dampbaaden tog ved Gabet Lods om Bord, der lodsede Damperen til Stige. Her betaltes Lodspenge for Damperen; men Lodsens forlangte endvidere Lodspenge for Ganymed. Dennes Fører, Kaptajn P. C. P. Hansen, nægtede imidlertid saavel at betale de krævede Lodspenge for Skonnerten som at udfylde og underskrive Kvitteringsblanket.

Under Paaberaabelse af, at Bestemmelsen i Lov 13. Juni 1879 § 31 5te Stykke skulde hjemle saadant, søgte Odense Fjords Lodseri nævnte Kaptajn Hansen til at betale Lodspenge for Ganymed.

Det var under Sagen in confesso, at der ikke under Bugseringen paa Fjorden var ydet Ganymed Vejledning til Stylingen af Lodsens eller nogen anden af dem, der var om Bord paa Damperen. Medens Citanterne gjorde gjældende, at den Fritagelse for at betale dobbelte Lodspenge, som nævnte § 31 5te Stykke under visse Omstændigheder hjemler, maatte være betinget af, at den paagældende Damper i det hele taget udelukkende anvendtes til Bugsering, blev det fra Indstævntes Side hævdet, at Fritagelsesbestemmelsen maatte komme til Anvendelse overalt, hvor Damperen i det givne Tilfælde udelukkende havde udført Bugsering og ikke tillige Lodsening. Da Damperen Ørnen undertiden benyttedes til Person- og Godstrafik, mente Citanterne, at Fritagelsesbestemmelsen ikke kunde komme det bugserede Skib til Gode.

Mod denne Forstaaelse af Loven indvendte Indstævnte, at Fritagelsesbestemmelsen i saa Fald vilde blive illusorisk, idet der næppe her i Landet fandtes en eneste Damper, der udelukkende anvendtes til Bugsering og ikke tillige til anden Trafik.

Sørretten gav Indstævntes Betragtninger Medhold og ifra fandt Indstævnte.

Forsigtigheds-Foranstaltninger om Bord i Skibe med Trælast.

Torsdag forrige Uge var i Liverpool en Sag inde for »Board of Trade« angaaende Tab af Menneskeliv om Bord i Dampskib »Benbridge«, der i April var paa Rejse fra Mobile til London. »Benbridge«, et Dampskib paa 2234 R.-T., afgik 23. April fra Mobile til London med en Ladning Trælast, Harpiks etc. Dampskibet førte Dækslast af Tømmer samt nogle Staver. Da der d. 1. Maj opkom en stærk Storm, ansaa Styrmanden det rigtigst at efterse Lastebommen, og gik i den Anledning op paa Dækslasten med 2 Mand. Bommen var fastgjort til Kættinger, som holdt Lasten, og de nævnte Mænd befandt sig omtrent midt paa Dækket, da en svær Sø styrtede ind over Skibet fra Bagbords Side. Denne Sø skyllede den ene Mand over Bord, medens Styrmanden reddede sig derved, at han fik Tag i en Støtte, og den anden i en Surring. De Spørgsmaal, det her drejede sig om, var, hvorvidt der med saadan Last var sørgel tilstrækkeligt for Mandskabets Sikkerhed, om det under de forhaandenværende Omstændigheder var forsvarligt at sende disse Folk op paa Dækslasten for at udføre nævnte Arbejde, og endelig for det tredje om der, efter at Manden var skyllet over Bord, var gjort alle mulige Anstrængelser for at redde hans Liv.

Retten fandt, at Kaptajnen ikke havde undladt nogen af de Forsigtighedsregler, som er almindelige til Sikkerhed for Mandskabet, og at der saaledes ikke kunde lægges ham noget til Last, men den var ogsaa af den Opfattelse, at der til yderligere Sikkerhed om Bord i Skibe med saadan Dækslast burde strækkes Trosser, fastgjorte til Støtter, fra Broen til Bakken. (Norg. Sjøft.).

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Bestyrelsen afholder Møde i »Fanø Skibsreder-Forening«s Lokale i Nordby Fredagen d. 3. Juli Kl. 10 Form.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdes samme Sted Lørdagen d. 4. Juli Kl. 10 Form.

De Delegerede fra Kredsafdelingerne og andre Medlemmer af Foreningen, der agte at deltage i Generalforsamlingen, anmodes om, for saa vidt dette ikke allerede er sket, snarest at sende Anmeldelse til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Fra Sø og Land.

Fra Island.

(Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.)

Det danske Postskib Thyra, Kaptajn Garde, ankom i Dag til Seydisfjord paa Hjemrejse til Kjøbenhavn. Kaptajn Garde beretter, at han ikke har truffet Isen Landet rundt; en Mængde norske Hvalfangere ere i Aktivitet paa Nord- og Østlandet, hvor der for Øjeblikket vrimler med Hvaler.

Kystbaaden Bremnæs, der gaar under norsk Flag, ankom til Seydisfjord i Gaar; den har haft et mindre Havari paa Hornafjord, hvorved den blev 2 Dage forsinket. Den islandske Regeringsdamper Vesta ventes hertil i Morgen fra Reykjavik, og gaar den herfra rundt Landet. Fiskeriet er jævnt godt, ligesom der ogsaa er Agn til Stede.

Ved Ourø Havn agtes opført en Sandfanger.

Den tidligere omtalte projekterede Kystfart paa Lange-land ved Dampere er nu opgivet.

Det franske femmastede Sejlskib France har netop fuldført sin syvende Dobbeltrejse under gunstige Vilkaar. Det sejlede fra Dunkerque d. 24de December, ankom til Iquique den 8de Marts indtog 6000 Tons nitrate, sejlede igen d. 18 Marts, og kom tilbage til Dunkerque d. 7de Juni. Hele Rejsen frem og tilbage, 163 Dage. Fairplay.

Ifølge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Leith er en dansk Sømand Paul Vejrup, 20 Aar gammel, der var forhyret med Skibet »Brambletye« af Glasgow, Kaptajn A. W. E. Gomm, den 12te December 1895 omkommen ved et Fald fra Masten paa Rejsen til Hiogo; han efterlader sig et mindre Hyrebeløb.

Da Afdødes Slægt og Hjemsted ere ubekjendte, opfordres herved enhver der maatte kunne give Oplysning herom til desangaaende at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 23de Juni 1896.

I Calais bestræber man sig for at drage Redernes Opmærksomhed hen paa Byens fordelagtige Beliggenhed til at forsyne forbisejlende Dampere med Bunkerkul. Og man mener, at da et stort Antal af de nordlige søfarende Nationers Skibe daglig passere forbi Havnen, maa det være bekvemt for en Del af dem at indtage Kul der. Havnen bliver anbefalet som naturlig og let tilgængelig og Skibene kunne ligge flot langs Kajerne. Farvandet, som Damperne skulle passere, er lige, bredt og dybt, og det kan passeres til enhver Tid. S. S. Europa paa 5,302 Tons Gross og med et Dyb-

gaaende af 28 Fod sejlede f. Eks. ind i Forhavnen 3 Timer før Højvande, og gik senere ud med en Ladning paa 5000 Tons Sukker til New-York. Kaptajner, hvis Skibe have indtaget Bunkerkul i Calais, have udtrykt deres Tilfredshed med den Lethed og Hurtighed, hvormed Arbejdet gaar for sig. Fairplay.

Handelsforbindelsen med Nordamerika. Dampskibet »Hekla« ankom i Tirsdags fra New York, medførende Mr. Chas. E. Currie, Repræsentant for Handelskamret i Louisville, Kentucky, samt forskellige Repræsentanter for amerikanske Fabriker og lignende, i Følge med Konsul T. Sæogaard. De Besøgende ønske at undersøge Afsætningsforhold m. m. her i Landet samt Muligheden for at benytte Frihavnen som Omladningsplads til Østersøen. Tanken er ogsaa om muligt at foranstalte en Udstilling her af forskellige medbragte Prøver, saasom: Agerbrugsmaskiner, Vogne, Pengekabe, Bomuldsvarer, Læder- og Lædervarer, Træ og Trævarer, Mel, Spirituosa etc., og man har Haab om hertil at erholde Lokale velvilligt overladt i »Standards« ny Ejendom paa Kongens Nytorv.

Der vil for de Fremmede blive anordnet forskellige Festligheder, saaledes af »Det forenede Dampskibs Selskab«, Grosserersocietetets Komité m. fl., og der vil blive givet dem Lejlighed til at erholde indgaaende Kendskab til alle Handels- og Fabriksforhold her i vort Land. Enhver Bistand til at opnaa dette Formaal og til at berede de Fremmede en sympatetisk Modtagelse vil finde taknemmelig Paaskønnelse.

I Tilslutning til vore Meddelelser i dette Blads Nr. 22 anføre vi, at d'Hrr. Thos. Wilson Sons & Co.s nye hurtig sejlede Dampskib Zero, der, efter Initiativ af Firmaet C. K. Hansen her i Byen, er specielt bygget og indrettet til Kjøbenhavn-Hull-Ruten, vil afgaa herfra til Hull første Gang d. 2. Juli og derefter regelmæssig hver Torsdag Aften. Damperen er forsynet med Halls Koldluftsmaskiner og altsaa særlig anlagt for Transport af Smør og Fedevarer. Den udfører Rejsen mellem Kjøbenhavn og Hull paa 48 Timer. Losningen begynder hver Søndag Midnat og alt Smørret leveres til de forskellige Jernbanekompagnier før Kl. 6 Mandag Morgen. Smørret til de vigtigste Pladser i Yorkshire, Lancashire og Midland Distrikter, saa langt syd som til Birmingham, bliver leveret i Løbet af Mandag Morgen eller Eftermiddag (i Manchester Kl. 10 Form.), i Forhold til Stedets geografiske Beliggenhed.

De moderne Sejlskibes Fart. Hastighedsgrænsen, som Sejlskibe under gunstige Omstændigheder kunne opnaa er endnu langt fra at være fastslaaet, skriver »Hansa«.

Grunden hertil er, at den tilbagelagte Distance kun bliver nøjagtig bestemt ved astronomiske Observationer hver 24 Timer, som ikke kan give noget rigtigt Begreb om Skibets Maksimumsfart i Etmaalet, idet Vind og Sø mæppe nogen Sinde holde sig ens hele Etmaalet igennem. Man har imidlertid Lov til at antage, at de ny, store, moderne Klipperskibe under gunstige Omstændigheder komme op paa en Fart af 15 til 15 Knob og derover, hvilket man kan slutte af, at der gives Sejlere, der have udsejlet store Distancer med en Gennemsnitshastighed af 12 Knob og derover. I den lange Tid, der er medgaaet til at tilbagelægge de store Afstande, kan man umulig gøre Regning paa samme Vindstyrke og samme Sø, men disse maa være Forandringer underkastede, der kan forøge Farten betydelig over Gennemsnitsfarten. I saa Henseende har Firmasteren »Placilla«, Kaptajn, Hilgendorff, præsteret noget enestaaende. I August 1892 sejlede Skibet i 4 Dage og 6 Timer fra Coro (en af Azorernes vestligste Øer) til Lizard og tilbagelagde saaledes en Distance paa 1,260 Kml. med en Gennemsnitfart af 12,8 Kml. i Timen. Samme Rederi's ny femmastede Skib »Potosi«, ligeledes ført af Kapt. Hilgendorff, har paa sin, for nylig tilbagelagte, første Rejse udsejlet en

endnu større Distance med stadig høj Gennemsnitsfart, uden dog at kunne naa op til »Placillas«. Den udsejlede Distance var 2,100 Kml. med en Gennemsnitsfart af 11 Knob i Timen, altsaa blev hele Distancen tilbagelagt i 8 Dage.

Ugens Havarier.

Fairfield, engl. Skonnertbrig, der paa Rejsen fra Hernøsand til Randers kolliderede med Lappegrundens Fyrskib, ankom 17. ds. til Randers med Tab af Bugspryd og Skade paa Gallion.

Sjofuglen, Skonnert af Limhamn, kom d. 17. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Korsør med 110 Tdr. Cement paa Grund paa Blinne Badstue. Efter Udlosning af en Del af Ladningen og med Assistance af Bjergningsdamperen Helsingør kom Skibet af Grunden og indbragtes til Korsør uden synderlig Skade.

Sophia, dansk Barkskib, J. Petersen, har i Følge Meddelelse fra Providence d. 25. Maj paa Rejsen fra Trucks Island taget en svær Sø over ud for Kap Hatteras og mistet Rorpinden. Skibet kom d. 2. ds. paa Grund paa Falmouth Shoal, men kom atter flot med Assistance.

Danmark, Skonnert af Nykjøbing p. F., er i Taage strandet ved Hammerfest. Skibet Vrag. Mandskabet reddet.

Hanina, Jagt af Karlshamn, paa Rejsen til Rønne med Træ, er d. 20. ds. kængret i Sømil NW. for Hasle. Besætningen bjergede sig i egen Baad. Skibet blev senere med Assistance af Fiskere indbragt til Hasle, bragt paa ret Køl og udpumpet, dog er naturligvis det meste af Ladningen gaet tabt.

Drummond Castle, Dpsk. af London, tilhørende Rederiet D. Currie & Co, er Natten mellem den 16de og 17de ds. i Tagge stødt paa en Klippe ud for Ouessant og sank nogle Minutter efter.

Drummond Castle var paa Rejse fra Kap til London, og da den hørte til de saakaldte intermediate Dampere, d. v. s. saadanne, der anløbe mange Mellestationer, kom den sidst fra La Palma. Passagerernes Antal var 143, Besætningens 103, og af disse 246 Mennesker reddedes kun 2 af Besætningen paa nogle Plankestumper, de Øvrige gik til Bunds før end Baadene kunde blive satte i Vandet, som der i Følge de Overlevendes Udsagn var givet Ordre til.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Odessa 21. Juni, bestemt til Antwerpen, Kbhvn., St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Antwerpen 21. Juni, bestemt til Southampton og Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Kbhvn. 21. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Castor, Holm, ankom til Cette 21. Juni, bestemt til Spanien. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton 18. Juni, bestemt til Palma, Barcelona, Alicante og Italien. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Levo, Haraldsby. — Douro, Brabrand, afgik fra Dartmouth 27. Juni, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra St. Petersburg 21. Juni, bestemt til Kbhvn., Dunkerque, Antwerpen, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Neapel 18. Juni, bestemt til Sicilien. — Kiew, Rabe, afgik fra Dartmouth 21. Juni, bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 14. Juni fra

Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Algier, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Gibraltar 19. Juni, bestemt til Antwerpen, Kbhvn., St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Kbhvn. 18. Juni, bestemt til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra St. Petersburg 23. Juni, bestemt til Råfsö. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 23. Juni, bestemt til Antwerpen, Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Dartmouth 18. Juni, bestemt til Lissabon, Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Piræus 23. Juni, bestemt til Saloniki Sevastopol, Nicolaieff, Odessa. — Vesuv, Gade, afgik fra Southampton 18. Juni, bestemt til Alicante. — Xenia, Erichsen, afgik fra Pouillac 17. Juni, bestemt til Havana, New-Orleans. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 20. Juni fra Havre.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 21. Juni, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 22. Juni, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Ceres, Svendsen, ankom til London 21. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow Norden, ankom til Libau 18. Juni, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 22. Juni, bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 21. Juni, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 20. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, bestemt til Manchester. — Kasan, Nidersøe, afgik fra London 21. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 6. Juni, bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 21. Juni, bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 22. Juni, bestemt til Kbhvn., Hull. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 17. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 23. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 21. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Odin, Lissner, ankom til Stettin 20. Juni, bestemt til Kbhvn., Manchester. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Hull 20. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 22. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 20. Juni, bestemt til Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 21. Juni, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Antwerpen 21. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, C. Bentzen, afgik fra Newcastle 23. Juni, bestemt til Svendborg. — Esbern Snare, Sørensen, afgik fra Odense 25. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 24. Juni, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 24. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 23. Juni, bestemt til Assens. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 23. Juni, bestemt til Frederikshavn. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Leith 23. Juni, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Aarhus 24. Juni, bestemt til Leith via Odense og Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Reval 23. Juni, bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W. Wrisberg, ankom til Riga 22. Juni. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, ankom til Helsingør 19. for at dokke. — Svend, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, ankom til Helsingør 6. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Methil 19. Juni, ankom til Kiel 23. — Skjold, J. C. Jensen, afgik fra Blyth 13. Juni, ankom til Libau 18. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Grimsby 18. Juni, bestemt til Kronstadt. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 19. Juni, ankom til Stettin 24. — Olat, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 23. Juni, bestemt til Buenos Ayres. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 13. Juni, ankom til Santos 18. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Kronstadt 13. Juni, ankom til Hernøsand Dist. 16. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Libau 22. Juni, bestemt til Rotterdam. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Rotterdam 20. Juni, ankom til Blyth 22.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Blyth 18. Juni, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Archangel 23. Juni, bestemt til Dundee. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Riga 22. Juni, bestemt til Dunkirk. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 14. Juni, ankom til Dunkirk 20. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 7. Juni, ankom til St. Petersburg 15.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, ankom til Holmsund 22. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Dortrecht 18. Juni, ankom til Sunderland 19.

Dannebrog. A malienborg, Olsen, ankom til Harnæs 21.

Juni — Christiansborg, Schultz, afgik fra Calais 22. Juni til Middlesborough — Fredensborg, Hartmann, ankom til Brake 19. Juni. — Frederiksborg, Fischer, ankom til Rotterdam 20. Juni. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Kronstadt 21. Juni til Jakobstad.

Dampskibseelskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Brake 19. Juni. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til West Hartlepool 19. Juni, laster til Kjøbenhavn. — Skodsborg, Schmidt, anløb Kjøbenhavns Red 23. Juni paa Rejse fra Cardiff til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, ankom til Kronstadt 17. Juni. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 18. Juni til Kronstadt. — Jylland, Starck, afgik fra Blyth 20. Juni, ankom til Kbhvn. 23. — Russia, Rasmussen, afgik fra Methil 17. Juni, ankom til Aarhus 20. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra London 18. Juni til Reval.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 22. Juni, ankom til Kbhvn 23. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 23. Juni til New-York. — Norge, Thomsen, afgik fra Kristianssand 12. Juni til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 20. Juni til Kbhvn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibseelskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 18. Juni, ankom til Aarhus 21. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 16. Juni, anløb Aarhus 18., ankom til Randers 19., afgik 20., anløb Aarhus 21., ankom til Altona 22.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Frederikshavn 17. Juni, ankom til Hernøsand 21. — Nerma, Degn, afgik fra Riga 16. Juni, ankom til Sundsvall 18. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Sunderland 18. Juni, afgik 19., ankom til Esbjerg 21.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Afma, Ankersen, prajet 3. Juni paa 24° N. 19° V. fra Cardiff til Rio Grande. — Amela, Nielsen, afgik fra Port Elisabeth 19. Maj til Cape Verde Øerne. — Anna Agnete, Mathiasen, er ankommet til Marseille fra Sydhavserne via Punta Delgade. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, ankom til Newcastle N. S. W. 6. Maj fra Port Elisabeth. — Cito, Christensen, passeret Lizard fra Manchester. — Copley, Struckmann, ankom til Stockton 16. Juni fra San Francisco. — Dania, Nielsen, afgik fra Yucatan 1. Maj til Hamburg. — Franz Schwalbe, Poulsen, afgik fra Hamburg 12. Juni til Santos. — Mathilde, Steffens, ankom til Timor (Delhi) 11. April fra Amsterdam, ankom til Macassar 1. Maj. — Mærdor, Brinck, afgik fra Yucatan 1. Maj til Falmouth. — Nanna, Warrer, ankom til Havre 15. Juni fra Yucatan. — Serapis, Hansen, afgik fra Rangoon 18. Maj til Rio de Janeiro. — Solid, Jørgensen, ankom til Hamburg 12. Juni fra London. — Thea, Jessen, ankom til San Francisco 19. Maj fra Rio Grande.

Svendborg. Diane, Fallentin, ankom til Helsingfors 20. Juni. — Elise Bay, Petersen, ankom til Helsingborg 17. Juni. — Hanne, Rynitz, ankom til Libau 22. Juni. — Marie, Nielsen, ankom til Dyrefjord 9. Juni. — Neptunus, Jensen, ankom til Rochester 19. Juni. — Niord, Svennevig, ankom til Solombol 21. Juni. — Petrine, Jensen, ankom til Stolpemünde 16. Juni. — Phønix, Hansen, ankom til Dyrefjord 8. Juni. — Skjold, Larsen, ankom til Sundsvall 18. Juni. — Svend, Andersen, ankom til Middlesborough 22. Juni. — Ydun, Klagenberg, ankom til Blyth 22. Juni.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn, meddele os d. 23. Juni 1896:

St Petersburg noterer for Dampere:
London 1/0³/₄ d., Rotterdam 1/1¹/₂ d., Amsterdam 1/1¹/₂ d. & 1/2¹/₄ d., Antwerpen, Dünkirk eller Ghent 1/2¹/₄ d., Østkyst Kulhavn 1/3 d. 4/6000 Qw. Havre, alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.
Montrose, Dundee eller Leith 16/—, Dünkirk eller Ghent 20 francs pr. Ton Hør.

Kronstadt—London 19/6 d. Deals Battens, Rotterdam eller Amsterdam 13 Hfl. Deals, Battens, Boards.

Danmark nordligst Aarhus 300,400 Tons 12/13 M. pr. 2000 Kilos Rug eller Hvede.

Riga noterer for Dampere:

London, Hull, Dundee, Leith, Antwerpen, Ghent 10¹/₂ d., Dünkirk eller Rotterdam 1¹/₂ d. & 11¹/₄ d., Schiedam 1/—, alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Lübeck 9/10 M., Schlesvig-Holsten 10/11 M., Danmark nord. Aarhus 12 M., alt pr. 2000 Kilos Rug. Scotlands Østkyst 15/—, Ghent eller Dünkirk 18 frcs. alt pr. Ton Hør.

Hull eller London 20/—, Bristol 25/—, Rotterdam 12/13 hfl., Calais 23/29 frcs., Trouville 29/30 frcs., Honfleur 29/30 frcs., Rouen 30 frcs., Caen 29/30 frcs., Bordeaux 33/34 frcs., alt pr. St. Petersburg Standard Deals Battens Boards.

Libau noterer for Dampere:

London 11¹/₄ d. & 1/—, Hull 10¹/₂ d. & 11¹/₄ d., Leith 10¹/₂ d., Rotterdam 1/—, Antwerpen, Dünkirk, Ghent 1/— (20 frcs. pr. Ton Hør), Hamburg 1/— 4/4400 Quarters Havre Newcastle 1/3 d., Engl. Kanal 1/6 d.) Stettin 10¹/₂ d. & 11 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Danzig noterer for Dampere:

London 5/6 & 6/—, Liverpool 7/— & 7/6 d., New York 9/— & 9/6 d., alt pr. Ton Sukker, Dünkirk 16/16¹/₂ frcs. pr. 2000 Kilos Melasse.

Helsingfors 6 M., Torneå og Uleåborg 5¹/₂ M. pr. Ton Mel.

Danmark 10/11 Pfennig pr. engelske Kubikfod Fyrresveller.

Kulfragterne fra Englands Østkyst til Danmark holde sig fremdeles lave, saaledes er senest betalt for større Dampere 3 6 & 4/—, for mindre Dampere 4/6 & 5/— pr. Ton.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 5te Juni:

For Dampere er Fragtmarkedet fastere, end det var, da vi sendte vor sidste Meddelelse, og Raterne, vi den Gang noterede, ere fuldt ud betalte, medens der for Stykgodsladninger har fundet en Forhøjelse Sted. Der har været god Efter-spørgsel efter Dampere til Juni Lastning og Skibe af Mellem-Størrelsen have faaet fulde Rater, hvilket for en Del skyldes et begrænset Antal Skibe af passende Størrelse, men hovedsagelig det forøgede Tilbud af Partladninger af Sød, især Havre til franske Havne. Der er Mangel paa Dampere til lange Rejser, men da det ser meget daarligt ud med Returfragter, har Rederne ingen Lyst til at acceptere de tilbude Rater. For den kommende Bomuldssæson er der udbudt Dampere til nylig betalte Rater, men Befragterne ere ikke ivrige for at slutte i Øjeblikket.

Paa Sejlskibstonnage vedbliver der at være Knaphed, baade her paa Stedet og med Hensyn til hvad der kan ventes, hvorfor Forretningerne have været faa, men Raterne holde sig faste med en opadgaende Tendens.

Endvidere meddeles under 12te dennes:

Hvad Dampskibsbefragtningerne angaar er der ikke nogen væsentlig Forandring siden sidst. Her er ikke slet saa mange Ordre i Markedet for fulde Kornladninger, og det ser ud til, at vore Afskiberes Trang til Tonnage er afhjulpen. Raterne ere imidlertid de samme som sidst, og der er god Efter-spørgsel efter anlagte Dampere, hvilket hovedsagelig er en Følge af meget store Salg af Havrepartier. Paa den anden Side synes det som om Tilbudet, af saavel prompte som senere Baade er tiltagende, hvorfor det heller ikke er rimeligt, at Fragterne ville stige. Man taler om, at der er sluttet et Par Dampere til at lade i Savannah til den kommende Sæson for 30 sh., net. basis; og da der er Udsigt til en stor og tidlig Høst, er det sandsynligt, at vore Afladere snart ville gøre flere Forretninger.

En Del Sejlskibe ere i denne Uge blevne sluttede med Petroleum i Kasser til Ostindien, hvilken Forretning har været livlig til faste Rater, i enkelte Tilfælde endog til højere Rater end sidst. Ellers har Forretningen i Almindelighed været sløj; da der er Mangel paa Sejlskibstonnage, saavel her paa Pladsen, som paa hvad der ventes at komme, vedblive Fragterne at være faste og i Redernes Favør.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddele d. 7¹/₁₉ Juni:

Det meste af den forløbne Uge har Fragtmarkedet været meget stille, og Forretningerne have kun gaaet trevent for sig, men siden i Gaar synes der at være kommen en lille Smule mere Liv i Tingene. Til Trods for det lidt livligere Begær ere Raterne imidlertid saa godt som uforandrede siden forrige Uge, men skulde Begæret holde sig, ville Fragterne utvivlsomt snart stige, da Tonnage i Øjeblikket ikke udbydes i nogen særlig stor Mængde og da større Varetilførsler med det første kunne ventes. Til London er for prompt Afskibning i Dag det yderst opnaelige 11¹/₄ d., Rotterdam eller en god og sikker Weserhavn 1/0³/₄ d.—1/1¹/₂ d., Antwerpen, Ghent eller Dünkirk 1/1¹/₂ d., og for Flax til sidstnævnte

3 Pladser 17/18 Francs pr. Ton. Fra Kronstadt er der sidst sluttet til 19/6 D./B. $\frac{1}{8}$ Boards 21/— til London, og til Hf. 13. D./B. B. til Rotterdam eller Amsterdam, og Dampere kunne fremdeles placeres til disse Rater.

Jeg tilskrev Dem i Marts Maaned angaaende Udvidelsen af Havnen i Windau, og erfarer jeg nu, at der er bleven vedtaget at forlænge den nordre Mole 125 Favne. Arbejdet vil blive paabegyndt endnu i Aar, og Molen, der antages at ville komme til at koste ca. 100,000 Rubler, skal være færdig inden tre Aar.

Til Oprettelsen af en ny Træhavn i Riga har Kommunikations-Ministeriet bevilget 100,000 Rubler, og Børskomiteen har forpligtet sig til at give en lignende Sum. Grunden til Oprettelsen af en ny Havn er den, at den gamle Havn ikke kan tilfredsstille de Fordringer, der stilles til den.

D'Hr. **Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele den 20de Juni 1896.

Fragtmarkedet har ikke fluktueret meget i den forløbne Uge.

Udfragterne holde sig nok saa faste. Transporten af Kul til River Plate er i den senere Tid næsten udelukkende besørget af Dampere; her fra afskibedes der tidligere regelmæssigt Sejlere til Flodhavnene, men i flere Maaneder har saadanne Afskibninger ikke fundet Sted; Købmændene vilde i Aarets Begyndelse ikke betale de af Sejlerne forlangte højere Rater, men holdt tilbage i Haab om senere at kunne sikre sig den nødvendige Tonnage, og da denne alligevel udeblev, maatte der tyes hen til Dampskibe for at afhjælpe den øjeblikkelige Mangel paa Kul.

Der er netop betalt 17/6 for Damper til Rosario. Returneret er stille, og 13/— er akcepteret af en 4000 Tons Damper.

Fra Valparaiso berettes, et flovt Fragtmarked med 54,000 Tons disponibelt Skibsrum; Noteringen er 22/6 for prompte Fartøjer, 23/9 for Oktober/November.

Kalifornien er fast til 25/— for prompt Lastning, medens 30/— er betalt for Juli/August og Oktober/November Afskibning.

Fra Australien, Sydhavsøerne og Ostindien er der ikke synderligt Begær efter Tonnage, og Markedet er i Befragternes Fæve.

Fragterne fra Sortehavet og Distrikt ere fremdeles misereable og Middelhavet viser ikke stort bedre Resultat.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 20. Juni:

Fragtmarkedet er uden Forandring paa Basis af 3/7 $\frac{1}{2}$ for Kronstadt, 5/9 for Genua; i denne Uge har maaske lidt færre Befragtninger fundet Sted, begrundet paa Vanskeligheden ved at arrangere Tørn.

Carloforte frcs. 15 full terms Antwerp, frcs. 12 free dues. Aguilas West Hartlepool 8/3.

Portman Sct. Nazaire 7/6 pr. 8/3 Rotterdam.

Almeria Swansea 7/6 f. t.

Elba Maryport 8/9, Rotterdam 8/— opt. Middlesbro 8/3; Middlesbro 8/— comp. hay London 18/—.

Bona Baltimore 8/9 full terms opt. Benisaf 8/6. Garrucha Tyne Dock 8/— 8/1 $\frac{1}{2}$ full terms.

Espartogræs.

Almeria eller Aguilas 600 Forth 14/3.

Carthagena 568 net. Forth 15/3.

Sortehav etc. befinder sig i den samme usle Forfatning som sidst nævnt, med meget ringe Efterspørgsel.

Der noteres fra:

Azoff 10/6—10/9 ÷ 6 d. Byg nc., Nicolaieff 9/9—10/3 nc. Donauen 10/9—11/3 a. d. 6 d. mere for Hamburg.

Odessa eller Krimhavne 8/9—9/— any direct.

Et Møde af Købmænd og Skibsredere angaaende det ny Kulcerteparti for N. O. Kysten er afholdt i Ugen med det Resultat, at adskillige Klausuler ere vedtagne; medens Lastegarantien danner Hovedanskeligheden og tilligemed nogle andre Klausuler ere satte under videre Overvejelse.

London 1200 3/3, 1000 3/3, (Warkworth) 550 3/7 $\frac{1}{2}$, 1000 3/3, 1150 3/3, 1100 3/1 $\frac{1}{2}$.

Havre 1200 4/—, Boulogne 450 4/6.

Amsterdam (Wear) 1100 3/7 $\frac{1}{2}$, Dartmouth 700 4/1 $\frac{1}{2}$.

Devonport 580 4/3, Sct. Nazaire 2200 3/6.

Caen 540 4/6.

Bayonne (Wear) 1200 4/—.

Lissabon 1200 5/4 $\frac{1}{2}$.

Archangel 800 4/3.

Kronstadt 2400 3/6, 3000 3/7 $\frac{1}{2}$, 1600 3/7 $\frac{1}{2}$, 2200 3/6, 1800 3/9, 2850 3/6.

Riga (Dunston) Partladning i Rutebaad 1000 3/10 $\frac{1}{2}$.

Swinemünde 2000 3/6, 1900 3/6, 2700 3/7 $\frac{1}{2}$.

Stettin 950 4/3.

Lübeck 1500 4/3, 1250 4/1 $\frac{1}{2}$, 1100 4/4 $\frac{1}{2}$ (Dunston), Kjøbenhavn (Elswick) 700 4/6.

Horsens 1100 4/—, Karrebæksminde 570 4/6.

Limhamn 1100 4/1 $\frac{1}{2}$, Kjøge 700 4/4 $\frac{1}{2}$.

Pillau 1300 3/10 $\frac{1}{2}$, Gustafsberg 1400 3/9.

Stockholm 1700 3/7 $\frac{1}{2}$, 1000 3/10 $\frac{1}{2}$,

Sveaborg 1500 4/1 $\frac{1}{2}$.

Barcelona 1800, 8/2, 400 Kul 10/6 Kokes 48 d., 3300, 8/6, 400 48 d.

Alexandria 3450 7/3, 400 Kul 9/3 Kokes, 3700 6/9 350.

Genua 2800 5/9 500, 2400 5/9 half dues (Wear).

Venedig 2000 7/3 350.

Malaga 1250 7/— l. K.

Sevilla (Dunston) 1300 6/4 $\frac{1}{2}$ 200 48 d.

Civita Vecchia 3000 6/3 350.

Constantinople 2000 6/6 300.

Marseilles 2000 6/1 $\frac{1}{2}$ 400.

Pomaron 1000 6/— rene Betingelser.

Francavilla 2200 8/— 250.

Fiume 1800 7/9 250.

Buenos Ayres 3000 14/6.

Ertsfragterne ere faste; i den første Halvdel af Ugen fandt en Del færre Befragtninger Sted; derimod var Listen over Afslutninger i den sidste Halvdel ret fyldig. — Der er sluttet paa Basis af:

Bilbao—Middlesbro 5/4 $\frac{1}{2}$, Stockton 5/6, Ardrossan 5/3,

Glasgow 5/6, West Hartlepool 5/6, Cardiff 4/9—4/7 $\frac{1}{2}$, Newport 4/7 $\frac{1}{2}$, Jarrow 5/1 $\frac{1}{2}$, Rotterdam 6/—, Philadelphia 11/6.

Huelva—Rotterdam 6/9, Tinto terms, Belfast 6/6, Tharsis terms, Goole 9/— fri Losning, U. S. 11/6—11/— Tinto terms.

Carthagena—Cardiff 7/—, Mostyn Quay 9/3 full terms, Philadelphia 9/1 $\frac{1}{2}$.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Isefjord. Roskilde Fjord. Vraget af Jagten, som laa sunket c. 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. for Halmprikken ved Indløbet til *Frederiksværk*, er bortsprængt, saa at den mindste Dybde paa Stedet nu er 14 $\frac{1}{2}$ Fod. Afmærkningen er iuddragen.

Omtrent 1,000 Alen N. for *Kronprinds Frederiks Bro*, *Frederikssund* N., er Grunden skreden ud i Renden, saa at Dybden nu kun er 8 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Gotland SØ. Vraget af Skonnerten »*Vålgången*«, som kændrede SØ. for *Gotland*, er forgæves eftersøgt.

Sverig. Kalmarsund. Vraget af Skonnerten »*Framåt*«, som laa sunket c. 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. for Fyrskibet »*Utgrundens*«, er uskadeliggjort for Skibsfarten.

Gotland. Vraget af Skonnerten »*Skandia*«, som laa sunket i *Fårösunds Norra Gatt*, er borttaget. Farvandet er atter frit.

Stockholms Skjærgaard. Sandhamn. Omtrent $\frac{3}{8}$ Kml. NV. t. V. $\frac{1}{2}$ V. fra Fyrskibet »*Almagrundet*« ligger 32 Fods Grunden *Yttre Almagrundet*. Tæt uden for Grunden er udlagt en Vager med sort Stage med hvidt Bælte. 59° 9' 9" N. Br. 19° 7' 38" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Den 11te Juni 1896 er Fyrskibet »*Pleona*« udlagt Paa Station.

Den 14de Juni 1896 er Fyrskibet »*Nahkiainen*«, uden for *Brahestad*, udlagt paa Station.

Rusland. Finske Bugt. Vraget af »*Emblem*«, som ligger sunket i 19 Fv. Vand, c. 11 Kml. N. 76° Ø. fra *Seskär*, er paa N.-Siden afmærket med en sort Stage med sort, nedadbunden Kost, paa S.-Siden med en rød Stage med rød, opadbunden Kost. 60° 4' 5" N. Br. 28° 43' 0" Ø. Lgd.

Et Fartøj er sunket i *Neva Bugt* tæt ved Tønde XIII i den store Skibsfartskanal. En Stage med to sorte Koste er udsat ved N.-Siden, en Stage med to røde Koste ved S.-Siden af Vraget. 59° 56' 30" N. Br. 30° 9' 28" Ø. Lgd.

Tyskland. Kurlisches Haff. Paa NV.-Siden af *Lebärgarsch Bank* er nu udlagt en Tønde med N.-lig Topbetegnelse.

Fra den 17de Juni til den 15de Juli 1896 viser *Brüsterort* Fyr hvidt, fast Fyr.

Femern. I Juli 1896 forandres *Strukkamp Huk* Fyr til et Blinkfyr.

Nærmere Meddelelse senere.

Kieler Fjord. Ved *Hollenau* er paa N.-Siden af Kanalen bygget en Dampskibsbro. Paa dens Yderende er tændt to Lanterner, der begge vise grønt Lys fra S. 27° V. gennem S. og Ø. til N. 27° Ø., iøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 15 Fod. 54° 22' 15" N. Br. 10° 9' 30" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket c. 25 Kml. NV. t. V. fra Fyrskibet »*Borkum Riff*«. Den 24de Maj 1896 var en Mast c. 12 Fod over Vandet.

Tyskland. Sylt. Ved *Munkmarsch* er oprettet en Stormsignal-Station af 2den Klasse. Signalmasten staar paa en Høj tæt ved Post-Stationen.

Elben. Ved *Brunsbüttel* er oprettet en Stormsignal-Station af 1ste Klasse. Signalmasten staar paa Ø.-Siden af Havneindløbet tæt ved Ø.-Molen.

Jade. Den 20de Juni 1896 iudrages Fyrskibet »*Minsener Sand*«, og paa Stationen udlægges Fyrskibet, som nu ligger ved *Genius Bank*. Det viser de Signaler, som ere bestemte for Fyrskibet »*Minsener Sand*«.

Medens Fyrskibet »*Genius Bank*« er borte fra sin Station, udlægges paa denne en Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 4 Kml.

Holland. Terschelling N. Vragtønden ved Vraget N. for *Terschelling* er igen udlagt. 53° 29' 8" N. Br. 5° 23' 54" Ø. Lgd.

I *O.-Hellegat* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Spidstønde Nr. 4 er flyttet. 51° 41' 55" N. Br. 4° 23' 28" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 er flyttet. 51° 42' 16" N. Br. 4° 23' 38" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 er udlagt. 51° 42' 19" N. Br. 4° 24' 2" Ø. Lgd.

Belgien. I *Kanalen* kunne Skibe bestemte til *Wester-Schelde*, foruden de almindelige Signaler efter Lods, benytte følgende Signaler:

Om Dagen: Flagene, som efter det internationale Signal-system betegne Bestemmelseshavnen.

Om Natten: To røde Lanterner lodret for hinanden under Gaffen.

De *belgiske* Lodsbaade svare om Natten med samme Signal.

Frankrig. Fyrskibet »*Ruytingen*« er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib. Det viser rødt, langt Et-Blink hver 1/2 Minut Flammens Højde: 32 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Da Klipperne *Fourmiges de Giens*, c. 1 Kml. V. for Halvøen *Giens*, ere let kendelige, er det de Søfarende forbudt at ødelægge dem.

Korsika. Ved *Korsikas* Kyster ere følgende Grunde fundne:

En 13 Fods Grund 900 Alen N. 80° Ø. fra den N.-lige Yderende af SØ-Pynten ved Indløbet til *Porto Nuovo*. 41° 30' 3" N. Br. 9° 17' 30" Ø. Lgd.

En 20 Fods Grund 750 Alen S. 51° V. fra V.-Enden af Pynten mellem Havnene *Tromba* og *Tizzano*. 41° 32' 18" N. Br. 9° 50' 27" Ø. Lgd.

En 13 Fods Grund 300 Alen N. 88° V. fra NV.-Enden af den største af Øerne *Scoglio Blanco*. 41° 33' 58" N. Br. 8° 46' 55" Ø. Lgd.

En 1 Fods og en 4 Fods Grund paa S.-Siden af *Golfe d' Ajaccio*. 41° 46' 5" N. Br. 8° 43' 2" Ø. Lgd.

En 17 Fods Grund paa Ø.-Siden af *Golfe d' Ajaccio*, 1,000 Alen S. 9° V. fra Taarnet *Isoletta*. 41° 50' 17" N. Br. 8° 45' 19" Ø. Lgd.

Grunden strækker sig med Dybder paa 29 Fod hen imod Taarnet *Castagna*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Haiti S.-Kyst. En 18 Fods Grund er funden i *Cayes Bay*, fra *Tourterelle* Batteri i S. 3° Ø. og fra *Compagnie Island* i S. 47° V.

Porto Rico Ø. Det røde, faste Fyr paa *Punta de Mulas*, Øen *Bieque*, N.-Kyst, er nu tændt. 18° 9' 58" N. Br. 65° 26' 43" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Juni 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		100 ¹ / ₂	100 ³ / ₄
Thingvalla		—	—
Danmark	72 ¹ / ₂	³ / ₄	72 ¹ / ₄ 72 ³ / ₄
Norden		111	111 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....		83	83 ³ / ₄
Carl	46	45 ³ / ₄	45 ³ / ₄ 46
Dannebrog	100	99 ³ / ₄	100 ¹ / ₂
Skjold	56	56	56 ¹ / ₄
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		—	—
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.		37	42
Østersøen		45	49
Nordsøen		56	61
Torm		75	90
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	100
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.		102	106
5 0/0 — —		101	103
5 0/0 Thingvalla 1882.....		—	—
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		104	106
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats		—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats		—	—
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....		97 ³ / ₄	98
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.		97 ³ / ₄	98
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.	98 ¹ / ₂	³ / ₄	98 ¹ / ₂ 98 ³ / ₄
4 0/0 — — 6 —		—	—
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —	98 ¹ / ₄	1/2	98 ¹ / ₄ 98 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		161	162
Privatbank	119 ¹ / ₂	1 ¹ / ₄ 119	119 119 ¹ / ₄
Landmandsbank		124	124 ³ / ₄
Handelsbank		124	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain	107	106 ³ / ₄	107
Helsingørs Jernsk.		112	112 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	94	93 ³ / ₄	93 ¹ / ₂ 93 ³ / ₄
Bryggeri Aktier		113 ¹ / ₂	114 ¹ / ₄

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.	88.85
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.20	—
Amsterdam	150.	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Juni 1896.

Rubler	216.45
4 0/0 Russiske Consols	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit	105.40
6 0/0 Mexikanske	95.50
5 0/0 Rumænske Stats	99.70
4 0/0 — — 1890	88.10

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

Foren. Dampskibs. 26,000, »Thingvalla« 8,000, Danmark 12,000, »Norden« 4,000, »Kjøbenhavn« 8,000, »Carl« 5,000, »Dannebrog« 4,000, »Skjold« 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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



Det gjensidige Forsikringsselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2³/₄ » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Formue c. 3¹/₄ » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7

Dampbaade, udført af Staal, til Passagerer og Bugsering, 1278 leveres.



Dampbaaden „Gasværkshavnen“ til Færgeselskabet Havnen er udgaaet fra min Fabrik.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddampere, nye og brugte, alle Størrelser samt 1ste Klasses Petroleumsbaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen,

Vestergade 27, 2den Sal. Kjøbenhavn.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere, Ringeapparater og Telefoner. Manometre, Vacuummetre, Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Holm & Collerup,

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

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksbjerggade 34.
Telefon 4128.

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Dampskibe, Lægtere og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Telefon 197.

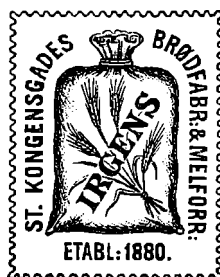
Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonneroger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



„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, i „Lynet“, Brødgade, og flere Stæder.

AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Juli 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Uforsigtig Omgang med Lys om Bord. — Skibsførerens nuværende og tilkommende Stilling. — Fyrvæsenet i De forenede Stater. — Spørgsmaal om Skibet »Colmore«s Sedygtighed. — Telegrafisk Forbindelse mellem Fyrskibe og Land. — Patenter. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Københavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Fabrik og Lager
af
Kopibøger.

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 21.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Jens Emil Juhl,
Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab
HAFNIA
Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6
Telefon 3326.

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial-, Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. 1/4 Pd., 5 Øre pr. 1/8 Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om nøje at paase, at vort Firma: **C. F. Rich & Sønner** staar paatrykt Bagsiden af hver Pakke.

Ærbødigst

C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

TRIEERS BOGTRYKKERI

G. L. LIND & NUMA FRÆNKEL

32 · BREDGADE · 32

Telefon 685. Grundlagt 1833.

Trykning af Blade, Tidsskrifter og Bøger,
Schematiske og Tabellæriske Arbejder

alle til Skibsfart og Handel
hørende Tryksager.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christensen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Trænet og Kreditoplagvarer.

M. Christensen.

John Hintze.

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

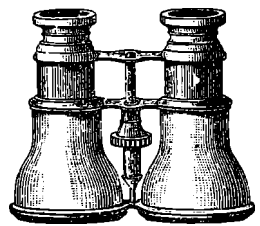
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rodt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.



Isolering af Dampbrø
og Kjædler udføres.

SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Skibsblokke.

Carl A. Petersens Enke,
Strandgade 32.
Kjøbenhavn. C.
Telefon Nr. 1728.

C. M. Fonnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, København.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Hølbredet,

bør føres i ethvert
Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:
P. Hofman-Bang og C. Bourard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc.

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

HOTEL

GØTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

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

Frihavns Kaffebærnderiet.

Forlang og prøv hos Deres Skibshandler Brænderiets
Conserves Kaffe til ufortoldet Pris. Kaffen holder sig
frisk selv paa de længste Sørejser. Faas i 12 forskellige Kva-
liteter.

Frihavns Kaffebærnderiet.

S. Bonnevie Lorentzen.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mark

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Metalspejlapparater,
Havnefy & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Paa Udkig.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet d. 25. Juni.

Den kgl. Konsul i San Domingo har indberettet, at Regeringen i den Dominikanske Republik ved en Anordning af 20. Maj d. A. midlertidig har forhøjet alle Toldafgifter med 6 %.

De herved indkommende Summer skal anvendes til offentlige Arbejder. Bestemmelsen er traadt i Kraft samme Dag, den er bekendtgjort, og vil bortfalde, saa snart de af Staten i Anledning af ovennævnte offentlige Arbejder paatagne Forpligtelser ere blevne opfyldte.

Den bekendte Fysiker Lord Kelvin, (Sir William Thomsen), som Skibsfarten kan takke for mange værdifulde Opfindelser paa det nautiske Omraade — vi skulle blandt andre nævne William Thomsens Kompas og Lod — har i forrige Uge fejret sit 50 aarige Jubilæum som Professor ved Glasgows Universitet. Lord Kelvin er født i Irland i Aaret 1824 og fulgte som 8 Aars Dreng sin Fader til Glasgow, hvor denne var bleven udnævnt til Professor ved Universitetet. Allerede medens den unge Thomsen besøgte Cambridge Universitet udgav han flere Skrifter. I Aaret 1846 blev han, kun 22 Aar gammel, kaldet til Glasgow Universitet som Professor i Naturvidenskab.

Vi refererede i vort sidste Nummer en Søretsdom, ved hvilken Føreren af Skonnert »Ganymed« af Odense, Kaptajn P. C. P. Hansen, frifandtes i en mod ham af Odense Fjords Lodseri anlagt Sag, under hvilken han søgtes til at betale Lodspenge for at have været paa Slæb af Dampbaaden »Ørnen« af Svendborg, der i November f. A. ankom til Odense Fjord, efter ved Gabet at have taget Lods om Bord, der lodsede Damperen til Stige.

Efter hvad vi have bragt i Erfaring, har Marine ministeriet nu beordret Odense Fjords Lodseri til at indanke den omhandlede Dom for Landsover- samt Hof- og Stadsretten i Kjøbenhavn.

Under 6. denne Maaned har Justitsministeriet offentliggjort en Deklaration, der er afsluttet den 14. Maj mellem Danmark og Rusland angaaende gensidig Anerkendelse af Skibes Maaling. Den lyder saaledes:

Som Følge af de i Danmark den 10. Marts 1895 foretagne Ændringer i Systemet for Maalingen af Handelskibe have de undertegnede, behørigt befuldmægtigede dertil af deres Regeringer, vedtaget, at den under 28/16 August 1883 udvekslede Deklaration skal ophøre at gælde og erstattes af en ny Deklaration saalydende: — Artikel 1.

Danske Skibe, maalte efter den Moorsomske Metode, skulle modtages i Kejserdømmet Ruslands Havne, og russiske Skibe (derunder indbefattet Skibe fra Storhertugdømmet Finland), maalte efter samme System, skulle modtages i danske Havne, uden at underkastes nogen som helst ny Maaling af Hensyn til Erlæggelsen af Skibsfartsafgifter. Disse Afgifter beregnes af Netto-Tonnagen. — Artikel 2. Da Reglerne i de finske Skibsmaalings-Bestemmelser ikke ganske stemme med de danske Regler om Fremgangsmaaden ved Beregningen af de i Tillægsinstruktionen af 10. Marts 1895 til den danske Skibsmaalings-Instruktion af 7. September 1867 Afsnit H og Afsnit F Bogstav g ommeldte Rum, nemlig Skipperens og Mandskabets Opholdsrum, Bestiklukafet og Rum til Vandballast (water ballast) i Skibe med dobbelt Bund, skulle Afdragene herfor beregnes for finske Skibe i dansk Havn efter den danske Instruktion, men paa Grundlag af de i Maalings-Certifikaterne opgivne Tal uden nogen Ommaaling af Skibet. For danske Skibe i finske Havne blive nysnævnte Fradrag at beregne efter det finske Reglement paa Grundlag af de i Maalings-Certifikaterne angivne Tal uden Ommaaling af Skibet. — Artikel 3. Da Reglerne i det russiske Reglement ikke ganske stemme med de danske Regler om Fremgangsmaaden ved Beregningen af de for Mandskabet bestemte Rum og af Maskin- og Kulrum i Dampskibe, skulle Afdragene herfor beregnes for danske Skibe i russisk Havn paa Grundlag af de i Maalings-Certifikaterne angivne Tal, efter det russiske Reglement af 20. December 1879 (1. Januar 1880), uden at nogen Ommaaling foretages. Den samme Regel skal anvendes paa russiske Skibe i danske Havne, naar Skipperne udtale Ønsket derom, og i saa Fald blive Bestemmelserne i den danske Instruktion at følge. — Artikel 4. Denne Deklaration træder i Kraft den 1/13 Juli 1896.

Forrige Onsdag, d. 24. Juni, afgik Skibsreder C. J. Haas i Kolding pludselig ved Døden som Følge af et Hjerteslag i en Alder af 62 Aar. Den Afdøde var korresponderende Reder for et større Sejlskibsrederi, der ejede Skibene »Cimbria«, »Vega«, »Vidar« og »Hertha«. Han nærede en levende Interesse for Skibsfarten og særlig for Sejlskibsrederiet, og han var en god Støtte for »Dansk Sejlskibsrederi-Forening lige fra dens Stiftelse. Den Afdøde havde et aabent Øje for den Betydning, denne Fælles-Organisation kunde faa, og samtlige de Skibe, han bestyrede, vare blandt de første, der indmeldtes i Foreningen. Senere indtraadte Afdøde som Medlem af Foreningens Kredsstyrelse for Øst-Jylland og beklædte denne Stilling lige til sin Død.

Uforsigtig Omgang med Lys om Bord.

Vi have modtaget følgende:

Da Olien afløstes af Petroleum, skete en stor Forbedring i hele Belysningen om Bord, baade med Hensyn

til de reglementerede Lanterner og Lamperne nede om Læ. Destoværre kan man ikke sige, at Betyggelsen mod Ildsvaade staar i Forhold til det bedre Lys, Petroleum giver, den var tværtimod meget større i Olielampernes Tid, og naar der saa sjældent sker Ildebrande i Skibe,

som Tilfældet er, maa det mere betragtes som et Held, end som en Følge af de Reglementer eller Forsigtighedsforanstaltninger, der ere trufne for at forebygge dem. Naar jeg har følt Lyst til at udtale mig om dette Æmne er det udelukkende for at henlede Kollegaers Opmærksomhed paa en Fare, der vist ofte ikke bliver taget tilbørlig Hensyn til, og at jeg ikke taler uden Erfaring kan bevises af, at der i det af mig førte Dampskib har været Ildebrand 3 Gange, hovedsagelig foraarsaget ved Skødesløshed.

1) En Lampe var henstillet løst paa et Bord i et Lukaf, Beboeren af samme var gaaet fra den, Skibet tog en Overhaling, Lampen faldt ned i Køjen, antændte Køjeklæderne og opbrændte disse. 2) Opstod Ilden i Lamperummet, rimeligvis foranlediget ved, at en Tændstik, der havde været brugt til at tænde en Lanterne med, blev kastet bort, uden at være helt udbrændt, og kom i Berøring med Tvist, der var gennemtrukket af Petroleum. 3) Faldt Lukafslampen ned, medens alle Mand vare paa Dækket, Grunden var, at Krogen, som Lampen hængte i, var gennemskamfilet, den antændte Træværket og to Kister, men da der i Tide kom Folk til, blev Ilden heldigvis slukket uden at foraarsage større Skade. De fleste af os har sikkert være Vidne til, at en Petroleumslampe eksploderer, det er navnlig Faren herved, samt den Skik at forlade brændende Lamper ubevogtede for et længere Tidsrum, jeg her vil fremhæve. Hvor ofte brænder ikke en Kahyts-, Messe- eller Lukafslampe en hel Vagt uden noget Tilsyn? Ikke at tale om Lukafslampen, der brænder hele Natten, saa godt som uden Tilsyn, thi den kan baade eksplodere og falde ned, uden at de Mennesker, der sove i Lukafet, opdage det, førend Ilden har faaet fat. Jeg vil indrømme, at det kan være ønskeligt og til Dels nødvendigt, at der flere Steder, f. Eks. i Lukafet, brænder Lys hele Natten, men saa kan der jo paa de Steder til et bestemt Klokkeslet tændes en Olielampe, der er langt mindre brandfarlig end Petroleumslamperne, der ufravigelig burde slukkes, naar de forlades, eller der ikke længere er nogen, der har Opsigt med dem. Det er sikkert ogsaa en Fejl, at Petroleumscisternerne som Regel have deres Plads i Lamperummet, hvor der hvert Øjeblik anvendes Tændstikker eller Lys til at tænde Lanterne ved, og hvor der ofte tappes Petroleum ved Lys. Ikke mindre Fare frembyder Kabelrummet, der som Regel er forude over Peaken, og hvor alle mulige brændbare Sager som Værk, Beg, Tjære og Tovværk ere samlede, og hvor der i 9 af 10 Tilfælde tændes aabent Lys ved Hjælp af Tændstikker; thi skønt der om Bord er en Sikkerhedslampe til udelukkende Brug i Kabelrummet, er jeg dog temmelig overbevist om, at den langt fra altid bliver brugt, ikke en Gang naar der er Kulladning i Skibet, hvad dog paa det strængeste er beordret.

Vi komme nu til Eksplosion af Kulladninger, som desværre ere temmelig hyppige, og næsten altid af en meget alvorlig Natur baade hvad Tabet af Menneskeliv og Gods angaar, og hvad er saa Aarsagen til Eksplosionerne? Som oftest Skødesløshed, Ligegyldighed, Ulydighed og i enkelte Tilfælde Uvidenhed fra Folkenes Side. Det kan atter og atter blive dem paalagt af de Befalende, ikke at bruge aabent Lys i Laster og lignende Steder, naar der er Kulladning i Skibet, og dog hænder det, at, i ét Skib en Tændstik stryges i Forlasten, i et andet i Agterpeaken og i et tredie i Kabelrummet, som

alle fremkalde Eksplosioner, og blive de, der ere Skyld heri, ikke dræbte med det samme, vil man sikkert bagefter faa det Svar: »At de troede ikke, det kunde gøre noget.«

I Sammenligning med flere af de ubetydelige Bøder, der i Følge Sølovens § 102 kan idømmes for Forseelser om Bord, synes Bøderne for uforsigtig Omgang med Lys forholdsvis store, og dog har man da Loven blev lavet, med fuld Forstaaelse af den Fare, en Ildebrand om Bord er, sikkert grebet det rigtige ved at fastsætte dem som de ere. Mærkeligt nok kender jeg intet Tilfælde, hvor der er gjort Brug af disse Bøder, og dog er det ved Hjælp af dem, det bør indpræntes den almindelige Bevidsthed om Bord, at man ikke ved Ulydighed og Uagtsomhed har Lov til at udsætte Skibet og Skibskammeraterne for Fare. Blev der i Skibene fastslaaet Regler for Omgangen med Lys og blev den mindste Overtrædelse af disse ubønhørlig straffet vilde det sikkert hjælpe paa Besætningens Hukommelse i Retning af givne Ordre om Forsigtighed.

a + b.

Skibsførerens nuværende og tilkommende Stilling.

Herom skriver en Indsender til »Hansa«:

Gennem Foreninger har Arbejderne fundet et Middel, hvorved de nogenlunde ere i Stand til at regulere deres Løn og derved forskaaffe sig bedre Livsbetingelser, medens paa den anden Side Arbejdsgiverne slutte sig mere og mere sammen for ved deres samlede Kapital at kunne danne en Modvægt mod Arbejderforeningerne, dersom disses Fordringer skulde antage urimelige Dimensioner. Imellem disse to mægtige Grupper staaer en tredie Klasse Mennesker (Mellemklasserne) klar til at staa imod det Tryk, der hviler paa dem, snart fra oven og snart fra neden. For at forskaaffe sig bedre Livsvilkaar hjælper for denne Klasse ikke de ellers ofte virksomme Striker, dels fordi det paa Forhaand er givet, at Resultatet maa blive daarligt, dels fordi hele Standens Niveau derved vilde sænkes ned mod Arbejderklassens, hvilket den har al Grund til at søge at forhindre.

De Forandringer i Næringsforholdene, som i Tidens Løb have fundet Sted, have ikke undladt ogsaa at indvirke paa Skibsførerstanden, saa meget mere som Søfarten er en af de Erhvervsgrene, der har lidt mest under de vekslende Konjunkturer. I Følge Tilstandene i ældre Tider var Skibsføreren ganske anderledes interesseret i Rejsens lykkelige Resultat, end i vorre Dage, da han den Gang maatte siges at være Meddisponent i Rederiforretningen. Det var ikke alene Skib, Folk og Ladning, der paa Rejsen vare overladede til hans Varetægt, men den for en Sørejses pekuniære Udbytte saa vigtige Fragtslutning var i Udlandet ganske overladt til ham. Denne vigtige Funktion, der, foruden at knytte Skibsføreren nærmere til Rederen, først og fremmest gav hans Stilling ligeoverfor denne en Handelsfuldmægtigs Karakter, er gennem Forholdenes Natur gledet Skibsførerne ud af Hænderne. Skibsføreren er nu for Tiden kun én efter Omstændighederne mere eller mindre godt betalt Embeds-

mand. Denne Kensingærning bliver ikke forandret ved, at Søloven paalægger ham de samme Forpligtelser som tidligere, da han i 99 af 100 Tilfælde aldrig kommer i et saadant, hvor han faar Brug for den ham gennem Loven hjemlede Ret til at optræde som Rederens Stedfortræder.

Der gives Mennesker, som se med Foragt paa Forholdenes Omskiften; men derved er jo intet vundet, naar man ikke samtidig er i Stand til at gøre sig klart, hvorledes man bedst kan udnytte den ny Tingenes Tilstand. At tænke paa at standse Udviklingen eller bringe de svundne Tider tilbage igen, ligger udenfor menneskelig Magt.

For Skibsførerstanden, som for alle andre, gælder det om at kunne gennemskue de Forhold, der betinger dens Eksistens, samt at kunne danne sig en Ide om, hvilke Omskiftelser disse Forhold med Tiden ville blive underkastede og hvorledes de ville indvirke paa Skibsførernes Stilling i Samfundet.

Den, som har fulgt Nedgangen i Fragterne i de sidste tyve Aar, vil kunne sige sig selv, at det kun er ved de yderste Besparelser i alle Retninger, at det er muligt for Rederierne at kunne staa imod de deraf følgende store Formindskelser i Indtægterne. For at kunne give noget Udbytte, var det nødvendigt at ombytte de gamle Skibe og Maskiner med nyere, der ved deres mere praktiske Indretning ydede det samme Arbejde med en betydelig Reduktion i Kulforbrug saavel som i Besætningernes Størrelse. Det er en Selvfølge, at disse Besparelser fra Rederens Side ikke kunde virke hen imod en Forbedring af Skibsførers materielle Stilling, og de ville endnu mindre gøre det, dersom Nedgangen i Fragterne, paa Grund af den voksende Konkurrence, vedbliver, og yderligere tvinger Rederne til at overveje, paa hvilken Maade det endnu er muligt at beskære Udgifterne.

Rederi er en Forretning, der som enhver anden bliver dreven for Fortjenestens Skyld, og kan en saadan ikke mere opnaas, maa Forretningen høre op. Det er imidlertid ikke udelukket, navnlig for de mindre Foretagenders Vedkommende, der altid lide mest under Tidernes Ugunst, at Skibsførerne kunne blive udsatte for en Reduktion i Indtægterne, som Standen kun kan forhindre, dersom den er i Besiddelse af tilstrækkelig Modstandskraft, hvorved den saa ogsaa indirekte vil opretholde sin sociale Stilling i Samfundet.

Bliver Skibsførerstanden udsat for et saadant Tryk, vil det være Daarskab af den at tro, at den kan kæmpe imod det med de samme Midler, som ofte have vist sig virksomme i den arbejdende Klasses Hænder. Hvad der passer for den ene, passer ikke for den anden, og Skibsførerne have al Grund til at holde deres Fane højt, og ikke prøve paa at benytte sig af de samme Midler som Arbejderne. Ikke destomindre er det en bydende Nødvendighed for Standen, af alle Kræfter at fastholde sin Position, og dette kan kun opnaas ved, at den lægger saa meget som mulig Vind paa sin Uddannelse, for derved ligesom at hæve hele Standen op paa det samme Trin, og derved danne en Vold imod tilbagegaaende Bestræbelser.

Da der i Sømandskrise var Tale om Skibsofficerernes Uddannelse, blev det gjort gældende, at Folk af den gamle Skole altid bragte deres Skibe godt over Søen, og, at naar den nuværende Generation var i Stand

til at gøre det samme, var al yderligere Uddannelse overflødig. Man maa imidlertid ikke glemme, at der ikke gives én Beskæftigelse, til hvilken der ikke nu til Dags stilles større Fordringer end for 20 Aar siden. Tidens Tendens gaar i Retning af at forlange mere Viden af Folk for en lavere Betaling end tidligere, det bliver derfor Vedkommendes Sag at uddanne sine Kundskaber og sit Arbejde paa en saadan Maade, at han, naar han udbyder dem, er i Stand til at opnaa den højst mulige Pris derfor. At disse Anskuelser deles af den opvoksende Generation, anse vi for givet, da Styrmandsforeningen paa forskellig Maade har beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Skibsofficerers bedre Uddannelse; og den Erkendelse trænger lidt efter lidt igennem, at der maa gøres noget i den Retning for at hæve Standen. Maaden, hvorpaa dette kan udføres, sker bedst gennem Skibsfører- og Styrmandsforeninger, jo mere disse Foreninger udvikle sig, desto tydeligere vil det staa for det enkelte Medlem, at hans Anseelse indenfor Foreningen er afhængig af det Kvantum Intelligens, han yder til den, og enhver bør bestræbe sig for at yde saa meget som muligt, for derved at hæve hele Standen. Jo højere Skibsførerstanden kommer til at staa i Retning af Dannelse og Intelligens, desto vanskeligere vil det lykkes at trykke den ned; men det enkelte Medlem vil ogsaa, i Bevidsthed om sine Kundskaber, kunne give sine Fordringer større Eftertryk.

Fyrvæsenet i de Forenede Stater.

Hvad der fordres af Penge, Mennesker og Arbejdskraft for at oplyse Kysterne i en stor Søstat, derom giver den nylig offentliggjorte Aarsberetning fra Fyrvæsenet i de forenede Stater en god Forestilling. Dette Lands udstrakte Kyster fordrer allerede et stort Antal Fyr for at gøre Navigeringen sikker, dertil kommer endnu Skibsfarten paa de store Floder og Indsøer, til hvis Sikkerhed der udfordres et stort Antal mindre Fyr. Saaledes disponerer Departementet over 1014 i Taarne paa Kysterne, og over 1792 paa Piller eller Søjler eller paa anden Maade, frit anbragte Fyr. Desuden findes 41 Fyrskibe, 11 Bøjer med elektrisk Lys og 12 Gasbøjer. Af Taagesignalstationer haves 315, 66 Tudebøjer, 96 Klokkebøjer og 4547 sædvanlige Tønder. Til Vedligeholdelse af hele dette Apparat fordres et Personale paa 3645 Mand og 32 Dampere, der anvendes saavel til Inspektionsfartøjer som til at forsyne de Fyrtaarne, der ere beliggende paa isolerede Klipper, med Proviant og Brændselmateriale. Omkostningerne ved Fyrtjenestens hele Underhold beløber sig til noget over 5 Millioner Dollars aarlig. Det er værd at bemærke, at i det Land, hvor Elektriciteten har gjort de største Fremskridt, er dens Anvendelse med Hensyn til Fyrvæsenet yderst begrænset. Der findes kun to Kystfyr, der ere elektriske, medens Storbritanien har 6, Tyskland 3 og Frankrig et stort Antal elektriske Fyr. De forenede Stater besidde en Ejendommelighed i de elektriske Bøjer ved Indløbet til Hudson. Det gør et ganske særegent Indtryk, naar man ved Indløbet til New Yorks Havn ser disse funklende røde Lys danse paa Vandet som Lygtemænd. Bøjerne ere ved Ledningstraade sat i Forbindelse med en Station i Land og bliver derfra tændte hver Aften, naar det bliver mørkt, og atter slukket om Morgenen.

Spørgsmaal om Skibet „Colmore“s Sedygtighed.

En Sag af betydelig Interesse saavel for Skibsredere og Skibsførere som ogsaa for andre, der følger Skibsfarten og dens Udvikling, har nylig været for Retten i England. Sejlskibet »Culmore« ankom i Oktober 1894 til Hamburg med en Ladning Nitrate. Efter endt Losning indtog det 920 Tons Sandballast for at afgaa til Barry, hvor det skulde laste med Kul til Rio Janeiro. Imidlertid forliste Skibet paa Rejsen fra Hamburg til Barry, og kun 4 Matroser af Besætningen bleve reddede. Skibet var assureret, og i Policen var selvfølgelig anført det sædvanlige om Sedygtighed o. s. v. De fleste af Assurandørerne betalte en Sum af 20,000 £, medens en Lloyds Assurandør nægtede at betale 720 £, i hvilken Anledning Rederiet anlagde Søgsmaal. I Følge den i Sagen faldne Dom blev Assurandøren fri for at betale de nævnte 720 £.

Spørgsmaalet drejede sig om, hvorvidt Skibet var sedygtigt eller ikke. »Culmore« blev bygget paa Clyden i 1890 og var et i enhver Henseende godt Fartøj, udstyret med alt, hvad der kræves for at være sedygtigt. Blandt andet var det ogsaa forsynet med »Slingreskot«. Men de reddede 4 Matroser kunde ikke bestemt afgøre, hvorvidt Slingreskottet var sat op eller ikke.

Retten antog, at dette ikke har været Tilfældet. Den mener nemlig, at Skibet under Slingerage paa Rejsen har faaet sin Sandballast forskudt, hvorved det er kærtret, hvilket ikke kunde være sket, hvis Slingreskottet havde været oppe. Paa Grundlag heraf kommer Retten til det Resultat, at Skibet *ikke kan anses for at have været sedygtigt*. Det er nemlig ikke nok, at der findes Slingreskot om Bord, de maa ogsaa benyttes.

Fejlen her er altsaa ikke Rederiets, men Kaptajnens, der har forsømt at gøre sin Pligt.

»Fairplay«, der omtaler denne Sag, finder det haardt, at Rederiet paa en saadan Maade skal lide for Kaptejnens eller Besætningens Forsømmelighed, og anbefaler at udfinde Forholdsregler, der i Fremtiden kan sikre mod slige Eventualiteter. Bladet foreslaar en Klausul indført i Policen, hvori det udtrykkelig udtales, at Spørgsmaalet om et Fartøjs Sedygtighed ikke maa gøres afhængig af Kaptajnens eller Mandskabets Forhold; men kun af, hvorvidt Rederiet har udstyret Fartøjet i Overensstemmelse med de Krav, der stilles for at det kan anses for sedygtigt.

Telegrafisk Forbindelse mellem Fyrskibe og Land.

Telegrafisk Forbindelse mellem Fyrskibe og afsides liggende Fyrtaarne og Land er et Spørgsmaal, hvis Løsning har været drøftet i de fleste maritime Stater. I England har allerede i flere Aar en Kommission beskæftiget sig dermed. Denne har for nylig offentliggjort sin 4de Beretning, hvoraf det fremgaar, at der for Øjeblikket er 5 Fyrskibe i telegrafisk Forbindelse med det almindelige Telegrafnet. Disse ere: Nord Sand Head, Kentish Knock, Shipwash, Hasborough og Formby. De Erfaringer, man har gjort i Retning af Kablernes Forbindelse med Skibene, kan ingenlunde betragtes

som tilfredsstillende ligeoverfor Problemets Løsning. Der er forefalden saa mange Kabelbrud, at man er i Tvivl om Nyttens af Foretagendet ogsaa virkelig staar i et rimeligt Forhold til Udgifterne ved samme. Det, den 26de November 1894, til Fyrskibet Kentish Knock udlagte Kabel var den 18de Maj 1895 gennemskamfilet og brækkede. Den 11te Juni samme Aar blev Skaden udbedret, men allerede den 12te Juni afbrødes Forbindelsen igen. Denne Gang antager man, at Ankerkæde og Kabel vare blevne uklare af hinanden, og Skibet har redet for det sidste, i Stedet for at ligge for Kæden. Den 7de December forefaldt der et nyt Brud, altsaa det tredje i Løbet af ét Aar. Noget lignende har fuuden Sted med de andre Fyrskibe. Hasborough, der fik Forbindelse den 2den Oktober 1894, havde ligeledes i Løbet af 1895 tre Kabelbrud, og Nord Sand Head to. Forbindelsen med Shipwash har holdt sig længst; fra den Tid, det første Kabel bragtes om Bord (den 17de November 1894) forblev det i Orden i 276 Dage, til det brækkede den 20de August 1895. Der klages hovedsagelig over, at Klædningen paa Kablet bliver gennemskamfilet paa det Sted, hvor det gaar gennem Mornings-Sjæklen. Dette Sted maa derfor efterses, saa ofte Vejret tillader det; men der er andre svage Punkter, navnlig hvor Kablet kommer til at ligge over eller under Ankerkæden langs Bunden. Ved Formby Fyrskib, der sidst har faaet Telegraf-Forbindelse, har man som Beskyttelsesmiddel for Kablet omgivet dette med Pokkenholt, der, efter den Erfaring man endnu har, synes at staa sig godt. Det vil sikkert ikke være uden Interesse, at Søfarende blive gjort bekendte med, at der foruden ovennævnte engelske Fyrskibe kun findes ét i Verden, nemlig »Adens«, der har telegrafisk Forbindelse med Land.

Patenter.

Styreskrue anbragt i Boven.

Skibsfører J. Johannsen i Lübeck har den 10. Juni d. A. her i Landet faaet Patent paa en saadan Opfindelse. Patentet, Nr. 571, er beskyttet fra den 19. September 1895.

At Dampskibe, naar Maskinen gaar langsomt, staar stille eller bakker, kun kunne styre meget usikkert, er navnlig uheldigt i stærk Strøm, snævert Farvand og i Havne, særlig naar Kursen er med Strømmen eller Tidevandet, eller naar en stærk Vind virker paa Skibets Bredside. Disse ugunstige Forhold, der ofte efter en heldig tilbagelagt Sørejse have forarsaget et Skibs Stranding eller Kollision kort før Havnen eller i denne, er det Opfinderen har søgt at afhjælpe.

I Skibets Bov er der indbygget en lodret, forneden af en Tværtunnel afsluttet Skakt, ned i hvilken et rørformet Hus kan sænkes f. Ex. ved Hjælp af en Tandstangemekanisme, naar Styreskruen skal træde i Virksomhed. Denne er nemlig anbragt under en Kappe i Bunden af Huset med sin Aksel gaaende paa tværs af Skibet. Akslen har sine Lejer i to Rander, én paa hver Side af Kappen. I Renderne findes paa Akslen Krumtappe med Plejlstænger, der gaa op til en eller anden Motor, der ved at bevæge Styreskruen i den ønskede Retning kan drive Skibets Bov ud af Kursen til den ene eller anden Side. — Akslen kan ved Stopperinge sikres mod aksiel Forskydning i Lejerne og indenfor Lejerne passerer den Stoppebøsninger, som holde Vandet ude. En sindrig Anordning tillader at trække Stoppebøsningerne an inde fra det tilgængelige Skibsrum.

Redningsbælte, som kan oppustes ved Udvidelse af komprimerede Luftarter.

Købmand C. E. Hæge i München har i flere Lande, sidst i Norge den 6. Juni d. A., faaet udtaget Patent paa et saadant. Patentet, Nr. 4647, er beskyttet fra den 3die Oktober 1895.

Bæltet bestaar af et vandtæt Stof, der er formet som en Slange, der bæres om Livet og i uoppustet Tilstand ikke tager mere Plads, end at det godt kan bæres under Frakken, uden at man ser noget deraf.

Inde i Bæltet findes paa et Sted, som bekvemt kan naas med Haanden, en Metalkapsel fyldt med den komprimerede Luftart, som i det kritiske Øjeblik kan slippes ud i Bæltets Indre og puste det op, saa at det forhindrer Bærerens i at synke i Vandet. — Kapslen har to Kanaler, en, der fører til Bæltets Indre og en, der kan sættes i Forbindelse med en Beholder for den komprimerede Luftart. Skal Bæltet virke, drejer den paagældende paa en Tregangshane, eller ved en anden Konstruktion trykker han paa en Knap, hvorved Kapslen straks sættes i Forbindelse med Bæltets Indre.

Fra Sø og Land.

Ifølge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Leith er en dansk Sømand Peter Bock (eller Beck), 30 Aar gammel, der den 4de November 1895 blev forhyret med Barken »Cadzow Forest« af Glasgow, Kaptajn M. Junes, af Board of Trade nu opgivet som værende gaaet under med bemeldte Skib.

Han efterlader sig et mindre Hyrebeløb.

Da bemeldte Sømands Slægt og Hjemsted ere Ministeriet ubekendte, opfordres herved enhver, der kan give Oplysninger herom, til desangaaende at henvende sig til under tegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 26de Juni 1896.

Den belgiske Sydpolarekspedition. Den belgiske Ekspedition til Sydpolen forlader Antwerpen i September Maaned for at gaa til Kap Horn, Ekspeditionens egentlige Udgangspunkt. Herfra gaar Rejsen til Grahamlandet og derfra til Georg IV. Hav, i hvilket den skotske Hvalfanger Wedell i 1882 har overskredet den 74. Bredegrad. Dette Hav er senere stadig fundet blokeret af Is, en Hindring, som Ekspeditionens Fører, Løjtnant de Gerlach, haaber at kunne overvinde med sit Dampskib.

Følgende Forespørgsel er sendt fra en italiensk Reder til »Fairplay«: Mit Skib (Sejl) er befragtet til at losse i en sikker Havn i Storbritanien, eller paa Kontinentet mellem Bordeaux og Hamburg, begge inklusive, eller saa nær det kan komme med Sikkerhed til den beordrede Havn, og der losse sin Ladning. Ved Ankomsten til europæisk Ordrehavn modtages Ordre, at gaa til Manchester. Skibet kan imidlertid ikke naa den Havn paa Grund af Rigningens Højde, med andre Ord, det vil blive nødvendigt for at komme til Manchester, at stryge Mersesængerne. Har Befragteren Ret til at tvinge Skibet til at gaa til Manchester? Hvis ikke, hvilke Forholdsregler vil De foreslaa Rederen til Beskyttelse af hans Interesser?

Svar:

Da der intet Certeparti er sendt, kan der kun svares i al Almindelighed. Er det nødvendigt at kappe af Skibets Master for at naa til Manchester, kan Havnen i Følge Sprogbrug ikke anses for »safe«. Men da Skibet kun behøver at stryge Mersesængerne, og ikke tager nogen Skade ved saaledes at blive sat i Stand til at kunne udføre Rejsen til Manchester, synes det som om Befragteren har Ret til at sende det dertil. Man maa gaa ud fra, skønt det godt kan være tvivlsomt, at en almindelig Sejskibsbesætning nu til Dags kan tage Mersesængerne ned. Det er paaastaet, at Befragteren i Certepartiet udtrykkelig burde have sikret sig Ret til at sende Skibet til Manchester, Svaret herpaa er: at

Rederen i Certepartiet skulde have udelukket Manchester, dersom han ikke vilde have sit Skib dertil.

I Middelhavet aftager Sejskibstrafiken mere og mere. Saaledes var Verajejan, 1946 Reg. Ton, det eneste engelske Sejskib, der i Løbet af Aaret 1895 blev udklareret fra Alexandria.

I de første 5 Maaneder i Aar har 4011 Skibe med 2½ Million Reg. Tons anløbet Hamburg Havn, hvilket i Gennemsnit bliver 27 Skibe pr. Dag. I Sammenligning med det samme Tidsforløb i Fjor er dette en Forøgelse af 726 Skibe med 108,000 Tons. Skal Trafiken vedblivende tiltage som i de senere Aar vil en Udvidelse af Havnen blive nødvendig, skønt det ikke er længe siden de store Bassiner i Hansa og Indiahavnene bleve aabnede. Hansa.

Det er ikke alene paa alle Industriens Omraader, at Japaneserne vise sig paa Højde med andre Nationer, de ere ogsaa i den senere Tid begyndt at tage virksom Del i Sælhundefangsten i den nordlige Del af det stille Ocean. De kanadiske Skonnerter, der gik paa Sælhundefangst, tog tidligere gerne japanesiske Søfolk om Bord, især da disse vare bekendte for deres gode Opførsel. Paa denne Maade uddannedes en Stab af japanesiske Sælhundefangere, der, efter at være komne tilbage til deres Hjem, opmuntrede deres Landsmænd til at udruste Ekspeditioner til Sælhundefangst. I forrige Aar afsejlede 5 Fartøjer paa Fangst, og det er at vente, at denne Gren af Fiskeriet yderligere vil blive udvidet. For Øjeblikket er Fiskeriet langs de sibiriske Kyster og ved Øen Sachalin fuldstændig i Japanesernes Hænder. De have i det Hele forpagtet 84 Stationer, og sidste Aars Fangst beløb sig til en Værdi af 330,000 Dollars. 71 Skibe, hvoriblandt findes 2 Dampere, med en samlet Besætning af 2000 Fiskere, finde Beskæftigelse ved ovennævnte Fiskerier. Den spiselige Søtang, som Kineserne betragte som en Lækkerbidsken, bliver ligeledes udelukkende samlet af Japaneserne langs Sibiriens Kyster. I Aaret 1894 blev der udført 10,000 Tons af denne Artikel til Kina. Hansa.

Russiske Havne.

Den russiske Trafikminister har i Følge »Fairplay« bevilget følgende Summer til Udvidelser og Forbedring af de efternævnte Byers Havne:

Odessa	677,250 Rubler
Marionpol	40,000 —
Taganrog	100,000 —
Novorossisk	307,000 —
Poti	197,500 —
Batum	436,500 —
Libau	319,700 —
Riga	272,000 —

Endvidere vil en Sum af 600,000 Rubler blive anvendt til Anskaffelse af en Muddermaskine til Sortehavshavnene. Denne Maskine vil blive bygget i England.

Dampskibslinjerne Japan—Europa.

»Économ. Franç.« meddeler, at det store japanesiske Dampskibsselskab »Nippon Yusen Kaisha« har oprettet en direkte regelmæssig Forbindelse med London via Suez. Hver Maaned vil der afgaa et Dampskib, der ganske vist i Befordringshurtighed vil staa tilbage for »Peninsular and Oriental Company«s og »Norddeutsche Lloyd«s Skibe allerede af den Grund, at den nye Linie ikke tillader sine Passagerer, saaledes som de ovennævnte to Selskaber, at tilbagelægge Vejen henholdsvis fra Brindisi og Genua til Nordsøen over Land. Derimod er det japanesiske Sel-

skabs Taxter betydeligt lavere end de evropæiske Selskabers.
1. Klasse fra London til Yokohama koster nemlig kun 350 Yen, medens »Peninsular and Oriental Co.« beregner sig £ 73 14 sh. = 700 Yen og »Norddeutsche Lloyd« 1470 Mk. = ca. 675 Yen.

I Følge »Ostasiatischer Lloyd« agte de europæiske Dampskibs-Selskaber, der have Linier til Østasien, at optage Konkurrencen med det japanesiske Selskab paa en eftertrykkelig Maade. De japanesiske Skibe notere 25 sh. pr. Ton (40 Kubikfod), medens de engelske og franske Postdampers Rate hidtil har været 37 sh. Disse have imidlertid nu ogsaa bestemt sig til at notere 25 sh. og hvis nødvendigt endog 20 sh. pr. Ton.

Ugens Havarier.

Den Kongelige Konsul i Porto Alegre har indberettet, at det utvivlsomt maa antages, at Skibet »Wedle« af Vejle, Kaptajn C. E. Henningsen, er gaaet under med Mand og Mus paa Rejse fra New York til Porto Alegre.

»Wedle« udklaredes fra Porto Alegre i Juli f. A. ladet med Huder og tørret Kjød for D'Herr Herr Vinva Clausen & Co., bestemt til New York. Det havde ligeledes fragt tilbage til Porto Alegre. Paa Forespørgsel i New York er der bleven svaret, at »Wedle« gik derfra i Oktober f. A. Siden har man intet hørt om det.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 28. Juni:

I Ugens Løb have paa Grund af Helligdagene færre Afskibninger fundet Sted, ligesom et færre Antal Befragtninger udover ere blevne afsluttede. Tonen er omtrent uforandret for Østersøen, paa Basis af 3/6—3/7¹/₂ til Kronstadt for store Baade. Kystfart & Atlanterhav uforandret. Til Middelhavet have Raterne holdt sig faste, væsentlig begrundet paa det daarlige Returmarked fra Sortehavet etc., i Genuaraten er en lille Opgang til 6/— at spore. — Især til Middelhavet er i denne Uge Befragtninger faatallige.

London 1000 3/2, 700 3/6 (Wear), 1150 3/3, 720 3/6, 650 3/7¹/₂ (b. fra Seaham), 1000 3/3.

Hamburg 1000 4/—, 900 4/—.

Sct. Nazaire 2200 3/6, Caen 700 5/—, 490 4¹/₂ (Warkworth).

Rotterdam 1L00 3/6.

Dartmouth 800 4/3.

Sct. Petersburg 1750 3.10¹/₂.

Kronstadt (Wear) 1800 3/9, 2000 3/7¹/₂. 2750 3/9 Kul 6/— Kokes, 3000 3/6 opt. Dunston 3/9, 1800 (Wear) 3/9, 2100 & 2000 3/6.

Stockholm 1700 3/6 option Dunston 3/7¹/₂.

Helsingfors 1300 4/3 Løsning 7 d.

Reval 1600 3/9.

Stettin 1450 4¹/₂.

Swinemünde 1800 3/6, 2000 3/6.

Libau (Warkworth) 1000 4/3.

Kiel (Wear) 1500 4/—.

Bandholm 600 4/3.

Fairwater 1600 3/9.

Bilbao 1900 3/1¹/₂ 500 g. K. (Dunston), 2000 3/1¹/₂.

Oporto 900 5/9, 1100 5/9.

Archangel 700 4/3.

Limhamn 1200 4/1¹/₂ 300.

Kjøbenhavn 1600 3/6 400 2000 3/6 300.

Horsens 780 4/3.

Stolpmünde 450 5/6 (Wear).

Reggia 1500 6/10¹/₂ 250.

Valencia 1900 7/10¹/₂. 250, 48 d.

Cette (Wear) 1700 7/3, 300 2/— Løsning.

Barcelona 2300 8/9 døet Vægt 48 d.

Genoa 3000 6/—, 500.

Sortehav etc. er i den ynkeligste Forfatning, idet Fragterne næppe kunne tænkes at komme lavere. Fra Odessa er sluttet nogle faa Baade til L H A R 7/3—7/6. For passende Dampere bydes fra:

Azoff 9/9—10/3 n. c. + 6 d. for Byg, Donau 9/9—10,3 a. d. w. opt.

Sulina 8/6—9/3 a. d. Nicolaieff 9/—9/3 n. c. samt fra andre Pladser i Forhold dertil.

For Salt er et Par Baade 25/3300 tons sluttede fra Arabat Bay til Riga à 13/6, Eupatoria til Riga 11/6, til Pernau 12,6, til Reval 12/—.

Ertsfragterne ere uforandrede som i sidste Beretning med Undtagelse af »til Staterne«, hvor en Daling kan opvises; Afslutninger er udførte paa Basis af:

Bilbao til Rotterdam 5/10¹/₂, Middlesbro 5/4¹/₂.

Huelva til Staterne 10/— Tinto terms, London 7/9.

Carthagena til Middlesbro 8/—, Maryport 8/7¹/₂ f. t.

Rotterdam 8/3, Baltimore 8/6

samt proportionalt fra andre Pladser.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler d. 14²⁶ Juni:

Den lille Bedring, som henimod Slutningen af forrige Uge indtraadte i Fragtmarkedet, var desværre kun af meget kort Varighed og i hele denne Uge har Markedet været og er endnu i Dag saa usselt, som det ikke i lang Tid har været. Til London kan der højst opnaas 10¹/₂ d. à 11 d. og til Rotterdam 11¹/₄ d. for prompt Afskibning. Der er lidt Begær for Weseren, hvortil man vil betale 1, til hvilken Rate der i den senere Tid ogsaa er sluttet nogle mindre Partier til Antwerpen. Til Dunkerque har der i Aar været gjort en temmelig betydelig Forretning, og der er endnu et nogenlunde godt Begær for denne Plads, hvortil 1,0³/₄ d. sidst betales. Denne Rate kan endnu opnaas, og er der endvidere Flax at faa til 17/18 Francs. For prompt Afledning er der til Rouen sluttet til 1/4¹/₂ d. og for senere Afskibning til 1/6 d. Fra Kronstadt til London er Fragten 19/6 d. D/B. 1/3 Boards 21/, til Rotterdam eller Amsterdam Hfl: 13 D/B. B. og er der sluttet en hel Del Tonnage til disse Rater.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Odessa 21. Juni, bestemt til Antwerpen, Kbhvn., St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Southampton 24. Juni, bestemt til Sortehavet — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersburg 25. Juni. — Castor, Holm, afgik fra Cette 28. Juni, bestemt til Livorno. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Palma 28. Juni. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Finland. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, bestemt til Pernau. — Georgios I, Kihl, ankom til Dunkerque 28. Juni. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Messina 29. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 23. Juni, bestemt til Havre & Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 14. Juni, bestemt til Sundsvall. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 22. Juni, bestemt til Algier, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 26. Juni. — Nicolai II, Jaspersen, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, bestemt til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Jensen, ankom til Råfsø 26. Juni, bestemt til Middelhavet. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 27. Juni, bestemt til Sortehavet via Southampton. — Tejo, Fenger, afgik fra Lissabon 28. Juni, bestemt til Cadiz. — Tomsk, Andersen, pass. Pera 28. Juni, bestemt til Sebastopol, Nicolaieff, Odessa. — Vesuv, Gade, ankom til Alicante 26. Juni. — Xenia, Erichsen, afgik fra Bordeaux 17. Juni, bestemt til Havana, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 28. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 28. Juni, bestemt til Stettin. — Ceres, Svendsen, afgik fra London 30. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow Norden, ankom til Hull 28. Juni, bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 28. Juni, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Arendal 29. Juni, bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 28. Juni, bestemt til Kbhvn.,

Königsberg. — Jolantha. Frisenette, ankom til Manchester 26. Juni, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan. Niedersøe, ankom til Königsberg 26. Juni, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, passeret Fair Isle 29. Juni, bestemt til Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 29. Juni, bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn. 29. Juni, bestemt til Hull. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 29. Juni, bestemt til Hamburg. — Mosk. Petersen, afgik fra Antwerpen 28. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 29. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Odin, Lissner, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, bestemt til Manchester. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 29. Juni, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 25. Juni, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 30. Juni, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 23. Juni, bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 26. Juni, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 27. Juni, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Königsberg 29. Juni, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 1. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 30. Juni, bestemt til Odense. — Georg, L. P. Therkildsen, afgaar fra Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik Newcastle 30. Juni, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgaar fra Odense 2. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 1. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 1. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 1. Juli, bestemt til Fredericia.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Reval 23. Juni, ankom til Rotterdam 29. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Riga 26. Juni, bestemt til Dunkerque. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra London 24. Juni, ankom til Sunderland 25. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Kiel 27. Juni, ankom til Libau 29. — Skjold, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 28. Juni, bestemt til Rotterdam. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Kronstadt 28. Juni, ankom til Riga 29. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 27. Juni, ankom til Riga 29. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 23. Juni, ankom til Santos 25. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 13. Juni, ankom til Santos 18. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Hernøsand 26. Juni, bestemt til Honfleur. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 22. Juni, ankom til Rotterdam 29. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Blyth 24. Juni, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibseelskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Blyth 18. Juni, ankom til Kronstadt 24. — Johan Siem, Löffler, afgik fra Archangel 23. Juni, bestemt til Dundee. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Riga 22. Juni, ankom til Ghent 28. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dunkirk 30. Juni, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Rotterdam 7. Juni, ankom til St. Petersburg 15.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Storm Hansen, ankom til Antwerp 27. Juni. — Dania, Troensegaard, afgik fra Odessa 16. Juni, bestemt til Hamburg. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersburg 26. Juni, bestemt til London. — Hafnia, Neergaard, ankom til Kronstadt 26. Juni, afgik fra Kronstadt 29., bestemt til Riga. — Jylland, Starck, ankom til Kbhvn. 23. Juni. — Russia, Rasmussen, afgik fra Aarhus 1. Juli, bestemt til Riga. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Reval 27. Juni, bestemt til Dunkerque.

Helmdal. Anine, Knudsen, afgik fra Holmsund 25. Juni, ankom til Nordmaling 26. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Dortrecht 18. Juni, ankom til Sunderland 19.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Ghent 30. Juni. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Grangemouth 28. Juni til Kronstadt. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Trangsund 25. Juni til Ghent. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Jakobstad 29. Juni til Rouen.

Dampskibseelskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til West Hartlepool 28. Juni, laster til Frihavnen. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Kronstadt 27. Juni.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 22. Juni, ankom til Kbhvn. 23. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiansand 26. Juni til New-York. — Norge, Thomsen, afgik fra Kristiansand 12. Juni, ankom til New-York 26. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 20. Juni til Kbhvn.

Det Jydsk-Engelske Dampskibseelskab, Aarhus. Hengest,

Olsen, afgik fra Aarhus 25. Juni, anløb Frederikshavn 26., ankom til Newcastle 28. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 24. Juni, anløb Aarhus 25., ankom til Randers 26., afgik 27., anløb Aarhus 28., ankom til Altona 29.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Hernøsand 23. Juni til Gravelines. — Nerma, Degn, afgik fra Sundsvall 29. Juni til Gloucester. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 23. Juni, ankom til Newcastle 25., afgik 27., ankom til Esbjerg 29.

Sejlskibe.

Moses & Søn G. Melchior. Thea, Jensen, ankom til Martinique 25. Juni. Alt vel.

Fane, Nordby. Elisabetha, Fischer, passerede Dungeness 24. Juni fra Rio Grande til St. Petersburg. — Fanø, Mortensen, afgik fra Plymouth 23. Juni til Harburg. — Franz, Pedersen, afgik fra Punta Delgade 13. Juni til Marseille. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Pernambuco 24. Juni fra Hamburg. — Mærdor, Brinck, ankom til Falmouth 23. Juni fra Laguna, afgik 24. til Hamburg. — Nanna, Warrer, afgik fra Havre 23. Juni til Hamburg. — Professor, Beck, ankom til Guayaquil 22. Juni fra Hamburg. — Puck, Pedersen, ankom til Gorontala 19. Maj fra Amsterdam. — Rosa, Brinck, afgik fra Rio Grande 21. Maj, ankom til Montevideo 26. Maj. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Port Elisabeth 24. Juni fra Buenos Ayres.

Svendborg. Bellona, Petersen, ankom til Treport 26. Juni. — Carmen, Hansen, ankom til Granville 25. Juni. — Caroline, Andersen, ankom til Treguere 26. Juni. — Christine, Mortensen, ankom til Kotka 24. Juni. — Christine, Rasmussen, ankom til Sunderland 25. Juni. — Concordia, Henriksen, ankom til St. Petersburg 24. Juni. — Freir, Christensen, ankom til London 26. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til London 27. Juni. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Deauville 29. Juni. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Nicolaistad 23. Juni. — Kathrine, Hansen, ankom til Klaksvig 1. Juni. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Wisbeck 26. Juni. — Marie, Rasmussen, ankom til Kingston Wharf 26. Juni. — Psyche, Hansen, ankom til Blyth 25. Juni. — Roska, Møller, ankom til St. Petersburg 23. Juni. — Skirner, Nielsen, ankom til Dvurnenez 22. Juni. — Venus, Jensen, ankom til Truro 29. Juni.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Kattegat. Mosel Grund. Lys- og Fløjtetønden Mosel-Grund er slukket. Den vil blive tændt igen, saasnart Omstændighederne tillade det.

Sundet. Middelgrunds-Fort. I Løbet af 1896 tændes paa det højeste Punkt af Middelgrunds-Fort et Lynfyrr, der hver 5 Sekunder viser hvidt Et-Lyn. Lynets Varighed: $\frac{1}{10}$ Sekund. Flammens Højde: 95 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Lysevnen: 34 Kml Linseapparat af 2den Orden. Fyret lyser Horisonten rundt. Det vises fra et 39 Fod højt, hvidt, rundt Taarn med lysegraat Tag.

Ved Fyret oprettes et Taagesignal, der hver 5 Minutter giver To-Knald.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr, og det nuværende Taagesignal ophører.

Store-Bælt. Laalands V.-Kyst. I Løbet af 1896 tændes paa NV-Pynten af Albu en et fast Vinkelfyr, der viser rødt Lys fra S. 30° Ø. til S. 50° V., grønt Lys fra S. 50° V. til N. 85° V., hvidt Lys fra N. 85° V. til N. 17° V. og rødt Lys fra N. 17° V. gennem N. og Ø. til S. 75° Ø. Retningerne ere kun tilnærmelsesvis rigtige. Flammens Højde: c. 30 Fod. Synsviddens: 10 Kml. for det hvide og røde, 9 Kml. for det grønne Lys. Lysevnen: 18 $\frac{1}{2}$ Kml. for det hvide, 10 Kml.

for det røde og 9 Kml. for det grønne Lys. Lineapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 34 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn med lysegraat Tag.

Beliggenhed: 54° 50' 12" N. Br. 10° 57' 57" Ø. Lgd.
Samtidig slukkes de nuværende to røde, faste Fyr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Südermanland. Paa Grunden *Grytan*, N. for Hovedfarvandet til *Häfringe*, er Dybden hidtil angivet til 35 Fod. En Klippe med kun 17 Fod er nu funden paa 58° 35' 30" N. Br. 17° 24' Ø. Lgd., hvorfra Grunden strækker sig videre i SØ. 1/2 Ø. Klippen er afmærket med en Stage med Kost, der om kort Tid ombyttes med en rød Vager med Stage og 1 opadbunden Kost over 1 Ballon. 58° 35' 15" N. Br. 17° 24' 8" Ø. Lgd.

Samtidig ombyttes Vageren med Ballon ved *Stenen* med en rød Stage med Kost. 58° 36' 0" N. Br. 17° 20' 55" Ø. Lgd.

Stockholms Skjærgaard. Naar Signal vises fra Baad i Nærheden af *Oskar Fredriksborg*, skal man stoppe, til Farvandet gennem *Oxdjupet* atter er frit, eller i det mindste ikke passere med mere end 4 Mils Fart.

Tyskland. Stettiner Haff. Fyrskibet »*Kaiserfahrt*« er midlertidig flyttet c. 1/2 Kbl. V. hen.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristiania Fjord. Den 15de Juni tændes *Spro* Fyrlampe, der viser Fyr med Formørkelser fra S. 5° V., fri V. om *Homlesækken*, gennem V. og N. til N. 24° Ø., ind paa Landet N. for *Spro*. Lyset er rødt fra N. 11° Ø. til N. 24° Ø., over *Krøklegrunden*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 10 Fod. Synvidden: 6 Kml. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Fyrhus. 59° 45' 40" N. Br. 10° 35' 30" Ø. Lgd.

Taagesignal gives med en Klokke, hvorpaa hver i Minut slaas Fem-Slag.

Den 1ste Juni 1896 ombyttes *Baslø* Fyr med en Fyrlampe, der viser Fyr med Formørkelser fra N. 43° V., fri Ø. om *Bastøkalen*, gennem N. og Ø. til S. 10° Ø., godt V. om *Meffjordboen*. Lyset er rødt fra N. 21° V. til N. 15° V., over *Hortenkrakken*, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 20 Fod. Synvidden: 6 Kml. Fyrlampen brænder Aaret rundt. Den vises fra et hvidt, 10 Fod højt Fyrhus. 59° 23' 10" N. Br. 10° 32' 45" Ø. Lgd.

Den 1ste Juli 1896 forandres *Bjørøen* Fyrlampe til at vise rødt Lys fra S. 26° V. til S. 14° V., fri Ø. om *Vidboen* og *Skærene* ud for *Homborø*, iøvrigt uforandret. 58° 17' 20" N. Br. 8° 33' 40" Ø. Lgd.

Ved *Odderøen* Fyr er oprettet et Taagesignal. Paa en Klokke slaas hver i Minut Fem-Slag. 58° 7' 50" N. Br. 8° 0' 30" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Fra den 1ste Sept. viser *Bukskind* nedre Fyrlampe Fyr med Formørkelser. 69° 21' 10" N. Br. 18° 6' 15" Ø. Lgd.

Fra den 25de Januar 1897 forandres *Grønholmdn* Fyrlampe til at lyse fra N. 24° V., fri V. om *Hjortestua*, til N. 54° V., fri Ø. om *Golda*. Lyset er rødt fra N. 42° V. til N. 46° V., over *Jeitmaren*, iøvrigt hvidt. 62° 21' 30" N. Br. 5° 37' 25" Ø. Lgd.

Fra 1ste Sept. 1896 forstørres *Rørøer* Fyrs røde Sektor, saa at Lyset er rødt til fri Ø. om *Indrevær* i Stedet for som nu tæt til Ø.-Siden af *Indrevær*. 59° 26' 0" N. Br. 5° 7' 35" Ø. Lgd.

Tyskland. Et Fartøj lastet med Sten er sunket i *Eider* neden for *Tønning* mellem Tønde Nr. 9 og *Baaketønden*, som ligger oven for denne. S. for Vraget er udlagt en Vragtønde.

Holland. Zuiderzee. En Stumptønde Nr. 3a er udlagt i 19 1/2 Fod Vand ved *Middelgronden* ved SV.-Spidsen af *N. Steenplaten*. 53° 1' 45" N. Br. 5° 18' 9" Ø. Lgd. Paa Kursen fra Stumptønde Nr. 3 med afkortet Kegle til Stumptønde Nr. 3a og videre til Stumptønde Nr. 4 faas ikke under 19 Fod Vand.

Zeeagt van Texel. I *Molengat* er Dybden aftagen, især paa *Inderbarren*, hvor den største Dybde nu er 11 1/2 Fod.

Rotterdam. Et Fartøj er sunket midt i *Nieuwe Maas* ved Tønde Nr. 18 ved *Petroleums Kajen* ved *Rotterdam*. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

Schelde. I *Nauw van Bat* er Spidstønde Nr. 26 med Kegle flyttet i 26 Fod Vand. 51° 23' 50" N. Br. 4° 11' 53" Ø. Lgd.

I Farvandet oven for *Bat* ere flyttede:
Spidstønde Nr. 27 i 25 Fod Vand. 51° 23' 45" N. Br. 4° 12' 7" Ø. Lgd.
Spidstønde Nr. 27a i 25 Fod Vand. 51° 23' 33" N. Br. 4° 12' 18" Ø. Lgd.
Spidstønde Nr. 28 i 25 Fod Vand. 51° 23' 25" N. Br. 4° 12' 29" Ø. Lgd.
Sort Kugletønde med Diamant Nr. 27 i 20 1/2 Fod Vand. 51° 23' 49" N. Br. 4° 12' 42" Ø. Lgd.
Stumptønde Nr. 28 i 25 Fod Vand. 51° 23' 34" N. Br. 4° 12' 49" Ø. Lgd.
Stumptønde Nr. 29 i 19 Fod Vand. 51° 23' 15" N. Br. 4° 13' 2" Ø. Lgd.
Topbetegnelsen er aftagen.
Stumptønde Nr. 30 i 14 Fod Vand. 51° 22' 52" N. Br. 4° 13' 19" Ø. Lgd.
Stumptønde Nr. 31 faar en Kegle paa Toppen.
I *Zuidergat* er Stumptønde Nr. 23 flyttet i 16 Fod Vand. 51° 22' 41" N. Br. 4° 5' 46" Ø. Lgd.
Magere Merrie Fyr viser rødt Lys over S.-Kysten til N. 18° V. over *Ossenisse Platen*, hvidt Lys derfra til tæt ved Stumptønde Nr. 18, grønt Lys derfra til tæt ved Stumptønde Nr. 19, hvidt Lys derfra til Spidstønde Nr. 19, rødt Lys derfra op ad Floden over *Walsoorden* Kysten. 51° 23' 55" N. Br. 4° 1' 22" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. I Farvandet til *Bideford* ligger den sorte Spidstønde paa *Barren* nu i 6 Fv. Vand, fra *Bideford* Fyr i N. 68° V. 1,8 Kml. og fra *Sounton Court* i S. 31° V. 51° 4' 55" N. Br. 4° 14' 20" V. Lgd.

Paa *Caldy Red* er den rød og hvid tærnedede Stumptønde ved N.-Siden af *Highcliff Bank* ombyttet med en rød Spidstønde. 51° 39' 15" N. Br. 4° 40' 30" V. Lgd.

Den røde Spidstønde ved S.-Siden af *Highcliff Bank* er ombyttet med en rød og hvid tærnet Stumptønde.

I *Caermarthen* Farvand er den sorte *Fairway* Spidstønde ombyttet med 1n sort og hvid stribet Kugletønde med Kors. 51° 40' 30" N. Br. 4° 31' 30" V. Lgd.

Caermarthen sort og hvid vandret stribede Kugletønde Nr. 1 er inddragen.

V.-Farvandet til *Caermarthen* er lukket, hvor *Tønderne* Nr. 2, 3 og 4 ere inddragne.

I *Swatch* Ø. Farvandet til *Caermarthen* er i 2 Fv. Vand udlagt en sort Spidstønde Nr. 2 fra *Ginst Point* i S. 31° V., 2,8 Kml., og en sort Spidstønde Nr. 3 i 1 Fv. Vand fra *Ginst Point* i S. 17° V., 1,8 Kml.

Irlands Ø.-Kyst. I *Lough Carlingford* er Afmærkningen forandret overensstemmende med det nye Afmærknings System. Styrbords Tønder ere røde med lige Nr., Bagbords Tønder sorte med ulige Nr. Tønde Nr. 2 ligger paa 54° 0' 55" N. Br. 6° 30' 35" V. Lgd.

Maidens SV. Klippen S for *Maidens*, hvorpaa »*Princess Alexandra*« har stådt, er c. 100 Alen lang i N. og S. og 30 Alen bred med tre Spidser, hvorpaa der er 6 à 7 1/2 Fod Vand. Dens Midte ligger i Kbl. S. 47° V. fra S.-Enden af *South Rock*. 54° 55' 5" N. Br. 5° 44' 0" V. Lgd.

En lille 7 1/2 Fods Klippe ligger 9/10 Kbl. N. 31° V. fra *Maidens* Ø.-Fyr.

Ved Indløbet til *Killary Bay* ere følgende Grunde fundne:
En 13 Fods Klippe 4 Kbl. S. 53° Ø. fra *Gaddymore*, *Carrickgaddy Rocks*. 53° 38' 10" N. Br. 9° 56' 50" V. Lgd.
En 6 Fv. Klippe 4 1/4 Kbl. S. 19° Ø. fra *Gaddymore*.

En 9 Fods Klippe 3 3/4 Kbl. N. 80° V. fra Toppen af *Inishdegulmore*.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Paa Øen *Béniguet* er Fabrikkorstenen, som tjente til Mærke ved *Pierres Noires* og *Molène*, nedreven.

I *Grand Chenal de Lorient* ligge Indgaaende om Styrbord 9 røde cylindriske Tønger, mærkede med lige Nr. 2—18, og om Bagbord 14 sorte, cylindriske Tønder, mærkede med ulige Nr. 1—27.

Ved V.-Siden af *Basse Amiral*, N. for *Roches de la Citadelle*, ligger i 15 Fod Vand en rød Spidstønde.

Ved *Banc Kerso* ligge 3 røde Spidstønder, nemlig Nr. 1 i 11 Fod Vand SV. for Grunden, Nr. 2 i 8 1/2 Fod Vand V. for Grunden og Nr. 3 i 8 Fod Vand NØ. for Grunden.

Ved *Banc du Turc* ligge 2 røde Spidstønder, nemlig Nr. 1 i 14 1/2 Fod Vand S. for Grunden og Nr. 2 i 19 1/2 Fod Vand N. for Grunden.

Ved *Roche Anéno* S.-Side ligger i 7 Fod Vand en sort Spidstønde.

Ved *Banc Saint-Michel* SØ.-Ende ligger i 7 Fod Vand en sort Spidstønde.

Paa 12 Fods Grunden *Banc Jean* ligger en sort Spidstønde.

Ved Ø.-Siden af Grunden ved *Roches de Pengarne* ligger i 6 Fod Vand en sort Spidstønde.

Paa Rheden ligge 15 Fortøjtønder fra 2 Kbl. Ø. for Fort *Kernevel* til 1 Kbl. N. for *Ile Saint-Michel*.

Man skal holde røde Spidstønder om Styrbord, sorte om Bagbord.

Gironde. Et Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder, er til Forsøg udlagt 1 Kbl. Ø. for Fyrskibet *By*.

Azorerne. **Fayal.** Paa Bølgebryderen ved *Horta* er tændt et rødt, fast Fyr. Man maa ikke gaa mellem dette Fyr og Lystønden, som viser rødt Lys. 38° 32' N. Br. 28° 38' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island. En rød Klokketønde er udlagt i 19 Fod Vand c. 1½ Kbl. N. 34° V. fra den ufuldførte Yderende af Bølgebryderen paa *Block Island* NV.-Side, fra *Block Island* N.-lige Fyr i S. 23° V.

New York. I *Gedney Channel* ere Masterne udtagne af den sunkne Lægter, hvorfor det røde, faste Fyr er slukket. En rød og sort vandret stribet Tønde er i 29 Fod Vand udlagt tæt Ø. for Vraget.

Maryland. Ocean City N. En lille 11 Fods Grund er funden i 4 Fv. Vand, 2,9 Kml. N. 44° Ø. fra *Atlantic Hotel* i *Ocean City* og 1,2 Kml. fra Kysten.

Virginia. Assateague SØ. En 13 Fods Plade er funden i 4 à 5 Fv. Vand c. 5½ Kml. S. 38° Ø. fra *Assateague* Fyr.

Georgia. Den sort og hvid lodret stribede Anduvnings-tønde ved Indløbet til *St. Simon Sound* er flyttet c. ½ Kml. S. hen i 5 Fv. Vand, fra *St. Simon* Fyr i S. 58° Ø. og fra *Jekyl Island* N.-Ende i S. 67° Ø.

Georgia. Ved Indløbet til *Savannah River* ere de sorte Stumpstønder Nr. 3, Nr. 5 og Nr. 9 i *Second Cut* inddragne. Den sorte Spirtønde Nr. 7 i *Second Cut* er ombyttet med en sort Stumpstønde.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika SV.-Kyst. Golfe de Mortoli. En 15 Fods Grund er funden S for Øen *Latoniccia* i Linien, Taarnet *Roccapina* overet med Yderenden af *Pointe Mortoli*. 41° 30' 43" N. Br. 8° 50' 43" Ø. Lgd.

Malta. Den 1ste August 1896 tændes *Gozo* permanente, hvide Blinkfyr igen, og det midlertidige, hvide, faste Fyr slukkes. 36° 4' 10" N. Br. 14° 12' 55" Ø. Lgd.

Rusland. Dnieper V. for *Sari Kamishi* er tændt et Blinkfyr, der afvekslende viser hvidt og rødt Blink. 46° 37' 30" N. Br. 31° 50' 35" Ø. Lgd.

Azovske Hav. Berdiansk. De to Vagere ved *Krivoi* ligge tæt ved hinanden 8½ Kml. S. 48° V. fra *Krivoi* Lodsbaake.

En 13 Fods Grund er funden 3 Kml. N. 83° Ø. fra *Berdiansk* nedre Fyr, altsaa ved Løbet mellem Pynterne *Berdiansk* og *Bielosarai*.

Tunis. Kerkena Banke V. Den 8de Juni 1896 er Lystønde Nr. 8, som viste rødt Lys, paa *Sfax* Rhed, inddragen. 34° 33' 20" N. Br. 10° 52' 3 Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Omtrent den 25de Juni 1896 tændes ved *Mississippi River*, neden for *New Orleans*, følgende Fyr:

The Jump, et hvidt, fast Fyr paa den nedre Side af Indløbet til *The Jump* ved den gamle Toldbygning. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en hvid Pæl.

Socola, et hvidt, fast Fyr tæt ovenfor Indløbet til *Tagliatferro* eller *Soccola Canal*. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en hvid Pæl.

Mexiko. Campeche Bay. Det V.-lige Indløb til *Laguna de Terminos* er nu afmærket saaledes:

En sort Klokketønde Nr. 1 med sort Ballon i 14 Fod Vand ved Indløbet til *La Barra Channel*. 18° 44' N. Br. 91° 53' 15" V. Lgd.

En sort Spidstønde Nr. 3 med hvid Cylinder i 17 Fod Vand, paa Løbets Ø.-Side. 18° 41' 10" N. Br. 91° 53' 13" V. Lgd.

En sort Spidstønde Nr. 5 med sort Kegle i 14 Fod Vand, ud for V.-Siden af *Bajo Seco*. 18° 40' 2" N. Br. 91° 52' 46" V. Lgd.

En sort Spidstønde Nr. 7 i 19 Fod Vand, ud for SV.-Siden af Grunden *El Cascajal*. 18° 38' 44" N. Br. 91° 51' 46" V. Lgd.

En rød Spidstønde Nr. 2 i 12 Fod Vand, paa S.-Siden af Løbet. 18° 38' N. Br. 91° 52' V. Lgd.

En rød Spidstønde Nr. 4 i 14 Fod Vand, N. for Grunden *Los Vagres*. 18° 37' 40" N. Br. 91° 50' 10" V. Lgd.

For Indgaaende holdes sorte Tønder med ulige Nr. om Bagbord, røde Tønder med lige Nr. om Styrbord.

Venezuela. La Guayra. Synsvidden for det hvide, faste, elektriske Fyr paa *Vigia*. er 13 Kml. 10° 36' 45" N. Br. 66° 56' 10" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Juli 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....			100 ¹ / ₂	101
Thingvalla	43	43 ¹ / ₄	42 ³ / ₄	43 ¹ / ₄
Danmark			72	73
Norden	111 ¹ / ₄		111	111 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....			83 ¹ / ₄	83 ¹ / ₂
Carl	45 ³ / ₄	46	45 ³ / ₄	46
Dannebrog			100	102
Skjold			56	56 ¹ / ₂
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			110	150
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			37	42
Østersøen			—	—
Nordsøen			—	65
Torm			70	90
Foren Bugser-Selsk.....			89	94
Dansk-russisk Dampsk.....			62	88
Dampskibe Obligationer.				
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.....			102	106
5 ⁰ / ₁₀ — —			—	—
5 ⁰ / ₁₀ Thingvalla 1882.....			99	100 ¹ / ₂
5 ⁰ / ₁₀ — 1894.....			—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden.....			104	106
5 ⁰ / ₁₀ Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 ⁰ / ₁₀ Stats.....			—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats			100 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.....			97 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.....	98		98	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.....			98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 6 —			100 ¹ / ₄	101
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 —			98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
Aktier.				
Nationalbank.....	161 ¹ / ₄		161 ¹ / ₄	161 ¹ / ₂
Privatbank.....			119	119 ¹ / ₄
Landmandsbank.....			124 ¹ / ₂	125
Handelsbank.....			124	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	107		106 ³ / ₄	107
Helsingørs Jernsk.....			111 ¹ / ₂	112
Sukkerfabr.....	94 ³ / ₄		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	114 ³ / ₄	115 114 ¹ / ₂	114 ¹ / ₂	115
Vekselkøber.				
		åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg.....		89.	88.85	
London.....		18.14	18.11	
Paris.....		72.25	—	
Amsterdam.....		150.20	—	
Notering paa Berlins Børs d. 30. Juni 1896.				
Rubler			216.10	
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols.....			104.30	
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ — Boden Kredit			105.30	
6 ⁰ / ₁₀ Mexikanske			95.60	
5 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats.....			100.	
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890.....			88.10	

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.	88.85
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Juni 1896.

Rubler	216.10
4 ⁰ / ₁₀ Russiske Consols.....	104.30
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ — Boden Kredit	105.30
6 ⁰ / ₁₀ Mexikanske	95.60
5 ⁰ / ₁₀ Rumænske Stats.....	100.
4 ⁰ / ₁₀ — — 1890.....	88.10

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

Foren. Dampskibs. 16,000, »Thingvalla« 32,000, »Norden« 12,000, »Carl« 6,000, »Danmark« 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo \ Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
 Land 4 » »
 Varer i Kjøbstad 5 » »
 Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
 Formue c. 2³/₄ » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
 Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
 Formue c. 3¹/₄ » »
 Fordelt Overskud i 1894:
 ca. 400,000 Kr.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongenegade 40 og Axelhus 2 D.

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Dampskibe, Lægtene og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4198.

Maskinpasser.

Fra 15de Juli d. A. kan en ærnelig og dygtig Mand faa Plads som Maskinpasser paa en Dampbaad, drægtig 37 Reg. Tons, Maskinkraft 45 indic. HK. Farten er daglig mellem Nibe og Aalborg. Løn 100 Kr. maanedlig. Baaden faar i disse Dage indlagt ny Maskine. Henvendelse sker til Sægfører Broe i Nibe.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorrdampere, nye og brugte, alle Størrelser samt 1ste Klasses Petroleumsaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. Kjøbenhavn.

Telefon 197.

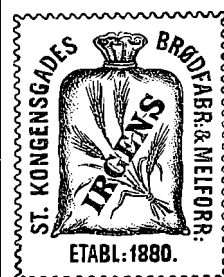
Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



„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 aact m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitielinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20	do.	25
Moderation for	6 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	90 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Juli 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Københavns Børskurs.

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

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 21.

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

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af **Maskin- og
Cylinderolier.**
Alle Arter **Maskin-Pakninger** etc.
26, Peder Skramagade,
Kjøbenhavn K.

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassortet Kolonial- Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. ¼ Pd., 5 Øre pr. ½ Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om **nøje** at paase, at vort Firma: **C. F. Rich & Sønnen** staar paatrykt **Bagsiden** af hver Pakke.

Ærbødigst

C. F. Rich & Sønnen,
Aktieselskab.

TRIERS BOGTRYKKERI

G. L. LIND & NUMA FRÆNKEL

32 · BREDGADE · 32

Telefon 685. Grundlagt 1833.

Trykning af **Blade, Tidsskrifter og Bøger,**
Schematiske og **Tabelmæssige Arbejder**

samt
alle til **Skibsfart og Handel**
hørende **Tryksager.**

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Norrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5
Telefon 3326.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.



Isølering af Dampere
og Kjæder udføres.
ETC.

SEJL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T 37.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhustræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvín,
faas å 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

S. Jacobsens
Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851.
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
273 leveres.



Dampbaaden
„Gæsværkshavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Frihavns Kaffebærnderiet.

Forlang og prøv hos Deres Skibshandler Brænderiets
Conserves Kaffe til ufortoldet Pris. Kaffen holder sig
frisk selv paa de længste Sørejser. Faas i 12 forskellige Kva-
liteter.

Frihavns Kaffebærnderiet.

S. Bonnevie Lorentzen.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker Marke

Eneudsalg i Danmark

for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Dampbaade.

Forskellige Størrelser og
Slags købes og sælges ved

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
GÖTEBORG.

F.W. Bergström,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling

afholdtes i Lørdags i Nordby paa Fanø og havde fundet stærk Tilslutning, idet der var mødt en talrig Repræsentation, ikke alene for Fanøs Skibsfart, men ogsaa for næsten alle Landets Søfartsegne. Der var, foruden fra Fanø, mødt Delegerede fra Vejle, Nordjylland, Fyen, Ærø, Kjøbenhavn og Bornholm, ialt c. 30 Delegerede. Foruden disse overværedes Forhandlingerne af c. 40 Medlemmer. Dagsordenen var ret omfattende og indeholdt adskillige Sager af betydelig Interesse. Men takket være Sagernes Tilrettelægning og en fortrinlig Ledelse af Forhandlingerne lykkedes det at faa disse tilendebragte i programmæssig Tid — til Kl. c. 3 Eftermiddag.

Generalforsamlingen aabnedes af Skoleinspektør Holger Poulsen af Nordby, der paa Fanø Skibsrederi-Forenings Vegne bød Velkommen, særlig til de fremmede Repræsentanter. Naturen her paa Øen er ikke saa smuk og saa smilende som ved Svendborg, hvor vi samledes til det konstituerende Møde i Fjor; men Interessen for den Sag, hvorom vi samles, er saa levende her som noget Steds i vort Fædreland. Vi kan ikke som Agrarerne eller som Fællesrepræsentationen for Haandværk og Industri mønstre det store Tal. Ved vor Festmiddag i Eftermiddag vil ingen Eksellence tage Ordet, og vi vil ikke kunne tale store Ord om, at vi vil danne et nyt Parti paa Rigsdagen, hvis de bestaaende Partier ikke makke ret. Men ogsaa gennem vor Sammenslutning vil der kunne udrettes ikke saa ganske lidt til Trods for de forholdsviis beskedne Former og Forhold, hvorunder vi virke.

Foreningens Formand, Konsul, Skibsreder John Hintze, Rønne, takkede for Modtagelsen og udtalte følgende:

Højtærede Forsamling! Naar jeg paa denne Dansk Sejlskibsrederi-Forenings første Generalforsamling har den Ære paa Bestyrelsens Vegne at byde Dem Velkommen, saa gør jeg det i det Haab, at Forsamlingen vil modtage den Beretning om Aarets Virksomhed, som senere vil blive fremsat, med Velvilje. Bestyrelsen véd, at vi har mange og store Opgaver at løse, og vi har i det forløbne Aar gjort en god Begyndelse, men den første Betingelse for, at Bestyrelsen kan faa fornøden Støtte, og Sagerne derigennem Betydning, er ved, at den hele Sømandsstand endrægtig slutter sig sammen. Lad alle, som høre til Sønæringen, hvad enten det er store eller smaa, støtte den Sag, som gælder vort Erhvervs Bestaaende, dog stadig med dette for Øje: Ligeberettigelse med de andre Samfundsklasser; derved blive vore Krav retfærdige og gennemførlige. Det er mit Haab og oprigtige Ønske, at disse Ord »Sammenslutning af den hele Sømandsstand« fra dette Sted maa blive hørt over det ganske Land, saa vi snart kan se Frugterne deraf, og at alle de mange, man kan regne at høre til den danske Sømandsstand, snart vil melde sig ind i Foreningen; da vil den Bestyrelse, som i Dag til Dels skal fornyes, med endnu større Lyst arbejde videre. Vi se alle, hvor stor Betydning det har, og Nødvendigheden af, at man indenfor de forskellige Næringsveje slutter sig sammen, og den danske Sømandsstand maa ikke staa tilbage eller hvile sig i Søvnens Arme, men være vaagen og paa Vagt, for at varetage sine Interesser. Naar Hensyn tages til, at den danske Sejlskibstonnage bestaar af cirka 187,000 Tons,

hvoraf vi i vor Forening til Dato tæller 75,854 Tons, saa vil De indrømme mig, at der sover al for mange paa Vagten, og vi kan ikke andet end raabe: vaagn op og støt den Forening, der har din Stands Interesser for Øje. Hvert Land har sine Særinteresser, saa vi vil aldrig faa stor Nytte af at slutte os til fremmede Foreninger af lignende Natur som vor; det er derfor mit oprigtige Ønske, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening maa vokse og arbejde videre for Løsning af de Opgaver, der ere til Nytte og Opkomst for Sømandsstanden. Med denne lille Indledning siger jeg endnu en Gang Velkommen og beder dem med mig udbringe et Foreningen Leve. (Stærke Hurra- raab).

Paa Bestyrelsens Forslag valgtes Skoleinspektør Holger Poulsen, Nordby, til Ordstyrer.

Aarsberetningen.

Formanden aflagde en saalydende Beretning for Aaret 1895:

Dansk Sejlskibsrederi-Forening stiftedes d. 22. Juni 1895 ved et i Svendborg afholdt konstituerende Møde efter forudgaaende Forhandlinger mellem Repræsentanter for Sejlskibsrederier fra forskellige Egne i Landet. Den traadte derefter straks i Virksomhed, idet dens Bestyrelse konstituerede sig i et umiddelbart efter Generalforsamlingen afholdt Møde.

Til Foreningens Formand valgtes paa det konstituerende Møde Konsul, Skibsreder John Hintze af Rønne, og til Medlemmer af Foreningens Bestyrelse valgtes fremdeles: Skibsreder M. N. Fischer af Vejle, Kaptajn Jacob Holm af Kjøbenhavn, Skibsreder J. Ph. Jørgensen af Thurø, Skibsreder A. M. Knudsen af Sønderho, Fanø, Mægler Lund af Thisted, Agent N. Petersen af Marstal, Konsul Rechnitzer af Aalborg og Skibsreder P. N. Winther af Nordby, Fanø.

Til Suppleanter til Bestyrelsen valgtes: Skibsreder Chr. Bom af Thurø, Skibsreder N. H. Brinck af Sønderho, Fanø, Købmand Andr. Cspersen af Nexø, Mægler H. C. Grube af Marstal, Havnefoged Kløvborg af Thisted, Havnefoged Carl E. Møller af Svendborg, Skoleinspektør Holger Poulsen af Nordby, Fanø, Konsul M. Rasmussen af Fredericia og Skibsreder Simoni af Aalborg.

Til Revisorer valgtes: Skibsreder P. N. Harbye af Nordby, Fanø, og Navigationslærer T. Tønnesen af Marstal.

Til Foreningens Sekretær og Kasserer valgtes Bestyrelsens Redaktør af »Dansk Søfartstidende« L. Drechsel af Kjøbenhavn.

I Foreningen var d. 31. December 1895 indtegnet 56,884 Tons og 215 Medlemmer; d. 30. Juni 1896 var indtegnet 75,854 Tons og 307 Medlemmer.

Med Hensyn til Foreningens Virksomhed siden dens Stiftelse har Bestyrelsen forment det rigtigt ikke i denne Beretning at gaa længere end til Udgangen af Kalenderaaret 1895, naar undtages ganske enkelte Oplysninger, der egentlig henhøre under 1896, men som det af praktiske Grunde anses for rigtigst at medtage her. Det er Bestyrelsens Hensigt hvert Aar at udgive en Beretning for det forløbne Kalenderaar, og i 1897 vil saaledes komme til at foreligge den første fuldstændige Aarsberetning, i hvilken vil blive optaget Ekstrakt af Foreningens Regnskab fra dens Stiftelse.

Bestyrelsen har i det forløbne Aar arbejdet for Oprettelsen af de i Lovens § 6 forudsatte lokale Kredsstyrelser omkring i Landet. Det er af saadanne lykkedes at oprette følgende:

- For Bornholm: Konsul Hintze af Rønne, Formand; Købmand Andr. Caspersen af Nexø;
- For Øst-Sjælland: Kaptajn Jacob Holm af Kjøbenhavn, Formand, Skibsreder Chr. O. Ipsen af Kjøbenhavn, Skibsreder J. P. Schmidt af Dragør;
- For Fyen: Havnefoged Carl E. Møller af Svendborg, Formand, Skibsmægler H. A. Hansen af Thurø, Skibsreder J. Nielsen af Troense;
- For Øst-Jylland: Skibsreder M. N. Fischer af Vejle, Formand, Skibsreder Haas af Kolding, Konsul M. Rasmussen af Fredericia;
- For Nord-Jylland: Konsul Rechnitzer af Aalborg, Formand, Mægler Adolph Andersen jun. af Randers, Konsul Christian Cloos jun. af Frederikshavn;
- For Thyland og Mors: Mægler Lund af Thisted, Formand, Havnefoged Kløvborg af Thisted, Havnefoged Rasmussen af Nykjøbing M.;
- For Fanø, Esbjerg, Varde og Ribe: Skibsreder J. H. Svarrer af Nordby, Fanø, Formand, Skibsreder J. M. Knudsen af Sønderho, Fanø, Skibsreder Meinertz af Esbjerg.

Af de i Lovenes § 6 foreskrevne 9 Kredsstyrelser ere saaledes de 7 dannede og Bestyrelsen haaber, at de resterende 2 ville blive oprettede i Løbet af indeværende Aar. Medens det selvfølgelig har været forbundet med en Del Vanskeligheder at faa disse Kredsstyrelser oprettede og at faa den hele Forretningsgang mellem dem og Hovedbestyrelsen sat i System, tror Bestyrelsen dog, at Betydningen af Kredsstyrelserne vil vise sig stedse større. Man vil gennem dem opnaa at komme i en sikrere og nøjere Forbindelse med Foreningens Medlemmer i Landets forskellige Egne, end man ellers vilde kunne, og det maa antages, at Kredsstyrelserne hver i sin Kreds vil afgive en solid Støtte for Foreningen og ville tilføre denne en stigende Tilgang. Bestyrelsen gør dog opmærksom paa det ønskelige i, at Kredsstyrelserne søge at skabe en saa fast Organisation som muligt i Kredsen, for at de i alle Retninger kunne yde Hovedforeningen den bedst mulige Støtte. Det vilde ogsaa være meget ønskeligt, om Kredsstyrelserne, bortset fra de Afgifter, Hovedforeningen kræver, gennem deres Afdelings Medlemmer erhvervede sig de i og for sig ringe pekuniære Midler, der kræves til deres Virksomhed.

Foreningen har i en i August Maaned f. A. til Toldlovkommissionen indsendt Skrivelse henledt dennes Opmærksomhed paa de ogsaa for Sejlskibsfarten bestaaende højst uretfærdige Toldbestemmelser og anmodet den om at medvirke til Ophævelsen af Tolden paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer. Som bekendt foreligger der endnu intet Resultat af Toldlovkommissionens Arbejde, men Bestyrelsen nærer det Haab, at det af Foreningen i Forstaaelse med andre af Skibsfartens Organisationer indgivne Andragende vil sætte Spor i Kommissionens Betænkning.

Foreningen har efter Indbydelse været repræsenteret ved det i Thisted i September Maaned f. A. afholdte Møde om den vest-jydske Havnesag og støttet den paa dette Møde vedtagne Resolution, i hvilken Regeringen og Rigsdagen opfordredes til at optage hele dette Spørgsmaal til Behandling i førstkommande Rigsdagssamling. Foreningen har derefter i indeværende Aar ved at underskrive en Adresse til Rigsdagen støttet det af Regeringen forelagte Lovforslag om Anlæg af en Havn ved Sandnæshage. Efter at det ikke er lykkedes at gennemføre dette, maa Foreningen vedblivende udtale sig for Ønskeligheden af, at det for flere af Landets Næringsveje vigtige Spørgsmaal om en Havn paa Jyllands Vestkyst, af Regeringen tages op til Overvejelse, og at der ved dets Gennemførelse tages Hensyn til Skibsfartens Interesser i en saadan Havn, særlig som Nød- og Tilflugtshavn.

Det allerede ved Foreningens Stiftelse aktuelle Spørgsmaal om Sejlskibenes Konsulatafgifter har Foreningen arbejdet for at føre frem til en heldig Løsning. Bestyrelsen indledede i denne Hensigt Forhandlinger med Dampskibsrederi-Foreningen om at arbejde i Fællesskab

for en betydelig Nedsættelse eller fuldstændig Ophævelse af Skibenes faste Afgifter til Konsulatvæsenet, og man enedes i Hovedtrækkene om den Ordning, man vilde tilstræbe gennemført. Det lykkedes at interessere flere af Rigsdagens Medlemmer for Sagen, og naar denne alligevel ikke kom frem i Rigsdagen, var Grunden nærmest den, at Folketingets Finansudvalg havde taget Anledning af et til det henvist, af Regeringen forelagt Forslag til Lov om Lønning af Konsuler og Vicekonsuler m. m., til at bringe selve Spørgsmaalet om Skibenes Konsulatafgifter under Behandling. I denne Anledning tilstillede Foreningen Finansudvalget meget udførlige og detaljerede Oplysninger om den betydelige Stigning i Afgifterne, som Konsulatloven af 1893 havde medført for Sejlskibene, og Foreningen tør tilskrive sig en Del af Æren for, at saavel Regering som Rigsdag have indset de uheldige Virkninger, som den da gældende Lov havde haft for dette Punkts Vedkommende. Foreningen maa udtale sin fulde Anerkendelse af, at Lovgivningsmagten under disse Omstændigheder gennemførte en Nedsættelse af Sejlskibenes Konsulatafgifter af 10 Øre pr. Ton aarlig. Imidlertid maa Foreningen vedblivende fastholde, at med den Udvikling, som Konsulatvæsenet er undergaaet, for Øje, og i Betragtning af denne Institutions i vor Tid ringe Betydning for Skibsfarten, maa det anses for uretfærdigt, at Skibsfarten betaler det væsentlige af Konsulatafgiften. Foreningen maa derfor fremdeles støtte de Bestræbelser, der gaa ud paa at faa denne Afgift saaledes nedsat, at vi paa dette Omraade stilles paa samme Trin som vore vigtigste udenlandske Konkurrenter.

Efter at Foreningen i Januar d. A. havde andraget Finansministeren om at søge indført en forandret Optrækningsmaade af Tolden paa Stenkul og Træ, forelagde Ministeren et Lovforslag i Folketinget, der gik ud paa en forandret Optrækningsmaade for Stenkuls Vedkommende, hvorved Sejlskibene formentlig vilde blive mere ligestillede med Dampskibene paa dette Omraade, idet Fortoldningen efter dette skulde foregaa efter Vægt i Stedet for efter Maal. Foreningen har haft den Glæde at se denne Sag gennemført i den nu afsluttede Rigsdagssamling.

Foreningens Bestyrelse har drøftet forskellige Spørgsmaal af Betydning for Skibsfarten, saaledes om en Reform af Skibsfartens Assuranceforhold og om Varetagelsen af Redernes og Skibsførernes Interesser i fremmede Havne, og Bestyrelsen haaber, at Foreningen maa blive i Stand til at føre disse og flere Spørgsmaal, der foreløbig kun ere naaede til Overvejelsernes Standpunkt, frem til en heldig Løsning.

I Henhold til Lovenes § 12 har »Dansk Søfartstidende« som Foreningens Organ været gratis tilstillet samtlige de indmeldte Skibes Redere med 1 Eksemplar til hvert Skib. Af Rederne er Bladet derefter fordelt til Skibenes Førere. Bestyrelsen anser det for særdeles gavnligt, at der saaledes er skabt et Bindeled mellem alle, der ere knyttede til Foreningen, ligesom det har haft sin store Betydning, at Foreningen gennem Bladet udadtil har kunnet arbejde for sine Interesser og Formaal. Gennem Bladet er der givet Foreningens Medlemmer de Oplysninger m. m., om hvilke de fra Tid til anden have henvendt sig til dets Redaktion.

Idet Foreningen slutter denne sin første Beretning, henleder den Opmærksomheden paa, at det forløbne Aar tilfulde har godtgjort Betydningen af Foreningens Eksistens, og at den har vist sin Ævne til at gennemføre Foranstaltninger i Skibsfartens og Sømandsstandens Interesse. Bestyrelsen maa imidlertid fremhæve, at Foreningen først fuldt ud kan svare til sin Hensigt og kan løse de Opgaver, der stilles til den, naar den vinder en stærkt forøget Tilslutning. Bestyrelsen retter derfor en indtrængende Opfordring til enhver, der erkender Betydningen af en Organisation for Sejlskibsflaaden og Sømandsstanden over hele Landet, om at indtræde i Foreningen, ligesom Bestyrelsen udtaler Haabet om, at Kredsstyrelserne hver i

sin Kreds af al Kraft ville støtte den fælles Organisation ved at arbejde for Foreningens Vækst.

Regnskabet for 1895

fremlagdes af Foreningens Sekretær og Kasserer, Redaktør L. Drechsel. Det udviste et Overskud af 278 Kr. 11 Øre. I 1895 var betalt Afgift af 56,884 Tons og 215 Medlemmer; Foreningen raadede nu over 75,854 Tons og 307 Medlemmer, saa at Fremgangen i indeværende Aar var 18,970 Tons og 92 Medlemmer. Regnskabet var revideret og befundet rigtigt af Revisorerne, Skibsreder P. N. Harbye af Nordby og Navigationslærer T. Tønnesen af Marstal.

Bestyrelses- og Revisorvalg.

Ved Lodtrækning afgik Bestyrelsesmedlemmerne, Skibsreder J. Ph. Jørgensen, Thurø, og Mægler Lund, Thisted. Førstnævnte genvalgte, og i Stedet for Mægler Lund, der havde frabedt sig Genvalg, valgtes Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Mors.

Til Revisor genvalgte Skibsreder P. N. Harbye, Nordby, og Navigationslærer T. Tønnesen, Marstal.

Honorar for Sekretæren og Kassereren.

Bestyrelsen stiller Forslag om et aarligt Honorar af 600 Kr. fra 1. Januar 1896 at regne. Formanden anbefalede Forslaget, som enstemmig vedtoges.

Lovændringer.

Bestyrelsen foreslaar at ændre Lovenes § 4, 1ste Punktum, saa at det faar følgende Ordlyd:

»Kontingentet er ansat til 1½ Øre pr. Netto Ton aarlig for de af Redere eller Forretningsførere anmeldte Skibe samt desuden 2 Kr. aarlig for hvert indmeldt Skib, hvis Fører derved bliver Medlem af Foreningen. For andre Medlemmer er Kontingentet 4 Kr. aarlig.«

Det foreslaas at give Lovenes § 12, 1ste Punktum, følgende Ordlyd:

»Dansk Søfartstidende« er Foreningens Organ og tilstilles gratis samtlige Medlemmer og samtlige de indmeldte Skibes Førere.«

Formanden anbefaler Forslaget til Vedtagelse. Han henviser særlig til den bydende Nødvendighed af at skaffe Foreningen forøgede Indtægter og hævder, at Forslaget, der her stilles, er meget moderat.

Havnefoged Møller, Svendborg: Det er ganske vist nødvendigt at sørge for en Forøgelse af Foreningens Midler, men jeg er bange for, at en Forhøjelse af Kontingentet for den mindre Skibsreder vil svække Tilgangen til Foreningen. Selv om Svendborgerne skal kaldes knebne, fordi de atter sætter sig imod en Forhøjelse af Kontingentet, maa jeg dog fraraade en Forhøjelse, der lægges paa de mindre Skibe, hvorimod han ikke har noget imod en Forhøjelse for de større Skibe.

Formanden, Sekretær Drechsel med fl. hævder det stillede Forslags Retfærdighed.

Ordstyreren erklærer hermed første Behandling af Forslaget for endt.

2den Behandling, der fandt Sted om Eftermiddagen, gengives her:

Skibsreder Fischer, Vejle: Kunde der ikke søges større Indtægter til Foreningen ved at søge at faa Købmænd og Assurandører til at yde et Bidrag aarlig eller en Gang for alle.

Skibsreder P. N. Winther, Nordby, kan for saa vidt tiltræde den sidste Talers Bemærkninger, men mener dog, at Skibsrederne først maa gøre, hvad de kunne, selv, og Taleren kan ikke være enig med Møller, Svendborg, i, at 4 Kr. i aarligt Kontingent er for meget.

Havnefoged Møller, Svendborg, henviser til sine Ud-

talelser i Formiddagsmødet, og finder navnlig, at »Dansk Søfartstidende« maa kunne leveres noget billigere.

Kaptajn Holm, Kjøbenhavn, finder, at det spaar ikke godt for Foreningens Fremtid, hvis Medlemmerne, som Havnefoged Møller, vil begynde at tale om Bagateller som 50 Øre mere eller mindre i aarligt Kontingent.

Sekretær Drechsel: Hvis Foreningen ikke kan betale 1½ Øre pr. Ton aarlig og 4 Kr. i aarlig Medlemskontingent, da vil det være umuligt for Foreningen at fortsætte; det er mindre end den fattigste Arbejderforening oprækker til sin Fagorganisation. Skal Betalingen for Bladet nedsættes, da hører Forbindelsen med »Dansk Søfartstidende« op, og Taleren gad set, om man ad anden Vej kunde skaffe sig et billigere Forbindelsesmiddel i Form af et Blad eller trykte Cirkulærer.

Kaptajn P. H. Clausen, Nordby, tror, at naar der gjordes noget derfor, kunde der nok baade i Ind- og Udlandet skaffes talrige nye Abonnenter paa »Dansk Søfartstidende«.

Efter Bemærkninger af Havnefoged Møller og Kaptajn Holm, stillede Ordstyreren det Ændringsforslag, at Medlemsbidraget sættes til 3 Kr., og at der betales 2 Øre pr. Ton aarlig.

Kaptajn Holm kan gaa med hertil, om end han gør det modstræbende.

Konsul Hintze kan ogsaa slutte sig hertil.

Kaptajn Holm, Nordby, og Kaptajn P. H. Clausen m. fl. kan derimod ikke tiltræde Ordstyrerens Ændringsforslag.

Ordstyreren tager herefter sit Ændringsforslag tilbage.

Skibsreder A. M. Knudsen, Sønderho, kunde godt gaa med til at betale 2 Øre pr. Ton; det er jo dog Rederierne, der i Forhold til Størrelsen faar Fordelen af Foreningens Virksomhed. Han foreslaar en Ordning, hvorved en Skibsreder, der har flere Skibe, betaler 4 Kr., og den, der kun har et Skib, slipper med at betale 2 Kr. om Aaret.

Skibsreder P. N. Winther, Nordby, slutter sig hertil.

Efter Udtalelser fra forskellige Sider bliver Mødet paa Ordstyrerens Forslag hævet i 10 Minutter, for at et eventuelt Ændringsforslag kan blive formuleret.

Da Mødet genoptoges, fremsatte Formanden Forslag til følgende Affattelse af § 4:

»Kontingentet er ansat til 2 Øre pr. Netto-Reg.-Ton aarlig for de indmeldte Skibe samt desuden 2 Kr. aarlig for hvert indmeldt Skib, hvis Fører derved bliver Medlem af Foreningen. For korresponderende Redere, der kun bestyre 1 Skib, er Kontingentet 2 Kr., for andre korresponderende Redere og Medlemmer 4 Kr. aarlig,« og af § 12:

»Dansk Søfartstidende« er Foreningens Organ og tilstilles gratis samtlige Medlemmer og samtlige de indmeldte Skibes Førere.«

Disse Forslag vedtoges enstemmig uden Diskussion.

Rejsegodtgørelse.

Fra Bestyrelsen forelaa følgende Meddelelse:

Bestyrelsen udtaler, at der bør tilstræbes en Ordning, hvorved Rejseudgifterne for Bestyrelsens Medlemmer afholdes af Kredsafdelingerne. Indtil en saadan er gennemført, henstiller Bestyrelsen til Kredsafdelingerne saa vidt muligt at afholde disse Udgifter.

Sejlskibenes Reassuranceforhold.

Formanden udtaler følgende:

De Vanskeligheder, som Sejlskibsrederierne Aar for Aar i stigende Grad maa arbejde imod, have væsentligt deres Aarsag i Forhold, som Rederierne ikke ere eller kunne blive Herre over. De slette Fragter og den haarde

Konkurrence er jo her de væsentligste Faktorer, og paa disse kunne vi ingen Indflydelse have. Foreningen maa derfor fortrinsvis have sin Opmærksomhed henvendt paa en Lettelse af de Byrder, der hvile paa Sejlskibsnæringen, saa at denne saa vidt muligt kan blive stillet lige med sine udenlandske Konkurrenter, og i hvert Fald kan faa forøget Ævne til at staa sig i Konkurrencen.

Naar man saaledes søger efter de Punkter, paa hvilke der kan tænkes gennemført Lettelser for Sejlskibsfarten, henledes Opmærksomheden i første Række paa Assuranceforholdene. Det er, som bekendt, ganske overordentlig store Summer, som Rederierne betale i Assurancepræmier, og kunde der paa dette Omraade indføres en virkelig Lettelse, vilde det have en særdeles omfattende og gavnlige Betydning.

At søge gennemført en Reform i denne Retning er sikkert forbundet med ikke ringe Vanskeligheder, og vi formene, at den eneste Vej, ad hvilken det vil kunne lade sig gøre, er ved at bygge paa de bestaaende Forhold. Det maa nemlig erkendes, at de lokale Assuranceforeninger, der bestaa rundt om i Landet — særlig de, der ere baserede paa Gensidighed — i høj Grad ere til Nytte for Sejlskibsfarten og vistnok fuldt ud tilfredsstillende Krav, der kunne stilles til dem; det har uden Tvivl ogsaa sin store Betydning, at de Kapitaler, som de arbejde med, ofte ere en Støtte for Sejlskibsfarten ved at yde denne en Driftskapital, som den maaske ellers vanskeligt vilde kunne skaffe sig.

Skønt det mulig ved en første Overvejelse af, i hvilken Retning en Reform paa dette Omraade maatte gaa, synes at være det naturligste at søge dannet en paa Gensidighed baseret fælles Assurance-Forening for alle Landets Sejlskibsrederier, mene vi dog, i Henhold til ovenstaaende Betragtninger, at en saadan Løsning vilde bryde med en Udvikling, der har vist sig at være sund og naturlig, og allerede af denne Grund vilde være vanskelig at gennemføre. Bestyrelsen mener derfor, at man bør tilstræbe en Reform, der gaar ud paa at støtte de bestaaende lokale Assurance-Foreninger ved at sætte dem i Stand til at modtage Assurance paa lempeligere Vilkaar, end de kunne det nu for Tiden, og til at tegne højere Maksimumsbeløb paa de enkelte Skibe. Bestyrelsen har tænkt sig, at dette muligt kunde opnaas ved at danne en Reassurance-Forening for hele Landet, i hvilken de lokale Foreninger kunde delvis reassurere deres Risikoer. Imidlertid vilde det være absolut nødvendigt, at de Præmier, de lokale Foreninger maatte erlægge for en saadan Reassurance, bleve meget moderate, og da vi tvivle om, at et Forsøg paa at skaffe de hertil fornødne betydelige Midler til Veje gennem Tilskud fra Sejlskibsrederierne, for Tiden vilde lykkes, have vi tænkt os at søge Statens Bistand til Gennemførelsen af denne Plan. Om Staten vil være villig til at yde en saadan Støtte ved et direkte Tilskud til en Reassurance-Forening er muligt tvivlsomt, men vil den ikke dette, var det tænkeligt, at den vilde yde en Garanti for et begrænset Beløb og derved muliggøre en saadan Forenings Oprettelse og Virksomhed.

Vi gøre opmærksom paa, at denne Tanke — Statens Støtte til Assurance-Foreninger i den Hensigt at give disses Kunder Adgang til at forsikre for lave Præmier — ikke er fremmed for vor Lovgivning. I en Række Aar har Staten saaledes ved et fast aarligt Tilskud støttet »Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug«, foruden at den ydede denne Forening et Tilskud af 10,000 Kr. til dens Etablering.

At samle og bearbejde de talrige Oplysninger, der kræves for at kunne forelægge en fuldstændig Plan for en saadan Reassurance-Forenings Oprettelse og Virkemaade, er imidlertid et saa omfattende Arbejde, at vi ikke har villet optage det, forinden vi kendte Generalforsamlingens Stilling overfor denne Plan.

Bestyrelsen foreslog følgende Resolution:

Generalforsamlingen beslutter at nedsætte et Udvalg, for paa Grundlag af de i de lokale Foreninger indvundne Erfaringer og støttet til

Oplysninger fra Udlandet, særlig fra Norge, at tage under Overvejelse Spørgsmaalet om Oprettelse af en Reassurance-Forening for danske Sejlskibsrederier og eventuelt at foretage de fornødne forberedende Arbejder. Midlerne til dette Udvalgs Virksomhed søges tilvejebragte ved Bidrag fra de bestaaende Assurance-Foreninger i Provinserne.

Havnefoged Møller betragter Forslaget som uden Interesse for Svendborg. Vi kunne derovre forsikre i vor gensidige Assurance indtil 30,000 Kr. og dette er tilstrækkeligt for vore Skibe.

Formanden glæder sig over, at Svendborg er saa heldig stillet, men Forslaget er jo fremsat under Hensyn til hele vor Sejlskibsflaade.

Agent N. Petersen, Marstal, anbefaler Bestyrelsens Forslag, der efter hans Mening tager Sigte paa et Punkt, hvor det vilde være af den største Betydning, om Rederierne kunde opnaa en Besparelse.

Kaptajn P. H. Clausen, Nordby, vil ogsaa anbefale Forslaget. Principet er godt.

Ordstyreren erklærede hermed første Behandling for sluttet. Afstemning og eventuelt Udvalgs Nedsættelse vil finde Sted i Eftermiddag.

2den Behandling:

Konsul Rechnitzer, Aalborg: Der var et Medlem, som i Formiddagsmødet udtalte Tvivl om, at det vilde være muligt at faa Støtte fra Staten for en Reassurance som den her antydede. Dette vil dog næppe være aldeles umuligt. Taleren henviser i saa Henseende til den Karantæneforsikring, som Agrarerne med Lethed fik gennemført i sidste Rigsdagssamling.

Havnefoged Møller havde i og for sig intet imod en Reassuranceforening, men var bange for, at Staten vilde gøre et eventuelt Tilskud afhængig af et for indgribende Tilsyn med Foreningen. Taleren skal i saa Henseende henvise til »Dansk Fiskeriforening.«

Sekretær Drechsel paaviser, at Dansk Fiskeriforenings Forsikring for Sejlfartøjer ikke er generet af noget overdrevent skarpt Tilsyn fra Statens Side; dette gælder væsentlig Regnskabs Revision, men ikke Ledelsen af Assurancen.

Resolutionen vedtoges enstemmigt.

Udvalget kom til at bestaa af følgende: Agent N. Petersen, Marstal, Skibsrheder P. N. Winther, Nordby, Konsul Rechnitzer, Aalborg, Skibsreder Torm, Kjøbenhavn, Konsul Hintze, Rønne, Mægler A. Hansen, Svendborg, Sekretær L. Drechsel, Kjøbenhavn.

Sagførere for Foreningen i Søkøbstæderne.

Formanden stiller følgende Forslag:

Bestyrelsen foreslaar, at Foreningen søger at træde i Forbindelse med Sagførere i de danske Søkøbstæder med Kendskab til Handels- og Søfartssager, der ville være villige til at bistaa Foreningens Medlemmer, og som Foreningen kan henvise disse til.

Konsul Rechnitzer, Aalborg: Dette Forslag hænger sammen med et Spørgsmaal, som jeg har indsendt til Bestyrelsen, og som oprindeligt lød saaledes: »Hvad kan der gøres for, at Sørætsager i Provinserne i Fremtiden føres og behandles af Sagførere med indgaaende Kendskab til Handels- og Søfartsforhold?« — Der er her et Forhold, der ofte volder store Vanskeligheder, idet de fleste Jurister i Provinsbyerne kun kender grumme lidt til vor Sørætslovgivning. Naturligvis er der hæderlige Undtagelser, men de ere sjældne. Den foreslaaede Resolution tager ganske vist ikke direkte Sigte paa at afhjælpe dette Forhold, men en nøje Forbindelse mellem Foreningen og Sagførerne vil sikkert være til Gavn for begge.

Skibsreder Torm, Kjøbenhavn, glæder sig over, at Spørgsmaalet er rejst, men det vil vistnok være meget vanskeligt at faa Sagførere, som er særlig kyndige i Sø-

retssager, til at nedsætte sig i Provinserne. Hvad det ogsaa i Provinserne skorter paa, er søretskyndige Dommere. Taleren maa derfor anbefale, at man i Sørættssager henvender sig til Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, og at Foreningen søger at komme i Forbindelse med en dygtig, søretskyndig Advokat i Kjøbenhavn, til hvem Foreningens Medlemmer kan henvende sig om Raad og Hjælp i vanskelige Sager.

Ordstyreren: Den sidste ærede Taler kom ind paa et Spørgsmaal, der henhører under Dagsordenens Punkt 10: Har man Grund til at være tilfreds med Institutionen: »Sørætt udenfor Kjøbenhavn«, da Overretterne og Højesteret alene bestaar af Jurister? — Det er bedst, at vi samtidig optager ogsaa dette Spørgsmaal til Behandling.

Konsul Rechnitzer, der har fremsat dette Spørgsmaal, paaviste ved Eksempler, at Søretsinstitutionen let bliver uden Betydning i Tilfælde hvor Sagen appelleres til Overretten. Er Forholdet det, at det juridiske Medlem i Sørætt har staaet imod Rettens Flertal, vil Søretsdommen let risikere at blive kuldkastet, da Overrettens udelukkende juridiske Medlemmer nødigt gaar imod det juridiske Medlem i Sørætt. Det vilde derfor være rigtigt, at Sager, der er paadømte i Sørætt udenfor Kjøbenhavn, naar de skal appelleres, gik til Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn og derfra til Højesteret. Ønskeligt vilde det saa være, om der ogsaa til Højesteret knyttedes søkyndig Sagkundskab ved Paadømmelsen af saadanne Sager. Naar Reformen i denne Retning ikke gennemføres, er Institutionen »Sørætt udenfor Kjøbenhavn« i Virkeligheden betydningsløs. Taleren anbefaler Bestyrelsens Forslag til en Resolution, der lyder saaledes:

Generalforsamlingen udtaler, at Oprettelsen af Sørætt udenfor Kjøbenhavn først kan faa den tilsigtede Betydning, naar Sager, der ere paadømte af disse, kan appelleres til Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, og naar Højesteret, ved Paadømmelse af saadanne Sager, sikres ansvarlig sø- og handelskyndig Medvirking. Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til at henlede Regeringens Opmærksomhed paa det ønskelige i, at den Reform, som Oprettelsen af nævnte Sørætt betegner, gennemføres ogsaa for de højere Instansers Vedkommende.

De ovennævnte to Resolutioner vedtoges enstemmigt.

Toldklarering og Toldforsegling.

Konsul Rechnitzer, Aalborg, indleder. Der maa kunne indføres en Simplificering i de her omhandlede Forhold. Særlig efter at Skibsafgiften for Ind- og Udgaende er bortfalden, er den nuværende udviklede Toldklarering ikke tidssvarende. I Forbindelse hermed anbefaler Taleren en fra Fyens Kredsafdeling indkommet Anmodning om at søge Krydstoldvæsenets Virksomhed reformeret.

Havnefoged Møller, Svendborg, udtalte, at Foreningen burde søge gennemført en Ændring i de nuværende Forseglingsforhold i vore Farvande. Et Skib kan nu paa Vejen gennem vore Farvande blive stoppet mange Gange uden ringeste Nødvendighed. Krydstoldvæsenets Virksomhed er en Byrde for vor Skibsfart, og den gør ingensomhelst Nytte. Disse Forhold ere i høj Grad generende og forældede.

Bestyrelsen foreslog følgende Resolution:

Generalforsamlingen udtaler, at den nuværende Toldklarering, efter at Skibsafgiften, saavel for Ind- som Udgaende, er bortfalden, bør søges simplificeret. Generalforsamlingen opfordrer derhos Bestyrelsen til at søge ændret de gennem Krydstoldvæsenet i vore Farvande herskende Forseglingsforhold og til at søge gennemført en Reform af den for Skibsfarten i vore Farvande byrdefulde Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet udøver sin Virksomhed.

Skibsreder Torm kunde have ønsket, at man var gaaet endnu videre og havde forlangt Krydstoldvæses fuldstændige Afskaffelse. Taleren vilde dog ikke her stille noget Ændringsforslag, men anbefale den foreslaede Resolution i den foreliggende Skikkelse.

Kaptajn Holm, Kjøbenhavn, anbefalede ligeledes varmt Resolutionen.

Resolutionen vedtoges derefter enstemmigt.

Mægler- Institutionen og Klarerings-Kurtagen.

Konsul Rechnitzer, Aalborg, udtalte at Mægler-Vedtægterne for de fleste af vore Byer ere fra Frederik den 6tes Tid, og de ere derfor meget forældede. Bestemmelsen om, at et Flertal af Byens Handlende skal afgøre, hvorvidt der tiltrænges flere end de allerede eksisterende Mæglere, passe aldeles ikke til Nutiden. da Kolonial og Manufakturkøbmænd ikke have Spor af Brug for Mæglere; ej heller passer den Bestemmelse, at Magistraten fortrinsvis skal ansætte Folk, som have tabt deres Formue ved Handelen. Mæglerkurtagen er derhos for høj for Nutidens større Skibe, og deraf benytte mange Ladningsmodtagere sig ved at give Mæglerne en mindre Part og selv tage Resten. De nuværende Forhold ere meget uheldige baade for Rederne og Mæglerne; de sidste faa i Virkeligheden kun en forsvindende Part af Fortjenesten. Hovedparten gaar i Modtagernes Lomme.

Skibsreder Torm udtaler sig i fuldstændig Tilslutning til Konsul Rechnitzer.

Ordstyreren: Der foreligger jo ikke noget egentligt Forslag til en Resolution, Men efter de faldne Udtalelser vil Bestyrelsen sikkert tage under Overvejelse, hvad der i dette Forhold kan være at foretage.

Foreningens Generalforsamling i 1897.

Det vedtoges paa Bestyrelsens Forslag og uden Diskussion at afholde Foreningens næste ordinære Generalforsamling i Marstal.

* * *

Kaptajn Holm, Kjøbenhavn, fremsatte udenfor Dagsordenen en Henstilling til Bestyrelsen om at tage under Overvejelse, hvad der kunde gøres for at skaffe Foreningen Tilgang af ekstraordinære Medlemmer.

Havnefoged Møller henstiller at tage under Overvejelse, om ikke Tallet paa de lokale Bestyrelsers Medlemmer kunde forøges, hvor Forholdene maatte gøre en saadan Forøgelse ønskelig.

Formanden lovede at tage disse Henstillinger under Overvejelse. Taleren sluttede med en hjertelig Tak til Fanø Skibsreder-Forening for udvist Gæstfrihed i disse Dage.

Ordstyreren udbragte et Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse med særlig Tak til Formanden og Sekretæren for deres udmærkede Arbejde, og Formanden udbragte et Leve for Ordstyreren.

Dermed hævedes Generalforsamlingen

En Festmiddag.

afholdtes om Eftermiddagen Kl. 5 ved »Fanø Nordsøbad« paa »Strandhotellet,« hvor forhv. Skibsfører M. N. Mathiasen er Vært, og ved denne Lejlighed indviede en ny stor Spisesal. I Festmiddagen deltog 80 à 90 Personer.

Skoleinspektør Holger Poulsen bød Velkommen til Bords og til Fanø Klitter. Formanden, Konsul Hintze, talte for Kongen, Kaptajn Holm, Kjøbenhavn, for Fædrelandet, Konsul Rechnitzer, Aalborg, for Dansk-Sejlskibsrederi-Forening, Kirkesanger Schmidt, Nordby, for Sømandsstanden, Toldforvalter Jensen, Nordby, for Fanø og Skoleinspektør Holger Poulsen for Rigsdagen. Derefter var Ordet frit, og Tale fulgte paa Tale i en lang Række: for Kvinden, for Sønderjyderne, for Pressen, for

Foreningens Formand, for dens Sekretær, for Skibsreder Torm, for Fanø Skibsreder-Forening, for Fanø Navigationsskole, for Fanø Sømandsskole osv. osv.

Efter Bordet foretog Selskabet en lille Spaseretur langs Stranden. Og tilbage gik det igen til »Strandhotellet« lune Haller, hvor Sang og muntre Sømandshistorier vekslede, til Fanø Skibsreder-Forenings lange Vognrække, der havde befordret Deltagerne ud til Stranden, atter holdt for Døren Kl. 10¹/₂ for at føre Deltagerne tilbage til Nordby.

Ligesom denne Foreningens første ordinære Generalforsamling havde fundet en stærk Tilslutning, selv fra langt bortliggende Egne, saaledes omfattedes den paa Fanø med levende Interesse, ikke alene af dem, der nærmest vare interesserede i den, men af største Delen af Befolkningen. I Skibsrederforeningens Sal var udmærket smukt dekoreret med Flag og Grønt, selve Byen var flagsmykket og ude paa Reden laa Fanø Sømandsskoles Øvelsesskib, behængt med Flag fra øverst til nederst. De fremmede Deltagere ville længe mindes den smukke og hjertelige Modtagelse paa Fanø.

I Søndags afrejste en Del af Bestyrelsesmedlemmerne, Delegerede m. fl. fra Nordby, og et stort Antal Skibsredere havde indfundet sig ved Skibet for at tage Afsked med dem. Fra Skibet bragte Konsul Hintze en hjertelig Tak for den smukke Modtagelse og udbragte et af stærke Hurraraab besvaret Leve for »Fanø Skibsrederforening.« Skoleinspektør Poulsen takkede for Besøget, som det havde glædet Fanø meget at modtage og med et »Paa Gensyn« udbragte han et Leve for de fremmede Gæster.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

D'Hrr. Kredsformænd anmodes om at indsende et Eksemplar af de lokale Blade, der indeholde Referat af Foreningens Generalforsamling, til Sekretæren, St. Annæ Plads 26, København K.

Saafernt Kredsstyrelserne maatte ønske at erholde Eksemplarer af Aarsberetningen for 1895, bedes de rekvirere disse hos Sekretæren.

Fra Sø og Land.

Ifølge Indberetning fra den kongelige Konsul i Hull er en dansk Sømand A. K. Garde, 38 Aar gammel, der den 18. Oktober 1895 tog Hyre i Antwerpen med det engelske Skib »Ripon City«, Kaptajn Jas Cormack af West Hartlepool, afgaaet ved Døden d. 14. Marts 1896 af gul Feber i Buenos Ayres.

Den Afdøde efterlader sig et mindre Hyretilgodehavende.

Da A. K. Gardes Slægt og Hjemsted ere Ministeriet ubekendte, opfordres herved enhver, der kan give Oplysning herom til desangaaende, at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, den 3die Juli 1896.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag, d. 15. Juli I Henhold til Planen, vil der, gennem alle 6 Trækninger, blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster, til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 4. Træknings Vedkommende, henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de

Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Hvalfangerdampskibet »Jarfjord« er den 28. Juni løbet i Sænk af en ikke anskudt Hval, 15 Mil nordenfor Nordkyn.

Mandskabet blev med Tab af alt deres Tøj reddet om Bord i Damperen »Beta« og indbragte til Vardø.

»Jarfjord«, der laa stille og ventede paa at faa Skud, fik Bougen indslaaet og forsvandt i Dybet inden 15 Minutter.

Ugens Havarier.

Welhaven, norsk Dpsk., grundstødt paa Sjællands Odde, er bragt flot af Svitzers. Skibet repareres i Helsingborg.

Carmen, Skonnert af Fredericia er, efter Grundstødning, indkommen til Granville svømmende paa sin Ladning, Skibet, der kom fra Riga, blev sat paa Grund for at Lækagen kunde tættes.

Flora, Skonnert af Aalborg, er indkommet til Hangø efter Kollision, Skibet, der var paa Rejsen fra Kotka til London har fuldendt sin Reparation og fortsat Rejsen.

Orient, Barkskib af Kjøbenhavn, er, paa Rejsen fra Bangkok til Hjemstedet, indløbet til Port Elizabeth med Skade paa Skanseklædning, Støtter og Røling, samt med Tab af Sejl.

Lady, finsk Skonnert, der ankom til Horsens d. 12. Juni med Træløst fra Kotka faldt d. 1. ds. ved Kjøhaling paa Schrøder sen's Værft, om paa Siden og fik nogen Skade.

Kiana, Skonnerthrig af Marstal, er d. 3. ds. indkommet til Esbjerg meget læk. Skibet var lastet med Fosfat.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, af gik fra Odessa 28. Juni, bestemt til Antwerpen. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Tunis 6. Juli, bestemt til Piræus, Sortehavet. — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersburg 25. Juni, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Messina 6. Juli, bestemt til Spanien. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Alicante 4. Juli, bestemt til Barcelona, Genua. — Dagmar, Koloed, afgik fra Kbhvn. 3. Juli, bestemt til Middelhavet. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Oporto. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 2. Juli, bestemt til Tunis. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Messina 29. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Havre 5. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Sundsvall 6. Juli, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Algier 4. Juli, bestemt til Sebastopol. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 26. Juni, bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersburg 1. Juli, bestemt til Sortehavet. — O. B. Suhr, Jensen, afgik fra Kbhvn. 7. Juli, bestemt til Spanien, Italien. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 27. Juni, bestemt til Tunis, Piræus. — Tejo, Fenger, afgik fra Gibraltar 4. Juli, bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, ankom til Odessa 4. Juli, bestemt til Nicolaieff. — Vesuv, Gade, ankom til Bona 5. Juli, bestemt til Algier, Kbhvn. — Xenia, Erichsen, afgik fra Pouillac 17. Juni, bestemt til Havana, New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Southampton 6. Juli, bestemt til Barcelona. — Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 5. Juli, bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Libau 5. Juli, bestemt til Kbhvn., London. — Charkow Norden, ankom til Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, passerede Hanstholm 7. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Stavanger 7. Juli, bestemt til Arendal, Kbhvn., Stettin. — Esbjerg, Bentzen, ankom til Königsberg 7. Juli, bestemt til Hamburg. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 6. Juli, bestemt til Kbhvn., Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Liverpool 5. Juli, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 5. Juli, bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 6. Juli, bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 5. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen,

afgik fra Kbhvn. 7. Juli, bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 4. Juli, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 6. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 3. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 7. Juli, bestemt til Antwerpen. — Odin, Lissner, ankom til Liverpool 5. Juli, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 6. Juli, bestemt til Grimsby, Kbhvn. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 5. Juli, bestemt til Kbhvn. Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 2. Juli, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 5. Juli, bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 5. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Johnsen, passerede Skagen 7. Juli, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 7. Juli, bestemt til Kongensberg. — Vesta, Corfitzon, ankom til Liverpool 4. Juli, bestemt til Island. — Viking, Jørgensen, ankom til Antwerpen 27. Juni, bestemt til Kbhvn., Riga. — Botnia, Holm, ankom til Eskefjord 26. Juni, bestemt til Nordfjord, Seydisfjord etc.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 9. Juli, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 9. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 8. Juli, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 8. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 7. Juli, bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 7. Juli, bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 7. Juli, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 8. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg
Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 3. Juli, bestemt til Blyth. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 26. Juni, ankom til Dunkerque 3. Juni. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 30. Juni, ankom til Stettin 5. Juli. — Knud, J. H. Cahnbley, afgik fra Helsingør 4. Juli, ankom til Riga 7. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Helsingør 3. Juli, ankom til Riga 6. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 4. Juli, bestemt til Rotterdam. — Skjold, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 28. Juni, ankom til Rotterdam 5. Juli. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 5. Juli, bestemt til Antwerpen. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 4. Juli, bestemt til Rouen. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 23. Juni, ankom til Santos 25. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Santos 2. Juli, ankom til Montevideo 7. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Rotterdam 2. Juli, ankom til Sunderland 3. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Kronstadt 4. Juli, ankom til Reval 5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Dundee 7. Juli, bestemt til Leith. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Ghent 1. Juli, ankom til Hull 2. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dunkirk 30. Juni, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, bestemt til Archangel.
Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Nordmaling 1. Juli, bestemt til Rouen. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Kbhvn. 6. Juli, bestemt til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Ghent 1. Juli. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Middlesborough 1. Juli til Kronstadt. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kronstadt 5. Juli. — Frederiksberg, Fischer, afgik fra Rotterdam 1. Juli til Kronstadt. — Rosenberg, Schultz, ankom til Ghent 2. Juli. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Rouen 7. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Frihavnen 7. Juli. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Uleåborg 7. Juli. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Borgå 4. Juli.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Storm Hansen, afgik fra Antwerpen 4. Juli til Grangemouth. — Dania, Troensegaard, ankom til Hamburg 6. Juli. — Fyen, Hansen, ankom til London 4. Juli. — Hafnia, Neergaard, ankom til Riga 1. Juli, afgik 5. til Ghent. — Jylland, Starck, ankom til St. Petersburg 6. Juli. — Russia, Rasmussen, ankom til Riga 4. Juli. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Dunkerque 4. Juli, afgik 7. til Grangemouth.

Anglia, Nielsen, ankom til Riga 7. Juli. — Frisia, Fisker, ankom til Kronstadt 5. Juli. — Scotia, Nielsen, afgik fra Archangel 25. Juni til Garston.

Patria, Andersen, ankom til Kronstadt 27. Juni.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 7. Juli til Swinemünde. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 26. Juni til New-York. — Norge, Thomsen, afgik fra New-York 4. Juli til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 6. Juli, ankom til Kbhvn. 7.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, ligger i Shanghai

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Newcastle 1. Juli, ankom til Aarhus 4. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 1. Juli, anløb Aarhus 2. ankom til Randers 3., afgik 4., anløb Aarhus 5., ankom til Altona 6.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Gravelines 30. Juni, afgik 3. Juli til Skellefteå. — Nerma, Degn, ankom til Gloucester 3. Juli. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 1. Juli, ankom til Methil 3., afgik 6. til Esbjerg

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Claus, Hansen, afgik fra Volgast 1. Juli, ankom til Memel 3. — Dania, Nielsen, ankom til Hamburg 3. Juli fra Yucatanysten. — Doris Brodersen, Nielsen, afgik fra London 1. Juli til Port Natal. — Fanø, Mortensen, ankom til Hamburg 1. Juli fra Plymouth. — George Schwalbe, Pedersen, ankom til Saline Cruz 1. Juni fra San Blas. — Johanne, Nielsen, ankom til Tahiti 17. Juni fra Port Natal. — Lenita, Clausen, afgik fra Apia 17. Juni til Mioka (Bismarcks-Øerne). — Mærdor, Brinck, ankom til Hamburg 1. Juli fra Yucatanysten. — Nanna, Warrer, ankom til Hamburg 29. Juni fra Havre. — Prinsesse Marie, Winther, afgik fra Rangoon 3. Juni til Rio de Janeiro. — Sixtus, Lassen, afgik fra Barry 2. Juli til Santos. — Sophie, Svarrer, sejlfærdig i Bilbao 27. Juni til Middlesborough. — Verdande, Nielsen, er ankommet til Barbados fra Port Natal, afgik samme Dag til Laguna.

Fanø, Senderho. Ane Jenssine, Øhle, ankom til Cardiff 3. Juli fra Nantes. — Anne, Mortensen, afgik fra Søderhamn 28. Juni til Rochester. — Cathrine, Brinch, afgik fra Runcorn 4. Juli til Rio Grande. — Fides, Sørensen, afgik fra Liverpool 24. Juni til Bahia. — Martha, Nissen, afgik fra Bordeaux 30. Juni til Guaymas.

Svendborg. Agnete, Møller, ankom til Kings Lynn 1. Juli. — Erik, Hansen, ankom til Drøbak 1. Juli. — Grethe ankom til North-Shields 3. Juli. — Insulaneren, Hansen, ankom til Skellefteå 3. Juli. — Niels, Hansen, ankom til Pillau 1. Juli. — Odin, Strøm, ankom til St. Petersburg 3. Juli. — Ruth, Nielsen, ankom til Charlestown 30. Juni. — Thetis, Hansen, ankom til Mackeduff 30. Juni.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 19de Juni:

Der har vedvarende været god Efterspørgsel i denne Maaned efter Dampere paa Stedet til Stykgodsledninger, og i enkelte Tilfælde, hvor Befragterne have været i Trang for Tonnage, har Rederne for prompte Baade opnaet fulde Rater. Det lader imidlertid til at være vanskeligt at gøre ny Forretninger, og naar de én Gang gjorte have faaet tilstrækkelig Tonnage, er det nødvendigt, dersom Fragterne skulle holde sig som hidtil, at der kommer ny Ordre i Markedet.

Der er kun ringe Efterspørgsel efter fulde Kornledninger, og den begrænsede Tilførsel i den forløbne Uge har ikke tilladt at betale de Rater, som Rederne have forlangt. Vi have ikke hørt om flere Befragtninger til den kommende Bomuldsæson, og det lader ikke til, at Rederne have Lyst til at slutte til de Rater, der allerede ere accepterede. Ostindiefrafterne udvise en Fremgang, og Efterspørgselen efter Dampere — til at lade Tømmer i Golfen og Planker i Provins-havnene — er vedvarende god, og der er endnu Brug for adskillige Dampere i den Fart.

Sejlskibsmarkedet vedbliver at være meget fast, paa Grund af Knaphed paa den udbrudte Tonnage. Efterspørgselen efter Skibe til den sydamerikanske »lumber« Fart er endnu livlig, og der er bleven sluttet en god Del Certepartier, især fra Provinshavne til lidt højere Rater. Der er gjort meget lidt i Petroleum i den forløbne Uge, baade i Kasser til Ostindien og Tønder til Europa, men Raterne vedblive at holde sig faste, og vise snare Tendens til Stigning. Til andre Retninger er der god Efterspørgsel efter Tonnage, især til Stykgods, og Skibe af passende Størrelse have ingen Vanskelighed ved at opnaa forholdsvis gode Rater.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddele den 21/3 Juli: Da Tilførslerne af Korn endnu kun ere forholdsvis smaa, og da prompt Tonnage er rigelig, holder Fragtmarkedet sig

fremdeles overordentlig fløvt, og det har været forbundet med en Del Vanskeligheder at faa de anlagte Dampere kompletterede. Gennemsnitsraten til London har i den forløbne Uge været $10\frac{1}{2}$ d, hvortil der endnu i Dag er sluttet. Til Rotterdam betales $11\frac{1}{4}$ d, til Dunkerque eller Ghent $10\frac{3}{4}$, Weseren $11\frac{1}{2}$ d. Nogle faa Partier Flax ere i Markedet til 17/18 Francs. Dunkerque eller Ghent, og til 16/— til Leith, Dundee eller Montrose. For nogle Dampere à ca. 10,000 Qrs. Havre kan $1\frac{1}{2}$ d til Rouen opnaas, Afladning efter 3 Ugers Forløb. For Østersøhavne kommer nu nogle faa Ladninger frem, men de Rater Exportørerne byde ere kun lave, da Tonnage udbydes i Overflod. For Espettra har en Del Afslutninger fundet Sted, saaleges f. Eks. til Christiania til 18 Øre, til svensk Øttkysthavn til 13 Øre og til Jønkøbing til 23 Øre, alt pr. udleveret engelsk Kubikfod. Kronstadt til London kan endnu opnaas 19/6d D/B. $1\frac{1}{3}$ Boards 21/—, men til Rotterdam eller Amsterdam er Raten gaaet ned til Hfl: $12\frac{1}{2}$ D/B. B.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddeler os under 4. Juli:

Fragtmarkedet til Østersøen er nforandret paa Basis af $3\frac{1}{6}$ — $3\frac{1}{7}$, for Kul og 6/— for Kokes til Kronstadt; i Ugens Løb har en stor Del Befragtinger fundet Sted til Østersøen, uden at nogen Opgang i disse Fragter er indtraadt.

Til Middelhavet ere Fragterne paa Grund af daarligt Returmarked stegne, og ere nu faste paa Basis af Genua $6\frac{1}{12}$ og Savona 6 3. »Baade« til denne Retning have i denne Uge været vanskelige at opdrive, da Rederne synes at holde deres Baade borte derfra. — Kystfragterne ere for Tiden nse, de laveste man kender.

Hamburg 1200, 1000 4/—, 1000 4/—.
Cherbourg 750 4/3,
London (Seaham) 750 3/6 & 750 $3\frac{1}{7}$ $\frac{1}{2}$; 1150 3/3, 1250 3/3
Dunston (Wear) 900 3/3, 1000 3/3, 1000 3/3.
Plymouth 700 $3\frac{1}{10}$ $\frac{1}{2}$,

Caen 400 $5\frac{1}{12}$, 750 4/9 (Warkworth),
Calais 1000 3/6,
Havre 1000 $3\frac{1}{10}$ $\frac{1}{2}$ Partladning,
Amsterdam 1100 3/6,
Sct. Petersborg 1000 3/9, Partladning i Rutebaad,

Kronstadt (Wear) 1750 3/9, (Wear) 1750 3/9, 2200 $3\frac{1}{7}$ $\frac{1}{2}$,
1800 3/6, 1700, 3300, 1900 3/6, 2000 $3\frac{1}{7}$ $\frac{1}{2}$, 1900 Kokes 6/—,
2200 3/6, 2800 (Dunston) $3\frac{1}{7}$ $\frac{1}{2}$, 6/— Kokes o. s. f.

Stockholm 1500 $3\frac{1}{10}$ $\frac{1}{2}$ to Lastepladser, 1600 $3\frac{1}{7}$ $\frac{1}{2}$,
Gustafsberg 1500 $3\frac{1}{7}$ $\frac{1}{2}$,
Swinemünde (Wear) 1100 4/—, 2200 & 2400 3/6, 2200 $3\frac{1}{7}$ $\frac{1}{2}$
option Stettin $4\frac{1}{12}$,

Korsør 1200 $4\frac{1}{12}$, Bandholm 6/700 4/3.
Limhamn 1200 $4\frac{1}{12}$, Helsingfors 1500 $4\frac{1}{12}$.
Stolpemünde (Wear) 450 5/6, Gøteborg (Wear) 600 4/—.
Königsberg 750 $5\frac{1}{12}$, Helsingør 1100 $4\frac{1}{12}$.
Gustafsberg 1350 3/9, Carlsrona 1000 4/—.
Stettin 1700 $4\frac{1}{12}$, Rostock 750 4/3.
Neufahrwasser (Wear) 850 3/9. 1100 4/— Kul 6/— Kokes

1250 3/9.

Pillau 1500 4/—,
Drammen 600 $4\frac{1}{12}$,
Archangel 700 4/3,
Bilbao 2000 3/— 500 g. K., 1450 $3\frac{1}{12}$ 500 g. K. (Dunston),

Bayonne 1200 4/6 300, Oporto 1100 $5\frac{1}{12}$.
Nordnorge 1150 og 1700 4/—, 700 4/3.
Rio Janeiro (Wear) 2000 16/— Kul 18/— Kokes.

Carthage 1200 & 1600 £ 17 6 (700 Kokes 300 Kul 49,d.) £ 7 half & half, 700 Kokes 300 Kul £ 7, 49 d.
Escombrera 1300 £ 6—2—6 (1100 Kokes 200 Kul),

1600 8/—,
Alexandria 2300 6/9. 350
Gibraltar 800 5/6,
Genua 3500 5/9 500 Kul 7/3 Gods 7/9 Kokes, 3600 5/6,
2500 $6\frac{1}{12}$, 4500 $6\frac{1}{12}$.

Odessa 1300 5/—
Barcelona 1450 $8\frac{1}{10}$ $\frac{1}{2}$ 400, 48 d., 1250 $9\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ d. w. 48 d.
Cette 1400 7/— 300,
Livorno 3000 6/3 300, 6 d. disch,

Licata 1400 $7\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ 250,
Ortona 2300 8/— 250,
Savona 2400 6/3, 400,
Venedig (Dunston) 3000 7/6 350,
Constantinople (Wear) 2500 5/6,
Ancona 2800 7 6,
Galatz 2200 8/—.

Ertsfragterne ere ingen Forandring undergaaet siden sidste Beretning, og noteres paa Basis af:

Bilbao, Middlesbro 5/6 (til hvilken Rate Kontrakter ere afsluttede).

Bilbao, Stockton $5\frac{1}{12}$, Iarrow $5\frac{1}{12}$, Maryport 5/9.
Bilbao, Staterne 10/6.
Huelva-Rotterdam 7/—, New-York, Philadelphia, Baltimore 10/—.

Benisof-Iarrow eller Tyne Dock 5/— clean.
Luleå-Rotterdam eller Amsterdam 5/3—5/6.
& proportionalt fra andre Pladser.
Fra Neufahrwasser til Staterne ere to Baade sluttede a 8/6 pr. ton Sukker.

Fra Sortehavspladserne noteres de elendigste Fragter, og for disse er det endda umuligt for Øjeblikket at give nogen Norm, da Baade, som ere uden Returfragt, synes at antage livadsomhelst der bydes, for blot at slippe bort igen.

Forhaabentlig vil dog, naar Rederne for en kort Periode holde deres prompte Tonnage borte derfra, en forventlig snart indtrædende livligere Efterspørgsel, bringe Bedring i Markedet.

Der er sidst sluttet.
fra Sulina à 7/9—8/— nc. ingen Reduktion for Bristol Kanalen.

fra Azoff à 9/— 9/3 nc.
fra Donau à 9/— 9/3 any med »option«.
fra Nicolaieff à 9/— nc.

men selv lavere Rater blive maaske accepterede.
Af Saltbefragtinger i Ugen kunne nævnes:

Eupatoria 3000 Riga 11/6, & 10/—,
Ghenitchesli Libau 13/6.
Arahat Bay Riga 12/6 Salt. comp. Sevastopol 2/— mindre.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordøen. Jyllands V.-kyst. Løbet i *Nyminde-Gab* er tilsandtet.

Kattegat. Mosel Grund. Lys- og Fløjtetønden *Mosel-Grund* er igen tændt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Kronstad. Vageren med rød Stage og 1 opadbunden Kost ved Revet SØ. for *Tolbukin* Fyr er igen ombyttet med en rød Tønde.

Libau. Ved Løbet, som paa *Libau* Red fører til Havnen, er udlagt to Klokketønder, begge med Ballon. Tønden paa Løbets N.-Side er rød med rødt Stativ og 1 rød opadbunden Kost, Tønden paa Løbets S.-Side er hvid med hvidt Stativ og 1 sort nedadbunden Kost.

Tyskland. I *Swine* Farvand ere den rød og sorte Baaketønde uden Mærke og den sorte Spidstønde uden Mærke ved S.-Spidsen af *Mittclgrund* og ved Udløbet fra Vinterhavnen inddragne, efter at Grundene ere borttagne.

Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Den 9de Juli 1896 slukkes paa Grund af Fyrtarnets Ombygning *Wangeroog* Fyr for 2 Maaneder. Samtidig tændes et midlertidigt, hvidt Blinkfyrt paa en Baake tæt ved Taagesignal-Stationen.

Holland. Fra den 7de Juli 1896 foretages Skydeøvelser fra Fortet ved *IJmuiden*.

Der skydes inden for en Vinkel fra Fortet til to Fartøjer, der ligge c. 13,000 Alen fra Fortet og 10,500 Alen fra hinanden. I begge Linier til Fartøjerne ligger et andet Fartøj, c. 7,000 Alen fra Fortet. Naar der skydes hejses rødt Flag paa Fortet og Fartøjerne, og Dampere ligge ude for at advare Skibe.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelengat* er Spidstønde Nr. 3 inddragen. Langs S.-Kant af det nye Farvand, hvori der er 16 Fod Vand, er udlagt tre Vagere.

Maassluische Scheuer. *Zandweg* Ledefyr er igen i Orden.

England. Den 1ste Okt. 1896 forandres *Flamboroughhead* Taagesignal, saa at der hver 5 Minutter gives et Signal.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fyret paa N.-Molens Hoved ved *Barfleur* Havn er rødt.

Fyret paa V.-Molens Hoved ved *Cherbourg Koffardi-*havn er grønt.

Englands S.-Kyst. Mounts Bay. Omtrent den 1ste Juli 1896 ombyttes den sorte Spidstønde ved SV.-Enden af *Mountamopus Shoal* med en sort og hvidtærnet Stumptønde. 50° 5' N. Br. 5° 36' V. Lgd.

Irlands V.-Kyst. Killary Bay. En lille 5 Fv. Klippegrund er funden fra Toppen af *Inishdegilmore* i S. 36° V., 5³/₄ Kbl. og fra *Doonee Island Baake* i N. 89° V. 53° 37' 45" N. Br. 9° 55' 25" V. Lgd.

Inishbarra og *Doonee Island Baaker* overet i N. 81° V. lede c. 2 Kbl. N. om Grunden.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Paa Grund af Farvandets Forandring ere følgende Forandringer i Afmærkningen i *Gironde* foretagne:

By rødmaled Lystønde, som viser hvidt Lys, er flyttet til 45° 23' 51" N. Br. 0° 50' 17" V. Lgd.

Saint-Christoly sortmaled Lystønde, som viser rødt Lys, er flyttet til 45° 22' 50" N. Br. 0° 54' 5" V. Lgd.

Bermudas Øer. I *The Narrows* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En sort og hvid tærnet Stumptønde, mærket *Inner Narrows*, er udlagt i 24 Fod Vand, Lavvande, 40 Alen fra den sorte Spidstønde, fra Flagstangen paa Fort *St. Catherine* i N. 14° V., 6 Kbl.

En sort Spidstønde, mærket 26 FEET, er udlagt fra Flagstangen paa Fort *St. Catherine* i N. 77° Ø., 5 Kbl.

En sort Spidstønde, mærket 4 A med hvidt, er udlagt ved en 22 Fods Grund, fra Flagstangen paa Fort *St. Catherine* i S. 78° Ø., 7¹/₂ Kbl.

Den sorte Spidstønde, mærket 18 FEET, er inddragen.

Den sort og hvid tærned Stumptønde Nr. 5 er flyttet til Grundens Yderkant, fra Flagstangen paa Fort *St. Catherine* i N. 51° Ø., 3 Kbl.

Nova Scotia. En rød Stumptønde er i 7 Fv. Vand udlagt ved S.-Siden af *Pollock Shoal*. c. ³/₄ Kml. S. 20° Ø. fra Yderenden af *Enragé Point* og c. 1 Kbl. SØ. for en 15 Fods Pulle. 44° 14' 53" N. Br. 64° 14' 35" V. Lgd.

Et Haandkrafts Taagehorn, hvormed Taagesignaler fra Skibe besvares, er anbragt ved *Canso Havnefy*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Lystønden, mærket B 1, der viser hvidt, fast, elektrisk Lys ved Ø.-Siden af *South Channel*, er inddragen og udlægges ikke mere. 39° 29' 10" N. Br. 73° 58' 20" V. Lgd.

Omtrent den 15de Juli 1896 udlægges c. 9,7 Kml. SSØ. for *Fire Island Fyr* i 16 Fv. Vand et rødmalet, skonnert-rigget Fyrskib, mærket »*Fire Island 58*«. Paa hver Top er anbragt en rød Ballon.

Fyrskibet viser et hvidt, fast Fyr paa hver Top. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 11 Kml.

Taagesignal gives med en Sirene, der hver 20 Sekunder giver Et-Stød af 3^s. Varighed.

Virginia. Chesapeake Bay. Fyrskibet »*Smith Point Nr. 46*« er midlertidig inddraget. Paa Stationen er udlagt en sortmalet Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. 37° 54' N. Br. 76° 10' V. Lgd.

South Carolina. I *Wadmelaw River* ere følgende Fyr tændte:

Entreprise Baakefy Nr. 1, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 Fod. Det vises fra en sort Baake Nr. 1, der staar i 4 Fod Vand ved Løbets SØ.-Side. 32° 42' 7" N. Br. 80° 12' 12" V. Lgd.

Hart Baakefy Nr. 2, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 Fod. Det vises fra en rød Baake Nr. 2, der staar i 4 Fod Vand ved Løbets N.-Side. 32° 42' 10" N. Br. 80° 11' 51" V. Lgd.

Shaffer Baakefy Nr. 3, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 Fod. Det vises fra en sort Baake Nr. 3, der staar i 6 Fod Vand ved Løbets NV.-Side. 32° 42' 24" N. Br. 80° 11' 39" V. Lgd.

Fyrene lyse Horizonten rundt. Synsvidden: 2 à 3 Kml.

Florida. Omtrent den 30te Juni 1896 slukkes samtlige Baakefy i *Indian River*

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Den 10de Juli 1896 slukkes det midlertidige grønne, faste Fyr paa Yderenden af den buede Ø.-Mole ved *Neapel*, og det grønne Fyr med Formærkelser hver 14 Sekunder, Lys 10^s, Mørke 4^s, tændes.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Juli 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		100	100 ¹ / ₂
Thingvalla		43	43 ¹ / ₄
Danmark		71	72
Norden		111	111 ³ / ₄
Kjøbenhavn		83	83 ¹ / ₂
Carl		45 ¹ / ₂	46
Dannebrog		100 ¹ / ₄	101
Skjold		55 ³ / ₄	56
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		—	—
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.....		37	41
Østersøen		—	—
Nordsøen		50	65
Term		70	90
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		55	80
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.....	106	106	107
5 0/0 — —		100	104
5 0/0 Thingvalla 1882.....		99 ¹ / ₂	100
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		105	105 ¹ / ₂
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats		—	—
3 ¹ / ₂ 0/0 uopsig. Stats		100 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ 0/0 Husejer Kreditk.....		97 ³ / ₄	98
3 ¹ / ₂ 0/0 Kbhvns Kreditf.....		98	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....	98 ¹ / ₂	98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
4 0/0 — — 6 —		100 ¹ / ₂	101
3 ¹ / ₂ 0/0 Landkreditk. 3 —		98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		161 ¹ / ₄	161 ³ / ₄
Privatbank	117 ¹ / ₂	117	117 ¹ / ₂
Landmandsbank.....		124 ¹ / ₄	125
Handelsbank.....		123 ¹ / ₂	124
Burm. & Wain.....		105 ¹ / ₂	106 ¹ / ₄
Helsingørs Jernsk.....		111 ³ / ₄	112 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....		92	92 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	114 ³ / ₄	114 ³ / ₄	115

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.	88.85
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.20	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Juli 1896.

Rubler	216.30
4 0/0 Russiske Consols	103.80
4 ¹ / ₂ 0/0 — Boden Kredit	105.60
6 0/0 Mexikanske	96.
5 0/0 Rumænske Stats.....	100.20
4 0/0 — — 1890.....	88.20

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

Foren. Dampskibs. 4,000, »Thingvalla« 2,000, »Norden« 26,000, »Carl« 4,000, »Skjold« 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Maskinpasser.

Fra 15de Juli d. A. kan en ædruelig og dygtig Mand faa Plads som **Maskinpasser** paa en **Dampbaad**, drægtig 37 Reg. Tons, Mæskkraft 45 indic. HK. **Farten er daglig mellem Nibe og Aalborg**. Løn 100 Kr. maanedlig. Baaden faar i disse Dage indlagt ny Maskine. Henvendelse sker til **Sagfører Broe** i Nibe.

ARENTZ & ROSENFELDT^S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Dampskibe**, **Løgtre** og **Sejlskibe** af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved **billigt og hurtigt Arbejde** garanteres.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

P. Otzen & Thorstenson, autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.
Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik:

Kontor og Lager:

Rymsgade 105.

Gothersgade 24.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksbjerggade 34.
Telefon 4128.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

19de Series

4de Trækning begynder **ONSDAG** den 15de Juli.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

(I denne Trækning vil mindst 400 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

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 — " à 150 —	6 — " à 300 —	6 — " à 150 —
50 — " 100 —	50 — " 200 —	50 — " 100 —
75 — " 50 —	75 — " 100 —	75 — " 50 —
95 — " 20 —	95 — " 40 —	95 — " 20 —
100 — " 15 —	100 — " 15 —	100 — " 15 —
369 — " 10 —	369 — " 10 —	369 — " 10 —
1702 — " 8 —	1702 — " 8 —	1702 — " 8 —

Desuden: 400 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 7,600 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. 50 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollektionen**, **Nørrevoldgade 19**, hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplicator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallelinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider — — — — —	do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 30% 50%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Juli 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Vesterhavshavnen. — Engelske Opmaalinger i 1895. — Taagesignalerne. — Engelsk Højesteretsdom. — Undersøgelse af den vestsibiriske Kyst. — Ere Lodserne i Kejsers Vilhelm-Kanalen Tvangslodser? — Søulykker i Maj Maaned 1896. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

*Farøetrykte Afficher
og
Etiketter.*

Grundlagt 1841.

E. B. SALOMON

34 Vimmelskaffet Stuen 34

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

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 21.

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

anbefales fra Lager.

John Forbæch,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab
HAFNIA
Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.
Telefon 3326.

TRIERS BOGTRYKKERI

G. L. LIND & NUMA FRÆNKEL

32 · BREDGADE · 32

Telefon 685. Grundlagt 1833.

Trykning af Blade, Tidsskrifter og Bøger,
Schematiske og Tabellære Arbejder
samt
alle til Skibsfart og Handel
hørende Tryksager.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder

sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hilde.

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Enforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Københavns,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

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

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/2 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Stenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbekendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Marken

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Dampbaade.

Forskellige Størrelser og
Slags købes og sælges ved

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
GÖTEBORG.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Metalspejlapparater,
Havnefyrrer & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Vesterhavshavnen.

I »Ingeniøren« skriver Kommandør V. Hansen en Afhandling, hvorefter vi gengive følgende:

Det er ikke uden Grund, at Jyllands Vestkyst har et i Søfarendes Øjne ildelydende Navn, thi en mere ugæstmild Kyst kan vel næppe tænkes, en Kyst, man ikke gerne vil i Nærheden af, samtidig med, at Vesterhavets Vind- og Strømforhold netop ofte drive Sejlskibene ind imod den. Det var jo ogsaa saaledes, at kyndige Mænd i sin Tid i fuldt Alvor fraraadede at lægge et Fyr paa Hanstholmen for ikke derved at lokke Sømanden til at anduve Jylland. Nu ser man anderledes derpaa, Regeringen har jo efterhaanden draget Omsorg for at belyse denne Kyst saa godt som muligt, og sikkert er det, at disse Forholdsregler have staaet deres Prøve og gjort udmærket Nytte for Navigationen. Men det er dog ikke nok endnu. Kravet om en Havn paa denne Kyst dukker stadig frem. Det vil jo ikke koste saa ganske lidt, og derfor kan man forstaa, at Sagen gentagne Gange er stillet i Bero. Men er der saa gaet nogen Tid, kan man være vis paa, at Sagen vil blive draget frem paany, og heri ligger vel et ret godt Bevis paa, at der er en Trang til Stede, som ikke lader sig afvise, men som en Gang nødvendigvis maa fyldestgøres.

Atter i Vinter har jo Sagen været fremme, idet Planen om en Havn ved Sandnæshage blev forelagt Rigsdagen. Man var jo her snart paa det rene med, at det forelagte Projekt hvilede paa et saa løst Grundlag, at det var saa at sige dødfødt. Senere har Hr. Ingeniørkaptajn P. Hansen her i Bladet fremsat sin Plan til en Havn ud for Aalum Klit. Sagen var dog her nærmest eller rettere udelukkende behandlet fra den tekniske, ingeniørmæssige Side, medens det maritime Synspunkt ikke var drøttet. Disse to Ting maa nødvendigvis supplere hinanden, for at Sagen kan komme til at staa i sit rette Lys. Det kan ikke nytte noget at anlægge en ganske fortrinlig bygget Havn paa et Sted, hvor Besejlingsforholdene næsten umuliggøre dens Benyttelse, lige saa lidt som det kan føre til noget, at de Søfarende forlange en Havn paa et Sted, hvor Naturforholdene umuliggøre dens Anlæggelse.

Inden vi dog gaa over til en maritim Behandling af Spørgsmaalet, er der endnu et at gøre, nemlig at træffe et Valg med Hensyn til, hvilken Slags Havn man kan ønske at faa. Valget staar imellem Fiskerihavn, Tilflugtshavn og Trafikhavn.

Hvad der vel navnlig har bevirket, at mange straks paa Forhaand udtale sig for en Fiskerihavn, er snarest den Omstændighed, at en saadan Havn kan bygges forholdsvist billigt, og dernæst, at man hurtigt bringer en Hjælp, hvor der virkelig trænges til den, nemlig til vor fattige, stræbsomme og dygtige Fiskerbefolkning. Man siger som saa: Stemme vi vore Fordringer op til en større Havn, faa vi maaske slet ingen, og saa vil dog vore Fiskere have mere Gavn af at faa en lille Havn fremfor slet ingen.

En Tilflugtshavn er naturligvis bedre, den vil ikke alene vore Fiskere, men ogsaa de Søfarende kunne have Nytte af, vel at mærke, naar den anlægges paa rette Plads. Den er ganske vist ogsaa dyrere, men man faar ogsaa mere for Pengene.

Bedst af alt er det naturligvis at faa en Nødhavn, der er anlagt saaledes, at den tillige kan benyttes som Trafikhavn. Her vil man ikke alene bringe Hjælp til Fiskere og Søfarende, men ogsaa gavne andre Klasser eller rettere sagt hele Landet.

Naar der, som ovenfor sagt, er dem, der mene, at man ikke bør stille for store Fordringer, men foreløbig nøjes med en mindre Havn, saa kan man vende det om og sige, at have vi først faaet en mindre Havn, saa vil derved Haabet om at faa en virkelig stor Havn, der kan tjene alle Interesser, være skudt ud i en lang Fremtid.

Lad os derfor hellere strax gøre Skridtet fuldt ud og sige, at hvad der bør tilstræbes er en Tilflugts- og Trafikhavn. Vore Fiskere ville jo ogsaa nyde godt af den.

Havnen ved Sandnæshage kunde kun blive Tilflugtshavn, hvorimod Havnen ud for Aalum Klit meget vel kan blive Trafikhavn ved den fortrinlige Maade, hvorpaa Kaptajn P. Hansen vil benytte Flade Sø.

Der kunde kun være Tale om at vælge Sandnæshage, hvis Besejlingen af denne Havn vilde være ulige lettere end Anduvningen af Aalum Havnen, men lige det modsatte er snarere Tilfældet.

Jo mere fremskudt en Havn ligger, jo lettere og ufarligere vil det aabenbart være at besejle den. Har man paa Grund af mangelfuld Stedbestemmelse forfejlet Havnen og er kommen i Læ af den, er det jo dog ikke givet, at man i haardt Vejr derfor er paa en Læger. Ligger Havnen derimod inde i en Bugt, saa er man højst ilde stedt, om man falder i Læ af Havnen, thi det er da næppe rimeligt, at man kan klare sig ud af den Sæk, man er kommen i. Det indbyrdes Forhold kan jo ligefrem maales ved Størrelsen af den Vinkel, i hvilken man fra Havnen har fri Horisont ud over Søen. Jo mere frit Vand, jo bedre. Og Forholdet mellem Sandnæshage og Aalum er da det, at man det første Sted har en fri Vinkel af c. 130°, regnet til Vigsø Bugtens Yderpynter, det sidste Sted af c. 190°, da Kysten her til begge Sider bøjer lidt ind efter.

Ogsaa i en anden Retning er Aalum Havnen Belliggenhed langt bedre end Sandnæshage. Udenfor Aalum Havns Munding vil der hele Søen over være frit og rent Farvand, hvorimod ved Sandnæshage den farlige 6 Fods Grund »Bragerne« ligger kun en Kvartmil NV. for Havnemundingen, saaledes at den i diset Vejr kan blive ret farlig.

De paa Vestkysten herskende Strømforhold ere saaledes, at med haardt Vejr løber Strømmen i Reglen Nord efter langs Kysten, og den vil altsaa ikke medføre nogen Fare ved Anduvningen ved Aalum Havn. Strømmen bøjer derefter omkring Pynten ved Hanstholmen og løber saa i østlig Retning, idet den snarere sætter noget ind i Jammerbugten. Den er saaledes paa dette Sted farligere.

Fra et maritimt Standpunkt tror jeg derfor, at Havnen ved Aalum er langt at foretrække, og man opnaar da derved at faa baade en Tilflugts-, Fiskeri- og Trafikhavn.

Det forekommer mig derfor, at der er al mulig Anledning til at tage Kaptajn P. Hansens Projekt op til indgaaende Drøftelse og til nøjagtige Undersøgelser paa Stedet. I maritim Henseende maa Belliggenheden vistnok siges at være god; det drejer sig da om at faa undersøgt, hvor-

vidt Naturforholdene og navnlig Jordbunden ere af den Beskaffenhed, at Planen kan bringes til Udførelse. Heldigst vilde det derfor være at faa en Kommission nedsat saa snart som muligt i dette Øjemed. Det vil være baade til Hæder og til Gavn for vort Land, om vi snart kunde faa Spørgsmaalet om en Vestkysthavn bragt til en lykkelig Afslutning.

Engelske Opmaalinger i 1895.

(Efter The Geographical Journal, July 1896.)

Opmaalinger ere blevne foretagne af 7 Regeringsdampskibe og 3 smaa lejede Dampskibe, bemandede med 69 Officerer og 676 Mand. En udførlig Rapport over de af hvert Skib udførte Arbejder er afgivet og efter Sædvane forelagt Parlamentet. Indberetninger om Opdagelse af Klipper og Banker ere stadig talrige; i 1895 er til »Hydrographic Department« indsendt 199 saadanne Rapporter og Opdagelsen af de fundne Klipper og Banker er bekendtgjorte i »Notice to Mariners«. Paa et stort Areal rundt Shetlands Øerne, hvor man i mange Aar har savnet Lodskud, bleve disse kompletterede; »Bressay Sound« blev fuldstændig opmaalt og Begyndelsen blev gjort til en Opmaaling af Farvandene omkring Kirkwall. Langs Englands Østkyst blev den store Række af Sandbanker, som strækker sig langs Norfolk og Suffolks Kyster, opmaalte igen paa Grund af disse Bankers stadige Forandring. De Forandringer, som denne Opmaaling fremviste, ere store, og det er vanskeligt at genkende Bankerne, naar de sammenlignes med den sidste Opmaaling af 1885*). Den vigtigste Forandring er, at medens Pladsen for Ankring paa Yarmouth Red er bleven noget smallere paa Grund af, at Bankerne have nærmet sig Kysten, er der nu bedre Beskyttelse for Ankerligere, idet Dybden paa Bankerne er mindre end før. Indløbet til Thamsen, Sea reach, er bleven oploddet igen; Resultatet viser i Almindelighed gunstigere Forhold end den sidste Opmaaling i 1883. Portland Havn blev atter opmaalt og det viser sig, at absolut ingen Ansamling af Mudder har fundet Sted i de sidste 25 Aar i denne vigtige Tillugshavn.

Der har desuden fundet Opmaaling Sted af flere andre engelske Havne, samt af Havne og Farvande ved næsten alle engelske Kolonier, ligesom flere Opmaalingskibe have taget Dybsø Lodskud i den S. V. lige Del af det stille Ocean. Nogle af disse Lodskud bleve tagne for at undersøge Muligheden af Udlæggelsen af et Telegrafkabel. Forskellige Linjer bleve udløbne; en af disse gik fra Tonga Øerne til New Zealand, Ø.-om Kermadec Øerne. Paa denne Linje fandtes meget dybt Vand, og ikke mindre end 3 Lodskud vare paa over 5000 Favne. Det ene af disse, 5022 Favne, var paa $\left. \begin{array}{l} 23^{\circ} 39' 4'' \text{ S. Br.} \\ 175^{\circ} 4' 2'' \text{ V. Lgd.} \end{array} \right\}$; de to andre, 5147 og 5155 Favne med Bundart rødt Ler, vare paa henholdsvis $\left. \begin{array}{l} 28^{\circ} 44' 4'' \text{ S. Br.} \\ 176^{\circ} 4' \text{ V. Lgd.} \end{array} \right\}$ og $\left. \begin{array}{l} 30^{\circ} \\ 176^{\circ} 7' \text{ S. Br.} \\ 39' \text{ V Lgd.} \end{array} \right\}$. Gode Prover af Bundarten fik man op ved alle Lodskud. Disse store Dybder ere mærkelige, da de ere ca. 500 Favne større end nogen anden tidligere funden Dybde; det dybeste hidtil kendte Sted i Havet er N. O. for Japan, hvor et amerikansk Skib, »Tuscarora«, i Aaret 1875 fandt 4655 Favne. De vise den store Ujævnhed i Dybde, der findes i det stille Ocean, thi de store Dybder ere adskilte fra hinanden ved Højderygge med meget mindre Vand; yderligere bekræfte de, hvad

man alt var bekendt med, at de dybeste Steder i Havet i Reglen ikke findes langt fra Land.

I Aaret 1895 har »Hydrographic Department« udgivet 114 nye Kort og Planer og forbedret 34 Kort ved Tilføjeelse af 43 ny Planer; 5463 Rettelser ere blevne foretagne paa Pladerne til Kortene. Det samlede Antal Kort, som det var nødvendigt at trykke, for at tilfredsstille Behovet, beløb sig til 312,628 Stykker.

Taagesignalerne.

De Forenede Staters Senat har antaget de af Storbritannien foreslaaede Ændringer i Søvejsreglernes Artikel 15, hvorved de saa meget omstridte Taagesignalers Antal er blevet betydelig reduceret. Signalerne ville herefter indskrænke sig til følgende Tilfælde:

a. Et Dampfartøj, der gør Fart igennem Vandet, maa mindst hverandret Minut give en langtrukken Tone.

b. Et Dampfartøj, som er i Fart, men har stoppet, og ingen Fart gør igennem Vandet, maa mindst hvert andet Minut give to langtrukne Toner med et Mellemløb af omtrent et Sekund.

c. Et Sejlfartøj i Fart maa mindst hvert Minut, naar det sejler med Styrbords-Halse, give en Tone, og naar det sejler med Bagbords-Halse, to paa hinanden følgende Toner. Sejler det med Vinden mere agterlig end tvers, skal det hvert Minut give tre paa hverandre følgende Toner.

d. Et Fartøj, som har ankret, maa mindst hvert Minut i et Tidsrum af ca. 5 Sekunder lade Klokken lyde i hurtigt Tempo.

e. Et Fartøj, der slæber et andet Fartøj; et Fartøj, som lægger eller optager et Telegrafkabel, eller et Fartøj i Fart, som er ude af Stand til at manøvrere saaledes, at det kan vige for et andet sig nærmende Fartøj, skal i Stedet for de under a. og c. foreskrevne Signaler, mindst hvert tredje Minut give tre hurtig paa hverandre følgende Toner, nemlig: lang — kort — kort.

Man vil heraf se, at Sagen nu er betydelig simplificeret. Den Indvending, at Systemet stiller for store Fordringer til Hukommelsen, lader sig nu ikke mere opstille. Det engelske Shipmasters Society og den tyske Skibsførerforening har temmelig enstemmig erklæret sig enig med denne Form, og man vil derfor, skriver »Hansa«, fra et praktisk Synspunkt næppe mere kunne nære Betænkeligheder. Om hvorvidt Opfattelsen af Forskellen mellem lange og korte Toner vil føre til Vanskeligheder, maa Tiden lære os. Vi tro dog næppe, at dette vil blive Tilfældet. I mange Havne bliver der allerede nu afgivet korte og lange Toner som Signaler, og dette System har sjældent eller aldrig ført til skæbnesvangre Misforstaaelser. Det Signal, der indeholder saavel lang som kort Tone, vil i Reglen kun blive afgivet af Dampere, uagtet dets Anvendelse ogsaa er foreskrevet for Sejlskibe, men det vil dog være yderst sjældent eller saagodtsom aldrig, at disse vil komme i nogen af de Situationer, som er nævnt under e. Dette Signal er ogsaa det eneste Taagesignal, der indeholder mere end to Toner, saa at man her har et yderligere Støttepunkt i Antallet af Tonerne. De tre Toner i Signalet for at vige af for hinanden skal derimod, som Artikel 28 udtrykkelig fremhæver, kun gælde for Fartøjer, der kan se hinanden, og kommer saaledes ikke i Betragtning som Taagesignal.

*) Formentlig set fra en Opmaalers Standpunkt.

Engelsk Højesteretsdom.

Admiralty Division.

Dampskibet »Janeta«s Bjærgning.

I denne Sag gjorde Rederne, Kaptajnen og Besætningen paa Damperen »Cycle« Fordring paa Bjærgeløn for den Hjælp, der var ydet Damperen »Janeta« i Atlanterhavet i Januar Maaned dette Aar. »Cycle« er et Skruedampskib paa 1,254 Netto Reg.-Tons og 1,942 Græ.-Tons, med Maskiner af 690 indic. H. K., og var paa det omhandlede Tidspunkt paa en Rejse fra Cardiff til River Plate med en Ladning af 2,159 Tons Kul. Den 8de Januar om Eftermiddagen, da »Cycle« var paa 35° 12' N. Br. og 16° 19' V. Lgd., styrende misvisende S S V ½ V, bemærkedes en Damper i S O, omtrent 6 Kml. borte, med Nødsignaler oppe. »Cycle« holdt ned til den, og det viste sig at være Damperen »Janeta« af Glasgow, paa Rejse fra Newport til Rio Janeiro med Kul. Den havde brækket Akslen i Trykbæringen og rullede hjælpeløst i Søen. Der var frisk Kuling af NO med høj N Østlig Dønning og »Janeta« drev hurtigt ud af Ruten, hvor Dampskibe pleje at gaa. »Cycle« gik ned til »Janeta« og stoppede i Nærheden af den. »Janetas« 1ste Styrmand gik om Bord i »Cycle« og gjorde Kaptajnen bekendt med, at han var sendt om Bord for at anmode ham om at tage »Janeta« paa Slæb; »Cycles« Kaptajn indvilgede i at bugsere den til en Ankerplads udenfor Las Palmas. En 4½" Staaltrøse i Forening med en 11" Manilla Trøse blev gjort fast til »Janetas« S. B. Kæde og derefter førte om Bord i »Cycle«. Kl. 4 Eftermiddag begyndte Bugseringen. Da »Janetas« Skrue ikke løb rundt, styrede den meget daarlig, hvilket havde til Følge, at der gik betydelig Kraft af det bugserende Skibs Skrov og Maskine, og skønt Farten blev reduceret, arbejdede Maskinerne dog saa hårdt, at de varmede meget. Nogle Timer senere sprang Slæberen, og da det skete igen kort efter den atter var bleven gjort fast, stoppede »Cycle« og holdt sig i Nærheden af »Janeta« til Daggry. Bugseringen fortsattes da atter til den 11 Januar, da Slæberen sprang, medens »Cycle« manøvrerede for at komme klar af en Sejler, og da det samme Uheld skete en Time efter, der var opnaaet Forbindelse mellem Skibene, stoppede »Cycle« igen og holdt sig Natten over ved »Janeta«. Den 12te Januar, Kl. 9 30" Eftermiddag, ankom Skibene udfor Las Palmas, hvor der holdtes langsomt gaende om Natten, for at kunne komme ind i Havnen ved Daggry. Om Morgenen den 13de var der stiv Kuling af NO med høj Sø, som bevirkede, at Slæberen atter sprang, da Skibene forsøgte at komme i Havn. »Janeta« var nu ikke langt fra Ankerpladsen, hvor den selv drev ned og ankrede paa et sikkert Sted. »Cycle« derimod fik Lods om Bord, som tog den ind i Havnen, hvor der ankredes. Bugseringen varede 5 Dage, den bugserede Distance var 440 Kml. »Cycle« gik omtrent 230 Kml ud af sin Kurs og blev forsinket 3½ Dag. Sagsøgerne paastode, at »Cycles« Maskine havde lidt meget, samt at Risikoen havde været stor; endvidere, at »Janeta« var bleven frelst ud af en farlig Situation, og maaske for total Forlis, samt ved denne Bjærgning var sat i Stand til at komme tidsnok til Rio til at undgaa, at Certepartiet hjem blev annulleret, hvorved der vandtes 2 sh. pr. Ton i Fragt. Værdien af »Cycle«, inklusive Ladning og Fragt, var Lst. 22,105, og de bjærgede Værdier vare Lst. 29,000.

Sagsøgte indrømmede at have modtaget Bjærgningshjælp af »Cycle«. Deres Forklaring gik endvidere ud paa, at »Janetas« Aksel brækkede Kl. 1, Formiddag den 8de Januar, hvorpaa Sejlene sættes, og da det blev lyst hejstes 3 sorte Kugler. Da »Cycle« kom op til »Janeta«, var dennes Maskinmestre i Gang med at reparere Akslen. Det var en Overenskomst, at »Janeta« skulde bugseres til en Ankerplads i Læ af Las Palmas »breakwater«, men da Slæberen sprang den 13de om Morgenen, vare Skibene endnu et godt Stykke fjernede derfra. »Janeta« gjorde derfor sin Baad klar tillige med en lang ny Trøse, samt signaliserede til »Cycle« om at

tage den paa Slæb igen, men da »Cycle« ikke gjorde det, maatte »Janetas« Kaptajn tage Assistance af flere smaa Dampere, der bugserede den til en sikker Ankerplads. Herfor betaltes Lst. 30. Sagsøgte paastod, at denne Udgift kunde have været sparet, dersom »Cycle« havde fuldført Bugseringen, som den havde lovet at gøre, senere var opfordret til og let kunde have gjort. Endvidere, at Kaptajnen paa »Cycle« hovedsagelig gik ind til Las Palmas for at sætte sig i Forbindelse med Rederen angaaende Bjærgningen. De indrømmede ikke, at »Cycle« var tvungen saa langt ud af sin Kurs som opgivet, samt paastode, at Havarierne i »Cycles« Maskine kunde have været undgaaede, dersom Bugseringen var begyndt med større Forsigtighed. »Janeta« lækkede ikke og var med Undtagelse af Havariet paa Akslen i alle andre Henseender sødygtig og vilde uden Vanskelighed kunne have faaet Assistance fra Skibe, der gik mellem Amerika og Midelhavet. Retten fastsatte Bjærgningssummen til Lst. 1600. (Ship. Gaz.)

Undersøgelse af den vestsibiriske Kyst.

I det kejs. russ. geografiske Selskabs Møde i St. Petersburg den 17. Febr. d. A. berettede A. J. Wilkizkij om Resultatet af sine Arbejder i 1895. Der findes en dobbelt Indsejling til Jenisej fra Ishavet; det ene Løb gaar langs den østlige Side af Sibiriakow-Øen og det andet langs den vestlige. Ekspeditionen tog i 1894 den første Vej og fandt Passagen let og ufarlig. I 1895 skulde det vestlige Løb undersøges, da Arbejderne allerede i 1894 havde paavist, at der ingen Barre fandtes ved Jenisejs Munding, og at Farvandet havde en Dybde af fra 8—10 Sascher (2.14 Meter), saa at Skibene bekvemt kunde gaa op i Floden til den fortrinlige naturlige Havn Lukowi Protok, og saaledes naa op indtil 200 Werster (210 Kilometer) fra Mundingen. Før Ekspeditionens Afgang fra Jenisejsk (15. Juni f. A.) blev denne Bys Længde bestemt, da den dannede Basis for alle Ekspeditionens Længdebestemmelser. Ved Jakobskap, i Jenisej-Bugten, blev foretaget en fuldstændig Opmaaling, der viste, at Sejladsen her fører ind imellem Grunde og Banker, som dog let kunne undgaaes ved at styre efter de stedlige Mærker. Det første Forsøg paa at trænge fra Bugten ud i Havet slog fejl, da Ismasser spærrede Udgangen. Opholdet blev anvendt til at udforske Korsakow-Øerne og Bredderne paa den sydlige Del. Først den 3. August kunde Ekspeditionen forlade Goltshicha, og langs Vestkysten af Sibiriakow-Øen naaede den Kap Mate, paa hvis Nordspids, noget fjernet fra denne, der opdagedes en stor Sandø, som ikke er aflagt paa de tidligere Kort. Langs denne Øs nordlige Kyst strækker sig en ensartet Dybde af 10—11 Meter, som forhindrer de store Ismasser i at naa Kysten, saaledes at der mellem Isen og Øen er en bekvem Passage. Herfra gik Kursen til Jalmal-(Samojed)Halvøen. Vandet var straks ved Indsejlingen i den Obske Bugt næsten ferskt, og den mægtige Vandflade var, saa langt man kunde øjne mod Syd, fuldstændig isfri. Den videre Fart gik nu paa Bugtens østlige Side, som er mindre bekendt, mod Syd. Her tvang ringere Dybder Ekspeditionen til at sætte over til den vestlige Bred, hvor der vistnok findes talrige Banker, der imidlertid bestaar af ren Sand, saa at det er let for Skibene atter at komme løs, om de én Gang skulde støde paa. Den 16. August sejlede Skibene i Mundingen af den Chamanlieske Ob over en Barre med 3 Meter Vand, og den 30. September naaede man ind til Tobolsk, hvor Ekspeditionen skulde lægge op for Vinteren. Dermed var den, først af Løjtnant Owzyn i 1737 udførte, og ikke senere gentagne, Fart fra Ob til ind i Jenisej, for første Gang fuldført i omvendt Retning. Arbejderne i Aarene 1894 og 1895 godtgjorde i det Hele taget, at Sejladsen ind i Jenisej er fuldstændig ufarlig. Opmaalingerne

i Bugten ved Ob muliggøre, at man vil kunne bestemme Bugtens Retning i Almindelighed. Bugten er betydelig smallere, end den hidtil har været aflagt paa Kortene, og har ikke den tidligere antagne lige Retning fra Nord til Syd. Paa 72° N. Br. bøjer Bugtens østlige Kyst skraat frem mod Vest og afviger ca. 45 Mil fra den i Kortene angivne Beliggenhed; paa 71° N. Br. bøjer den igen mod Øst og derpaa mod Syd, afvigende omtrent 30—35 Mil fra de tidligere Kort.

Tasolsky-Bugten er aflagt i Kortene med en Fejl af 45 Mil; derfra skriver sig Dampskibet »Louises« Forlis i 1878 og Skonnerten »Moskau«s i 1877. Bunden i Ob-Bugten er overalt Mudder, paa Grundene og Bankerne Sand. Søgangen i Bugten er krap og uregelmæssig og vanskeligere at overvinde end i Jenisej-Bugten; Vandet i Ob og i Bugten er mørkt. Den første Skov paa Kysten ligger 3° sydligere end ved Jenisej. Paa hele den 1000 Kilom. lange Strækning indtil Obs egentlige Munding, rejser der sig ikke nogen menneskelig Bolig. Ob selv deler sig i tvende Arme, den tilhøjre, den store Ob, og den tilvenstre, den lille Ob. Dybden i disse Arme er 6—12 Meter. Bunden er meget ujævn med mange Grunde. Det første beboede Sted Obdorsk har 800 og den første By Beresow 500 Indbyggere. Befolkningens Hovedbeskæftigelse er Fiskefangst og Jagt; den første giver bedre Resultater end i Jenisej, dog staar den endnu paa et meget primitivt Standpunkt. Den hidtil ukendte Sandø skal have Navn efter Opdageren Wilkizky.

Ere Lodserne i Kajsar Wilhelm-Kanalen Tvangslodse?

Dette Spørgsmaal er blevet besvaret bekræftende af Under- og Overretten og er nu appelleret til Reichsgericht, hvis Afgørelse er af stor Betydning, navnlig for Assurandørerne. Bliver det nemlig endelig fastslaaet, at Skibe, som passere Kanalen, ere under Kommando af Tvangslods, kan i Kollisionstilfælde det Skib, der forarsager Skaden, ikke dømmes til at erstatte denne, og da Lodserne som Regel ikke ere i Stand dertil, kommer det til at gaa ud over Assurandørerne. Disse slippe ganske vist heller ikke altid for at betale, naar Skibet er under Kommando af en almindelig Lods, men saa er det i alt Fald udelukkende Assurandørerne for det Skib, som bliver dømt skyldig, der maa betale.

Overretsdommen er en Følge af en Kollision, der fandt Sted i Kanalen den 14de September 1896 mellem en Lægter og Damperen »Czar Nicolai II«, der blev assisteret af Slæbedamperen »München«. Lægteren, som laa stille, forlanger Rmk. 2305,10 i Skadeserstatning, idet den paastaar, at Damperen udelukkende er Skyld i Havariet. Indstævnte have erklæret sig fri for alt Ansvar under Foregivende af, at deres Damper var under Kommando af Tvangslods, da Skaden skete. Det fremhævedes endvidere, at Lovens Motiver ere: at der vilde udvises en uretfærdig Haardhed mod Rederen, dersom han skulde være ansvarlig for de Fejl, der begaas af en Person, som hverken han eller Kaptajnen har Ret til at antage, men som bliver paatvungen dem overensstemmende med de Love og Anordninger, der gælde i vedkommende Farvand; indtræffer derfor en Ulykke, som den paatvungne Lods er Skyld i, maa denne betragtes som opstaaet gennem Forhold, der ligge udenfor Rederens Ansvarlighed. Begrebet »Tvangslods« udledes heraf at være: en Person, der i Følge Øvrighedens Anordning skal om Bord, og hvis Befalinger, hvad Navigeringen angaar, maa følges af Kaptajnen. (Efter »Hansa«.)

Søulykker i Maj Maaned 1896.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

5 amerikanske, 13 britiske, 1 dansk, 3 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 7 norske, 4 svenske; ialt 36.

Dampskibe.

4 britiske, 2 franske, 2 norske; ialt 8.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 19, Kollision 4, Sunkne 2, Forladte 6, Kondemnation 3, Savnede 2; ialt 36.

Dampskibe.

Stranding 6, Kollision 1, Ild 1; ialt 8.

Fra Sø og Land.

I Anledning af, at den tyrkiske Regering har beklaget sig over, at danske Skibe, kommende fra Middelhavet, under Passagen af Dardanellerne først hejse Flag, naar de nærme sig Fortet Hamidie, som er det femte i Rækken af Fæstningsværkerne langs Strædet, bringes det herved til offentlig Kundskab, at Flaget bør hejses allerede ved Indløbet til Dardanellerne udfor Fæstningerne Koum, Kalé og Sedd ul Bahr.

Udenrigsministeriet, den 8de Juli 1896.

Dødsfald. I Søndags afgik, if. Fanø Avis, ved Døden en af Nordbys ældste Mænd, Kaptajn M. M. Andersen, der opnaaede den høje Alder af 83 Aar. For omtrent en Menneskealder siden sagde den Afdøde Farvel til Søen og var senere en af vore største Skibsredere; han var i sin Ungdom en rask og driftig Sømand, der fra ringe Kaar arbejdede sig op til en efter vore Forhold meget velstaaende Mand. I Stilhed øvede han en ikke ringe Godgørenhed og rakte mange en hjælpende Haand. Han var ret en Type paa en Sømand og interesserede sig levende for Søvæsenet. Naar han fortalte om sine raske Farter i Ungdomsaarrene, forbavsedes man over, hvor nøje han huskede enhver Begivenhed, og med hvilken Sikkerhed han kunde angive Aar og Dag, da han havde oplevet noget mærkeligt. For en Del Aar siden var han Medlem af Nordby Sogneraad og for Fanøs Vedkommende af den Kommission, der afholder Eksamen paa Navigationsskolen. Flere af hans Sønner var Skibsførere, men døde før han. Hans eneste efterlevende Søn er Grosserer M. M. Andersen af Aarhus. Her paa Øen bo to af hans Svigersønner: Købmand W. M. Bøttger og Skibsreder M. N. Mathiasen.

Den brasilianske Lov af 11te November 1892, der forbeholder den nationale Handelsflaade Kystflarten paa Brasilien, vil i Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Rio de Janeiro træde i Kraft fra 5te December d. A. at regne.

Med Hensyn til Lovens Bestemmelser henvises til Udenrigsministeriets Bekendtgørelse af 16de December 1892.

Ovenstaaende bringes herved til danske Handlendes og Søfarendes Kundskab.

Udenrigsministeriet, den 10de Juli 1896.

»Det danske Kulkompagni« er Navnet paa et nyt Aktieselskab, der træder i Virksomhed den 1. Januar n. A. Forretningen dannes af Firmaet J. P. Suhr & Søn's Kulforretning, der udskilles af dette Firma, i Forbindelse med den Westfalske Cindersforretning ved Hr. Carl Nordstrand. Det er Hensigten paa denne Maade at søge den gamle Suhrske Kulforretning opretholdt, idet man tillige vil udvide hele Forretningen væsentlig og navnlig ved Indførelsen af mekaniske Losse- og Lademidler — i Lighed med, hvad der nu findes i Hamburg — for at gøre det muligt at oparbejde Forretningen i Bunkers-Kul, som de hidtilværende dyre Omkostninger ved Losning og Indladning næsten umuliggjorde. Den sidst nævnte Gren af Forretningen vil blive henlagt til Frihavnen, medens Firmaets Kulpladser i den gamle Havn vil blive opretholdt.

Aktiekapitalen vil sandsynligvis blive 4 Mill. Kroner, og til ledende Bestyrer er efter Forlydende udset nuværende Fuldmægtig i det Suhrske Firma, Hr. Ostenfeldt.

Skibsfarten paa »Antwerpen« tiltager stadig. I de første 6 Maaneder i Aar anløb 2,447 Skibe, med en Tonnage af 2,897,540 Tons, Havnen, mod 2,281 Skibe af 2,599,925 Tons Drægtighed i den første Halvdel af 1895. For Rotterdams Vedkommende ere de tilsvarende Størrelser: 2,783 Skibe af 2,192,143 Tons, mod 2,467 Skibe af 1,841,057 Tons Drægtighed; og for Dunkerque: 2,817 Skibe af 1,696,517 Tons, mod 2,611 Skibe af 1,498,731 Tons.

Hurtig Rejse over Atlanterhavet. »Campania« har for nylig gjort sin hurtigste Rejse fra New-York til Queens-town, i 5 Dage 12 Timer 32 Minutter, hvilket er 36 Minutter mindre end nogen af den hidtil udført Rejse. De daglige udløbne Distancer vare: 434, 519, 514, 510, 519 og 402 Knob. Den hele udløbne Distance var: 2,899 Kml., med en Gennemsnitsfart af 21.88 Knob i Timen.

I »Ghent« udkastes for Tiden store Planer til Forbedring af Navigationen op til Byen. Blandt disse nævnes: 1) en ny Sluse — 41 Fod bred og 400 Fod lang — ved Terneuzen; 2) Uddybning af Kanalen til 21 Fod paa hele Strækningen fra Terneuzen til Ghent; 3) saavidt mulig at rette de største Krumninger i Kanalen.

Helsingørs Skibsværft. I Tirsdags Aftes meddelte Direktionen for Jernskibsværftet i Helsingør, at fra i Dag Kl. 6 Morgen ere alle Arbejdere saavel paa Maskin- som Skibsafdelingen afskedigede med Undtagelse af Lærlingene, ca. 50.

Herefter gaa ca. 1050 Arbejdere ledige i Helsingør.

Ifølge Kongelig spansk Anordning af 19de Maj d. A. er der tillagt de edsvorne Translatører i Spanien Fortrinsret til Oversættelse af fremmede Oprindelsescertifikater, dog med Forbehold af Traktatstaternes Konsulers Ret til at oversætte deslige Dokumenter, forsaavidt disse ere udfærdigede af en Øvrighed i det Land, vedkommende Konsularembudsmand repræsenterer.

Hvilket Udenrigsministeriet ikke har villet undlade her ved at meddele Redaktionen.

Udenrigsministeriet, den 14de Juli 1896.

Fra Newcastle on Tyne skriver vor Korrespondent 11te Juli:

I lokale Blade advare et Par Redere deres Kolleger mod at sende deres Baade til Archangel eller øvrige Hvidehavspladser, da en Hull-Damper i Onega har haft 3 Ugers Ophold for at faa sin Laest ind.

En Artikel i Oversættelse lyder:

Vi beklage, at Opholdet i Hvidehavet bliver værre Aar

for Aar. Man kan ikke gøre Regning paa mere Lastning end 60 Standards om Dagen. Dette betyder, at Skibsredere skulle overveje, før de slutte, og ej acceptere mindre end 45/— til London eller Østkyst. Desforuden er Archangel en meget dyr Havn. Afskiberne beregne, hvad de finde for godt for Fragtforskud til at betale Omkostningerne ved Lastningen; der er ingen Bank eller Lettelser for Kaptajner for at faa Penge, Afskiberne kunne gøre, hvad de lyste; det samme angaar Leje af Lægtre, som ofte ere nødvendige for at faa Baadene over Barren, hvor der ikke over 14—15 Fod Vand. Det lader til, at 14 Dage er ikke usædvanlig for at laste 400—500 Standards i Archangel eller Hvidehavshavne; derfor bør de korresponderende Redere tage dette i Betragtning, før de slutte.

Bolværksarbejdet i Nordby Havn. Entreprisen: Opførelsen af c. 150 løbende Fod Bolværk i Nordby Havn (Havnebroens Forlængelee mod Nord), er, if. Fanø Avis, overdraget til Skibsbygmester S. Abrahamsen for en Sum af 11,750 Kroner. I Entreprisen er medindbefattet 2 Slæbesteder, og Entreprenøren skal selv levere Materialier.

Britiske Skibe solgte til andre Lande. I Tidsrummet fra 1. Januar til 15. Maj dette Aar er der i Storbritanien solgt til andre Lande eller overført under andre Landes Flag i alt 76 Dampskibe og 97 Sejlskibe.

Af disse er der til Norge solgt 9 Dampskibe paa tilsammen 13,064 Gross Tons og 11 Sejlfartøjer paa 7053 Gr. T., til Sverige 9 Dampskibe paa 12,205 Gr. T. og 1 Sejlskib paa 1,114 Gr. T., og til Danmark 9 Dampskibe paa i alt 13,041 Gr. Ton og 10 Sejlskibe paa tilsammen 910 Gross Ton. Af de til Danmark solgte Sejlfartøjer ere 9 paa fra 35 til 79 Gross Ton.

Dampskibet »Gunther«, bygget for Regning »Dampschiffs Rederei von 1889 i Hamburg«, er løbet af Stablen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 240'—0" langt i Hoveddækket, 34'—0" bredt og 15'—10" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 600 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Gøteborg.

Ugens Havarier.

Tapperheten, svensk Skonnert, der paa Rejsen fra Stockholm til Karrebæksminde kom paa Grund i Grønsund, er kommen flot ved egen Hjælp og er ankommen til Bestemelsesstedet.

Helene, 3m. Skonnert af Korsør. I Følge Meddelelse fra Sydney er Skibet paa Rejsen til Hamburg med en Ladning Copra indløbet til Sydney læk. Skibet er blevet besigtiget og reparerer den mindre Lækage paa Stedet. Man antager, at det har stødt paa noget Vragtømmer.

New Granada, Barkskib, er paa Rejsen fra Halsta til Yarmouth med Trælast indløbet hertil læk.

Carl Hecksher, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen til Østersøen været paa Grund ved Grangemouth og blev, medens det stod paa Grunden, paasejlet af engl. Dpsk. Grange, hvorved det fik nogen Skade. Skibet er atter flot.

Knud, Dpsk. af Aalborg, paa Rejsen fra Kronstadt til Grangemouth med Trælast, indløb den 11. ds. til Helsingør med ringe Maskinskade.

Uranienborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 9. ds. ved Indgaende til Rouen været paa Grund og har maattet kaste Dækslasten over Bord for at komme flot.

Xenia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 10. ds. ankommet til Havanna med Brud paa Skruen, dog kan Rejsen fortsættes.

Svend, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Riga til Rotterdam returneret til Riga med ringe Maskinskade.

Harald, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 10. ds. ved Indgaende til Honfleur faaet nogen Skade i Bunden, som undersøges i Sunderland, hvor Skibet skal hen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, pas. Gibraltar 12. Juli, bestemt til Antwerpen. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Constantinopel 13. Juli, bestemt til Batoum, Novrossisk. — Antwerpen, Caroc, ankom til Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Catania 10. Juli, bestemt til Gallipoli, Gioja. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Genua 13. Juli, bestemt til Livorno, Neapel etc. — Dagmar, Kofoed, ankom til Malaga 13. Juli, bestemt til Marseille, Italien. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 13. Juli, bestemt til Lisbon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 12. Juli, bestemt til Stax, Piræus. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 11. Juli, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 11. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Algier 9. Juli, bestemt til Constantinopel, Sebastopol. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersburg 1. Juli, bestemt til Riga, Sortehavet. — O. B. Suhr, Lisner, afgik fra Southampton 11. Juli, bestemt til Barcelona. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 7. Juli, bestemt til Tunis, Piræus etc. — Tejo, Fenger, afgik fra Southampton 13. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Tomsk, Andersen, ankom til Nicolaieff 13. Juli, bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Gade, afgik fra Algier 13. Juli, bestemt til Southampton. — Xenia, Erichsen, ankom til New-Orleans 12. Juli, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Alicante 13. Juli, bestemt til Barcelona.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 13. Juli, bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 13. Juli, bestemt til Kristiansund etc. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 13. Juli, bestemt til London. — Charkow Norden, ankom til Libau 10. Juli, bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 12. Juli, bestemt til Kbhvn., London. — Christiansund, Bay Schmith, ankom til Stettin 12. Juli, bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom til Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Hull. — Jolantha, Frisenette, ankom til Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til London 12. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Hamburg 11. Juli, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Louise, Brabrand, passerede Hanstholm 14. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Danzig. — Moskow, Petersen, afgik fra Riga 12. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 3. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 11. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Odin, Lissner, passerede Dunnet 14. Juli, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Perm, Christensen, afgik fra Grimsby 14. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 12. Juli, bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 13. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 9. Juli, bestemt til Færøerne, Island. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 10. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Königsberg 13. Juli, bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 15. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 14. Juli, bestemt til Odense. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 16. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 14. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 16. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 15. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 15. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 14. Juli, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 8. Juli, bestemt til Kronstadt. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Dunkerque 8. Juli, ankom til Sunderland 10. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Stettin 8. Juli, ankom til Riga 10. — Knud, J. H. Cahnbley, afgik fra Riga 10. Juli, bestemt til Dunkerque. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Helsingør 3. Juli, ankom til Riga 6. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 4. Juli, ankom til Rotterdam 11. — Skjold, Chr. S. Hansen, afgik fra Rotterdam 9. Juli, ankom til Boness 11. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 5. Juli, ankom til Antwerpen 10. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 4. Juli, ankom til Rouen 11. — Olat, Chr. Holst, afgik fra Santos 11. Juli. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Santos 2. Juli, ankom til Montevideo 7. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Kramfors 26. Juni, ankom til Honfleur 6. Juli. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Sunderland 8. Juli, bestemt

til Kronstadt. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 10. Juli, bestemt til Rotterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, S. M. Knudsen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, ankom til Rotterdam 10. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Dundee 7. Juli, ankom til Leih 8. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Hull 9. Juli, bestemt til Kronstadt. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dunkirk 30. Juni, ankom til Kronstadt 8. Juli. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, bestemt til Archangel.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Nordmaling 7. Juli, ankom til Rouen 9. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Kbhvn. 6. Juli, ankom til Riga 9.

Thingvalla. Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn 14. Juli til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kristianssand 26. Juni, ankom til New-York 12. Juli. — Norge, Thomsen, afgik fra New-York 4. Juli til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, ankom til Stettin 12.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Middlesborough 12. Juli til Kronstadt. — Christiansborg, Schultz, ankom til Wiborg 12. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Lovisa 9. Juli. — Frederiksborg, Fischer, ankom til Kronstadt 8. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Sunderland 11. Juli. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Rouen 9. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Skellefteå 14. Juli. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Helsingfors 10. Juli til Rouen. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Uleåborg 7. Juli.

Norden. Nordhvalen, afgik 13. Juni fra Piteå til Cannes, passerede Portland 9. Juli. — Nordstjernen, afgik 3. Juli fra Licata til Gutujewski, passerede Gibraltar 9. Juli. — Nordkap, passerede Helsingør 6. Juli paa Rejse fra Kronstadt. — Nordpol, passerede Constantinopel 2. Juli paa Rejse fra Nicolaieff til Skien. — M. C. Holm, ankom til Bordeaux 1. Juli fra Archangel.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, afgik 10. Juli fra Libau til London. — Ajax, Brorsen, ankom 10. Juli til South Alloa fra Libau. — Alice, Sørensen, ankom 11. Juli til Riga fra Kjøbenhavn. — St. Alban, Jørgensen, ankom 14. Juli til Stettin fra Baltasound. — Bornholm, Jensen, afgik 12. Juli fra Libau til Ghent. — Gøteborg, Madsen, ankom 14. Juli til Riga fra Hamburg. — Hermia, Warming, afgik 12. Juli fra Riga til Ghent. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik 8. Juli fra Baltasound til Reval. — Marstrand, Lund, ankom 12. Juli til Stettin fra Baltasound. — Nauta, Sten, ankom 13. Juli til Hamburg fra Baltasound. — Rønne, Hintze, afgik 9. Juli fra Libau til Newcastle.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 9. Juli, anløb Frederikshavn 10., ankom til Newcastle 12. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 8. Juli, anløb Aarhus 9., ankom til Randers 10., afgik 11., anløb Aarhus 12., ankom til Altona 13.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Skellefteå 11. Juli. — Nerma, Degn, afgik fra Gloster 10. Juli, ankom til Swansea 10., afgik 13. til Hamburg. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 8. Juli, afgik 10., ankom til Middlesborough 12.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Casma, Sonnicksen, afgik fra Punta Arenas 20. Juni til Vesper Fyrskib f. O. — Lemvig, Hansen, prajet 23. Juni paa 49° N. 7° V. — Nancy, Svarrer, prajet 22. Juni paa 13° N. 27° V. — Nor' Wester, Nielsen, ankom til Melbourne 1. Juli fra Mauritius. — Sophie, Svarrer, ankom til Middlesborough 9. Juli fra Bilbao. — Thor, Duysen, ankom til Falmouth 10. Juli fra Buenos Ayres.

Chr. Simoni. Aalborg. Carl, Andersen, ankom til Gesle 6. Juni, afgik 3. Juli til Sunderland. — Elisabeth, Jensen, ankom til Leith 10. Juni, afgik 27., ankom til Kolding 5. Juli. — Caroline Smith, Ægidiusen, afgik fra Kronstadt 18. Juni, ankom til Leith 12. Juli. — Flora, Larsen, afgik fra Hangø 1. Juli til London. — Kirstine, Jensen, afgik fra Aalborg 11. Juli til Riga.

Kryolith-, Mine- og Handelsselskabet. Fox II, Olsen, ankom til Kbhvn. 14. Juli fra Ivgut efter 5 Ugers Rejse. — Thetis, ankom fra Ivgut 14. Juli, afgik herfra medio Marts.

Svendborg. Anne Elisabeth, Larsen, ankom til Cromarty 8. Juli. — Cathrine, Hansen, ankom til Oddøund 19. Juli. — Doris, Hansen, ankom til Leith 11. Juli. — Fiona, Petersen, ankom til Trangsund 8. Juli. — Freir, Christensen, ankom til Grimsby 12. Juli. — Helge, Hansen, ankom til St. Wallery 11. Juli. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Fowey 11. Juli. — Marie, Rasmussen, ankom til Fowey 11. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom til Leith 10. Juli. — Phønix, Hansen, ankom til Leith 8. Juli. — Skirner, Nielsen, ankom til Swansea 11. Juli. — Urania, Hansen, ankom til Svaneke 6. Juli. — Walkyrien, Dam, ankom til Ørnskjoldsvig 8. Juli. — Vega, Rasmussen, ankom til Archangel 9. Juli.

M. Christiansen. Rønne. Christiane & Marie, Hansen, ankom til Stettin 9. Juli. — Hermod, Grønvald, ankom til Stettin 10. Juli. — Robert, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 12.

Juli. — Daniel, Bertelsen, ankom til Kbhvn. 12. Juli. — Ane Margrethe, Jensen, ankom til Kbhvn. 12. Juli. — Hermann Olsen, Jensen, ankom til Libau 12. Juli. — Bornholm, Grønnegaard, ankom til Newcastle 13. Juli. — Kastor, Clausen, ankom til Rensburg 13. Juli.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 11. Juli:

Fragtmarkedet til Østersøen er uforandret siden sidste Beretning paa Basis af 3/6 til Kronstadt & 3/6 til Swinemünde; Tønen til Middelhavet er fast paa Grund af usle Fragter fra Kornpladserne, og et mindre Fald i Ertsfragterne; Afslutninger have fundet Sted paa Basis af 6/3 for Genua & 6/3 for Savona. Afgifter ved Losning i spanske & italienske Havne ere stegne. Et større Antal Befragtninger have fundet Sted i Ugen, og af disse kunde nævnes:

Devonport 550 7/— Kokes.
London 1250, 1000, 1000, 1250, 950, 1250 to Lastepladser 3/3, 1000 3/4¹/₂.
Caen (Warkworth) 570 4/9, Dieppe 1250 3/10¹/₂.
Plymouth 450 4/4¹/₂, Falmouth to Smaabaade 5/—.
Adskillige Baade ere sluttede for Marinemanøvrerne til 9/ à 10/— pr. ton Gross pr. Maaned.
Hamburg 1100, 1000, 1250, 1000 (Dunston) 4/—.
Helsingør 1100 4/1¹/₂, 1200 4/1¹/₂, Bandholm 650 4/3,
Tuborg 850 4/4¹/₂, Aarhus 1500 3/10¹/₂ 2 Lastepladser.

Nykjøbing/Fal. 800 4/4¹/₂.
Kronstadt 2000 8/6, 1000 6/— Kokes, 2500 3/6, 800 6/— Kokes, 3100, 2500, 2400, 2200 3/6.
Swinemünde 2150 3/6, 2300 3/6, 2350 3/6 opt. Stettin 4/—.
Stettin 1350 4/—, Pillau 1500 3/9.

Limhamn 1250 4/1¹/₂.
Riga 1300 3/9, Libau 1600 3/9.
Malmø 2000 3/9 300 (Wear), Gøteborg 1750 3/7¹/₂.
Stockholm 1350 3/10¹/₂, 1700 3/10¹/₂ (Wear).
Nordnorge 1250 4/—, 1150/1200 4/—, 1300 4/—.
Trondhjem 1100 4/1¹/₂.

Lissabon 1650 5/7¹/₂, 7/7¹/₂ Kokes, 1800 5/7¹/₂ Gods 7/7¹/₂, 1200 5 9:

Bilbao 1500, 1400 3/— 500 g. K.
Palermo 2200 6/10¹/₂ 300, 2500 6/9.
Triest 2000 7/3 250 Kul 9/6 Kokes.
Barcelona 3000 8/9 død Vægt, 2500 8/9 400 48 d. à 2000 d. w.
Ancona 2600 7/1¹/₂ 350, Spezzia 2600 6/3 500 (Genua terms).

Genua 2300 6/3 500, 3500 6/3 500 option Savona 6/6 350.
Piræus (Wear) 2500 6/6 300 half dues, Patras 2500 6/7¹/₂ 300.

Savona 3300 6/3 500 eller 6/6 350, 200 tons Kokes 2/— ekstra, 3150 6/3 500 eller 6/6350 to Lastepladser.

Neapel 2100 6/9, (Wear) 1700 6/6 500.
Marseilles (Wear) 2600 7/—, 3000 (Wear) 6/6.

I Ertsfragterne er et mindre Fald (c. 1¹/₂ d.) indtraadt fra visse Havne til Europa i Ugens Løb, medens for Staternes Vedkommende Raten er sunken omtrent 6 d.

Der er slutted paa Basis af:
Bilbao—Stockton 5/6—5/7¹/₂, Glasgow 5/6—5/4, Middlebro 5/6—5/4¹/₂, Rotterdam 5/10¹/₂—5/9, Cardiff 4/7¹/₂, Newport 4/9.

Benisaf—Tyne 6/9, Middlebro 7/—.
Garrucha—West Hartlepool & Jarrow 7/9—7/6.
Carthagena—Maryport 8/—, 5/10¹/₂ fri Losning.
Luleå—Tyne 5/—.
Ergasteria—Maryport 8/—, 5/10¹/₂ fri Losning, Rotterdam 7/—.

Bilbao—Philadelphia 10/—.
Huelva— eller Baltimore 9/6.
— Staterne 9/6.
— New-York, Philadelphia, Baltimore 9/— Tinto terms.

Carthagena—Philadelphia 8/6.

For Kornhavnenes Vedkommende stiller Markedet sig omtrent som i sidste Uge, og Befragtninger for prompt Afskibning have fundet Sted paa Basis af:

Azoff nc. 9/—, der noteres 9/— 9/6 nc. med Reduktion for Byg.
Sulina nc. 7/9—8/—, der noteres 7/6—8/— a. d.
Donau » 9/—9/3, » » 9/—9/3 n. c.
Odessa » 6/—6/6—7/— efter Størrelse.
Nicolaiëff 8/— for Hamburg.

Af Befragtninger for senere Data Sept./Okt. & Okt. ere rapporterede 11/6—11/9 berth fra Azoff, 12/— any fra Donau. Salt.

Eupatoria 11/— Libau.

Barbados-Fragtberetning, d. 27. Juni 1896.
Vi nærmer os nu stærkt henimod Slutningen af Vest-

indiens Sukkerhøst for i Aar, og har derfor ikke særdeles mange af den Slags Befragtninger at melde siden vor sidste Beretning, dat. 29. f. M. Derimod har her været en temmelig stærk Efterspørgsel efter Tonnage for andre Laster, og flere Fragter have været sluttede til ganske gode Rater. Herfra til St. Lawrencefloden er slutted for Molasses fra Dollars 3.40 til Doll. 3.65 pr. Puncheon. Fra Jamaica have vi slutted et større Fartøj med Logwood à 31/3, fra Grand Saline, flere à 35/ og fra Belize flere à 31/3, med 10/ Tillæg pr. Ton om Mahogni skibes. Yucatan vedholder 29/, 30 & 31/ og Laguna 30 a 31/3 pr. Ton Logwood. Alt til Kanalen for Ordre.

Kokosnødder fra Trinidad til London kan faas à 20/ pr. Tusind pillede og 30/ pr. Tusind upillede.

Naval Stores 2/6 à 2/7¹/₂, Hapiks 2/9 à 2/10¹/₂, Terpentin 3 d. mindre, om sendt direkt.

Pitch Pine Tømmer og Planker til U. K. eller Kontinent £ 4.10 à £ 5 pr. Standard efter Størrelsen.

Lumber til La Platafloden har vi slutted à Doll. 13.00 pr. 1000 sup. Fod Buenos Ayres, Doll. 14.50 Rosaria — rent Certeparti, og fra Brasilien bydes i Forhold hertil.

Udsigterne for den nærmeste Fremtid er, at disse Fragter vil holde sig temmelig godt, da Adgangen til Tonnage paa denne Tid af Aaret almindeligvis er ganske sparsom. Vi tør derfor anbefale Fartøjer, som ere i Nærheden, at anløbe vort Sted fragtsøgende, temmelig visse paa, at de ville erholde betalbare Fragter.

D'Hrr. **Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele den 11te Juli 1896.

Fragtmarkedet har i Løbet af de sidste 14 Dage været stille for saavel Damp- som Sejlskibe, og Tendensen vedbliver gennemgaaende floy for de fleste Markedets Vedkommende; især er dette Tilfældet hvad Hjemfragterne angaar, medens Udfragterne, især til Syd-Amerika og Syd-Afrika, holde sig nok saa faste.

Vi kunne blandt de i senere Tid stedfundne Befragtninger nævne følgende:

For Sejlskibe: Kul fra Cardiff til Venezuela 14/6, Para 16/—, Rosario 17/6, Colombo 15/—, Esquimalt 18/—, Mozambique 19/—, Rangoon til Rio Janeiro 22/6, Santos 27/6. Vestkysten Syd-Amerika til Kanalen for Ordre 20/— Salpeter, 21/3 for Hvede, San Francisco, prompt 25/9. Pensacola til U. K. Kont. 95/— for 1300 Tons Skibe, 105/— fra Apalachicola for 500 Register.

Fra Kanada er der slutted et Par Dussin Skibe i Løbet af den sidste Uges Tid; 1000 Tons Fartøjer faa 40/— à 41/3 fra Westbay, Bayverte Pugwash etc., medens 2—300 Stds. Skibe kunne betinge 45/— à 47/6, dog ere disse Fragter ikke fuldt saa faste.

For Dampere er der slutted à 7/— fra Sebastopol til U. K. Kont., 8/3 fra Varna, 9/— fra Taganrog, Odessa 6/6, og 7/6 for August-Lastning. — Bombay, prompt, 8/—, Calcatta 7/6 Linseed, 10/— Jute — August/September 12/6 pr. Ton. d. w.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co.**, New-York, meddele den 26de Juni:

Vi kunne kun berette om et yderst floyt og uinteressant Marked. Ordrene for vore Brødstoffer ere knappe og de kunne ikke tilnærmelsesvis udføres til de noterede Fragter. Den ringe Understøttelse, vort Marked har faaet, er udelukkende gennem enkelte udekkede Ordre, som maatte afvikles. Da dette nu er sket, og vi have meget Damperrum i Vente, synes Fragterne at antage en dalende Tendens. Man siger, at én eller to Dampere ere sluttede til at lade Bomuld fra Galveston i den nu kommende Sæson, men det har ikke været muligt at erholde Detailler desangaaende. Fra de atlantiske Bomuldshavne er Rederne ikke tilbøjelige til at akceptere den tilbudte Rate, 30 sh. I Golfhavnen har der stadig været Brug for Dampskibstonnage til Udførsel af savet Tømmer, og adskillige Skibe ere blevne sluttede til gode Rater fra Provinserne med Brædder. Efterspørgslen efter Tonnage til Ostindien er temmelig god, og Dampere, der ønske Beskæftigelse den Vej, kunne uden Tvivl opnaa fulde Fragter.

Sejlskibebefragtningen har i den forløbne Uge været meget ringe paa Grund af Tonnagens Knaphed; Raterne holde sig vedvarende faste, men der er ellers intet af Interesse at meddele.

Endvidere meddeles os fra 3die Juli:

Der har fundet en Forbedring Sted i Efterspørgslen efter vore Kornvarer fra den anden Side Atlanterhavet, og Fragtmarkedet udviser en meget fastere Tone til alle Havne. I enkelte Tilfælde er der allerede opnaaet højere Rater. Da her imidlertid langt fra er Overflod paa Damptonnage, behøve Rederne ikke at slutte til den første den bedste Fragt, der tilbydes dem. Fra Fosfathavnene skriver man om store Befragtningsforretninger; og der er endnu nogen Efterspørgsel efter Dampere til Ostindien, medens Træhavnene tilsyneladende ere godt forsynede med Tonnage for Øjeblikket.

For Sejlskibenes Vedkommende kunne vi meddele: Flere Befragtninger med Petroleum til U. K. for prompte

Skibe, til en Forhøjelse i Fragten af 3 à 4½ d. for Tønder. Ellers er der intet af Interesse at omtale; Fragterne holde sig vedvarende faste, begrundet paa Knaphed paa Tonnage.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler den 28/10 Juli: Det bliver næsten jo længere desto værre med Fragterne herfra, og i Dag kan jeg kun gøre den lidet opmuntrede Meddelelse, at Markedstonen, hvad prompt Afskibning angaar, er endnu flovere end den var for en Uge siden. Korntilførslerne fra det Indre hertil ere endnu ret ubetydelige, men der skal være en Mængde Varer undervejs hertil, og naar de ankomme, ville de forhaabentlig bevirke en Stigning i Raterne, hvilket der sandelig haardt kan trænges til.

Anlagte Dampere have til London for ganske prompt Afledning akcepteret fra 11 d. ned til 9¼ d., og til Rotterdam betales sidst 11¼ d.; dog er der nu Udsigt til at 1— kan opnaas, da der ikke er megen prompt Tonnage i Markedet for Øjeblikket. Det bedste Marked synes for Tiden at være Weseren, hvortil en Del Forretninger ere blevne gjorte paa Basis af 1/1½ d., som ogsaa er betalt til Hamburg. Antwerpen-Markedet er ganske forretningsløst. Til Dunkerque eller Ghent kan 1/0¾ opnaas for Korn og 17/18 Francs for Flax. Til Rouen noteres 1/6 d. Mange Dampere udbydes til Østersøen, men da Ladninger ere knappe, og de Rater der tilbydes ere meget lidt fristende, forsejler megen Tonnage i Ballast. Der er endnu adskillige Ladninger Espetræ i Markedet til de i min forrige Meddelelse nævnte Rater, men ellers er det meget stille.

Kronstadt til London sluttedes sidst til 20/— D./B. ¼ Boards 21/6, og til Grangemouth eller Granton kan en Dampere ca. 700 Std. placeres til 20/— D./B. Mindre Dampere kunne til Montrose eller Aberdeen opnaa 21/— D./B. B. Til Rotterdam eller Amsterdam noteres Hfl. 13 D./B. B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Kattegat. En 14 Fods Pulle med store Sten er funden paa *Samsø-Ø. Flak* i c. 5 Fv. Vand, 4,300 Alen N. 12° Ø. fra Baaken paa *Hatter-Rco.*

Beliggenhed: 55° 55' 50" N. Br. 10° 50' 16" Ø. Lgd.

Sundet. *Stetten* Havnefyr brænder fremtidig fra 1ste September til 31te Marts.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Grunden, hvorpaa det *engelske* Orlogsskib »*Blenheim*« stødte ØSØ. for Fyrskibet »*Falsterbore*«, er nu opmaalt og har faaet Navnet *Blenheim*. Paa det Lægeste er der 23 Fod Vand, 55° 16' 43" N. Br. 12° 53' 14" Ø. Lgd. Herfra strækker Grunden sig med Dybder indtil 25½ Fod c. 1 Kbl. i N. og 1 Kbl. i S.

Ved Grunden er midlertidig udsat en rød og sort Stage med Ballon.

Finland. Finske Bugt. I *Barö Sund* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved S.-Siden af 17 Fods Grunden *Pärongrund* er i 29 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadbunden Kost, 1,9 Kml. N. 47° V. fra *Rönnskär* Fyr. 59° 57' 28" N. Br. 24° 20' 44" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af 9 Fods Grunden *Oxhornsgrund* er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadbunden Kost, 3,2 Kml. N. 70° V. fra *Rönnskär* Fyr. 59° 57' 15" N. Br. 24° 17' 34" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af *Oxhornsref*, hvorpaa der er 9 Fod Vand, er udsat en rød Stage med rød, opadbunden Kost, 3,6 Kml. N. 67° V. fra *Rönnskär* Fyr. 59° 57' 33" N. Br. 24° 16' 59" Ø. Lgd.

Ved Indløbet til *Helsingfors* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved S.-Enden af *Lågharuref* er i 29 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadbunden Kost, 1,2 Kbl. S. for Øen *Lågharu* S.-Spids. 60° 6' 35" N. Br. 24° 59' 11" Ø. Lgd.

Tæt Ø. for 3 Fods Stenen *Gråharasten* er udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en rød, opadbunden over en rød, nedadbunden Kost, 1,1 Kml. N. 25° V. fra *Gråhara* Fyr. 60° 6' 24" N. Br. 24° 58' 27" Ø. Lgd.

Tyskland. Paa Fyrskibet »*Stollergrund*« Station er udlagt et Reservefyrskib. Skroget er rødt, mærket »*Stollergrund*«

med hvidt, og har en Mast med rød Ballon paa Toppen. Det viser rødt, fast Fyr. Synsviddens: 7 Kml. Taagesignal gives med Klokke, hver 2 Minutter flere korte, efterfulgt af tre lange Slag. Skibe, der staa mod Fare, advares ved To-Skud hver 3 Minutter, Kimen med Klokke og Flagsignaler efter det internationale System.

I *Flensborg Fjord* skulle følgende Fyr tændes:

Ved *Holnis* et Fyr. der viser: Hvidt Et-Blink fra S. 60° Ø. til S. 65° Ø, hvidt, fast Lys fra S. 65° Ø til S. 70° Ø, hvidt To-Blink fra S. 70° Ø. til S. 75° Ø., Mørke fra S. 75° Ø. til N. 78½° Ø., rødt, fast Lys fra N. 78½° Ø. til N. 66½° Ø., Mørke fra N. 66½° Ø. til N. 30° Ø, hvidt, fast Lys fra N. 30° Ø. til N. 88° V., rødt, fast Lys fra N. 88° V. til S. 68° V., hvidt, fast Lys fra S. 68° V. til S. 60° V. og Mørke fra S. 60° V. til S. 60° Ø. Flammens Højde: 64 Fod. Synsviddens ud ad Fjorden: 12 Kml. Linseapparat af 5te Orden. 54° 51',8 N. Br. 9° 34',8 Ø. Lgd.

Ved *Schottsbüll* to Ledefyr, c. 1,400 Alen N. 27° Ø. og S. 27° V. fra hinanden

Forfyrret: Flammens Højde: 35 Fod. 54° 53',7 N. Br. 9° 38',8 Ø. Lgd.

Bagfyrret: Flammen Højde: 76 Fod. 54° 54',1 N. Br. 9° 39',0 Ø. Lgd.

Ved *Laagmai* to Ledefyr, c. 1,100 Alen N. 49° Ø. og S. 49° V. fra hinanden.

Forfyrret: Flammens Højde: 41 Fod. 54° 54',2 N. Br. 9° 37',3 Ø. Lgd.

Bagfyrret: Flammens Højde: 70 Fod. 54° 54',5 N. Br. 9° 37',7 Ø. Lgd.

Ved *Rinkenis* to Ledefyr, c. 1,600 Alen S. 69° Ø. og N. 69° V. fra hinanden.

Forfyrret: Flammens Højde: 32 Fod. 54° 53',5 N. Br. 9° 34',8 Ø. Lgd.

Bagfyrret: Flammens Højde: 96 Fod. 54° 53',7 N. Br. 9° 34',0 Ø. Lgd.

De sex Ledefyr have Linseapparat af 6te Orden.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge Sognefjord. I *Nærøfjord* ud for *Tufte* findes den end i Kortet aflagte Bo, som er mærket med en Stage, ikke.

Ved *Bakke* lige ud for Kirken findes en 10 Fods Bo c. ½ Kbl. fra Land. Ved dens Ø.-Side er udsat en Stage med Kost.

Ud for *Stolnæsgrunden* strækker Grunden sig længere end angivet i Kortet.

I *Godø Sund* er Stagen paa Grunden omtrent midt i Sundet borttagen. 60° 4' N. Br. 5° 35' Ø. Lgd. Da et Dampskib, der stak 13 Fod, har rørt Grunden et Sted i Sundet, advares mod at benytte Løbet.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. I *Krammer* er Spidstønde Nr. 9 med Ballon ombyttet med en rødmalet Lystønde, mærket »*Nr. 9 Kr.*« Den viser Lys med Formærkelser; Lys 7 s., Mørke 3 s., 51° 40' 4" N. Br. 4° 11' 12" Ø. Lgd.

I *Noordergat* er Spidstønde Nr. 0 inddraget. Den sortmalede Lystønde, mærket »*Nr. 1 N. G.*«, er flyttet til den anden Side af Farvandet. Den er nu malet rød og mærket »*Nr. 0 N. G.*« Den viser Lys med Formærkelser, lys 7 s., Mørke 3 s., 51° 39' 28" N. Br. 4° 11' 53" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Det nye uddybede Farvand i *Aardappelengat* kan nu ved almindelig Lavvande besejles med 16½ Fods Dybgaende.

Schelde. I *Middelgat* er Spidstønde Nr. 10 flyttet til 51° 24' 51" N. Br. 3° 55' 38" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 12 med Ballon til 51° 26' 10" N. Br. 3° 56' 24" Ø. Lgd.

I *Zuidergat* er Spidstønde Nr. 20 a, 51° 22' 27" N. Br. 4° 7' 58" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 21 med Kegle inddragne.

Bieselingsche Ham høje, faste Ledefyr viser hvidt Lys ned ad Farvandet langs N.-Siden til 400 Alen neden for Spidstønde Nr. 12 med Ballon, grønt Lys derfra til 130 Alen N. for Spidstønde Nr. 13, og derfra hvidt Lys op ad Farvandet. 51° 26' 21" N. Br. 3° 55' 29" Ø. Lgd.

Baarland faste Fyr viser rødt Lys ned ad Farvandet fra S. 72° V. til S. 75° V., Stumptønde-Kanten i *Everingen*, hvidt Lys derfra til 600 Alen neden for Spidstønde Nr. 10, grønt Lys derfra til 130 Alen V. for Spidstønde Nr. 12 med Ballon og hvidt Lys op ad Farvandet.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Vraget, som ligger sunket N. for *Trouville*, ligger i 6 Fod Vand 1,8 Kml. NNW. fra Yderenden af Dæmningen ved *Roches Noires*. 49° 24' 26" N. Br. 0° 3' 55" Ø. Lgd.

Irland. I Juli 1896 forandres Afmærkningen i Farvandet til *Dublin* og i *Liffey* efter det ny Afmærknings System, saa

at Styrbords Tønder blive røde med lige Numre, Bagbords Tønder sorte med ulige Numre.

Tønde Nr. 2 ligger paa 53° 20' 50" N. Br. 6° 6' 40" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spaniens N.-Kyst. Uddybningsmaskinen i *Ria de Aviles* viser følgende Signaler:

En Ballon eller en rød Lanterne betyder: Der er fri Passage paa den Side, hvor Signalet er hejst.

To Balloner eller to røde Lanterner vandret for hinanden betyder: Man kan passere, men langsomt og med stor Forsigtighed.

Tre Balloner eller tre røde Lanterner vandret for hinanden betyder: Passagen er spærret.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. En sort Fløjte-tønde, mærket »W. Q. H.« med hvidt er i 24 Fv. Vand udlagt $\frac{3}{8}$ Kml. S. 50° Ø. fra *Sail Rock*, i Linien, Klippen overet med *West Quoddy Head Fyr*.

Rockland Harbor. Bølgebryderen ved *Jameson Point* er fuldført i 1,350 Alens Længde. Den begynder 100 Alen fra Højvandsmærket tæt ved Kysten, og dens Overkant naar op til Højvands Højde. Muligvis skal den forlænges 800 Alen.

Baaken, hvorfra vises to røde Fyr lodret for hinanden, er flyttet til Yderenden af den fuldførte Del.

Massachusetts. Nantucket New South Shoal. Omtrent den 1ste Juli 1896 er Fyrskibet »Nantucket Shoals Nr. 58«, SV. for *Nantucket Shoal*, ombyttet med et Dampfyrskib Nr. 66. Det viser fra hver Mast et elektrisk, hvidt Fyr med Formærkelser hver $\frac{1}{4}$ Minut, Lys 12 s., Mørke 3 s. Flammens Højde: 55 Fod. Synsvidden: 13 Kml.

Naar det elektriske Fyr er i Udrden, vises to hvide, faste Fyr, et fra hver Top.

Skrøget er rødt, mærket »Nantucket Shoal« og »66« med hvidt. Det har to Master med et rundt Galleri paa hver Top. Taagesignal gives med en 12 Tomme harmonisk Dampfløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 5 s. Varighed.

Connecticut. Fyrskibet »Cornfield Point Nr. 48« er igjen udlagt paa sin Station og Reserverfyrskibet inddraget.

Virginia. Chesapeake Bay. Den 15de Juli 1896 ere de hvide og de røde, faste Fyr ved S. og N.-Siden af den gravede Rende til *Cape Charles City* Havn slukkede.

Hampton Roads. Ved N.-Enden af *Craney Island Flats* er Spidstønde Nr. 4 ombyttet med en rød Klokketønde uden Nummer.

Florida. Den sorte Tøndevager, som laa tæt ved Fløjte-tønden ved Indløbet til *St. Johns River*, er inddragen.

Paa Grund af de hyppige Forandringer i Farvandet i *St. Andrews Bay* er Kortet upaalideligt. Tønderne flyttes efter Farvandet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Lystønden, som viser rødt, fast Lys, er igen udlagt ved Yderenden af V.-Molen ved *Salerno* Havn.

Rusland. *Poti* Fyr er igjen tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Tunis. En sortmalet Lystønde med hvidt Stativ, mærket »Djerba«, der viser hvidt, fast Lys, er i 24 Fod Vand udlagt c. 4 Kml. N. for *Hunt Suk* Havnefyr. Flammens Højde: 14 Fod. Lysevnen: 8 $\frac{1}{2}$ Kml. 33° 57' 12" N. Br. 10° 51' 59" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. En sort Stump-tønde Nr. 3, kaldet *Anchorage* Tønden, er i 18 Fod Vand udlagt ved S.-Enden af en Hage i *Tampa Bay*, NV. for *Railway Wharf*. Der er dybest Ø. om Tønden. Den ligger fra SV.-Enden af *Railway Wharf* i N. 58° V. og fra *North Cut* Baakefyr i N. 7° Ø.

Papys Point Shoal sorte Stump-tønde Nr. 3 er inddragen. *Eight Food Sand Spit* sorte Stump-tønde Nr. 5 er inddragen.

Columbia. Vraget af Damperen »l'Amérique« ligger sunket paa Barren i *Rio Magdalena*, 1 Kml. NV. for *Alligator Hill*. 11° 5' 7" N. Br. 74° 49' 7" V. Lgd.

Damperen »*Marcomania*« ligger fast paa V.-Siden af Barren, 7 $\frac{1}{2}$ Kbl. V. $\frac{3}{4}$ N. fra *Alligator Hill*. Rimeligvis kan Damperen dog bringes flot.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren passeres af Skibe med 12 Fods Dybgaende i Marts i 25 Dage, i April i 27 Dage og i Maj i 26 Dage.

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Juli 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		99 $\frac{1}{4}$	99 $\frac{3}{4}$
Thingvalla	41	41	41 $\frac{1}{2}$
Danmark		70 $\frac{1}{2}$	71
Norden		110 $\frac{3}{4}$	111
Kjøbenhavn.....		82 $\frac{1}{4}$	83
Carl		44 $\frac{1}{4}$	45
Dannebrog.....	100	100	100 $\frac{1}{4}$
Skjold		55 $\frac{1}{2}$	56
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		—	—
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.....		35	42
Østersøen		—	—
Nordsøen		57	61 $\frac{1}{2}$
Torm		70	90
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		60	78
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.....		—	—
5 0/0 — —		100	104
5 0/0 Thingvalla 1882.....	99 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{2}$	100
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		—	—
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats		—	—
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats		100 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk.....		97 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf.....		98	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.	—	98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
4 0/0 — — 6 —		100 $\frac{1}{4}$	101
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 —		98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
Aktier.			
Nationalbank.....		161 $\frac{1}{2}$	162 $\frac{1}{2}$
Privatbank	116 $\frac{1}{2}$	116 $\frac{1}{4}$	116 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank.....		124 $\frac{1}{4}$	125 $\frac{1}{2}$
Handelsbank		123	123 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain		105 $\frac{1}{4}$	106
Helsingørs Jernsk.....	111 $\frac{3}{4}$	111 $\frac{1}{2}$	112
Sukkerfabr.....	88 $\frac{3}{4}$	88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	115	114 $\frac{3}{4}$	115

Vekselkursen.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.	88.85
London.....	18.14	18.11
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Juli 1896.

Rubler	216.80
4 0/0 Russiske Consols	—
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit	105.80
6 0/0 Mexikanske	96.
5 0/0 Rumænske Stats.....	100.25
4 0/0 — — 1890.....	88.20

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

Foren. Dampskibs. 60,000, »Thingvalla« 56,000, »Danmark« 2,000, »Kjøbenhavn« 8,000, »Carl« 6,000, »Dannebrog« 10,000, »Skjold« 14,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

ARENTZ & ROSENFELDT^S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Dampskibe**, **Løgttere** og **Sejlskibe** af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, 8.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gøthersgade 24.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Rådhusstræde 4.

Dampskibe, Bugserbaade,

mindre Lyst- og Fjorddamper, nye og brugte, alle Størrelser samt 1ste Klasses Petroleumsaade kjøbes og sælges.

Cl. J. Clausen, Vestergade 27, 2den Sal. Kjøbenhavn.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksbjerggade 34.
Telefon 4128.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitionline à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre.

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange.

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 30.

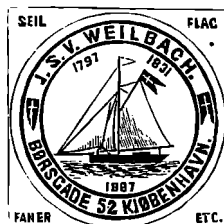
Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Juli 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Ventilation af Kulladninger. — Vore Skibsbemandslistes. — Patenter. — Pilot chart. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, København.



Isolerling af Dampere
og Kjedler udføres.

SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

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

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 21.

S. Jacobsens
Sønner,

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

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial-, Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. 1/4 Pd., 5 Øre pr. 1/8 Pd.
For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om **noje** at paase, at vort Firma: C. F. Rich & Sønner staar paatrykt Bagsiden af hver Pakke.

Ærbødigst
C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

TRIERS BOGTRYKKERI

G. L. LIND & NUMA FRÆNKEL

32 · BREDGADE · 32

Telefon 686. Grundlagt 1833.

Trykning af Blade, Tidsskrifter og Bøger,
Schematiske og Tabellariske Arbejder
samt
alle til Skibsfart og Handel
hørende Tryksager.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — København, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.
Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrojer, Islænder, Vanter, Strømper.
Fabrik af Olietøj og Udsalg til Fabrikspris.
Grundlagt 1738.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

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

Den anerkjendte Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson,
Nyhavn 53, København.
Telefon 120.

Grundlagt 1841.

E. B. SALOMON
34 Vimmelskafte 34
Stuen

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velmagende
Kvaliteter.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoilier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbekendte vandtætte Dug have
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

Dampbaade.

Forskellige Størrelser og
Slags købes og sælges ved

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
GÖTEBORG.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,

»Falken« og »Svanen« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjeste, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

F.W. Bergstrøm,
23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

For kort Tid siden gjorde Føerne af de paa Weser og Elben indkomne Skibe gentagne Gange opmærksom paa den Fare, to nord for den hollandske Ø Ameland liggende Vrag vare for Navigationen. Skønt disses Borttagelse oftere var Genstand for Pressens Fordringer, og skønt de laa meget farlig for Sejladsen paa de tyske Nordøhavne, synes ingen at bekymre sig om deres Fjernelse. Først efter at Hamburger Søfartsforening havde henvendt sig til det tyske Udenrigsministerium med Anmodning om, at søge at bevæge den hollandske Regering til at give Ordre til Vragenes Borttagelse, lykkedes det at opnaa denne. Ikke desto mindre har Fjernelsen ladet vente altfor længe paa sig, idet flere Dampere bevisligt have tøret paa Vragenes Master. Manglen paa et ordnet System, hvorved de mest befærdede Ruter holdes fri for den Slags Farer for Navigationen, er ved denne og tidligere Lejligheder traadt stærkt frem.

I Aaret 1894 forsøgte de Forenede Staters Regering hos de andre Magter at faa en international Overenskomst, hvis Formaal skulde være Fjernelsen af Vrag, i Stand. Hvad der den Gang fordredes af Amerikanerne, skød imidlertid betænkkelig langt ud over Maalet, da Betingelsen var, at der i Fællesskab skulde holdes Fartøjer i det Atlantiske Ocean til Uskadeliggørelse af Vrag. Det er nemlig i høj Grad tvivlsomt, hvorvidt saadanne Fartøjer vilde gøre Nytte, dels fordi Vragenes Antal i de store Have heldigvis ere forsvindende i Forhold til det Antal Skibe, der besejle dem, dels fordi Vragene vilde være uhyre vanskelige at finde, og derfor vilde udkræve et altfor stort og kostbart Apparat, dersom det virkelig skulde gøre Gavn. I England, hvor Sagen blev prøvet for en Parlamentskommission, blev det amerikanske Forslag afvist med den Motivering, at en Træng til Uskadeliggørelse af Vrag i de store Oceaner ikke var til Stede. Derimod indrømmede Kommissionen, at det var i enhver Søstats Interesse at holde Kystfarvandet fri for den Plage, som drivende Vrag ere, men at der ingen international Overenskomst var nødvendig dertil. I Storbritanien gjorde man sig det magtpaaliggende, ikke alene at holde Kystfarvandet frit for Vrag saa langt som Territorialgrænsen strækker, men endogsaa 50, ja 100 Mile til Søs, saa længe blot ikke Vragene ligge nærmere en anden Søstats Territorium, hvis Pligt det i saa Fald maa være at sørge for Fjernelsen af dem. Som sagt, man havde i England ingen Grund til at behandle Spørgsmaalet internationalt. Med Vragene under den hollandske Kyst i frisk Erindring viser det sig imidlertid, at den engelske Opfattelse ikke er tilstrækkelig for alle Tilfælde. Her laa Farerne for Navigationen ganske nær under Hollands Kyst — maaske endogsaa indenfor Territorialgrænsen, men alligevel havde den hollandske Regering saa godt som slet ingen Interesse af at bortfjerne dem, fordi en forsvindende lille Del af Skibene, der anløbe hollandske Havne, skulde forbi, eller kunde komme i Berøring med Vragene, der derimod laa i høj

Grad farlige for Trafiken til de tyske Havne. Spørgsmaalet om, hvorvidt en international Overenskomst ikke vilde være ønskelig i dette for Skibsfarten vigtige Anliggende, synes os atter at trænge til Besvarelse.

Efter Hansa.

Angaaende Kaptajn Majlænders Arrestation indeholder »Königsberger Allgemeine Zeitung« følgende:

Efter hvad der meddeles »Memeler Dampfboot« fra Königsberg, føres der for Tiden diplomatiske Forhandlinger mellem den norske og tyske Regering angaaende den i Skibsfarts- og Handelskrets opsigtsvækkende Arrestation af den norske Kaptajn Mejlænder, som fandt Sted den 20. Oktober f. A. af to herværende Politifunktionærer, netop i det Øjeblik, da Kaptajnen stod i Begreb med at forlade Havnen i Königsberg med sin Damper »Anna« af Stavanger. Som Aarsag til Arrestationen skulle vi fremhæve følgende Detaljer: Den 30te November 1894 var nævnte Damper, der den Gang havde Pillauer Lods E. om Bord, grundstødt i Pillau. Hele Besætningen var paa Grund af Lodsens Optræden af den Anskuelse, at han var beskænket, og samtlige Mandskaber gav ogsaa denne Mening Udtryk ved Søforklaringen, der blev afholdt ved den herværende Amtsdomstol. Da Lodskommandøren i Pillau efter Grundstødningen kom om Bord i Damperen, bad Kaptajn Mejlænder ham at give ham en ædru Lods. Lods E. følte sig i den Anledning fornærmet, og anlagde Sag mod Kapt. Mejlænder. Da denne nu atter besøgte vor Havn, blev han som anført arresteret. Vel blev han samme Dag løsladt mod en Kautions af 300 Mark og senere nægtede ogsaa Retten at modtage den mod ham rettede Anklage, da Kaptajnen kun havde gjort sin »Pligt og Skyldighed«. Da Statsadvokaten ingen Indvending gjorde herimod, erholdt Kapt. Mejlænder sine 300 Mark i Kautions tilbagebetalt. Denne Arrestation gik igen i alle norske og et stort Antal tyske Blade, blandt andre tog »Hamburger Börsenhalle« sig særlig af Sagen. Dette Blad skrev, at Kapt. Mejlænder stod fuldstændig retfærdiggjort, og at Pillauer-Lodsens havde gjort bedre i at have ladet Sagen bero.

Ved Arrestationen havde begge Politifunktionærerne erklæret den Lods, der skulde følge Skibet fra Pillau til Königsberg, at Arrestationen grundede sig paa Forseelse mod Straffelovens § 175, og dette infame Rygte udbredte sig da videre og videre. Den herværende norsk-svenske Konsul saa sig derfor foranlediget til at indlevere til det herværende Politipræsidium et Indlæg, i hvilket han udbad sig Forklaring over, hvorledes det kunde være muligt, at der fra Politiets Side kunde sættes et saadant Rygte i Scene. Politi-Præsidiets anstillede ogsaa Undersøgelser, hvoraf fremgik, at Funktionærerne, uden at have noget som helst at støtte sig til, havde opfundet Rygtet og udbredt det. I en Skrivelse til den norsk-svenske Konsul udtalte Politi-Præsidiets sin Beklagelse over det forefaldne, og der er forhaabentlig tildelt Funktionærerne en velfortjent Straf. Den nævnte Konsul henvendte sig derefter endnu til Regeringspræsidenten, og denne drog Om-sorg for, at samtlige Lodser gennem deres Kommandør bleve gjorte bekendte med, at Kaptajn Mejlænders Arrestation ikke var en Følge af Forseelse mod Straffelovens § 175, og at al videre Udbredelse af et saadant Rygte vilde medføre Straf. De ovenomtalte diplomatiske Forhandlinger angaaende denne Sag er endnu ikke afsluttede.

Ventilation af Kulladninger.

Da Eksplosioner eller Selvantændelse af Kulladninger jo desværre langt fra ere sjældne, og vi derfor antage, at ethvert Vink i Retning af at forhindre disse vil have Interesse for vore Læsere, skulle vi her, efter Ship. Gaz., gengive de Instruktioner, som Board of Trade, i Juli dette Aar har udstedt til sine Besigtigelsesmænd angaaende Overflade-Ventilation af Kulladninger:

For at sikre sig mod Eksplosioner, skal der være fri og stadig Adgang til frisk Luft fra Lasterne, uafhængig af Lugerne, for saaledes ved en Overflade-Ventilation at kunne blive af med de eksplosive Gasarter under alle Vejrforhold.

Det er nødvendigt for at iværksætte den anbefalede Overflade-Ventilation, at der er to Ventilatorer i hver Last eller Lastrum, og at de ere placerede i hver sin Ende af dette, eller saa langt fra hinanden, som Omstændighederne ville tillade det.

Besigtigelsesmændene have Ret til at stoppe et kullastet Skib, som, paa Grund af utilstrækkelig Overflade-Ventilation eller som en Følge af svage, daarlige og slet konstruerede Ventilatorer eller Fundamenter til disse, maa anses som en Fare for Menneskeliv, dersom det i en saadan Tilstand gik til Søs. Besigtigelsesmændene skulle dernæst handle efter følgende Instruktioner:

- 1) Ventilatorerne i kullastede Skibe skulle, hvad enten de ere placerede paa det øverste Dæk, Bak eller Overbygning, være lavede udelukkende af Smedejern.
- 2) Ventilatorerne skulle være forsynede med Hætter, hvis Underkant ikke maa være mindre end 6 Fod over Dækket.
- 3) I Tilfælde, hvor Ventilatorerne ere fastgjorte til Hoveddækket, og staa i Læ af Bakken eller andre Overbygninger, skal Underkanten af Hætten være 6 Fod over disse Opbygninger, til hvilke Ventilatorerne skulle afstives godt ved Hjælp af diagonale Jærnstænger som Stag.
- 4) Aabningerne til Ventilatorerne i det øverste Dæk, Bakken eller Overbygningen, skulle være forsynede med Karme og Dæksler, paa samme Maade, som man i Almindelighed bruger ved Aabninger til Kulbunkerne i det øverste Dæk. Naar Dækslerne ikke ere i Brug skulle de kunne staa paa Højkant indeni Ventilatorerne, hvor de enten skulle surres eller gøres fast ved Hjælp af Vinkeljærn.
- 5) I Skibe med mere end et Dæk skal der, fra Ventilatorerne i det øverste Dæk, Bakken eller Overbygningen, føres solide Smedejærnsrør ned til Rummene, hvor Kullene ligge. Kan der være Tale om, at man kun sejler med Kul i Underlasterne, og Mellemdækkene ere tomme, skulle begge Ender af Rørene, der gaa gennem Mellemdækkene, befæstes gastæt til Dækkene; og i Skibe med to Dæk, hvor der lades Kul saavel paa Mellemdækket som i Underlasten, skulle Underkant af Rørene ligeledes befæstes gastæt til det underste Dæk, hvorimod det er tilstrækkeligt, at den øverste Ende af Røret bliver vist op gennem Hullet i Dækket, der fører til Ventilatorerne; i dette Tilfælde maa der sørges for tilstrækkelig Aabning omkring Røret til at Gassen fra Mellemdækket kan passere udenom det og ind i Ventilatoren.

- 6) Ventilatorerne skulle saavidt muligt anbringes paa Steder, hvor de ere beskyttede mod Søn, og der skal sørges for Plads, hvor Hætterne kunne staves bort, naar de paa Grund af daarligt Vejr ikke længere kunne staa paa Dækket.
- 7) Efterfølgende Tabel angiver Minimums-Dimensionerne af Dæksventilatorerne indtil 24 Tommers Diameter:

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Diameter af den underste Del, som er fastgjort til Dækket.	Tykkelsen af den underste Del, som er fastgjort til Dækket.	Tykkelsen af den Del, hvortil Hætten hører.	Dimensionerne paa Vinkeljærnet, der tjener til at befæste den underste Del til Dækket.	Dimensionerne af den runde Plade, underneden det øverste Dæk.	Diameter af Boltene, der tjene til at befæste den underste Del til Dækket.
	Tommer	Tommer	Tommer	Tommer	Tommer
12 Tom. og derunder	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{8}$	$2\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{4} \times \frac{3}{8}$	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{8}$	$\frac{9}{16}$
Over 12" til 15"	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{8}$	$2\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{4} \times \frac{3}{8}$	$2\frac{1}{4} \times \frac{3}{8}$	$\frac{9}{16}$
Over 15" til 18"	$\frac{7}{16}$	$\frac{3}{16}$	$2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$
Over 18" til 21"	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{16}$	$2\frac{3}{4} \times 2\frac{3}{4} \times \frac{1}{2}$	$2\frac{3}{4} \times \frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$
Over 21" til 24"	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{16}$	$3 \times 3 \times \frac{9}{16}$	$3 \times \frac{9}{16}$	$\frac{3}{4}$

Hvor Hætten ikke er fast sammen med det øvrige løse Stykke af Ventilatoren behøver dens Tykkelse kun at være $\frac{1}{8}$ ".

- 8) I alle Tilfælde skal det faste Stykke, som er boltet til Dækket, have en Højde af 24 Tommer. Vinkeljærnene og de runde Plader behøve ikke at være saa svære til Rørene, der gaa til de forskellige Rum, som til selve Ventilatorerne, men de skulde være godt forarbejdede og boltede til Dækkene paa en gastæt Maade.
- 9) Redere og Førere af kullastede Skibe skulle gøres opmærksomme paa, at Kulgas fra Underlaster og Mellemdæk let kan trænge gennem Skodderne, der næsten aldrig ere gastætte, ind i Lukafet og Kabhytten.

Besigtigelsesmændene skulle endvidere advare Befalingsmændene mod den Fare, der kan opstaa ved at bruge aabent Lys eller stryge Tændstikker paa Steder, hvor Gasansamlinger kunne tænkes opstaaede. Lys og Tændstikker burde aldrig bruges i Lasterne, Kælderne eller Peakkerne, hvor Ventilationen som Regel er utilstrækkelig.

Ventilation af Kulbunkerne.

Besigtigelsesmændene gøres opmærksomme paa, at Kulbunkerne i mange nymodens Dampere ere langt større, eller indeholde et langt større Kvantum Kul end mindre Sejlskibe, i hvis Lastrum fordres Ventilation. For at undgaa Ophobning af Kulgas med deraf følgende Eksplosion i Bunkerne, er det i høj Grad ønskeligt, at de ere ventilerede. I de dagligdags Bunker, hvor Dæksler og Luger som Regel ere aftagne, behøves ingen Ventilatorer, men det forholder sig anderledes med Reservebunkerne, hvor Kullene faa Lov til at ligge i længere Tid, og hvor der næsten altid samles Gas, naar de ikke ere i Forbindelse med Lugerne; paa saadanne Steder skal der sørges for Ventilation. Det er ønskeligt, at der anbringes to Ventilatorer med Hætte i hver Reservebunke, placerede i en passende Afstand fra hinanden; ere de vanskelige at faa anbragte, er det tilladt at benytte andre Ventileringssystemer, hvad enten de bestaa i at presse Luft ned i Bunkerne eller suge den daarlige Luft ud af dem. Overalt hvor der bruges Ventilatorer, skal der være Dæksler og Presenninger klar til at dække Aabningerne i Dækket, naar daarligt Vejr har tvunget til at borttage Ventilatorerne.

Vore Skibsbemandingslister.

Vi have modtaget følgende:

Jeg tror sikkert, Hr. Redaktør, at jeg ved at fremdrage dette Spørgsmaal, »vore Skibsbemandingslister«, gør mig til Tolk for en stor Del af de farende Skibsførere, og skulde disse Linier kunne bidrage til, at der skete en Forandring til det bedre, som man siger, skulde de kunne bevirke, at det højtærede Indenrigsministerium tog Sagen op, er jeg overbevist om, at der fra mange Sider vil lyde et paaskønnende »Tak!«

De nuværende Lister over »det Mandskab, som farer med N. N., o. s. v.« ere i det væsentlige fastsatte ved ministeriel Bekendtgørelse af 1871; der er vel senere tilkommet nogle Ændringer i Teksten, men Form og Anlæg er det samme nu som den Gang, for fem og tyve Aar siden.

Hvad der den Gang kunde gaa an og nutildags ogsaa kan være tjenligt for Sejlskibe og mindre Fartøjer, hvis Besætninger jo ikke ere store, det passer ikke til Dampskibene, dels fordi disse have langt større Besætninger, dels fordi de skifte hyppigere Dele af Besætningen. Listen — saaledes som den er anordnet — bliver snart fuldskreven, en ny da nødvendig eller en Tillægsliste.

Paa de største og bedste Lister, som f. Eks. de, der udstedes i Kjøbenhavn, er der kun Plads til 32 Mand. Dette er for lidt for et nogenlunde stort Dampskibs Vedkommende, og dog eksemplarisk godt i Sammenligning med de smaa og daarlige Lister, der udstedes i de fleste Provins-Toldsteder (∴ Mønstringskontorer), alt sammen en Følge af, at der ikke er sagt »saadan og saadan skal Listen være«, men kun truffet Bestemmelse om Indhold og Form.

Der høres derfor ogsaa jævnlig Klager over Be-

mandingslisterne, særlig fra Dampskibsførerne, og man kan heller ikke andet end give disse Ret, naar man sammenholder de danske Lister med de mere praktiske Lister, som andre Nationer have.

»Dansk Søfartstidende« kan naturligvis ikke aftrykke det hele Skema for Bemandingslisten, men det gøres heller ikke nødvendigt, eftersom enhver Skibsfører jo kender dette Dokument. Det følgende vil derfor let kunne forstås.

Vil man bibeholde det nuværende Skema — altsaa et helt, enkelt Ark — bør dette formentlig ændres saaledes:

Første Side, der hidtil har været blank og forbeholdt Konsulats-Paategninger (bortfaldne ved Konsulatloven og do. Instruktion af ¹⁵/₁₂ 1893), ændres til:

Nr. (Det danske
18 Vaaben).

Liste
over det Mandskab o. s. v.

Herefter de almindelige Bestemmelser m. m. (som nu optage en alt for stor Plads paa anden og tredje Side) og sluttelig Skibsførers Garanti og Underskrift samt vedkommende Mønstringsbestyrers Autorisations-Paategning (hvad der nu indtager næsten Halvdelen af fjerde Side).

Alt dette kan meget godt anbringes paa første Side; Listen vil med det danske Vaaben præsentere sig bedre og fremtræde som det, den skal være.

I Forbigaaende forligner at bemærkes, at det er ukorrekt, naar der nu staar: »Skibsbemandingsliste for det Mandskab, som er forhyret med«, idet en Bemandingsliste kun er en »Liste over det Mandskab, som er forhyret og mønstret med« o. s. v. — Enkelte andre Ændringer i Teksten vil det være for vidtløftigt her at komme ind paa.

Ved at fjerne Overskriften og Teksten paa anden og tredje Side, paa hvilke Mandskabet særlig opføres med Navn, Fødested o. s. v., vil der kunne indvindes ikke ringe Plads, paa de københavnske Lister fra (nu) 32 Rubriker til 42 eller 43 Rubriker af samme Størrelse, og derhos opnaas Muligheden af afstregede Indlægsark, afpassede efter Listen.

Fjerde Side burde da være blank til »Konsulats eller andre Embeds-Paategninger«, hvad der turde være korrekttere end (nu) »og andre Øvrigheds-Paategninger«, efter som f. Eks. en Mønstringsbestyrers Paategning næppe kan kaldes en Øvrigheds-Paategning.

De her foreslaaede Ændringer i det Skema, hvorefter Listerne nu trykkes, ville temmelig sikkert være et Skridt fremefter til det bedre, men noget virkelig godt og praktisk rigtigt naas først, naar man adopterer det svenske System for en »Sjømansrulla«, nemlig en i Chagrin-Papir indbunden Bøg med en Snes Blade. Ganske vist vilde en saadan Sjømansrulla være noget dyrere end en dansk Bemandingsliste, men dette Punkt turde være af saare ringe Betydning for de paagældende (alle Dampskibs-) Rederier i Sammenligning med det Gode, som en større og mere praktisk indrettet Liste vil være. Den danske Liste koster 15 Øre (ustemplet); i Sverige forlanges Stempelmærke (1 Krone) foruden Betaling for Listen. For Eksempel: en ny Liste for et Fartøj med 3 Mand (foruden Skibsføreren) koster i Danmark ialt 1 Kr. 35 Øre — i Sverige derimod 3 Kr. 50 Øre. Den danske Skibsfører er altsaa ulige heldigere stillet end den svenske, hvad Udgifterne angaar, men uheldigere, hvad det rent praktiske angaar, for saa vidt nemlig som man virkelig maa kalde vore danske Lister for upraktiske.

De foldes blot sammen — der er intet beskyttende Bind om dem eller blot Omslag — snart er de her, snart der: paa Mønstringskontoret, hos Mægleren, paa Toldboden, hos Forhyringsagenten om Bord i Kaptejnens Skuffe, i Udlandet, hos Toldvæsen, Politi, Konsul, m. m. — hvor i Alverden skal et Ark Papir, selv om det ogsaa

er ekstra godt og stærkt, kunde holde? i Særdeleshed, naar det gaar igennem nogle Dusin smudsige Fingre?

For Danmarks Vedkommende indeholder Mønstringsloven af 26/2 1872 (§ 6) den Bestemmelse, at det er Skibsføreren, der skal fremlægge tvende lige lydende Lister over Skibets Besætning, affattede efter det foreskrevne Skema, men i Praksis er det vist aldrig hændet, at en Skibsfører her hjemme selv har skrevet to Lister til Brug ved Mønstringen; i Udlandet, hvor ingen trykt Liste var at faa, er det vel nok sket, Praksis er, at Mønstringsbestyrerne have trykte Lister, som de udfylde for Skibsføreren. Da nu Loven har fastslaaet om Listerne: »affattede efter det foreskrevne Skema» — og da dette hidtil er sket, er Maalet, »fremad til det Bedre!«, jo ene afhængigt af det høje Indenrigsministerium.

Spørgsmaalet er egentlig kun: hvilket Princip? Bogformatet — som i Sverige — eller vort eget danske — ændret, ens over hele Landet (Papir, Størrelse, Tryk) og med Indlægsark. Det sidste er det billigste; Indlægsark ville altid være et godt Skridt fremad, Merudgiften kun et Par Øre.

Dog — skal man beholde vort eget, saa er det nødvendigt, at Listerne hæftes, sammenfoldede i to Læg, i et Pappind, saaledes at dette Skibs-Dokument virkelig er forsvarlig beskyttet. (Det samme gælder iøvrigt ogsaa Skibs-Maalebrevene, der vel ere udfærdigede paa ekstragodt stærkt Papir, men mangle Omslag, saa at et hyppig brugt Maalebrev ofte efter faa Aars Forløb ser gyseligt ud).

Maatte nu disse Linier og spredte Bemærkninger hidføre en bedre Tingenes Tilstand, vil det sikkert glæde mange foruden undertegnede Sagkyndige.

Ærbødigst
E. H.

Patenter.

Aaregaffel, der kan slaas ind i Baaden uden at tages af.

En saadan, opfundet af J. Hammer af Arendal, er d. 13. Juni d. A. bleven patenteret i Norge. Patentet, Nr. 4,664, er beskyttet fra den 13. August 1895.

I Rælingen findes en Hylse for Aaregaffens Fod. Hylsen er delt i to Afdelinger, hvoraf den øvre er af mindre Diameter end den nedre. Hylsen er endvidere forsynet med en Slide. Gaffens Fod er paa det øverste Stykke af lidt mindre Dimensioner end Hylsens øvre Del, men dog saaledes, at den passer godt deri og hviler støt under Roningen. Den nedre Del af Gaffen er i Tværsnit lidt mindre end Hylsens Slide, for at den, naar Gaffen løftes saa højt op, at dens øvre Del er klar af Hylsen, kan glide i denne Slide, naar den bøjes ind i Fartøjet. For at holde Gaffen fast i Hylsen er den i Enden forsynet med en kugleformig Knap, der er saa stor at den kun kan glide i den nedre udvidede Del af Hylsen, men derimod stopper op mod Kanten af den indsnævrede Del af denne, naar Gaffen er hævet saa højt op, at den kan vrides indad og nead.

Pilot chart.

I Juni har Vejret som Regel været godt i det nordlige Atlanterhav. I dettes nordlige Del (nord for 45° N. Br.) herskede friske til stive Vinde fra Nord og Øst i de første 8 Dage af Maaneden. Den 8de begyndte de vestlige Vinde at faa Overtaget, hvormed de, paa enkelte Undtagelser nær, vedblev de følgende 2 Uger. Den eneste svære Storm, der

er bleven meldt, blæste i Dagene fra d. 2. til d. 4. Juni mellem 45° og 55° N. Br. og fra 15° til 30° V. Lgd.

Taage er bleven hyppig bemærket Vest for den 45de Meridian.

Isbjærge ere vedvarende til Stede i store Mængder ved S. O. Kysten af Newfoundland og et Par Hundrede Kml. O. N. O. for Kap Race. Meget faa Bjærge ere blevne mødte i den forløbne Maaned syd for den 46de Bredegrad. Tilstanden i Belle Isle Strædet er ubekendt, da der ingen Skibe har benyttet sig af denne Rute i denne Sæson.

Udsigterne for Vejret i Juli ere: Som Regel smukt Vejr med jævn til frisk Kuling; muligvis moderate Storme nord for den 40de Bredegrad. I Slutningen af Maaneden begynder Orkansæsonen i Vestindien. Hyppig Taage fra 28° Lgd. over de store Banker til Kysten af Nova Scotia og New England. Isbjærge kan man vente at træffe i Nærheden af Belle Isle og øst for Newfoundland til den 45de Længdegrad, og der er Sandsynlighed for, at de kunne mødes saa langt sydlig som til 44° N. Br. i Nærheden af den 49de Meridian.

Fortegnelse over de heldigste Meridiane, hvorunder Ækvator skal passeres af Skibe, der efter at have rundet om Kap Horn sejle Nord paa i det Stille-Ocean, eller langs Vestkysten af Syd-Amerika, samt hvor man kan vente at møde og tabe Passaterne:

Rute	Maaned i hvilken Ækvator passeres	Længde hvorunder Ækvator passeres	Sands.-Brede	
			hvorunder S O.-Passaten tabes	hvorunder NO.-Passaten træffes
Paa Rejse til U. S.	September	118° 00' V.	9° 00' N.	15° 00' N.
	Oktober	118° 00' V.	6° 30' N.	11° 30' N.
	November	118° 20' V.	7° 00' N.	9° 10' N.
do.				
do.				

Spørgsmaal og Svar.

Et Skibs Besætning, som oprindeligt var 11 Mand, formindskes paa Rejsen ved Dødsfald med 3 Mand. Som Følge af denne Formindskelse paafalder der det øvrige Mandskab, deri indbefattet Styrmandene saavel som Kaptajnen, ekstra Arbejde om Bord.

Spørgsmaal angaaende Erstatning til det resterende Mandskab for det forøgede Arbejde er forudset i Sølovens § 95, som herom siger:

»Dersom Mandskabet formindskes under Rejsen, men Skibsarbejdet udføres af de tilbageblivende, skal den ved Formindskelsen besparede Hyre for den Tid, Skibet er i Søen, fordeles mellem de tilbageblivende i Forhold til enhvers forøgede Arbejde.«

Bør under ovennævnte Omstændigheder Lovens Paragraf forstaaes derhen, at de Afdødes Hyre fordeles udelukkende imellem Folkene, eller imellem Folkene og Styrmandene, eller imellem Folkene, Styrmandene og Kaptajnen?

Redaktionens sagkyndige Udtalelse om dette Spørgsmaal vilde meget forbinde

S.

Svar.

Naar Søloven taler om »Mandskabet«, forstaaes den der ved — hvor ikke netop Sammenhængen specielt viser noget andet — saavel Folkene som Styrmand og Maskinmestre, men derimod er ikke Skipperen selv indbefattet under Udrykket.

I det her omhandlede Tilfælde vil derfor den ved Dødsfaldene besparede Hyre være at fordele mellem Folkene og Styrmandene i Forhold til det forøgede Arbejde, enhver af disse har haft.

Fra Sø og Land.

Korsør Avis fortæller: Det store amerikanske Dagblad The World indeholder følgende:

Da Føreren af Thingvalliniens Dampskib »Thingvalla«, Kaptajn P. A. Berentzen, Søn af afdøde Købmand L. Berentzen i Korsør, forleden Dag forlod Toldbygningen i New York, mødte han en høj midaldrende Mand, der taltale ham saaledes:

— Jeg ønsker at takke Dem, Kaptajn Berentzen, De frelste mit Liv for mange Aar siden.

— Jeg erindrer Dem ikke, min Herre, sagde Kaptajnen.

— Jeg er Peter, gensvarede den anden, for 18 Aar siden vare vi Skibskammerater om Bord i den amerikanske Bark »Henry I. Gregg«. Under en Cyklon kæntrede Skibet, og da Kaptajnen opfordrede Frivillige til at gaa til Vejrs og kappe den øverste Rigning, var De den eneste, der meldte sig. De satte Deres Liv i Vove og frelste ikke alene Skibet, men alle Mand om Bord. Derfor ønsker jeg at takke Dem.

Kaptajn Berentzen numlede noget om, at han kun havde gjort, hvad enhver anden vilde have gjort i hans Sted. Han og Peter havde da ikke set hinanden i de forløbne 18 Aar.

I Følge en af det kongelige Generalkonsulat i Königsberg meddelt Bekendtgørelse af 11te d. M. fra Lods-Kommandøren i Pillau, vil der blive afholdt Skarpskydningsøvelser fra Kystværkerne ved Pillau i Tiden fra den 3die til den 22de August d. A. inkl. fra Kl. 3 til 12 hver Søndag. Saa længe Skydningen varer, er Ind- og Udløben af Skibe og Fartøjer af enhver Art forbudt.

Til Advarsel for indkommende og udgaaende Skibe og andre Fartøjer vil der paa Fyrtaarnet blive hejst et rødt, firkantet Flag. Bortfalder Skydningen en Dag, hejses Flaget ikke; det inddrages ligeledes, naar Skydningen paa en Skydedag er endt.

Udenrigsministeriet, den 16de Juli 1896.

Et lykkeligt Folk. Folket har intet Navn. Det bestaar kun af 61 Mennesker, dets Land er en liden Ø langt nede i det sydlige Atlanterhav, mellem Afrika og Sydamerika,

dets Historie er som en moderne Robinsonade, kun at dette Folk følger sig lykkeligt paa deres Ø og aldeles ikke længes væk fra den. Øen hedder Tristan da Cunha, og den blev opdaget 1506. Der skulde dog gaa Aarhundreder, før noget Menneske vovede at slaa sig ned paa den. Først i dette Aarhundredes Midte fandt den sine første to Nybyggere, en Mand og en Kvinde, og af denne Adam og Eva paa den jomfruelige Ø er der nu blevet et helt lille Folk, om hvis Forhold i Nutiden der berettes ganske interessant i det engelske Tidsskrift »Globus«.

Det er Guvernøren paa den berømte Ø St. Helena, der om Bord paa Skibet »Raleigh« har aflagt Tristan da Cunha et Besøg, og som har indsendt en officiel Beretning til Regeringen i London. De 61 Beboere af Øen, skriver han, befinder sig alle i fortræffeligt Velbefindende, og deres Ønske var kun at faa en Lærer sendt over til Øen. Nogen Læge behøvede de ikke, en Præst frabad de sig. De havde i 1892 faaet en Gejstlig derover, og Meningen var, at han skulde undervise de 23 Børn, som der findes paa Øen. Han var der ogsaa i nogen Tid, men da det lille Embede ikke kastede stort af sig, forlod han hurtigt Øen igen.

Af de 61 Beboere ere 18 Mænd, 20 Kvinder og 23 Børn. Overhovedet for det lille Samfund er en ærværdig Olding, Peter Green. Husene ere nydelige, opførte af Sten, man selv har brændt. Paa Øen findes der 600 Stykker stort Kvæg, 500 Faar, nogle Æsler og Svin, en Masse Høns og Gæs og en Mængde vilde eller halvvilde Katte, der har gjort det af med de talrige Sværme af Albatrosser, der i tidligere Tid holdt til paa Øen. Kartofler og andre Rodfrugter lykkes fortrinligt, og i Baade driver Indbyggerne Fangst af Sælhunde, hvis Spæk smeltes til Tran og bruges til Belysning. Alkohol og andre berusende Drikke kendes ikke paa Øen, man hjælper sig med Te. Sygdom er næsten ukendt, og Beboerne opnaa i Reglen en meget høj Alder. Der hersker fuldstændig patriarkalske Forhold paa den 12 Kvadratmile store Ø, der betales ingen Skat, er ingen Fængsler, eksisterer ingen Penge, og trods Manglen paa alle disse »Civilisationens Goder«, befinder man sig lykkelig og tilfreds. Det eneste, man mangler, er en Lærer til Børnene, og man opfordrer nu i England en dygtig Lærer til at rejse ned til den fjerne Ø og blive dens Børns Opdrager.

Ifølge Indberetning fra det kongelige Konsulat i Pernambuco, paatænker den brasilianske Regering under indtrædende Karantæneforhold at oprette en Karantænestation ved Tamandaré, der angives at ligge 45 Mil Syd for Øen Sto. Aleixo, hvilken Station til Lettelse for Skibsfarten vil kunne benyttes af Skibene i Stedet for, at de hidtil have været nødsaget til at anløbe Ilhe grande.

Udenrigsministeriet, den 18de Juli 1896.

Skibsreder M. M. Andersens Begravelse foregik i Fredags i Nordby under stor Deltagelse, særlig fra Sømandstandens Side. Skibsrederforeningens florumvundne Fane blev baaren foran det store Ligfølge, og Kisten var dækket af en Mængde snukke Blomsterkranse. »Fang Avis«.

Den forleden forulykkede Hvalfanger »Jarfjord« er, saavidt vides, den 4de af disse vore Fangstbaade, der ligger paa Havets Bund, skr. »Tønsb. Bl.«

Den første var Svend Foyns »Gratia«, der i 1890, ligesom nu »Jarfjord«, blev paarendt af en Hval og sank i Løbet af faa Minutter.

Det næste var et yderst uhyggeligt Tilfælde, »Tanahorn« — P. Grønns, Sandefjord — forsvandt sporløst paa Rejse til Finnmarken i Marts 1892. Formodes at have fyldt og være sunken udenfor Syltefjord.

Op i August 1894 sank Brydes »Thekla« 3½ Mil N.N.V. af Fuglø. En Granat eksploderede under Slæbning af en Hval og slog Hul i Bunden under Dampkedlen.

Af ikke totale Forlis var ét særlig sørgeligt ved Tabet

af de mange Menneskeliv, det forvoldte. Det var »Vardøhus« Stranding paa Ryvingen. Kun 2 af Besætningen reddedes. Fartøjet — der tilhørte Freberg, Sandehæred — blev optaget og hedder nu »Falken«.

Frankrig har i de senere Aar forsynet de Fyrtaarne, der have størst Betydning, med elektrisk Lys, og derved ikke alene forstørret Lysstyrken i en meget betydelig Grad, men samtidig kunnet paavise Besparelser i Fyrvæsnets Budget.

Ved Slutningen af Aaret 1894 var Fyrenes Antal langs Frankrigs Kyster 510 mod 425 i 1884. Alle Fyrenes samlede Lysstyrke er i ovennævnte Tidsrum stegen fra 4 Millioner til 71 Millioner Lys; og alligevel ere Fyrvæsnets Udgifter kun gaaede ubetydeligt op. Disse vare nemlig i 1886: 2,850,000 Frs. mod 2,913,400 Frs. i 1894, hvilket er en ringe Forhøjelse i Sammenligning med den forøgede Lysstyrke. Siden 1894 er der stadig foretaget Forbedringer ved Fyrvæset, og andre ere stilledes i Udsigt; saaledes ville f. Eks Fyrene paa »Grisnez« og »Ouessant«, der nu have en Lysstyrke af 6 à 6½ Million Lys faa denne forhøjet til 36 à 38 Millioner.

Bugsering i Rio. En Skibsfører skriver til »Fairplay«, at det er en stor Fejl at indføre Bugseringsklausulen i Certepartier til Rio. For nylig har de forskellige Ladningsmodtagere i Rio dannet en Ring, i Følge hvilken de forlanger 10 d. pr. Register Tons for Bugsering, som kunde gøres for det halve, dersom Skibet ikke var bundet. Dette kan være slemt nok, men værre er det dog, at Modtagerne lade Skibe, der ere bundne ved Bugseringsklausulen, vente, og betjener de, der ere fri, selv om de andre have bestilt Damper først. Det Skib, hvormod der er Tale, blev saaledes opholdt 3 Dage. Disse vilde have været indvundne og Bugseringen langt billigere, havde Skibet ingen Bugseringsklausul haft i Certepartiet.

Med den paa Flensburger Værft, for Regning af Hamburg-Calcutta Linjen, byggede Damper »Bhandara« afholdtes i Lørdags Prøvetur, som i alle Henseender gav et tilfredsstillende Resultat. »Bhandara« er bygget under Tilsyn af Britt. Lloyds, har to Skrusr og er i et og alt Søsterskib til den i Foraaret fra samme Værft leverede Damper »Bangalore«. Dimensionerne ere: Længde 420' 6", Brede 50', Dybde 33' med en Lastevne af cirka 8000 Tons. Efter endt Prøvetur afsejlede Skibet under Kommando af Kapt. C. L. Hansen til Middlesborough.

Ved Kgl. norsk Plakat af 8. d M. ophæves Forbudet mod Indførsel til Norge af brugte Klædningsstykker, brugt Linned og brugte Sengekæder, brugt Vat, Klude og Filler fra Rusland, Galizien og Bukowina.

Som Følge heraf gælder ikke længere i Norge noget Indførselsforbud paa Grund af Kolera.

Hvilket herved bringes til offentlig Kundskab.

Udenrigsministeriet, d. 20. Juli 1896.

Ugens Havarier.

Stadt Stenwijk, hollandsk Bark, grundstødte d. 14de ds. paa Middelgrunden, flod med Assistance af Svitzer, der bragte Skibet hertil.

Ulrikken, Dpsk. af Bergen, har i Taage ud for Hanstholmen været i Kollision med »Urania«, Dpsk. af Helsingfors. Begge Skibe fik ovenhøds Skade.

Samland, Dpsk. af Königsberg, er paa Rejsen fra London til Libau med Fosfat indkommet læk hertil d. 17. ds.

Danmark, Skonnert af Nykjøbing, der efter Grundstød-

ning mellem Rolfse og Ingsø sank, forsøger nu Bodø Bergningsselskab at hæve.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Southampton 20. Juli, bestemt til Antwerpen. Kbhvn. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Batoum 19 Juli, bestemt til Novorossisk, Odessa. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 18. Juli, bestemt til Tunis, Piræus etc. — Castor, Holm, ankom til Barcelona 19. Juli, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Neapel 20. Juli, bestemt til Messina, Bona. — Dagmar, Kofod, afgik fra Malaga 17. Juli, bestemt til Marseille, Genua — Douro, Brabrand, ankom til Lisbon 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, pas. Ouessant 14. Juli, bestemt til Tunis, Piræus. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 11. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Kursk Staal, ankom til Bordeaux 20. Juli, bestemt til Havre, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Nicolaieff 20. Juli, bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 17. Juli, bestemt til Riga, Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, ankom til St. Petersburg 1. Juli, bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lisner, ankom til Barcelona 20. Juli, bestemt til Genua, Livorno. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Tunis 19. Juli, bestemt til Piræus, Constantinopel. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Riga. — Tomsk, Andersen, afgik fra Nicolaieff 18. Juli, bestemt til Smyrna. — Vesuv, Gade, afgik fra Algier 18. Juli, bestemt til Kbhvn, Danzig. — Xenia, Erichsen, ankom til New-Orleans 12. Juli, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Barcelona 21. Juli, bestemt til Tarragona, Malaga, Gibraltar, Cadiz.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 20. Juli, bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 21. Juli, bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til London 19. Juli, bestemt til Kbhvn, Libau. — Charkow Norden, ankom til Hull 18. Juli, bestemt til Aarhus, Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til Kbhvn. 20. Juli, bestemt til London — Christianssund, Bay Schmidt, afgik fra Arendal 20. Juli, bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 18. Juli, bestemt til Kbhvn, Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 21. Juli, bestemt til Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 19. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 18. Juli, bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 20. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn 15. Juli. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 20. Juli, bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 20. Juli, bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 17. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 20. Juli, bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 21. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Odin, Meldahl, afgik fra Kbhvn 20. Juli, bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 20. Juli, bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 17. Juli, bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 19. Juli, bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Thorshavn 12. Juli, bestemt til Island. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 18. Juli, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Antwerpen 19. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 20. Juli, bestemt til Königsberg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 23. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkiidsen, afgik fra Newcastle 22. Juli, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 22. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 21. Juli, bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 21. Juli, bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 21. Juli, bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 22. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Kronstadt 18. Juli, ankom til Reval 18. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Sunderland 15. Juli, ankom til Stettin 18. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 17. Juli, bestemt til Amsterdam. — Knud, J. H. Cahnbley, afgik fra Dunkerque 19. Juli, ankom til Newcastle 21. — Svend, Aug. S. Hveysel,

afgik fra Riga 17. Juli, bestemt til Rotterdam. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Rotterdam 16. Juli, ankom til Newcastle 18. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 16. Juli, bestemt til Libau. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 5. Juli, ankom til Antwerpen 10. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Rouen 21. Juli, bestemt til Swansea. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 11. Juli, ankom til Buenos Ayres 18. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Santos 2. Juli, ankom til Montevideo 7. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Honfleur 19. Juli, ankom til Sunderland 21. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Kronstadt 17. Juli, ankom til Riga 19. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Reval 10. Juli, ankom til Rotterdam 16.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 18. Juli, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Leih 16. Juli, bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Hull 9. Juli, ankom til Kronstadt 17. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 19. Juli, bestemt til Dunkirk. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, bestemt til Archangel.

Helmdal. Anine, Knudsen, afgik fra Blyth 20. Juli, bestemt til Swinemünde. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Riga 15. Juli, bestemt til Rouen.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 21. Juli, paa Rejse til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 18. Juli paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 17. Juli paa Rejse til New-York.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Kronstadt 19. Juli. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Lovisa 18. Juli, bestemt til Calais. — Frederiksborg, Fischer, afgik fra Kronstadt 20. Juli, bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Frederikshavn 20. Juli, bestemt til Calais. — Rosenborg, Schultz, ankom til Stockholm 21. Juli. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Hull 20. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Uleåborg 16. Juli, bestemt til Liverpool. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Ghent 17. Juli. — Jægersborg, Andersen, ankom til Skellefteå 15. Juli.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Kbhvn. 13. Juli, afgik fra Kbhvn. 21. Juli. — Dania, Troensegaard, afgik fra Hamburg 16. Juli, ankom til Newcastle 18. — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 15. Juli, ankom til Kbhvn. 18. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Ghent 19. Juli, bestemt til Sunderland. — Jylland, Starck, ankom til London 19. Juli. — Russia, Rasmussen, ankom til Dordrecht 16. Juli. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Kronstadt 18. Juli.

Østerseen. Ella, Hansen, afgik fra Wick 19. Juli. — Maia, Skov, ankom til Lübek 16. Juli. — Rita, Jensen, afgik fra Haderslev 18. Juli, ankom til Kiel 18. — Yrsa, Larsen, ankom til Fagervik 17. Juli. — Patria, Andersen, ankom til Rotterdam 18. Juli.

Union. Anglia, Nielsen, ankom til Rotterdam 17. Juli. — Frisia, Fisker, afgik fra Kronstadt 15. Juli, bestemt til Amsterdam. — Olga, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 11. Juli. — Scotia, Nielsen, ankom til Cardiff 18. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, ankom til London 16. Juli, afgik fra London 20., bestemt til Burntisland. — Hermia, Warming, ankom til Ghent 18. Juli. — Alice, Sørensen, afgik fra Riga 16. Juli, bestemt til Ghent. — Bornholm, Jensen, ankom til Ghent 17. Juli, afgik fra Ghent 20. bestemt til Grangemouth. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 17. Juli, bestemt til Hamburg, ankom til Hamburg 20. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Stettin 19. Juli, bestemt til Sunderland. — Nauta, Steen, afgik fra Hamburg 14. Juli, bestemt til Uycasound, afgik fra Uycasound 20., bestemt til Stettin. — Rønne, Hintze, ankom til Newcastle 16. Juli, afgik fra Newcastle 20., bestemt til Fraserburgh. — Ajax, Brorsen, afgik fra Baltasound 15. Juli, bestemt til Danzig, ankom til Danzig 20. — Marstrand, Lund, afgik fra Stettin 16. Juli, bestemt til Newcastle, ankom til Newcastle 20. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Reval 15. Juli, afgik fra Reval 18., bestemt til Kbhvn.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Skellefteå 14. Juli, bestemt til Gravelines. — Nerma, Degn, ankom til Hamburg 18. Juli. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Middlesborough 15. Juli, ankom til Esbjerg 18., afgik fra Esbjerg 20., bestemt til Warkworth.

Det Jydsk-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Boness 16. Juli, ankom til Aarhus 19. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 15. Juli, anløb Aarhus 16., ankom til Randers 17., afgik fra Randers 18., anløb Aarhus 19., ankom til Altona 20.

Danmark. Rolf, F. G. Hahn, ankom til Riga 19. Juli. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Grangemouth 20. Juli. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Blyth 20. Juli. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Aarhus 18. Juli. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Reval 19. Juli. — Hamlet, W. E. Sommer,

ankom til Newcastle 21. Juli. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Honfleur 21. Juli, bestemt til Blyth.

Norden. Nordhvalen passerede Portland d. 9. Juli paa Rejse til Cannes fra Piteå. — Nordstjernen, afgik 3. Juli fra Licata til Gutujewski, passerede Wight 15. Juli. — Nordkap, ankom 9. Juli til Dunkirk fra Kronstadt. — Nordpol, passerede Algier 10. Juli paa Rejse fra Nicolaieff til Skien. — M. C. Holm, afgik fra Bordeaux 11. Juli og ankom til Bilbao 13. Juli. — Norden, ankommen til Bilbao, skal derfra til Antwerpen.

Kryolith-, Mine- og Handeleselskabet. Fox II, Olsen, afgik 21. Juli fra Kbhvn. til Ivgitut i Grønland paa sin tredie Rejse i Aar.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Nor' Wester, Nielsen, ankom til Melbourne 1. Juli fra Mauritius. — Dora, Sonnicksen, ankom til Punta Delgade 12. Juli fra Mauritius. — Iues Røhl, Jessen, ankom til Ceara 14. Juli fra Liverpool. — Sørine, Andersen, ankom til Punta Dolgade 14. Juli fra Tahiti. — Bertha, Nørholm, ankom til Rio Grande 11. Juli fra Hamburg. — Hans, Jensen, ankom til New York 14. Juli fra Padang. — Copley, Struckmann, passeret Beachy Head 12. Juli fra Middlesbro, ankom til Bairy 15. Juli. — Union, Svarrer, ankom til Santos 15. Juli fra Rangoon. — Dorane, Rødgaard, ankom til Port Natal 16. Juli fra Rangoon. — Vega, Petersen, ankom til Altata 11. Juli fra Hamburg. — Nordby, Christiansen, ankom til Delagoo Bay 17. Juli fra Antwerpen. — Erna, Thomsen, sejlet fra Bangkok 17. Juli til Europa.

Fanø, Senderho. Agnes, Riber, er afgaaet fra Hamburg, bestemt til Maricao, pass. Beachy Head 12. Juli. — Anna, Mortensen, er afgaaet fra Søderhamn, bestemt til Rochester, pass. Helsingør 12. Juli. — Hans, Brinch, afgik fra Marseille 12. Juli bestemt til Rio. — Killeena, Hansen, er afgaaet fra Pensacola, ankom til Rio 15. Juli. — Else, Thomsen, er afgaaet fra Rosario, ankom til Santos 17. Juli. — Fides, Sørensen, er afgaaet fra Liverpool, bestemt til Bahia, prajet 9. Juli paa 30° N. Br. 19° V. Lgd. — Eliza, Thomsen, er afgaaet fra Pointa Pitre, ankom til Campeche 15. Juni.

Svendborg. Ludvig, Larsen, ankom til Poole 14. Juli. — Hjalmar, Jacobsen, ankom til Portmahomok 14. Juli. — Fremad, Brandt, ankom til Methil 14. Juli. — Thomas, Wandel, ankom til London 15. Juli. — Johanne, Jensen, ankom til London 15. Juli. — Solon, Hansen, ankom til Rotterdam 14. Juli. — Embla, Mikkelsen, ankom til Leith 15. Juli. — Thurø, ankom til Horsens 16. Juli. — Pomona, Nielsen, ankom til Piteå 15. Juli. — Fortuna, Christensen, ankom til Ørnskjoldsvik 16. Juli. — Hanne, Røwitz, ankom til Odense 17. Juli. — Marie, Petersen, ankom til Lannion 18. Juli. — Diane, Fallentin, ankom til Wismar 18. Juli. — Brage, Jørgensen, ankom til Newhaven 16. Juli. — Svafva, Høgsted, ankom til Abbeville 18. Juli. — Neptunus, Jensen, ankom til Dysart 17. Juli.

M. Christiansen, Rønne. Prøven, Bidstrup, ankom til Vesterås 16. Juli. — Rolf, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 17. Juli. — Odin, Møller, ankom til Horsens 17. Juli. — Kristian, Andersen, ankom til Kiel 17. Juli. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Newport 18. Juli. — M. Christiansen, Bager, ankom til Onega 18. Juli. — Nestved, Larsen, ankom til Rygenwalde 19. Juli. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Borgholm 20. Juli.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 18. Juli:

En Del Befragtninger ere afsluttede til Østersøen i Ugen, men til lavere Rater, saasom 36 for mindre, 3/3—3/4¹/₂ for

større Baade til Kronstadt, 3/6 til Swinemünde, til andre Pladser proportionalt. Til Middelhavet har en Række Befragtninger fundet Sted paa Basis af 6/—6½ til Genua. — Raterne ere faste i denne Retning.

Af Befragtninger kunne nævnes:

Kronstadt som ovenfor, Swinemünde 3/6, 3/6—3/7½ til 4/—4½, option Stettin, Swinemünde 13/1500 3/10½ (Wear), Kjøbenhavn 1550 3/6, Riga 3/7½ & 3/10½ Partladning, Neufahrwasser 1500 3/9, 900 3/10½ Wear, Korsør 1000 4/—, Stockholm 1900 3/6 option Dunston 3/7½, Pillau 1750 3/10½ (Wear), St. Petersburg 2000 3/9, Göteborg 1500. 1100 3/7½, Bilbao 1700 & 1650 3/— g. K., 1600 3/9 Kul, Kokes 48 d., Oporto 1200 5/9, Bayonne (Wear) 1100 & 1200 4 4½, Lissabon 1000 6/—1000 6/3, begge død Vægt.

Alexandria 3000 7/— 350 Kul 9/— Kokes, 3500 7/1½ 400, Genua 2600 6/—, 500, 2600 6/3 option Savona 6/6 500, 4000 6/— 500 Kul 8/— Kokes, Genua option Livorno 3800 6/3 500 Kul, 7/9 Gods, 8/3 Kokes, 2200 6/10½ død Vægt, 2700 6/1½ 500 Malta 2100 5/6, Marseilles (Wear) 2500 6/6 400. Neapel 3200 6/6 500 Kul 8/6 Sten, 2600 6/6 Kul 8/6 Kokes 600 (Dunston), Sevilla 1300 7/— død Vægt 48 d., Catania 1500 6/6 (Wear), Civita Vecchia 3100 6/6 350, Messina 1900 7/— 275, Port Mahon 900 10/— 48 d., Palermo 2300 7/— 300, Palma 1300 9/— 48 d., Savona 3200 6/3 option Dunston 6/4½ 400, 3400 6/1½ 500 option 350 to Lastepladser, Carthage 800 Kul 800 Kokes £ 7, 49 d., Licata 2000 7/6, Valencia (Wear) 1100 7/6 300 48 d., Sulina (Wear) 25/3000 7/— 400, Livorno 1800 6/4½ 500, 3800 6/3 Genua Betingelser. — Vera Cruz 2800 9/6 250.

Ertsfragterne ere i det væsentlige uforandrede med livlig Omsætning, navnlig fra Bilbao, da Afskiberne ønske det størst mulige Kvantum Erts af Sted, før den rammes af de nye propo- neredede Afgifter; tillige ere adskillige Baade nødte til at tage Erts hjem, da anden Returfragt fra Middelhavet etc. er uopnaaalig. I enkelte Tilfælde ere lidt lavere Rater akcepterede end i Ugen forud.

Afslutninger ere skete paa Basis af:

Bilbao—Middlesbro 5¼—5/6, Antwerp 5/7½, Newport 4/9, Cardiff 4 7½, Tyne 5/1½, Rotterdam 5/7½, Carthage 1 Middlesbro 7/9, Rotterdam 8/3.

Huelva—Rotterdam 6/6, New-York, Philadelphia, Baltimore 9/— Tinto terms U. K. basis 7/6 London, 6 Rejser, Tinto terms.

Sortehavet er uforandret i samme usle Forfatning som i sidste Uge, naar undtages Donau, hvor yderligere Fald har fundet Sted. Der er kun ringe Efterspørgsel. Der noteres: Azoff 9/6 nc. Reduktion for Byg pr. Sept./Okt. 11/9—12/3. Donau 8 3—8/6 nc. pr. Sept./Okt. 12/9—13/—.

Sulina 7/6—7/9 pr., Odessa (berth) 6/6 pr.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler den 9/17 Juli:

Den længselsfuldt ventede Stigning i Markedet er nu endelig kommen, og da Tilførslerne nu atter ere regelmæssige, tør man uden at være sangvinsk se Fremtiden i Møde med et lysere Blik. Markedet viser sig navnlig fastere for prompte Afskibninger, hvorfor

London 1/0¾ d. glat accepteres af Afskiberne, og da der ikke er mange Baade i Markedet, i hvert Fald ikke prompte, saa vil forhaabentlig næste Uge bringe Fragten op til 1/1½. Medens Efterspørgslen for London er ret god, er

Rotterdam forholdsvis stille, dog betales nu ogsaa for denne Plads 1/0¾ d. For Rum til

Antwerpen, Dünkirchen & Gent holdes paa 1/1½ d., der vel i de første Dage nødigt blev accepteret, men nu har vundet Hævd. For Hør til Gent noteres 18 Frs.

Rouen holder sig som sidste Uge paa 1/4½ for prompte & 1/6 d. for senere Partier.

Weseren. Hertil er endnu Last i Markedet til 1/1½ d.

Østersømarkedet er desværre ikke blevet berørt af de øvrige Fragters Stigning. De enkelte Ladninger, der ere fremme, tilbydes til en saa elendig Fragt, at de smaa Damperne, der ere disponible her og som for Størstedelen ere komne hertil med Sild, foretrække at gaa bort i Ballast.

Fra Kronstadt er sluttet og videre offereret til Brake Mk. 24.— D/B. B. pr. Standard. til London 20/— D/B., 1/3 Boards 21/6 d. til Rotterdam eller Amsterdam Hf. 12.— DB./B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Kattegat. Læsø—Anholt. Vagerne, som vare udlagte til

Brug ved Opmaalningen i *Kallegat* mellem *Læsø* og *Anholt*, ere inddragne.

Jyllands Ø-Kyst. Vageren med rød Kurvefletning, rød Stage og 2 Koste, Ø. for *Naveren*, er flyttet c. 1,200 Alen NØ. hen uden for en nylig funden Plade med Sten med 22½ Fod Vand.

Vageren ligger nu i 5 Fv. 2 Fod Vand, 7,700 Alen S. 10 Ø. fra *Foruæs Fyr*. 56° 24' N. Br. 10° 57' Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Buqt. Gøffe Bugt. Omkring *Kusö* og *Kusö Kal'* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

De fire Prikker ved *Sandbanken*, V. for *Kusö*, ere inddragne og følgende Sømærker udsatte:

En rød Stage med 2 Koste. 61° 4' 18" N. Br. 17° 15' 48" Ø. Lgd.

En rød Stage med Kost. 61° 4' 18" N. Br. 17° 15' 0" Ø. Lgd.

En rød Stage med Kost. 61° 4' 0" N. Br. 17° 14' 48" Ø. Lgd.

En Stage. 61° 4' 12" N. Br. 17° 16' 6" Ø. Lgd.

En Stage. 61° 3' 48" N. Br. 17° 16' 12" Ø. Lgd.

En sort Vager med Ballon. 61° 3' 30" N. Br. 17° 15' 36" Ø. Lgd.

Stagen med Kost paa 61° 2' 38" N. Br. 17° 17' 0" Ø. Lgd. er inddragen og en rød Stage med Kost udsat paa 61° 2' 18" N. Br. 17° 17' 48" Ø. Lgd.

Krydsprikken paa 61° 0' 55" N. Br. 17° 13' 30" Ø. Lgd. er flyttet til 61° 0' 54" N. Br. 17° 14' 0" Ø. Lgd.

Krydsprikken paa 61° 0' 55" N. Br. 17° 13' 50" Ø. Lgd. er flyttet til 61° 0' 54" N. Br. 17° 14' 12" Ø. Lgd.

Damperen *Aros* har stødt paa en 16 Fods Grund i det N.-lige Indløb til *Gøffe*, c. 50 Alen SV. t. S. for den røde Spidstønde med Ballon ved *Trindelen*. Tønden er derfor flyttet c. 55 Alen SV. t. S. hen. S. om Tønden er der nu 22½, à 23½ Fod Vand, men Løbet mellem denne og den saakaldte *Bankpricken* er ganske smalt. 60° 44' 55" N. Br. 17° 19' 45" Ø. Lgd.

Finland. Aabo—Aalands Skjærgaard. Ved V.-Siden af 9 Fods Grunden *Dufvan* er i 14 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden med en nedadbunden over en opadbunden Kost. Grunden ligger ½ Kbl. N. 45° V. fra Holmen *Dufholm* N. Pynt. 59° 59' 32" N. Br. 22° 26' 43" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Ved Ø.-Siden af 16 Fods Grunden *Ohmans Grund* er i 5 Fv. Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadbunden rød over en nedadbunden rød Kost. Grunden ligger 2¼ Kbl. S. 44° V. fra *Storsundsharu* Baake. 59° 50' 22" N. Br. 23° 18' 10" Ø. Lgd.

Tæt SV. for 10 Fods Grunden *Saarinen* er i 6 Fv. Vand udsat en rød Stage med rød opadbunden Kost. Grunden ligger 2¼ Kml. N. 89° V. fra *Huocörs* Baake. 60° 23' 41" N. Br. 26° 38' 59" Ø. Lgd.

Rusland. Neva Munding. Damperen *Sama* ligger sunken 1½ Kbl. SV. fra Fyrskibet *Korabelniä*. Vraget er afmærket med to smaa Spirtænder.

Tyskland. Pillau. I Følge Indberetning fra det danske Generalkonsulat i *Königsberg* afholdes Skydeøvelser fra Batterierne ved *Pillau* fra den 3die til den 22de Aug. 1896 fra 8—12 Fm. hver Søndag. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Pillau* Fyrtaarn, og det er da forbudt at løbe ind i eller ud af Havnen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Opmaalingsbaaken paa *Gross Vogelsand* er ødelagt af en Storm og opføres ikke igen.

Holland. Ameland N. De to Vrag N. for *Ameland*, som laa paa 53° 39' 40" N. Br. 5° 37' 0" Ø. Lgd. og 53° 38' 30" N. Br. 5° 37' 0" Ø. Lgd., ere borttagne.

Zuiderzøe. I *Krabbersgat* er Grunden tæt ved Spidstønde Nr. 3 med Ballon borttagen, saa at der i Ledefyrinien er 11 Fod Vand.

I Farvandet over *Slijk* er der 8 Fod Vand. For at holde Miden af det uddybede Løb, maa man holde det røde Ledefyr lidt Ø. for det grønne. Det røde Fyrs Beliggenhed: 52° 42' 4" N. Br. 5° 17' 37" Ø. Lgd.

I *Oude Vlie* er Stumptønde Nr. 10 inddragen og udlagt som Stumptønde Nr. 12. 53° 7' 24" N. Br. 5° 10' 3" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 11 med afkortet Kegel over et Kryds har nu Nr. 10.

Stumptønde Nr. 12 har nu Nr. 11.

Stumptønde Nr. 13 er flyttet til 53° 8' 16" N. Br. 5° 9' 37" Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Fra 19de Aug. til 29de Sept. 1896 afholdes i *Schulpengat* ud for *Kijkduin* Sømineøvelser. Pladsen, der ligger uden for det afmærkede Farvand, afmærkes paa N.-Siden med rød og sort tærnedede Stumptønder, paa S.-Siden med rød og sort tærnedede Spidstønder, alle med Stage og Kors.

I *Vogelzwin* er i 13 Fod Vand udlagt en Vager Nr. 0 med rød og sort stribet Stage og Diamant. 53° 9' 50" N. Br. 4° 54' 22" Ø. Lgd.

I *Foksdiep* er i 11 Fod Vand udlagt en Vager Nr. 1 med rød og sort stribet Stage og Diamant. 53° 9' 14" N. Br. 4° 59' 17" Ø. Lgd.

Texel. Fra den 21de Juli 1896 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Hassens*. Skydepladsen ligger mellem Fortet og to Fartøjer med rødt Flag, der ligge c. 14,000 Alen fra Fortet og 12,000 Alen fra hinanden.

Naar der skydes, hejses paa Fortet rødt Flag tilligemed et andet Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, og en Damper ligger ude for at advare Skibe.

Hoek van Holiand. Fra 19de Aug. til 29de Sept. 1896 afholdes i *Nieuwen Rotterdamschen Waterweg* Sømineøvelser. Pladsen, der ligger S. for den røde Tøndelinie, afmærkes paa N.-Siden med røde og paa S.-Siden med grønne Spidstønder.

Zeegat van Brouwershaven. I *Krammer* er den ny udlagte Lystønde udlagt paa Spidstønde Nr. 8's Plads og mærket »Kr. Nr. 8«. Spidstønde Nr. 8 er inddragen. 51° 40' 12" N. Br. 4° 10' 54" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 9 med Ballon forbliver liggende paa Plads.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Havre. Vraget af Fiskefartøjet »*Marie Augustine*«, der laa sunket SV. for Fyret paa *Havre* N.-Mole, er bortsprængt. Afmærkningen er inddragen. 49° 27' 54" N. Br. 0° 4' 23" Ø. Lgd.

Landmærket *Sainte Adresse*, kaldet *Pain de Sucre*, kan nu kun ses S. for S. 87 $\frac{1}{2}$ ° V. 49° 30' 18" N. Br. 0° 5' 1" Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Nova Scotia. Banks of Halifax. Opmaalingseskibet »*Rambler*« maaler op uden for »*Haliifax*«, hvorfor Lystønder og andre Sømærker ere udlagte paa Bankerne. De Søfarende advares mod at komme disse Mærker og Opmaalingseskibet for nær, hvad enten det ligger til Ankers eller er i Gang.

Bay of Fundy. Lurcher Shoal Fløjtetønde er rød og sort vandret stribet, mærket *Lurcher Shoal* med hvidt, og forsynet med en 10 Tomme Fløjte. Den ligger i 13 Fv. Vand, $\frac{1}{2}$ Kml. S. 72° V. for Grunden, 15 Kml. N. 80° V. fra *Cape Fourchu* Fyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Omtrent den 8de Juli 1896 er Fyrskibet »*Sandy Hook* Nr. 51« igen udlagt paa Station og Reservefyrseskibet Nr. 16 inddraget.

Delaware. Over Vraget, som laa sunket 17 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 11° Ø. fra Fyrskibet »*Fenwick Island Shoal*«, er der nu mindst 7 Fv. Vand.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sicilien Ø.-Kyst. Ledemærket ved *Syrakus*, *St. Joseph* Bro overet mdd *Grosso* i N. 71° V., kan ikke benyttes mere, da Broen er ødelagt. 37° 2' N. Br. 15° 18' Ø. Lgd.

Algier Paa *Stora lille NØ-Mole*. 50 Alen fra Yderenden, brænder et rødt, fast Fyr, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 67° V. fra Fyret paa *Ilot aux Singes*. Flammens Højde: 23 Fod.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverig. — Der indrettes Observationspladser ved *Bredvik* uden for *Umeå*, ved *Juniskären* uden for *Sundsvall*, ved *Øen Fejan* i *Stockholms* Skjærgaard, ved *Arkö* i *Östergötlands* Skjærgaard, ved *Vestra Håstholmen* i *Karlskrona* Skjærgaard, ved *Hoen* i *Sundet*, samt ved *Köpstadsö* i *Göteborg* Skjærgaard. Ved *Fejan* indrettes tillige Karantæneplads for Kolera. Karantænepladsen for Kolera ved *Kansö* uden for *Göteborg* vedbliver at anvendes indtil videre.

Anstalterne ved *Bredvik*, *Juniskären*, *Fejan*, *Arkö* og *Vestra Håstholmen* træde i Virksomhed, naar der indtræffer Kolera i russisk Havn i *Østersøen*, paa *Høen* naar Kolera indtræffer i *Danmark*, ved *Köpstadsö* naar Kolera indtræffer i *Storbritanien*, og samtlige Anstalter naar Kolera indtræffer i *tydsk* Havn i *Østersøen*.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Juli 1896.

	Giort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	100 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{3}{4}$	100 $\frac{1}{2}$	101
Thingvalla	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{3}{4}$	41 $\frac{1}{2}$	42
Danmark			70 $\frac{3}{4}$	71
Norden			111	111 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn.....	82 $\frac{3}{4}$		82 $\frac{3}{4}$	83
Carl			45 $\frac{1}{4}$	45 $\frac{3}{4}$
Dannebrog			100	100 $\frac{1}{2}$
Skjold			55 $\frac{3}{4}$	56
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			36	40
Østersøen			—	—
Nordsøen			58	62
Torm			70	90
Foren. Bugser-Selsk.....			—	—
Dansk-russisk Dampsk.....			90	100
Dampskibs Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.....			—	—
5 0/0 —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....			99	101
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
5 0/0 Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats			100 $\frac{3}{4}$	101
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk.....			97 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf.....			98	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
4 0/0 — — 6 —			100 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 —	98 $\frac{1}{4}$		98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
Aktier.				
Nationalbank.....			162 $\frac{3}{4}$	163 $\frac{3}{4}$
Privatbank	117	117 $\frac{1}{4}$	117	117 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank.....			124 $\frac{1}{4}$	125 $\frac{1}{2}$
Handelsbank			122 $\frac{1}{2}$	124
Burm. & Wain.....	106		105 $\frac{3}{4}$	106 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jernsk.....			110 $\frac{3}{4}$	112
Sukkerfabr.....	86 $\frac{3}{4}$	87	87	87 $\frac{1}{2}$
Bruggeri Aktier	114 $\frac{3}{4}$		114 $\frac{1}{2}$	115
Vekselkursen.				
	Åvista Sælger.		10 d. d. Køber.	
Hamburg	89.		88.85	
London.....	18.13		18.10	
Paris	72.20		—	
Amsterdam	150.20		—	
Notering paa Berlins Børs d. 21. Juli 1896.				
Rubler			216.20	
4 0/0 Russiske Consols.....			—	
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit			105.70	
6 0/0 Mexikanske			95.75	
5 0/0 Rumænske Stats.....			100.20	
4 0/0 — — 1890.....			88.10	

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

Foren. Dampskibs. 26,000, »Thingvalla« 20,000, »Danmark« 4,000, »Norden« 16,000 »Kjøbenhavn« 4,000, »Carl« 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Dampskibe**, **Lægtre** og **Sejlskibe** af **Staal** og **Træ**.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved **billigt** og **hurtigt Arbejde** garanteres.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af **Staal**,
til **Passagerer** og
Bugsering,
273 leveres.



Dampbaaden
„**Gasværkshavnen**“
til **Færgeselskabet**
Havnen er udgaaet
fra min **Fabrik**.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres **solidt**, **hurtigt** og **billigt**.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4198.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

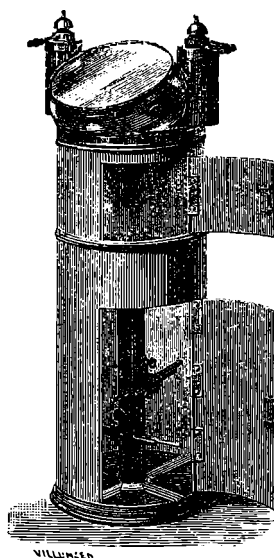
Parallellealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierlejtant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Telefon 197.

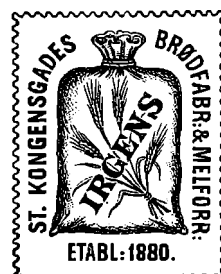
Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Juli 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Lodsforholdene i Buenos Ayres. — Para. — Margate Havn og Red. — Havnesagen i vort Land. — Ny Havn ved New Orleans. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Fra Island. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Kalkerpapir, Kalkèrlærred,

1ma Kvaliteter.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.



Isolering af Dampere
og Kjedler udføres.

SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

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

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 21.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.
Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrøjer, Islænder, Vanter, Strømper.
Fabrik af Olie-tøj og Udsalg til Fabrikspris.

Grundlagt 1738.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,
Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

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

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

Grundlagt 1841.

E. B. SALOMON

34 Vimmelskaflet Stuen 34

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



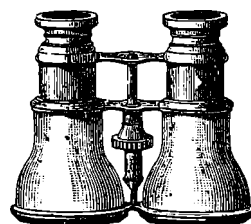
Instrument- & Kompassmager.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af
Fedevarer.



H. & Holst's

Efterfølger,

Hans Liisberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Støenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Østeforretning:

Leverandr i Skibeproviand.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Metalspejlsapparater,

Havnefyrr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Dampbaade.

Forskellige Størrelser og
Slags købes og sælges ved

A. O. Andersen,

Norra Hamngatan 10.

GÖTEBORG.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

• Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømændsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

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

Aktieselskabet „Sirius“

rene Cacao er den bedste.

Frihavnens Chocolate- og Cacao-Fabrik.

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Ny Carlsberg Øl

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

Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.

Depot: Toldbodgade 14.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjeste, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.

F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Samtige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Lodsforholdene i Buenos Ayres.

Vi have modtaget følgende:

I Deres ærede Blad af 28. Maj findes en Artikel angaaende Lodsforholdene paa La Platafloden, hvori fremføres flere Klager mod de bestaaende Forhold, og tillader jeg mig herved at gengive Hovedindholdet af den ny Lodslov, som traadte i Kraft dette Aar for Argentina.

Der findes i Følge Loven tre forskellige Sæts og Tarifer. Den første og yderste beregnes fra Meridianen af Kap St. Maria (Republikken Uruguay) til Buenos Ayres Red.

Fra 120 til	300 tons reg.	Dollars	120	Papir,
» 301 »	500 » »	»	180	»
» 501 »	800 » »	»	220	»
» 801 »	1300 » »	»	260	»
» 1301 »	1800 » »	»	300	»

Den næste Station beregnes fra Meridianen af Montevideo til Buenos Ayres Red.

Fra 120 til	300 tons reg.	Dollars	60	Papir,
» 301 »	500 » »	»	90	»
» 501 »	800 » »	»	110	»
» 801 »	1300 » »	»	130	»
» 1301 »	1800 » »	»	150	»

Den 3die Station er fra Meridianen af Point Indio og til Buenos Ayres.

Fra 120 til	300 tons reg.	Dollars	48	Papir,
» 301 »	500 » »	»	72	»
» 501 »	800 » »	»	88	»
» 801 »	1300 » »	»	104	»
» 1301 »	1800 » »	»	120	»

Skibe over 1800 Tons Reg. betale 3 % over den højeste Tarif for hver 100 Tons overskridende. Dampskibe betale 30 % mindre end tidligere nævnte Sæts fra alle Stationer.

Hvis et Skib, bestemt til Buenos Ayres, ankommer uden Lods, da maa Kaptajnen betale en Mulkt til Staten, og beregnes denne lig Halvdelen af Tarifen fra St. Maria.

Ingen Kontrakt, afsluttet mellem Skibsfører og Lods om Bord i Skib, har nogen Gyldighed. Denne sidste Klausul, som Lodserne kender, men som kun er bekendt for enkelte af de mange Skibsførere, som komme her paa Floden, er Hovedgrunden til alle de Stridigheder, som opstaar mellem Skibsførere og Lodserne; disse

sidste, som véd at de have Loven paa deres Side, afslutte Kontrakt i Søen eller paa Vejen op for hvilken som helst Sum, Skibsføreren tilbyder, alligevel tager de altid Betaling efter Tarifen; at de blive betragtede som Bedragerer, tage største Parten af dem sig let.

I Deres foran nævnte Artikel siges, at Lodserne fordrer Distancepenge, dette er fejlagtigt og tillige til Skade for Skibene. For Eks. et Skib, der er naaet op mod Montevideo, og tager Lods om Bord udenfor Meridianen af nævnte Plads, maa betale fulde Lodspenge fra St. Maria. Var der Distancepenge imellem disse to Punkter, St. Maria og Montevideo, da vilde Skibene jo altid nyde Fordelen deraf. Paa den anden Side maa fremhæves, at selv om Lodsens kommer om Bord nok saa langt til Søs, kan han kun fordrer Lodspenge fra St. Maria.

Det billigste er under alle Omstændigheder at tage Lods ved Point Indio, da Lodspengene derfra til Buenos Ayres ikke er saa lidt mindre end Mulkten, der paalægges, hvis Skibet kommer op uden Lods.

For Tiden findes 2 Lodskuttere, en græsk og en engelsk, til Ankers 3 à 5 Kml. øst for Point Indio Fyrskib, og der findes næsten altid Lodser om Bord for at bringe Skibene op ad Floden for Point Indio Taksten. Hvorlænge disse Kuttere blive liggende derude, er imidlertid vanskeligt at forudsige.

Med Hensyn til Lodsernes Paalidelighed, da gør enhver Skibsfører bedst i at passe paa personlig, til han finder ud, om Lodsens er sin Plads voksen eller ej.

Kursen paa Papir er for Tiden ca. 290. Dollars 14,50 c. lig 1 £.

Lodsforholdene i Montevideo ere følgende: Ethvert Skib, som bordes af en Lods, lige meget i hvilken Afstand, betaler i Følge Tarif Dollars 5 uruguayansk Guld pr. Fod af Skibets Dybgaaende (Dollars 4,70 c. lig 1 £), undtagen hvor der mellem Skibsføreren og Lodsens er oprettet en skriftlig Kontrakt; hvor en saadan ekisterer, tages den til Rettesnor; da imidlertid de fleste af Lodserne i Montevideo ikke kunne skrive deres Navn under i saadanne Forhold, er det faa Skibsførere, som komme fra dem, uden at maatte bløde.

Nautical.

Para.

Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.

Para ligger ved Floden af samme Navn, er Brasiliens femte eller sjette største By og tæller mellem 80 à 100,000 Indbyggere. I »Dansk Forlagsbureaus Haandleksikon« af 1880 angives Byen at have kun 26,000 Indbyggere, og hvis dette var sandt, maa Byen have taget et voldsomt Opsving i de sidste 16 Aar. Dette er ganske vist Tilfældet, dog langtfra i den Grad. Jeg nævner det kun

for at bevise, hvor upaalidelige disse Leksikoner ere og hvor daarlige Kilder de henter deres Oplysninger fra.

Para er en smuk By med pæne Huse og brede, lige Gader, Sporveje paa kryds og tværs, elektrisk Belysning i enhver Smøge og ligeledes i de fleste Forretninger.

Der drives en betydelig Handel paa Para, dog ikke i Forhold til andre brasilianske Steder af samme Størrelse. Et eneste Dampskibsselskab dominerer hele Dampskibstrafikken, heri indbefattet baade Gods-, Post- og Passagerbefordring baade til og fra Europa, Nordamerika og Vestindien. Saavel franske, tyske som portugisiske Dampskibs-

rederier have forsøgt at konkurrere, men efter nogle mislykkede Forsøg maatte de opgive dette. Det er »Red-cross-line« der her tjener store Penge. Ved vor Afgang, den 10de Maj, laa der i Para en Snes Sejlere, hvoraf Halvdelen vare norske. Udførselsartiklerne bestaa udelukkende af Gummi og Nødder, (trekantede). Naar undtages Fisk, fersk Kød, der koster 40 Øre Pundet, Grøntsager og alle mulige Slags Frugter er alt dyrere i Para end i de fleste andre brasilianske Byer.

Skibsudgifterne ere jævnt store, begrundet paa de store Lodspenge, Rs. 300 pr. Ton Dødvægt ind, og det samme ud, samt Ballasten, der koster Rs. 5,000 pr. Ton Sand. Blive Fragterne ved at gaa ned i det Forhold, som de have gjort i de sidste 8 Aar, kan det snart betale sig at bringe Ballast til Para og sælge den der. Toldbodudgifterne ere moderate og Autoriteterne ere sjældne flinke, dannede Folk.

Som et Bevis paa, at det kan gaa hurtigt, selv i Brasilien, naar der kun er god Vilje paa begge Sider, naar der drives paa og smøres lidt her og der, skal jeg nævne dansk Brig »Sonia«, der kom til Ankers ved Para, ladet med Krudt fra Pernambuco, Torsdag Aften den 7de Maj, indklarede Fredag, lossede Lørdag, udklarede samme Dag og sejlede Søndag Formiddag, altsaa efter 2 $\frac{1}{2}$ Døgn Ophold.

Ved Anduvningen af Rio Para er det bedst først at gøre Salinas Fyr, hvor der findes Lodser stationerede i en tomastet Kutter, som er hvidmalet og har Flag paa Stortoppen, og som ligger ca. 6 Kml. N. V. af Salina Pynt, enten til Ankers eller for smaa Sejl. Man drejer bi tæt ved Kutteren. der da sætter Lodsens om Bord i egen Baad. Ved det ydre Fyrskib er der ogsaa Lods at faa, men da Prisen er den samme, maa det absolut anbefales at tage Lodsens ved Salina, da Fyrskibet for det første slet ikke ligger der, hvor det er angivet i Kortet, men især fordi Vejret ofte er daarligt med haarde Byger, der giver baade Officerer og Mandskab fuldt op at tage Vare paa; Strømmen der omkring er ogsaa saa uberegnelig, at det næsten er umuligt at navigere selv.

Rio Para danner i Forening med Amazonfloden »Delta Amazona«, hvor der er meget grundt Vande over 200 Kml. til Søs, og hvor der løber en rivende Strøm i N. V. lig eller nordligere Retning. Jeg har observeret op til 80 Kml. Strøm i Etmaalet. Man kan altid vide, naar man er i Amazona-Strømmen, ved Hjælp af Vandets Farve. Selv hvor der sikkert er over 1000 Favne — Kortet angiver ikke Dybden paa det Strøg — ser Vandet plumret ud af en dunkel, grøn Farve, med mere eller mindre stærke Strømkoblinger. Det er ganske interessant at se, hvor Strømmen hører op at virke. I selve Skellet er der en rivende Kobling med smaa toppede Søer og en Mængde Skum, indenfor er Vandet grumset og mørkegrønt, udenfor er det af den dejligste, lyseblaa Farve og i selve Strømskellet er der sikkert nær 2000 Fv. Vand.

Amazon-Strømmen er en god Hjælp for dem, der skal til Vestindien; men for os, der skal til Kap Verde Øerne, er den derimod mindre behagelig. Nic.

Margate Havn og Red.

Herom skriver Kaptajn P. Rasmussen, Fører af Sk. Bg. »Thyra«, til »Ærø Avis«.

Margate er en lille Havn, beliggende 3 Kml. Vest for North Foreland. Margate Red er forøvrigt godt kendt, da sydgaaende Skibe ofte ankre der med sydlige og vestlige Vinde. Selve Havnen er derimod vist kun lidt kendt, og jeg vil derfor tillade mig at fremsende disse Oplysninger til Underretning og Advarsel for Redere og Førere, hvis Skibe tilbydes Fragt dertil. Havnen beskyttes mod østlige og sydlige Vinde af en kort Mole, men er uden Beskyttelse mod N. O og V. Da jeg kom der med »Thyra«, maatte vi ligge med hele Agterskibet uden for Molen, og kun fortøjet med et Spring. Havnemesteren og Lodsens erklærede, at hvis der kom Kuling af nordlig Vind, vilde Skibet slaas i Stykker, og det blev tillige sagt, at vi kunde komme der mangen Gang og slet ikke naa ind i Havnen.

Havnens Dybde opgives, i Portcharges og Bergs Ordbog til 12 à 13 Fod; men denne Dybde findes kun tæt ved Kajen, og kun med nordlig Kuling og uroligt Vejr; paa Barren er der altid ca. 1 $\frac{1}{2}$ Fod mindre Vand, saa mere end højst 10 Fod tør man aldrig gøre Regning paa, og mange Skibe med dette Dybgaende maa endog lægtre, naar Vinden er sydlig, idet Vandstanden da (efter Havnemesterens Udsagn) med Springtid ofte kun er 8 Fod. »Thyra« laa 10 à 10 $\frac{1}{2}$ Fod efter at have losset Dækslasten, men blev dog staaende en Skibslængde fra Kajen. Vi maatte have et Kabeltov i Land til et Spil og have Mandskab til Hjælp, og naaede saa endelig at faa Forskibet ind til Kajen. Havnemesteren sagde, at hvis Skibet var bleven liggende, hvor det tog Grunden, vilde det være bleven Vrag næste Gang Søen kom paa.

Fragten til Margate er i Almindelighed 1 sh. mere pr. Standard end til de omliggende gode Havne; men enhver vil vist indrømme, at 8 à 10 sh. mere ikke vilde være for meget, naar man maa løbe den Risiko, at Skibene kunne blive Vrag inde i Havnen.

Fremfor alt er det nødvendigt, hvis nogen slutter til Margate, at have et rent Certeparti. Mit Certeparti lød heldigvis paa, at Skibet skulde gaa til Margate: »or so near as she may safely get, and there deliver the cargo where she can lie always afloat; same to be brought to and taken from alongside the ship at merchant's risk and expence.« Denne Klausul sparede Skibet for Lægterage o. a. Efter at Skibet var kommet ind til Kajen, affordrede jeg Havnemesteren en Erklæring om, at Skibet dér laa sikkert; men denne hverken kunde eller vilde han give, og jeg vilde derfor have været berettiget til at gaa til den nærmeste sikre Havn og der losset Ladningen.

Som Eksempel paa de meget store Udgifter, Skibene kunne paaføres ved at have uklare Certepartier, kan jeg anføre, at en norsk Brig, der lastede ca. 120 Stdr., med et Dybgaende af 13 Fod, hvori Certepartiet, der lød paa: »at gaa til Margate og der levere Lasten, Klausulen« or so near as she may safely get,« var overstreget, maatte betale 16 £. for Lægtring, samt 3 £ for Klarering paa Reden og 1 £ i Baadpenge til Toldvæsenet, altsaa ialt 20 £ i ekstra Udgifter, og dernæst maatte han vente 14 Dage paa Springtid, skønt han ankom to Dage før et Spring. — Ved en Misforstaaelse fra Kaptajnens Side, under hans Samtale i

Land med Toldvæsenet, troede han sig berettiget til at losse Dækslasten, forinden Indklareringen, som finder Sted i Ramsgate; men han blev for denne Losning mulkeret med 20 £; dernæst havde han 5 £ i Lodspenge og 5 £ for at lade Lægterne losse ved Kajen. Dette Skibs Udgifter var altsaa før det naaede ind i Havnen 30 £, foruden de 20 £ i Mulkt, naar nu dertil kommer de faste Udgifter i Havnen, ca. 20 £, faar man unægtelig et smukt Resultat, men hvis Skibet skulde være gaaet til Ramsgate og der losse, samt besørge Ladningen pr. Bane til Margate, vilde Udgifterne derved overstige alt, hvad Skibet havde udgjort i Fragt.

Jeg har ovenfor nævnt, at Havnemesteren i Margate udtalte, at Pladsen var meget farlig med visse Vinde, og at dette er rigtigt skal jeg nærmere forklare. Med nordøstlige og østlige Vinde staar saa godt som hele Nordsøen paa, og uagtet det i de Dage, »Thyra« laa der, før den kom ind til Kajen, hele Tiden var godt Vejr med Bramsejlskuling, var der dog saa megen Sø, at vi laa for begge Ankere med Kættingerne paa Tamp med Kabeltov paa. Hvis noget var brækket, vilde Skibet have været fortabt, da det er umuligt at komme ud mod Vind og Strøm, og om Natten at finde op igennem Horse Chan., desuden er der heller ingen Plads at drive paa, da vi ligge tæt op til de læ Banker. Den førnævnte norske Brig mistede Anker og Kæde til Trods for, at Lodserne havde bragt ham til en efter deres Angivelse sikker Ankerplads, hvor han skulde afvente Springtid, nemlig ved Cliffo End. Mit Raad til de Skibsførere, som ere bestemte til Margate, er dette: Søg hellere ind til Ramsgate og afvent Springtid der; thi der kan man dog ligge sikkert; og til d'Hr. Skibsredere, som slutte deres Skibe til Margate: Sørg endelig for at have et rent Certeparti, og slut ikke dertil, naar ikke der kan opnaas en betydelig højere Fragt end til de nærliggende sikre Havne.

Havnesagen i vort Land.

Vi have modtaget følgende:

Det er særdeles glædeligt at være Vidne til, hvorledes den Befolkning i vort Land, der har nogen Forstand paa Faren ved Søfart og Fiskeri, omfatter disse Erhverv med Interesse, og særlig gælder dette naar en Ulykke er indtruffet eller Havnesagen paa Jyllands Vestkyst og Bornholms Østkyst bringes frem til Behandling.

Nu er atter Havnesagen paa de nævnte farlige Kyststrækninger i vort Land traadt frem for Befolkningen i Form af en Adresse, stilet til Regeringen og Rigsdagen. Den er udgaaet fra 11 Mænd paa Jyllands Vestkyst og 2 paa Bornholms Østkyst, og faar efter alt at dømme stor Tilslutning af Landets Skibsredere, Skibsførere og Fiskere.

Naar henses til de mange Adresser, der ere indgivne, og de Deputationer, der have været hos Ministeriet for at tale Havnesagen i vort Land, og til hvormange Kommissioner der have været nedsatte for at fremkomme med Forslag til dens Losning, saa skulde man rigtig nok tro, at det tilsidst skulde lykkes at overbevise Regeringen og Rigsdagen om, at Landets Befolkning nu ønsker, at der gøres noget for at befri saa mange Sømænd og Fiskere som muligt fra at stedes til Hvile i det aabne Hav, og tillige for at lette deres Gærning og forbedre deres Kaar.

Paa Landjorden gøres alt for at forebygge Ulykker, hvilket er ganske rigtigt, men hvorfor saa ikke ogsaa paa Søen?

Hovedgrunden til den gentagne Udsættelse af Fiskeri- og Tilflugtshavnesagen maa dog vistnok nærmest søges i, at man viger tilbage for de Summer, der skal til, thi der spørges jo af en og anden: hvor skal Pengene komme fra?

At det er et Spørgsmaal af Vigtighed skal indrømmes, men naar Landet har haft Raad til at bygge Baner for over 200 Millioner, og Lovgivningsmagten yderligere har vedtaget Love, som forpligter Staten til at rykke ud med andre 40 Millioner Kroner, saa vil man se, at man ikke i vort lille Land klatter med Skillingen paa dette ene Punkt.

Saa vel de, der drive Sønæringen som de, der drive Fiskerieringen betale jo ogsaa deres Del af Statskassens Indtægter i Form af Toldskat og lignende.

For Sønæringens Vedkommende beskattes den jo ogsaa direkte gennem den høje Konsulatafgift, som Skibsførerne, naar de komme til Udlandet, ingen Nytte har af, thi de søge ikke Konsulerne. Det er væsentligt Handelsstanden, Handværkerstanden og Landbruget, der benytte Konsulerne, og derfor kan ogsaa godt Konsulatafgiften lignedes ved en Hartkornsskat.

Det blev i sin Tid fra forskellig Side gjort gældende, at Ophævelsen af Skibsafgiften var en Lettelse for Søfarten, og at denne derfor godt kunde betale Konsulerne, men desværre var det snarere til Skade, at den blev ophævet, thi nu er det, hvad Sejlskibene angaar, udelukkende svenske og norske Skibe, der komme hertil Danmark med Last, thi de ere jo fri for enhver som helst Afgift til Statskassen, hvorimod vore Skibe maa erlægge en saadan Afgift i fremmede Havne, f. Eks. Sverrig, enten de komme dertil med Last eller ej.

Et eneste Eksempel kan være tilstrækkelig til at paa-vise Forskellen mellem Afgiften i dansk og svensk Havn.

1ste Rejse om Foraaret:

Et Fartøj, stør 222 Tons, gik om Foraaret op til Storkviken i Ballast og betalte deroppe:

1. Fyr- og Båkafgift	90	Kr. 02	Øre
2. Lastepeningar	44	-	46
3. For Tulpasset	1	-	»
4. Til Sjømanshuset	6	-	67

2den Rejse samme Aar:

Lastede i Ørnkjoldsvik og betalte:

1. Fyr- og Båkafgift	90	-	01
2. For Tulpasset	1	-	»
3. Til Sjømanshuset	6	-	67

3die Rejse samme Aar:

Kom fra England og lossede i Aarhus og betalte:

1. Fyr- og Båkafgift	90	-	02
2. Lastepeningar	22	-	23
3. For Tulpasset	1	-	»
4. Til Sjømanshuset	6	-	66

4de Rejse samme Aar:

Gik fra Aarhus til Gesle i Ballast og lastede og betalte:

1. Fyr- og Båkafgift for Udgaende	30	-	»
2. Tulpasset	1	-	»

Ialt . . 390 Kr. 74 Øre

Det er et ikke ringe Beløb, den svenske Statskasse har taget ind i et Sommerløb af et dansk Fartøj paa kun 222 Tons, hvorimod et svensk Fartøj er fuldstændig fri for disse Afgifter her i Landet.

Afgiften til Sjømanshuset gaar til Pensionering af ældre, svenske Søfolk. Det kan man kalde praktisk, at lade fremmede Nationers Fartøjer hjælpe til at forsørge deres gamle Søfolk.

Havde vi her i Landet beholdt Skibsafgiften i udenrigs Fart, saa havde vi faaet det meste af Beløbet ind til Forrentning af den Kapital, der vil medgaa for at faa de nødvendige Havne byggede i vort Land, thi Skibsafgiften androg jo de sidste Aar, den blev opkrævet ca. 1 Million Kroner.

Lad os gaa ud fra, at der skal 40 Millioner til for at tilfredsstille alle billige Krav om Havne her i Landet, saa blev Renten af denne Sum til $3\frac{1}{2}\%$ kun 1 Million og 4 Hundrede Tusinde Kroner om Aaret. Hvad Overskuddet af disse Havnes Indtægter vil blive er vanskeligt at sige forud, men man kan være forvisset om, at den Kapital, der medgaa til Bygning af disse Havne vil svare Staten ligesaa store Renter som den Kapital, den har anvendt til Jærnbanner, og hvorfor skal man saa ikke opfylde den store Befolknings Ønske og anlægge de saa længe ønskede Havne.

Jeg nævnedes ovenfor, at den største Modstand mod Havnesagen rimeligvis var Pengespørgsmaalet, men jeg har dog ogsaa selv hørt andre Grunde, hvor utrolige de end lyde, anførte mod Anlægget af en Tilflugtshavn her paa Østkysten af Bornholm.

Den første Grund var nemlig, at den russiske Regering ikke vilde have nogen større Havn her paa Bornholm. En anden Grund hørte jeg sidste Vinter, det hed da, at kom der en rigtig Havn paa Bornholms Østkyst, vilde det fremme Sejladsen gennem Nord-Østersøkanalen. Man skulde ikke tro, at noget fornuftigt Menneske, der kender Forholdene herovre, vilde fremkomme med en slig Udtalelse, naar henses til at Rønne, der er den største By her paa Øen, for faa Aar tilbage fik Tilladelse til at indlægge Revener, hvorved Havnen sammesteds betydelig udvidedes.

Disse 2 Punkter kan saaledes ikke længere benyttes som Modgrunde for Havnesagen her paa Østsiden af Bornholm.

Det er ellers ofte sagt, men siges maaske ikke for ofte, at Tilflugtshavnen paa Østkysten af Bornholm ønskes af de i Søfarten interesserede, for-at Skibe kunne søge Læ deri under Havaritilfælde og under de fremherskende vestlige Storme Efteraars- og Vinterdage, samt under Isforhold, hvor Bælter og Sundet ere lukkede.

Bornholms Østkyst holder sig nemlig fri for Is, medens Vestkysten, naar Isen er i Farvandet, er saaledes blokeret, at ingen Skibe kan komme hverken ind eller ud af Havnene paa den Side af Øen.

Derfor har nævnte Adresse faaet og vil fremdeles faa mange Underskrifter blandt de i Søfarten interesserede, hvilket jo kun kan glæde enhver Ven af Sagen.

Næste, i Juli 1896.

Stub.

Ny Havn ved New Orleans.

The New Orleans and Western Jernbaneselskab har i Nærheden af New Orleans anlagt en ny Havn ved Navn Port Chalmette, beregnet paa oversøisk Handel. Den er forsynet med Dokker, Værft, Pakhuse, Pressemaskiner og Elevatorer. Fem store Dampskibe kunne blive betjente samtidigt ved Kajerne, hvis Bassin har en Længde af 1500 Fod, en Bredde af 200 Fod og en Dybde af 40 Fod, engelsk. Der findes en Bedding paa 400 Fods Længde, tre à 300 Fod og en paa 200 Fod. Skibe, der lade i denne Havn, betale ingen Bolværks- eller Presenningsafgifter. Bomulds-Pakhuse bestaa af 16 særskilte Murstensbygninger, der ved svære Stenmure ere afdelte i 80 Rum, hvert Rum 60×90 Fod, og afgive Plads til 250,000 Baller Bomuld. Begge Sider af hvert Rum ere forsynede med Skydeporte, der ere beslaaede med Asbest og Staal, og hvert Rum indeholder hydraulisk Vandledning. Der findes ogsaa to meget store Sorterings-Skure. De forskellige

Pakhuse optage omtrent 30 Acres Land. De hydrauliske Pressemaskiner kunne presse 6000 Baller pr. Dag. I Februar d. A. indtog det engelske Skib »Stalwart« en Ladning Bomuld, presset af Chalmette Pressen; denne Ladning bestod af 6650 Baller og vejede 3,401,443 engl. Pund. Det samme Skib ladede ifjor i New Orleans og det indtog der 4354 Baller, der vejede 2,184,946 engl. Pund, hvad der viser en Forskel af 55 pCt. i Favør af Chalmette. Denne Meddelelse stammer fra en amerikansk Avis og bør vel optages med nogen Reservation. Korn-Elevatoren er 151 Fod høj og kan rumme 500,000 Bushels. Disse Forbedringer, der ere blevne indførte i Løbet af et Aar, antages at ville bringe nyt Liv i New Orleans Bomulds-Handel, og det formenes, at der vil spares mindst en Million Dollars ved formindskede Afgifter. Det antages tillige, at Assurance-Præmierne ville blive nedsatte, en Meddelelse, der dog ogsaa maa modtages med Varsomhed. Omkostningerne have hidtil andraget over $1\frac{1}{2}$ Mill. Dollars, og det er foreslaaet at bygge 2000 Fod nyt Bolværk med en Udgift af 500,000 Dollars. — En bekendt Skibsmægler fra New Orleans befinder sig for Tiden i England; han forsikrer, at Port Chalmette er en absolut første Klasses Havn og har en glimrende Fremtid for sig. (Fairplay.)

Spørgsmaal og Svar.

1) I Følge Søloven kan Mandskabet gøre Fordring paa $\frac{2}{3}$ Part af deres fortjente Hyre enten i Anvisning paa Rederiet eller kontant udbetalt. Nu spørges, har Mandskabet selv Lov at bestemme, hvormeget af de $\frac{2}{3}$ Dele de ville have kontant eller kan jeg nægte at give dem mere end den ene Trediedel.

2) Naar en Mand forser sig, maa jeg i Følge Lovens ikke straffe ham eller optage Forhør før efter 12 Timers Forløb; Er der noget til Hinder for, at jeg kan benytte mig af min Straffemyndighed og først optage Forhør 2 Maaneder efter at Manden forsaa sig. Forseelsen og Følgerne deraf ere indførte i Logbogen. W.

ad 1) Naar Skibet under Rejsen ligger i Havn, er Mandskabet berettiget til at forlange alt, hvad det efter Sølovens § 99 overhovedet kan forlange udbetalt, betalt i rede Penge, medens det, naar Skibet ikke ligger i Havn, maa nøjes med Anvisning paa Rederiet (Jvf. Svaret i »Dansk Søfartstidende« Nr. ⁵/₁₈₉₆, S. 44.)

ad 2) Der ses ikke i Søloven at være nogen udtrykkelig Forskrift, der udelukker dette; men selvfølgelig vil saadan Forhaling efter Omstændighederne være lidet heldig. Ikke blot kunne de faktiske Forudsætninger for overhovedet at straffe den Paagældende ved Hyretab være bortfaldne, men derhos vil det Forhør, der skal optages i Nærværelse af to af de bedste Mænd »om Bord«, let af Retten, hvis Sagen senere indbringes for denne, blive betragtet som et mindre paalideligt Bevismateriale, naar det saaledes først er optaget længere Tid efter, at Forseelsen er begaaet; særlig vil dette gælde, naar Opsættelsen ikke har en fuldgyldig Grund, eller naar de to bedste Mænd, i hvis Overværelse Forhøret skal optages, ikke hørte til Skibet, den Gang Forseelsen fandt Sted.

Fra Helsingørs Jernskibsværft have vi modtaget Meddelelse om, at Striken i Gaar er ophørt, og at Arbejdet i Dag vil blive genoptaget.

Læsernes Opmærksomhed henledes paa Bladets Annonce-Afdeling. Vi anbefale ærede Læsere ved Proviantering og Ekvipering af Skibe og ved andre Indkøb at tage væsentligt Hensyn til de i »Dansk Søfartstidende« averterende Firmaer, og i deres Rekvitioner til de Handlende at henvise til disses Annoncer her i Bladet. Dettets Annonceafdeling faar herved stedse større praktisk Værd for de Annoncerende og Læserne.

Redaktionen.

Fra Sø og Land.

Krampe i Vandet. Det hænder ikke sjældent, at en Svømmer pludselig angribes af Krampe. I de fleste Tilfælde trækker Krampen da det ene Ben krumt. Til trods for Smerten maa man forsøge at svømme i Land uden at bruge Benet under Svømningen, idet man blot udfører denne med Hænderne og det andet Ben, eller ogsaa bør man gnide Benet med begge Hænder, til Krampen fortager sig, selv om man derved skulde komme under Vandfladen.

Mod Krampe bruger man ogsaa med god Virkning at bøje Tærne tilbage.

Naar man atter er bragt tilbage til normal Tilstand, svømmer man, for at forebygge et Tilbagefald, videre uden paa nogen Maade at anstrenge Benet.

En anden Art af Krampe, nemlig i Fingrene, indtræffer sjældnere og da kun efter overdreven lang Svømning. Man befrir sig i Almindelighed fra denne ved gentagne Gange at knytte Hænderne eller ved at bøje Fingrene tilbage.

Vil Krampen slet ikke gaa over, svømmer man roligt, uden at benytte det af Krampen angrebne Ben eller Haand, til Land. Ved ængsteligt at paaskynde Svømmetagen, risikerer man nemlig, at Krampen angriber de hidtil bevarede Legemsdele.

Norg. Sft.

En Fanøkaptajn død. »Fanø Avis« skriver: Atter er der her til Hjemmet indløben en sørgelig Efterretning om, at en af vore Skibsførere er afgaaet ved Døden i sine bedste Aar. Da Barken »Laura« af Nordby i Gaar passerede Prawle Point, signaliserede Skibet, at Kaptajnen, J. P. Toft, var død. De nærmere Omstændigheder ved dette sørgelige Dødsfald kendes endnu ikke.

Der er i de sidste Aar død et paafaldende stort Antal Skibsførere her fra Øen, i Reglen unge og raske Folk, og mange Enker sidde nu ene tilbage med deres Børn.

Skibssalg. Briggen »Fanø«, Kaptajn Mathias N. Mortensen, af Nordby, bygget i Nordby i Aaret 1878 og drægtig 227,42 Register Tons, er for nylig solgt til Norge for 8,500 Kr.

Sejlskibe gennem Magellanstrædet. I de sidste 25 Aar har Magellanstrædet været regelmæssig befaret af Postdampskibe, men der er Sandsynlighed for, at ogsaa Sejlskibe i Fremtiden vil komme til at befare Strædet, da der skal være dannet et Syndikat for Slæbedampere i nævnte Stræde. Fra Kap Virgin i Øst til Kap Pillar i Vest er der 360 Kvartmil, hvilket vistnok vil blive langt at bugserer et Skib under Vestenstorme, men det vilde dog være langt bedre end at bruge flere Uger for at kæmpe sig rundt Kap Horn mod stærk Storm og høj Sø. Ved denne Bugsering er der kun to Ulæmper, nemlig først den svage Vind og Vindstille, som er fremherskende fra Kap Virgin ud til Søs, og for det andet Manglen af sikker Ankerplads i Nærheden af Kap Pillar. Skulde et Sejlskib ankomme til Kap Pillar under en af de meget almindelige Vestenstorme, maatte det blive liggende der med Bugserbaaden for Bougen nogle Dage, indtil Vinden var gaaet om; thi det er næppe rimeligt, at nogen Sømand under saadanne Omstændigheder vil forsøge at staa til Søs med en Klippekyt uden Ankerplads i Læ. Dersom Vinden imidlertid i Almindelighed gik om fra Vest til Sydvest, vilde det være meget heldigt, men desværre gaar den

oftere over til Nordvest. Tanken om at gaa gennem Magellanstrædet er ikke ny. Den blev diskuteret i Valparaiso allerede for 25 Aar siden.

Liverpool »Shipping Telegraph« for den 18. ds. indeholder en meget rosende Artikel om »Georg Stage«, hvoraf vi give følgende:

Det danske søgaaende Læringskib »Georg Stage«, der er fuldrigget med Hjælpemaskine, kom under Sejl ind paa Floden i Torsdags. Lodsens, der var om Bord, meddelte, at Skibet udelukkende blev manøvreret af c. 80 unge Mennesker i en Alder fra 14 til 18 Aar, og han roste deres Dygtighed og Disciplin meget. Skibets Chef er Kaptajn i Marinen Carl Trolle, som til sin Assistance har Løjtnant i Marinen Einar Adolf, to Styrmande fra Handelsmarinen samt 4 Underofficerer til Lærere for Drengene. Kort efter at Drengene tiltræde deres Tjeneste om Foraaret, gaar Skibet til Søs. Gennem Caledonia Kanalen gik det til Inverness, hvorfra det er sejlet hertil. Efter at Drengene have været 2 eller 3 Aar om Bord i »Georg Stage«, søge de fleste af dem Plads i Handelskibene. Det er en Selvfølge, at den Slags unge Mennesker have langt lettere ved at finde sig tilrette med Sølivet og komme hurtigere frem, end de Drengene, der ikke have deltaget i en saadan Forskole, og de ville med Tiden uden Tvivl afgive et Eksempel paa den Slags Søfolk, som vi for kort Tid siden her i Bladet beklagede os over, at England mangler.

I Gaar aflagdes Besøg om Bord af en Repræsentant for »Shipping Telegraph«, Hr. Hanson fra D. Herrer Johansen & Dahl, Hr. Singlehurst og flere andre; alle roste i høj Grad hele Indretningen om Bord saavel som den Orden og Disciplin, der herskede.

Gennem den danske Konsul, Hr. Carø, kunne Skibsførere og Redere, der have Lyst til at besøge Skibet, komme om Bord. Drengene saa veltilfredse og glade ud, og Stemningen var høj i Forventning om, at de skulde ud og se Liverpool, hvilket bliver arrangeret saaledes, at den ene Halvdel gaar i Dag, den anden i Morgen, hvorefter de af Konsulens ere inviterede til Middag i Sailors-Home. Skibet bliver efter Sigende liggende her til Prins Carls og Prinsesse Mauds Bryllup er forbi. I Anledning af Brylluppet foranstalter den danske Konsul en Fest for den danske Koloni her.

Fra Island.

(Korrespondance til Dansk Søfartstidende.)

Seydisfjord, d. 21. Juli 1896.

De gode Auspicier, under hvilke Fiskeriet begyndte heroppe i Aar, have desværre ikke stadfæstet sig; overalt klages der over daarlig Fangst, og i denne Maaned, hvor Fisken sædvanlig kommer helt ind i Fjordene, have Fiskerne været et Par Mile ude paa Havet, hvor Storm og oprørt Sø ofte have tvunget Baadene til at vende tilbage med lidet eller intet Udbytte. Man maa derfor haabe, at den Tid af Sommeren, der endnu er tilbage, vil bøde lidt paa det indtil Dato magre Udbytte. Dampskibet Elin, der nu er indrettet til at drive Fiskeri, har dog haft en god Fangst; det er beandret med en halv Snes norske Fiskere og har jævnlig gjort 3 à 4 Ture om Ugen med et Udbytte af 900 3000 Fisk hver Tur, enkelte Torsk have vejet op til 60 Pd., i Gennemsnit 4 à 5 Pd. Stykket. Paa Vopnafjord er der dannet et Aktieselskab til Anskaffelsen af smaa Dampbaade, der skal beandres med islandske Fiskere. Dette Foretagende er startet af det danske Handelsfirma Ørum & Wulffs Disponent Hr. W. Bache, der ligeledes ved Oprettelsen af Ishuse i alle de Fjorde, hvor Firmaet har Etablissemeter, har bidraget meget til Fiskeriets Opkomst her paa Østlandet og Nordlandet. Fiskepriserne ere her paa Seydisfjord satte til 6—8—10 Øre pr. Pd. efter Kvali-

tet og Størrelse. Den franske Skonnert »Elise Marie« fra Dunkerque, der blev kondemneret her paa Seydisfjord, er nu solgt ved Auktion, der i det Hele udbragte noget over 4000 Kr. Selve Skibsskroget gik op i 805 Kr. og blev kjøbt af Kaptajn Wathne paa Seydisfjord.

Det danske Postdamskib Thyra, Kaptajn Garde, ankom til Seydisfjord den 15de Juli og afgik samme Dag videre til Vopnafjord. Kaptajn Garde vil i den nærmeste Fremtid modtage en Hædersgave og en Takskrivelse fra Nordre og Søndre Mule Syssel her paa Østlandet for den Dygtighed og Interesse, hvormed han har bistaaet nævnte Sysler i deres Bestræbelser paa at gøre Lagarfjotsos tilgængelig for Dampskibssejlad. Det islandske Alting har tidligere bevilget større Tilskud til Løsningen af denne Opgave; men der har hidindtil ikke været opnaaet noget tilfredsstillende Resultat. Det islandske Regeringsskib Vesta ventes hertil i Morgen paa Rejse til Leith, hvorfra det returnerer til Island den 31 Juli.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Antwerpen 22. Juli, bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Novorossisk 27 Juli. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 18. Juli, bestemt til Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Cadiz 27. Juli, bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Messina 25. Juli, bestemt til Portugal. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Genua 24. Juli, bestemt til Livorno, Messina, Algier. — Douro, Brabrand, afgik fra Lissabon 21. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Sfax 26. Juli, bestemt til Piræus, Constantinopel, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra St. Petersburg 27. Juli, bestemt til Råfso. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersburg 26. Juli. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 20. Juli. — Leopold II, Kruse, ankom til Odessa 26. Juli. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til St. Petersburg 17. Juli. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 27. Juli, bestemt til Odessa. — O. B. Suhr, Lisner, ankom til Barcelona 20. Juli. — Omsk, Rasmussen, ankom til Pera 26. Juli, bestemt til Sortehavet. — Tomsk, Andersen, ankom til Smyrna 26. Juli, bestemt til Antwerpen. Kbhvn., St. Petersburg. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn. 28. Juli, bestemt til Stettin, Finland. — Xenia, Erichsen, afgik fra New-Orleans 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Malaga 24. Juli. — Louisiana, Ingerslev, ankom til Blyth 26. Juli, bestemt til Kronstadt.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 27. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 26. Juli, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, afgik fra Newcastle 28. Juli, bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Norden, ankom til Aarhus 26. Juli, bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 26. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 24. Juli, bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, passerede Hirtshals 28. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 26. Juli, bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 18. Juli, bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 27. Juli, bestemt til Hamburg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 24. Juli, bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 24. Juli, bestemt til Kbhvn., Danzig. — Moskov, Petersen, passerede Hanstholm 27. Juli, bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 23. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 27. Juli, bestemt til Libau. — Odin, Meldahl, passerede Skagen 27. Juli, bestemt til Hull. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 27. Juli, bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 27. Juli, bestemt til Kbhvn.; Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 24. Juli, bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Thorshavn 12. Juli, bestemt til Island. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 27. Juli, bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Riga 26. Juli, bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Königsberg 27. Juli, bestemt til Kbhvn.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 26. Juli, bestemt til Odense. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthen-

borg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 28. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 30. Juli, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 29. Juli, bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 29. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 28. Juli, bestemt til Odense.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 24. Juli paa Rejse til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 18. Juli paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 17. Juli paa Rejse til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 26. Juli, ankom til Stettin 27.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Kronstadt 25. Juli, bestemt til Kemi. — Christiansborg, Schultz, ankom til Calais 26. Juli. — Frederiksborg, Fischer, ankom til Rotterdam 27. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Calais 25. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Stockholm 21. Juli. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Hull 20. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Liverpool 27. Juli. — Skodsborg, Schmidt, ankom til West Hartlepool 26. Juli. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Skellefteå 25. Juli, bestemt til Brake.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Riga 23. Juli. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 27. Juli, bestemt til Genua. — Fyen, Hansen, ankom til Kbhvn. 18. Juli. — Hafnia, Neergaard, ankom til til Sunderland 21. Juli, afgik fra Sunderland 26., bestemt til Kbhvn. — Jylland, Starck, afgik fra Newcastle 28. Juli, bestemt til Aarhus. — Russia, Rasmussen, ankom til Blyth 24. Juli. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 26. Juli, bestemt til London.

Østerseen. Ella, Hansen, ankom til Stettin 23. Juli. — Maia, Skov, ankom til St. Petersburg 28. Juli. — Rita, Jensen, ankom til Uleåborg 27. Juli. — Yrsa, Larsen, afgik fra Sundsvall 21. Juli, bestemt til Peterhead. — Patria, Andersen, ankom til Rotterdam 18. Juli.

Union. Anglia, Nielsen, ankom til Rotterdam 17. Juli. — Frisia, Fisker, ankom til Amsterdam 22. Juli. — Olga, Jørgensen, ankom til Mem 26. Juli. — Scotia, Nielsen, afgik fra Cardiff 22. Juli, ankom til Kbhvn. 28.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, ankom til Burntisland 23. Juli, afgik fra Burntisland 24., ankom til Aarhus 27. — Hermia, Warming, afgik fra Ghent 22. Juli, ankom til Boness 25., afgik fra Boness 28., bestemt til Kbhvn. — Alice, Sørensen, ankom til Ghent 23. Juli, afgik fra Ghent 26., bestemt til Grangemouth. — Bornholm, Jensen, ankom til Grangemouth 22. Juli, afgik fra Grangemouth 25., bestemt til Kbhvn. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Hamburg 25. Juli, ankom til Riga 28. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Sunderland 23. Juli, afgik fra Sunderland 27., bestemt til Peterhead. — Nauta, Steen, ankom til Stettin 25. Juli, afgik fra Stettin 26., bestemt til Riga. — Rønne, Hintze, ankom til Fraserburgh 22. Juli, afgik fra Fraserburgh 23., ankom til Danzig 28. — Ajax, Brorsen, afgik fra Danzig 22. Juli, bestemt til Fraserburgh. — Marstrand, Lund, afgik fra Newcastle 23. Juli, ankom til Aberdeen 24., afgik fra Aberdeen 24., ankom til Peterhead 26. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Kbhvn. 21. Juli, afgik fra Kbhvn. 24., ankom til Peterhead 27.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Ghent 28. Juli. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Kbhvn. 27. Juli. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Blyth 23. Juli, bestemt til Kronstadt. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Riga 28. Juli. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Reval 24. Juli, bestemt til London. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Gøteborg 25. Juli. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Blyth 23. Juli.

Carl, Skjøld, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Reval 24. Juli, bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Stettin 23. Juli, ankom til Riga 25. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Amsterdam 27. Juli, ankom til Blyth 28. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Newcastle 24. Juli, ankom til Kbhvn. 27. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Rotterdam 27. Juli, bestemt til Boness. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Newcastle 22. Juli, ankom til Libau 27. — Skjøld, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 25. Juli, ankom til Riga 26. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Antwerpen 21. Juli, ankom til Sunderland 23. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Rouen 21. Juli, ankom til Swansea 23. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 11. Juli, ankom til Buenos Ayres 18. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 21. Juli, bestemt til Rio de Janeiro. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Sunderland 28. Juli, bestemt til Kronstadt. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Riga 22. Juli, ankom til Dunkerque 28. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Blyth 25. Juli, bestemt til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 18. Juli, ankom til Kronstadt 25. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Leith 16. Juli, ankom til Kronstadt 24. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 28. Juli, bestemt til Rotterdam. — P. Andrejff,

L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 19. Juli, bestemt til Dunkirk. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, ankom til Archangel 21.

Helmdal. Anine, Knudsen, afgik fra Swinemünde 26. Juli, ankom til Wajsa 28. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Riga 15. Juli, ankom til Rouen 22.

Norden. Nordhvalen, ankom til Cette 18. Juli fra Piteå. — Nordkap, afgik fra Dunkirk 18. Juli til St. Petersburg. — Nordpol, afgaaet fra Nicolaieff til Skien, passerede Portland 22. Juli. — Nordstjernen, ankom til St. Petersburg d. 24 Juli fra Licata. — M. C. Holm, ankom til Bilbao 13. Juli fra Bordeaux.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Grave-lines 23. Juli, afgik fra Gravelines 27., bestemt til Grangemouth. — Nerma, Degn, afgik fra Hamburg 24. Juli, bestemt til Greenock. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Warkworth 24. Juli, afgik fra Warkworth 24., ankom til Esbjerg 26.

Det Jydek-Engelske Dampskibsselskab, Aarhus. Hengest, Olsen, afgik fra Aarhus 23. Juli, anløb Frederikshavn 24., ankom til Newcastle 26. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 22. Juli, anløb Aarhus 23., ankom til Randers 24., afgik fra Randers 25., anløb Aarhus 26., ankom til Altona 27.

Sejlskibe.

Chr. Simoni, Aalborg. Elisabeth, H. C. Jensen, afgik fra Kolding 19. Juli, ankom til Kotka 25. — Kirstine, J. K. Jensen, ankom til Riga 25. Juli.

M. Christiansen, Rønne. Rolf, Jacobsen, ankom til Stettin 23. Juli. — Odin, Møller, ankom til Kolboda 23. Juli. — Kristian, Andersen, ankom til Kalmar 24. Juli. — Torden-skjold, Larsen, ankom til Dublin 25. Juli. — Tre Søstre, Pedersen, ankom til Archangel 26. Juli. — Kastor, Clausen, ankom til Nykjøbing 26. Juli. — Robert, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 26. Juli. — Ane Magrethe, Jensen, ankom til Kbhvn. 26. Juli. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Kbhvn. 26. Juli. — Daniel, Bertelsen, ankom til Kbhvn. 26. Juli.

Fane, Nordby. Anna & Emmy, Svarrer, passeret Dungen-ss 17. Juli, fra Hamburg til Santos. — Anna, Clausen, ankom til Hamburg 20. Juli fra Gøteborg — Dora, Sonnicksen, sejlet fra Punta Delgade 20. Juli til Barcelona. — Thea, ankom til Buenos Ayres først i Juli at laste til Rio Grande. — Elisabetha, Fischer, ankom til Kronstadt 21. Juli fra Rio Grande. — Laura, Toft, passerede Prawle Pt. 22. Juli fra Caja (Equador) til Hamburg. Skibet signaliserede til den derværende Station at Kaptajnen var død. — Thor, Duysen, ankom til Cardiff 18. Juli fra Buenos Ayres. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, sejlet fra Marseille 20. Juli til Rio Janeiro. — Venus, Pedersen, ankom til Port Nathal 25. Juli fra Antwerpen. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Middlesbro 21. Juli, ankom til Hamburg 23. Juli.

Svendborg. Dannebrog, Børgesen, ankom til Aalborg 22. Juli. — Ydun, Klagenberg, ankom til Watsø 21. Juli. — Psyche, Hansen, ankom til Uleåborg 20. Juli. — Bellona, Petersen, ankom til Stockholm 23. Juli. — Union, Rasmussen, ankom til Ørnskjoldsvig 24. Juli. — Urania, Hansen, ankom til Ursvik 23. Juli. — Freir, Christensen, ankom til Hasle 26. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Fowey 25. Juli. — Fiona, ankom til Aarhus 27. Juli. — Brage, Jørgensen, ankom til Foway 28. Juli. — Ludvig, Larsen, ankom til Foway 28. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til Solombo 27. Juli.

Mårstal. Elise Marie, H. Hermansen, ankom til Rudkjøbing 20. Juli. — Ceres, C. H. Bager, ankom til Faaborg 20. Juli. — Norden, E. H. Kromann, ankom til Sct. Brioux 21. Juli. — Henriette, E. Holm, ankom til Archangel 26. Juli.

Fragtberetninger.

Efterspørgsel efter Sejlskibstonnage for Træløst.

Hr. Konsul Hans Smith, Kronstadt, skriver den 10/22 ds. til Norg. Sjøft.:

Jeg vil ikke undlade at meddele Dem, at der efter al Sandsynlighed bliver temmelig stærk Efterspørgsel efter Sejlskibstonnage for Træløst herfra udover Sommeren og Høsten, og turde i Særdeleshed mindre Sejlskibe finde lønnende Beskæftigelse.

Medens der ved Navigationens Begyndelse sluttedes til 18/—, Firth of Forth always afloat, har jeg nu allerede opnaaet 21/— for et Skib paa 230 Stds., og tror at den succesive Stigning vil vedblive. Iøvrigt noterer jeg i Dag:

100 Stds. Perth 30/—
125—200 » Gl. Yarmouth 27/6
165 » Exmouth Right 30/—
100—130 » Stockton or Tees 26/—
125—150 » Ipswich Dock 30/—
90—100 » Wick 27/6
120 » Tyne not afloat but safe good berth 25/—
110 » Portsmouth 27/6
120 » Southampton »
130—170 » St. Malo frcs. 38—40
230—240 » Caen » 34—36
210—220 » Delfzyl fl. 14—15
90—100 » Greifswald Mk. 24—26
diverse til Lübeck osv.

Men jeg vil tilraade Sejlskibe, der ere bestemte hertil eller til St. Petersburg, ikke at slutte inden de naa frem.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele den 10de Juli:

Den livlige Efterspørgsel efter vore Kornsorter, som vi omtalte i vor sidste Meddelelse, vedvarer, og Antallet af Befragtninger, saavel for Part som for hele Ladninger, har været temmelig betydeligt. Fragterne have imidlertid ikke forandret sig i nogensomhelst Retning, og for Øjeblikket synes her at være tilstrækkelig Damp-tonnage for at tilfredsstille Begæret. Med Undtagelse af de ovennævnte Fragter med Korn og Partladninger er Efterspørgslen efter Dampere meget begrænset, og tilsyneladende ere alle Ordre dækkede.

Efter Sejlskibstonnage er der Efterspørgsel i alle Retninger, og da der er Mangel paa Skibe af passende Størrelser ere Fragterne faste og i flere Tilfælde højere. Forholdet vis faa Sejlskibe ere bestemte hertil, hvorfor Fremtidsudsigterne for deres Vedkommende ere lysere, end de have været i lang Tid.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 26. Juli:

Fragtmarkedet udover er uforandret siden sidste Uge; der er sluttet til lave Rater til Østersøen (paa Basis af 3/3—3/4¹/₂ for Kronstadt & 3/4¹/₂—3/6 for Swinemünde); til Middelhavet til faste Rater (Basis 6/1¹/₂ for Genua).

Af Befragtninger kunne nævnes:

Kronstadt 3/3—3/4¹/₂ efter Størrelse & Position; 6/— for Koks som Partladning; Libau 1650 3/10¹/₂, 1900 3/9, St. Petersburg 800 Koks 5/6 & 1000 Koks 5/6 (Partladning), Pillau 1850 3/9, 1600 3/10¹/₂, Frederikshavn 550 4/1¹/₂, Randers 500 4/7¹/₂, 700 4/9, Helsingfors 1500 4/1¹/₂, 1750 & 1900 4/—, Swinemünde 3/4¹/₂ 3/6, 3/4¹/₂—3/6 option Stettin 3/10¹/₂—4/— (4/— kun fra Wear) efter Størrelse & Position, Norrkøping 1000 4/—, Neufahrwasser (Wear) 950 3/10¹/₂, Åhus 650 4/10¹/₂, Malmø 1000 4/—, Korsør 1100 4/—, Stockholm 1100 3/9, 2300 3/6, 1600 3/7¹/₂, Kjøge 540 4/4¹/₂.

Archangel 750 4/3, Nordnorge 1150 4/3, 1200 4/—, Bilbao 1600 3/—, 1750 3/—, 1600 3/9 250 Kul 5/9 Koks 49 d., Bayonne (Wear) 1250 4/4¹/₂, Lissabon 1050 6/— Kul 8/— Gods, 1250 5/9, Oporto 1250 5/10¹/₂.

Cartlagena 400 Koks £ 7,5/— balance Kul 8/— 49 d., 2 Lasteladser, 750 Koks £ 7,49 d., 2000 6/9 250 g. K., Licata 1900 7/6 300, Algiers 3000 5/7¹/₂, 500, Genua 2500 6/1¹/₂, 3200 6/1¹/₂ 500, 2800 6/— 500 option Venedig 7/1¹/₂ 350, Barcelona 5000 7/6 400 g. K., 4500 8/9 400 48 d., 1450 & 1950 9/— 400 48 d., Fiume 2300 8/— 350, Malaga 1500 7/— 300 g. K., 2200 7/1¹/₂ 300 g. K., 1350 8/6 300 48 d., Palermo 1950 7/3 300, 2400 7/1¹/₂ 300, Mentone (Hartlepool) 1750 8/6, Valencia 2250 7/6, Cadiz (Wear) 1900 5/—, Alexandria 2200 7/— 350, 3400 7/— 350, Trieste (to Pladser) 3500 6/9 300 Kul 8/3 Gods 8/9 Koks, Savona 3200 6/— 400, 2300 6/6 350, Neapel (Wear) 2700 6/3 500, Torre del Annunziata 2300 6/9 Koks 9/— 500, Livorno 2100 6 4¹/₂, 500 option Dunston 6/6, 2300 6/4¹/₂ 500, — Buenos Ayres 2300 16/—, 3700 15/6.

I Ertsbefragtningerne er ingen nævneværdig Forandring indtraadt, og have Afslutninger fundet Sted paa Basis af: Bilbao—Middlesbro 5/4¹/₂, Calais 5/10¹/₂, Rotterdam 5/10¹/₂, Tyne 5/—, West Hartlepool 5/4¹/₂.

Huelva—Rotterdam 6/6, New-York 10/— prompt.

Carthagena—Maryport 8/3, Antwerp 7/9.

Benisaf—Baltimore 7/6 full terms.

Bona—Baltimore 7/9.

Luleå—Rotterdam—Amsterdam 50000 over 18 97,5/7¹/₂ og fra andre Pladser proportionalt.

Sortehavet etc. er uforandret; i Ugens Løb er der sluttet en Del Baade fra Donauen for prompt, og fra Donau & Azoff for senere Lastning. Af Befragtninger ere gjorte:

Odessa (anlagt) 6/— Rotterdam, Sulina 7—7/9 any with options; Donau 8/6—9/— nc. 13/— any with options pr. Okt. (for en mindre Baad), Azoff 9/— nc., 11/6—12/— any pr. Sept./Okt.

Eupatoria—Riga 4000 9/— Salt.

Vor Korrespondent i St. Petersborg meddeler 12./24. Juli:

I den forløbne Uge har Fragtmarkedet beholdt sin faste og opadgaende Tendens og en ganske livlig Befragtnings Forretning har fundet Sted. En betydelig Mængde Varer ere allerede ankomne fra det Indre, og efter hvad jeg har hørt fra flere forskellige Sider, ventes der i nærmeste Fremtid endnu ret anselige Transporter hertil baade af Korn, hovedsagelig Havre og Rug, og af Træ. Den Formodning, jeg udtalte i min forrige Beretning, nemlig at Raten til London nok vilde avancere yderligere $\frac{3}{4}$ d., har vist sig at være rigtig, idet man til denne Plads nu kan betinge $1\frac{1}{2}$ d., hvortil flere Dampere ere sluttede. Til Rotterdam er der ikke nær saa godt et Regør for Rum som til London, men man kan dog opnaa $1\frac{1}{2}$ d. til $1\frac{2}{4}$ d. for prompt Afladning. Antwerpen Markedet holder sig flovt, men til Dunkerque og Ghent er $1\frac{2}{4}$ d. opnaaeligt for Korn og 18 Frs. for Hør. Til en god og sikker Weserhavn vil man ligeledes betale $1\frac{2}{4}$ d., som ogsaa bydes til Hamburg. Rouen kan 10/11000 Qrs. Dampere slutes til $\frac{1}{6}$ d. og $1\frac{7}{12}$ d. for henholdsvis prompt og senere Afskibning.

Af smaa Dampere er der nu langt færre i Markedet end der hidtil har været i denne Sæson, og dette tuide vel bringe bedre Fragter til de Baade, som nu søge Beskæftigelse herfra til Østersøen. Eksportørerne byde Rmrk. 10 til god svensk Østkysthavn, Rmrk. 11 til Sydsverrig og Rmrk. 12 til Danmark, ikke nordligere end Aalborg, alt pr. 2000 Kilos Rug.

Til Stettin skal der være solgt en Mængde Varer og prompt Tonnage til denne Havn kan slutes til $1\frac{0}{3}$ d. pr. Quarter Hvede Basis.

Fra Kronstadt til London er der for prompt Afskibning befragtet Tonnage til 21/— D/B. $\frac{1}{4}$ Boards 22/6, og der offeres for Oktober Afladning henholdsvis 25/— og 26/6 d.

Kronstadt til Rotterdam, Amsterdam eller Dordrecht o-eres Hf.: 12—12 $\frac{1}{2}$ pr. Std. D/B. B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Limfjorden. Fra den 1ste til 29de Aug. 1896 brænde hver Tirsdag, Torsdag og Lørdag fra Kl. c. 8 til 10 Em, fem hvide Lanterner paa Strækningen mellem Aalborg og Hals, nemlig: Ved *Bredhage*, *Vester-Laden*, *Kanalhagen*, *Frydenstrand* og *Bløden-Pæle*.

Lille-Bælt. Paa *Bastholm NØ-Flak* er opført en Baake, der bestaar af et Betonfundament, 4 Fod højt over Vandet, med en c. 25 Fod høj, hvid Stage med rød Ballon.

Paa *Græsholmen NV-Kant* er opført en lignende c. 20 Fod høj Baake.

Baakernes nøjagtige Plads vil senere blive opgivet. Holdte overet ville de komme til at indgaa som Led i den forestaaende Afmærkning af Grænsen mellem dansk og tydsk Søterritorium.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Grunden *Blenheim* skal afmærkes saaledes:

Ved N.-Siden med en sort Stage med Ballon.

Ved S.-Siden med en rød Stage med en Ballon mellem to opadbundne Koste.

Nærmere Meddelelse senere.

Østergötland Skjærgaard. I det Ø-lige Farvand mellem *Aspöfjärden* og *Kullskärsdjupet* og S. efter til *Barösund* skulle følgende Fyr tændes:

1. Paa *Ålholmen N.-Pynt* et hurtigblinkende Fyr. 58° 23' 53" N. Br. 16° 56' 45" Ø. Lgd.
 2. Paa *Årholmen* et hurtigblinkende Fyr. 58° 24' 15" N. Br. 16° 58' 10" Ø. Lgd.
 3. Paa *Skrijsvarehamsskåret* et fast Fyr. 58° 24' 5" N. Br. 16° 58' 12" Ø. Lgd.
- De to sidstnævnte blive Ledefyr i SØ-lig Retning.
4. og 5. Paa *Högholmen* to Ledefyr. Bagfyret bliver et hurtigblinkende Fyr paa det Højeste af Holmens NV-lige Del, Forfyret et fast Fyr c. 160 Alen S. for Bagfyret. Bagfyret: 58° 21' 10" N. Br. 16° 59' 15" Ø. Lgd.
 6. Paa *Enskär* et hurtigblinkende Fyr. 58° 18' 50" N. Br. 16° 58' 20" Ø. Lgd.
 7. Ved *Södra Espskärsgrundet* en Lystønde. 58° 14' 5" N. Br. 16° 54' 10" Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

Slåthaken Indløb. Paa *Fårholmen Ø-Pynt* skal tændes et Fyr. 58° 25' 13" N. Br. 16° 45' 13" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Söderhamns Skjærgaard. En Stage er udsat ved en 6 Fods Grund ved V-Siden af det S-lige Farvand til *Söderhamn*. 61° 13' 32" N. Br. 17° 14' 25" Ø. Lgd.

En Stage med Kost er udsat ved en 11 Fods Grund ved Ø.-Siden af samme Farvand. 61° 12' 32" N. Br. 17° 14' 0" Ø. Lgd.

En Stage med Kost er udsat ved en 6 Fods Grund ved Ø.-Siden af samme Farvand. 61° 12' 18" N. Br. 17° 14' 36" Ø. Lgd.

Stagen ved *Triangelgrundet* er flyttet Ø. for en 6 Fods Grund. 61° 13' 7" N. Br. 17° 14' 34" Ø. Lgd.

Norra Ovarken. Den 25de Juli 1896 ombyttes *Holmögadd* Fyr midlertidig med et hvidt, fast Fyr af 5te Orden.

I Sept. 1896 tændes det nye Lynfyr, som skal vise To-Lyn hver 10 Sekunder; Lyn $\frac{1}{4}$ s., Mørke $2\frac{1}{4}$ s., Lyn $\frac{1}{4}$ s., Mørke $7\frac{1}{4}$ s.

Finland. Finske Bugt. Wilborg. En 24 Fods Grund, *Winters Grund*, er funden $4\frac{1}{4}$ Kml S. 62° Ø. fra Baaken paa *Lilla Fiskaren* og $3,7$ Kml. S. 84° V. fra *Rondö* Fyr. SØ. for Grunden er i $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand udsat en rød Stage med rød opadbundet Kost. 60° 26' 44" N. Br. 28° 15' 1" Ø. Lgd.

Tyskland. Kurisches Haff. Ved N.-Siden af *Fesch Bank* er udlagt en Baaketønde med N.-lig Topbetegnelse.

Stralsund NV-lige Indløb. *Gellenstrom* er afmærket med 12 sorte Spidstønder, ved *Barhöft* ligger en Tønde.

Mühlentief er afmærket med Prikker.

V. for Signalmasten til Vandstands-Signaler ved *Barhöft* er opført et Udkigstaarn til Lodserne. 54° 26' 16" N. Br. 13° 1' 49" Ø. Lgd.

Linien de to røde Fyr S. for *Barhöft* overet maa ikke benyttes mellem Tønde M og N.

Vierendehl Strom er afmærket med 20 røde Spirtønder A til U og med 19 sorte Spidstønder 1 til 19. Ved Rendens S.-Ende ligger en sort Baaketønde med sort Ballon. 54° 24' 16" N. Br. 13° 5' 20" Ø. Lgd.

Grunden *Stralsunder Trendel* er afmærket med 3 røde Spirtønder A, B og C.

Femern. Den 25de Juli 1896 forandres *Stukkamp Huk* Fyr til et Blinkfyr, der viser Blink i $2\frac{1}{2}$ s., Mørke i 5 s. Fyret er anbragt tæt ved det gamle Fyr. Flammens Højde 16 Fod Lysvinklen er uforandret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I *Varangerfjord* c. 7 Kbl. S. for *Melkevarde* ved *Vadsø*, og lidt S. for den i Kortet aflagte 6 Fv. Grund, er funden en 10 Fods Grund.

Tyskland. Elben. Fyrskibet »*Oste Riff*«, som havde to Master, er ombyttet med et Fyrskib med én Mast Fyr og Signaler er uforandrede.

Holland. Zuiderzee. Kamper Ketel Havnefyr paa Yderenden af S.-Dæmningen er midlertidig ombyttet med et Fyr af samme Art, men med mindre Lysstyrke. Det staar c. 20 Alen fra Dæmningens Yderende.

Rotterdam. Fartøjet, som var sunket i *Nieuwe Maas* ved Tønde Nr. 18, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

Zeegat van Goeree. I *Bieningen* er Vragstykket, som laa paa 51° 27' 10" N. Br. 4° 13' 59" Ø. Lgd., er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Zeegat van Brouwershaven. I *Grovelingen* er Spidstønde Nr. 7 med Ballon ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Kegle, der ligger i 32 Fod Vand. 51° 39' 38" N. Br. 4° 6' 24" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Ved *Cap Antifer* Fyr gives Taagesignal midlertidig med Haandkraft, hver 2 Minutter To-Stød.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penmarch Ø. Dampere »*Raoul Godard*« ligger sunken $\frac{1}{2}$ Kml. S. for *La Carette*. 47° 45' 55" N. Br. 4° 15' 25" V. Lgd.

Lorient. Den sorte Spirtønde med Cylinder ved Grunden i *Passe Ouest* ved *Lorient* er flyttet og ligger nu SØ. for Grunden 47° 41' 40" N. Br. 3° 22' 38" V. Lgd.

Spanien. Cadix. Tønden paa *El Frayle* ligger c. 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. VSV. for den i det *engelske* Admiralitets Kort Nr. 1623 angivne Plads. Baaken, som var under Bygning paa *El Diamante*, er ødelagt af Søen.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Fyrskibet »*Five Fathom Bank NE*«. Nr. 44 er midlertidig inddraget. En rød Fløjtetønde er udlagt paa Stationen.

Maryland. Fyrskibet »*Fenwick Island Shoal*«. Nr. 52 er midlertidig inddraget. En rød Fløjtetønde og en rød Klokke-tønde ere udlagte paa Stationen.

Virginia. Chesapeake Bay. Fyrskibet »*Smith Point*« Nr. 46 er igen udlagt paa Station og Lystønden inddragen.

Taagesignalet gives nu hver Minut med Et-Stød af 5 s. Varighed. Iøvrigt uforandret. 37 $^{\circ}$ 54' N. Br. 76 $^{\circ}$ 10' V. Lgd. Ved *Newport News* ere tre hvide Spirtønder udlagte i c. 5 Fv. Vand, for at afmærke Ankerpladsen. De ligge i N. 59 $^{\circ}$ V., S. 60 $^{\circ}$ V. og S. 21 $^{\circ}$ V. fra Elevatoren.

North Carolina. Over Barren i *Cape Fear River* er der et c. 80 Alen bredt Løb med 18 Fod Vand, Middel-Lavvande, c. 100 Alen V. for og parallelt med Ledefyrinlinen.

South Carolina. I *Winyah Bay* er det dybeste Vand nu c. $\frac{1}{2}$ Kml. S. for *Old Bottle Channel*.

Den sort og hvid lodret sribede Spidstønde G ligger nu i 26 Fod Vand, fra *South Island* S.-Ende i N. 61 $^{\circ}$ Ø. og fra *Georgetown Fyr* i S. 60 $^{\circ}$ Ø.

Den sorte Klokke-tønde ligger i 23 Fod Vand, fra *South Island* S.-Ende i N. 59 $^{\circ}$ Ø. og fra *Georgetown Fyr* i S. 49 $^{\circ}$ Ø.

Dry Breaker røde Spidstønde Nr. 4 og *Inner Bar* sorte Stumptønde Nr. 3 ere inddragne.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Fra den 10de til den 13de August 1896 inklusive viser det hvide Fyr med Formærkelser paa *Molen Saint-Mandrier* ved *Toulon* hvidt, fast Lys.

Italiens Ø.-Kyst. Den 27de Juli 1896 inddrages Lystønden, der viser grønt, fast Lys, ved Yderenden af *Lido SV.-Dæmning*, midlertidig.

Østerrig-Ungarn. Morlacca Kanal. Den 1ste Aug. 1896 tændes ved *St. Giorgio* et rødt, fast Havnefyr paa Yderenden af V.-Dæmningen. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det vises fra en Jærnpæl og lyser fra N. 14 $^{\circ}$ Ø. til N. 30 $^{\circ}$ V. 44 $^{\circ}$ 54' 30" N. Br. 14 $^{\circ}$ 54' 25" Ø. Lgd.

Zirona Kanal. Det midlertidige, røde, faste Fyr paa Klippen *Murica* er ombyttet med et hvidt, fast Fyr med Blus hver $\frac{1}{2}$ Minut. 43 $^{\circ}$ 28' 5" N. Br. 16 $^{\circ}$ 3' 30" Ø. Lgd.

Rusland. Perokop Bugt. Grunden S. og Ø. for *Djarilgat Pynt* er tiltagen. Pynten ligger paa 46 $^{\circ}$ 1' N. Br. 33 $^{\circ}$ 6' Ø. Lgd.

Tunls. Den røde Spidstønde, der laa 4 $\frac{1}{3}$ Kml. N. 6 $^{\circ}$ V. fra *Hunt Suk Fyr*, er inddragen efter at Lystønden er udlagt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Ved 15 Fods Klippen i det N.-lige Løb i *Main Ship Channel*, *Key West Harbor*, er udlagt en sort og rød vandret sribet Spidstønde, fra *Key West Fyr* i S. 2 $^{\circ}$ V. og fra *Sand Key Fyr* i N. 47 $^{\circ}$ Ø.

Louisiana. En sort og rød vandret sribet Stumptønde er i 17 Fod Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. S. for Vraget af en Skonnert, som er sunken ved SV.-Enden af *Tiger Shoal*, fra *Trinity Shoal* Tønde i N. 14 $^{\circ}$ Ø., 3 Kml.

Columbia. Savanilla. Cupino Beach Fyr viser fast Fyr med Blus af 3 Sekunders Varighed hver $\frac{2}{3}$ Minutter. 11 $^{\circ}$ 0' 15" N. Br. 74 $^{\circ}$ 57' 55" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40 $^{\circ}$ S. Br.

Rio de la Platâ. Ø. for Fyrskibet »*Cuirassier Bank*« er udlagt et Lodsartøj, der om Dagen viser rødt Flag med hvid Cirkel, om Natten en rød Lanterne for og en hvid Lanterne midtskibs og agter.

Karantænebestemmelser m. m.

Brasilien. — Naar Karantæne erklæres, oprettes en Karantæneanstalt ved *Tamandaré*, 45 Kml. S. for *Øen Sto. Aleixo*.
Norge. — Forbudet mod Indførsel af brugte Klædningsstykker, brugt Linned og brugte Sengeklæder, brugt Vat og Klude fra *Rusland*, *Galizien* og *Bukovina* er ophævet.

Spanien. — *Port Said* og *Damiette* ere erklærede for smittede af Kolera og 85 Kml. Omkreds for mistænkte.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Juli 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	102 $\frac{3}{4}$	102 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{2}$	103
Thingvalla	44 $\frac{1}{2}$		44	44 $\frac{1}{2}$
Danmark	72 $\frac{1}{2}$		72 $\frac{1}{4}$	72 $\frac{1}{2}$
Norden			111 $\frac{1}{4}$	112
Kjøbenhavn.....			84 $\frac{3}{4}$	85 $\frac{1}{2}$
Carl	47	46 $\frac{3}{4}$	46 $\frac{3}{4}$	47
Dannebrog			100 $\frac{3}{4}$	102 $\frac{1}{2}$
Skjold	57 $\frac{1}{4}$	57 $\frac{1}{2}$	57	57 $\frac{1}{4}$
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			110	150
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			35	42
Østersøen			—	—
Nordsøen	60		59 $\frac{1}{2}$	61 $\frac{1}{2}$
Form			70	90
Foren. Bugser-Selsk.....			—	—
Dansk,russisk Dampsk.....			60	90
Dampskibe Obligationer.				
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ — —			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Thingvalla 1882.....			99 $\frac{1}{2}$	100
5 $\frac{0}{10}$ — 1894.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 $\frac{0}{10}$ Stats			—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats			100 $\frac{3}{4}$	101 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....			97 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns Kreditf.....			98	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser.....			98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{0}{10}$ — — 6 —			100 $\frac{1}{4}$	101
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 —			98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
Aktier.				
Nationalbank.....			163 $\frac{1}{4}$	165
Privatbank	120	119 $\frac{3}{4}$	119 $\frac{1}{2}$	120
Landmandsbank			124 $\frac{1}{2}$	126
Handelsbank			123	123 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain			106	107
Helsingørs Jernsk.....			111	113
Sukkerfabr.	88 $\frac{1}{2}$		88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	114 $\frac{3}{4}$	115	114 $\frac{3}{4}$	115
Vekselkursen.				
	Åvista Sælger.		10 d. d. Køber.	
Hamburg	89.		88.85	
London.....	18.13		18.10	
Paris	72.20		—	
Amsterdam	150.20		—	
Notering paa Berlins Børs d. 28. Juli 1896.				
Rubler			216.20	
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols			104.10	
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit			—	
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske			95.40	
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats.....			100.10	
4 $\frac{0}{10}$ — — 1890.....			88.10	

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

Foren. Dampskibs. 46,000, »Thingvalla« 8,000, »Danmark« 14,000, »Carl« 18,000, »Skjold« 26,000 »Kjøbenhavn« 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet i Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26³ (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

ARENTZ & ROSENFELDT^S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Dampskibe**, **Lægtre** og **Sejlskibe** af **Staal** og **Træ**.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved **billigt** og **hurtigt Arbejde** garanteres.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsring,
273 leveres.



Dampbaaden
„Gasværkshavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrom & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

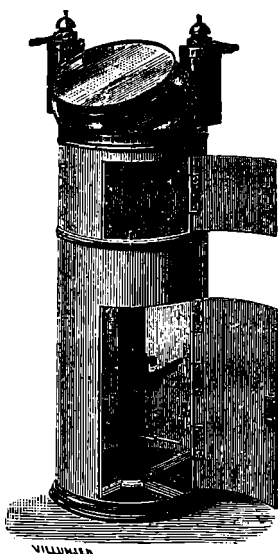
Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Tjæders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4198.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadkompasser,

Patent Tidglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

P. Otzen & Thorstenson, autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Pettilinie à 45 mm Bredder 25 Øre, udenlandske 35 Øre			
De øvrige Sider — — — — —	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. August 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Sejlskibsrederi-Foreningens Sagførere. — Kollisionssag mellem S. S. »Grenadier« og S. S. »August Korff«. — Nyt stort Aktieselskab: »Fanø Skibs-Rederi«. — Fra gamle Dage. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.



Nordisk Flagfabrik,
Kjøbenhavn V.

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

anbefales fra Lager.

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

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 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af **Maskin- og
Cylinderolier.**

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

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial-, Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. $\frac{1}{4}$ Pd., 5 Øre pr. $\frac{1}{8}$ Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om **noje** at paase, at vort Firma: **C. F. Rich & Sønner** staar paatrykt **Bagsiden** af hver Pakke.

Erbødigst

C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder,
Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrojer, Islænder, Vanter, Strømper.
Fabrik af Olietøj og Udsalg til Fabrikpris.
Grundlagt 1738.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler
serdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hinze.

Køb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

E. B. SALOMON

34 Viumelskaftet 34
Stuen

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.



SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Isolering af Dampere
og Kjædler udføres.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/4 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kjendte vandtætte Dug have
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.

Dampbaade.

Forskellige Størrelser og
Slags købes og sælges ved

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
GÖTEBORG.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udledes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

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

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6. Sølvtrøvet 6.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

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

J. A. Thiesson,
Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn, K.

Sejlskibsrederi-Foreningens Sagførere.

Af vort Referat af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s aarlige Generalforsamling i dette Blads Nr. 28 vil det ses, at Generalforsamlingen vedtog en Resolution, der gik ud paa, at Foreningen skulde søge at træde i Forbindelse med Sagførere i de danske Søkøbstæder, der vilde bistaa Foreningens Medlemmer i juridiske Anliggender, og som Foreningen kunde henvise sine Medlemmer til.

Foreningen har sikkert ved denne Beslutning foretaget et Skridt, der vil kunne blive af ikke ringe Betydning og til megen Nytte for dens Medlemmer. Det hænder jo meget ofte, at Skibene omkring i Havnene blive indviklede i Tvistigheder af forskellig Art, og Vanskeligheden ved at faa disse løste paa en Maade, der stemmer med Rederiets og Skibsførerens Tarv, ere jævnlige saa meget større som de Beslutninger, der maa tages om Sagens Forfølgning paa den ene eller anden Maade, ofte maa fattes hurtigt, idet Skibets Ophold i den paagældende Havn gærne kun er af kort Varighed. Under disse Omstændigheder vil det være et stort Gode for Skibets Fører, at der paa vedkommende Plads findes en Sagfører, til hvem han med fuld Tillid kan henvende sig, og som vil yde ham fornøden Vejledning. For saadan Vejledning, der altsaa nærmest er af raadgivende Karakter, vil de paagældende Sagførere intet Vederlag berøgne sig, medens de selvfølgelig for yderligere juridisk Assistance, f. Eks. for at føre en Proces, beregne sig Honorar.

Vi haabe, at denne Foranstaltning vil blive tilst med Tilfredshed af Foreningens Medlemmer, og at de ved opstaaende retslige Vanskeligheder i danske Havne ufortøvet ville henvende sig til Foreningens Sagførere. Foreningens Bestyrelse har straks efter Generalforsamlingen indledet Forhandlinger med Sagførere i de fleste danske Søkøbstæder. Efterhaanden som der foreligger Overenskomster med disse, ville de paagældende Sagføreres Navne blive bekendtgjorte og en Fortegnelse over dem regelmæssigt optaget her i Bladet. Nedenfor findes opført den første

af disse Fortegnelser, der altsaa efterhaanden vil blive suppleret med ny tiltrædende Sagførere.

I Forbindelse med ovenstaaende meddele vi, at Foreningen, der jo har sit Sæde her i Kjøbenhavn, er traadt i Forbindelse med Højesteretssagfører Ludvig Arntzen, der som Bestyrelsens juridiske Konsulent vil yde den sin Assistance, og til hvem tillige Foreningens Medlemmer kunne henvende sig.

Om den Ordning, der ved Foreningens Initiativ saaledes vil blive gennemført, med Tiden yderligere kan udvikles, saaledes at Foreningen mulig kan byde sine Medlemmer retslig Hjælp ogsaa i fremmede Havne, er selvfølgelig vanskeligt at sige. Men saafremt Foreningens Medlemmer saa meget som muligt ville benytte den Hjælp, der nu tilbydes dem i danske Havne, er dog efter vor Mening det første Skridt gjort paa en Vej, ad hvilken der mulig i Fremtiden kan udrettes noget gavnlige for vor Skibsfart. Foreløbig haabe vi, at den nu trufne Ordning maa blive til Gavn saavel for Sejlskibsrederi-Foreningens Medlemmer som for de Sagførere, der med saa megen Beredvillighed have tilsagt den deres Assistance.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Esbjerg	Sagfører <i>J. Clausen.</i>
Faaborg	— <i>J. Amtoft.</i>
Frederikshavn .	— <i>N. Petersen.</i>
Kjøbenhavn . .	Højesteretssagfører <i>Ludvig Arntzen.</i>
Middelfart . . .	Sagfører <i>Philip Hansen.</i>
Nexø	— <i>H. Mauritzen.</i>
Nyborg	— <i>Chr. Qvist.</i>
Nykjøbing Jyll.	— <i>P. P. Salling.</i>
Rønne	— <i>Janus Olsen.</i>
Svendborg . . .	Overretssagfører <i>J. Jacobsen.</i>

Kollisionssag mellem S. S. „Grenadier“ og S. S. „August Korff“.

»The Tyne Steam Shipping Company« mod »The German-American Oil Company«.

Om Morgenen d. 1. August 1894 kolliderede Dampskibene »Grenadier«, 921 Reg.-Tons, 236 Fod langt, og »August Korff«, 3,104 Reg.-Tons, 365 Fod langt, i Nordsøen paa 52° 31' N. Br. og 3° 25' Øst Lgd. Førstnævnte var paa en Rejse fra Rotterdam til Newcastle, August Korff skulde fra Nordenham til Philadelphia. Grenadier sank i mindre end en halv Time, medens August Korff ikke blev beskadiget i nogen høj Grad. Da Kollisionen skete, var det tæt Taage. Da Korffs Fløjte hørtes om Bord i Grenadier, styrede denne omtrent NV., medens Korffs Kurs var i Nærheden af SV. Korffs Stævn tørnede under en ret Vinkel mod Run-

dingen af Grenadiers Boug, omtrent ved Enden af Bakken, og skar cirka 15 til 20 Fod ind i den.

Dommerens Udtalelser lød som følger: Da Skibene hørte hinandens Fløjter, vare de indhyllede i Taage, der umuliggjorde at bestemme, hvor de vare eller hvilken Kurs de styrede; maaske vare de nær sammen eller langt fra hinanden, maaske krydsedes deres Kurser eller de vare mod- eller medgaaende. Synet kunde intet bestemme, og paa Lyden var det umuligt at stole, da den var afhængig af Atmosfærens Tilstand og derfor upaalidelig. Hvad var nu Skibenes Pligt under disse Omstændigheder? Efter min Mening: at stoppe og vente til Taagen lettede, eller søge at udfinde hinandens Plads ved gentagne Signaler; i alle Tilfælde var det deres Pligt at mindske Farten saa meget, at hver især kunde stoppe sit Skib paa en Skibslængde, eller paa den Afstand, de antagelig vilde kunne se hinanden i Taagen.

»Korff«s Sagfører paastod, at dette Skib var bleven

navigeret overensstemmende med de internationale Reglers Artikler 13, 16, 18 og 22. Disse lyde saaledes:

Artikel 13: Ethvert Skib, hvad enten det er et Dampskib eller Sejlskib, skal i Taage, Tykning eller Snevejr gaa med moderat Fart.

Artikel 16: Naar to Skibe gaa for Damp, og deres Kurser krydse hinanden paa en saadan Maade, at Sammenstød kan befrygtes, skal det Skib, som har det andet paa sin Styrbords Side, gaa af Vejen for det andet.

Artikel 18: Ethvert Dampskib, som nærmer sig et andet Skib paa en saadan Maade, at Sammenstød kan befrygtes, skal mindske Fart eller stoppe og bakke, om nødvendigt.

Artikel 22: Naar et Skib i Følge de foranstaaende Regler skal gaa af Vejen for et andet, skal det andet Skib vedblive at holde sin Kurs.

Disse Skibes Kurser krydsede hinanden; Grenadier laa NNV. an og Korff SV. $\frac{1}{2}$ V., altsaa mødtes de næsten under en ret Vinkel, og Grenadier havde Korff paa sin Styrbords Side, hvorfor det var dens Pligt at gaa af Vejen for Korff. I Følge Dommerens Mening er der ingen af ovennævnte Artikler, der kunne finde Anvendelse i dette Tilfælde, med Undtagelse af Artikel 18. Artikel 13 omhandler Taagesejlads i al Almindelighed og ikke dette specielle Tilfælde, hvor Skibene, skønt nærved hinanden, ikke kendte hinandens Plads eller Kurser. Artikel 16 omhandler klart og tydeligt Navigation under almindelige Omstændigheder, under hvilke Skibe kunne se hinanden og saaledes bestemme deres respektive Kurser, dens Anvendelse er uanvendelig, hvor Skibe ere skjulte for hinanden af tæt Taage og saaledes ikke kende hinandens Plads. Der kan ingen Tvivl være om, at dette var Tilfældet i nærværende Sag, idet begge Skibes Forklaring stemmer overens herom. Artikel 18 maa ogsaa forstaaes saaledes, at Skibene skulle kende hinandens Kurs for derved at være i Stand til at bedømme en truende Fare, hvilket imidlertid ikke udelukker, at den ogsaa er anvendelig i et Tilfælde som omhandlede, hvor Skibene ere skjulte for hinanden i Taage, men de hørte Signaler tilkendegive, at der er en Mulighed for Fare til Stede. Sikkerheden fordrer da, at begge Skibene skulle stoppe for en Tid, eller i det mindste yderligere mindske Fart, som før omtalt.

Hvorledes handlede de respektive Skibe nu?

Da Grenadier første Gang hørte Korff's Fløjte, stoppede den, og bakkede kort efter da den anden Gang hørte Fløjten, som antoges at være kommen betydelig nærmere. Alle Vidner stemme overens herom, og Dommeren udtaler: at han ingen Grund har til at tvivle paa Sandheden deraf, og naar det er blevet paastaet, at Udseendet af Hullet i Grenadier modsagde ovenstaaende Forklaring og at det skulde have udvist, at Grenadier havde været i hurtig Bevægelse og med stor Kraft tvungen sig selv mod Korff's Stævn, saa finder han tvertimod, at den tilføjede Skade beviser det modsatte, da det ikke alene er usandsynligt, men faktisk umuligt, at Hullet er fremkommet paa nævnte Maade. Dersom Korff, som paastaet, laa stille og Grenadier løb Fart, vilde denne efter al Sandsynlighed have gledet af langs Korff's Stævn og Skaden havde været langt mindre. For at kunne presse sig selv imod Stævnen med en saadan Kraft, at denne trængte helt ind midtskibs, maatte den have gaet sidelæns og

med betydelig større Fart end det er muligt at opnaa den Vej. Hullet var i den stærkeste Del af Skibet og kunde efter Dommerens Mening kun være frembragt ved et Stød, ført med megen Kraft og næsten under en ret Vinkel. Begge Skibe drejede under Stødet Vest hen.

Det var ingen Fejl, at Grenadier bakkede, da den hørte Korff's Fløjte nærmere sig; det var tvertimod en Forsigtighedsregel. Det er unødvendigt at spekulere over, hvad der vilde have hændet, dersom den i Stedet for at bakke var gaet frem. Havde Grenadier gaet frem med nogen videre Fart og det havde haft en Kollision til Følge, vilde den uden Tvivl være bleven holdt ansvarlig og i det mindste for en Del have maattet betale Skaden. Korff stoppede ikke, da den hørte Grenadiers Fløjte, og har næppe gaet med mindre Fart end halv Kraft til Kollisionsøjeblikket. Dommeren udtalte som sin Overbevisning, at »August Korff« deri havde fejlet, og udelukkende bar Skylden for Kollisionen. Fairplay.

Nyt, stort Aktieselskab: „Fanø-Skibs-Rederi“.

I Følge Fanø-Avis har der i længere Tid været ført Underhandling mellem Finansmænd i Kjøbenhavn, Skibsmæglere i Hamburg og de korresponderende Redere S. Abrahamsen, C. P. Holm og P. N. Winther her af Byen om at sammensmelte de mange smaa Aktieselskaber, disse Mænd staa i Spidsen for — et Selskab for hvert Skib —, til et stort Selskab, hvis Aktier skulle noteres paa Børserne. Sagen er nu naaet saa vidt, at de nævnte Redere have udsendt Forslag til Love for det ny, store Selskab med indledende Bemærkninger til Aktionærerne i de nuværende Selskaber. Uden i Dag at komme nærmere ind paa en Bedømmelse af denne for Nordbys Fremtid meget betydningsfulde Sag, skal vi indskrænke os til i det efterfølgende at referere det vigtigste af Indledningen og Forslaget til Love for det ny Selskab.

I Indledningen fremhæve Indbyderne, at Grundene til Fremsættelsen af Forslaget til en Sammensmeltning af de smaa Selskaber til et stort ere følgende:

- Et meget stort Antal Aktionærer ønske de Kapitaler, der ere anbragte i de enkelte smaa Aktieselskaber, mere tilgængelige og lettere realisable end nu, derved at Aktierne kan blive Børspapirer, der baade kan sælges og eventuelt belaaes.
- Man mener ved Oprettelsen af et stort Selskab at kunne spare i forskellige Retninger, f. Eks. ved større Kontrol med Skibenes Udgifter.
- Assurancen sluger nu altfor store Summer for de enkelte Selskaber; et større Selskab formenes for en Del af Aktiekapitalens Vedkommende at kunne være sin egen Assurandør, hvorved der ville spares betydeligt.
- Det aarlige Udbytte maatte kunne reguleres. Nu er Udbyttet i de forskellige Selskaber udsat for store Svingninger, hvilket er ubehageligt for de Aktionærer, som har sat Penge i Skibene for at nyde en nogenlunde bestemt aarlig Rente eller Indtægt.

Et betydeligt Antal Aktionærer har, naturligvis uden Indskrænkning i Generalforsamlingens Handlefrihed, foreslaaet at vælge d'Hrr. Skibsredere C. P. Holm og P. N. Winther til de første Medlemmer af Styrelsen.

Saaftremt Aktionærerne billiger den projekterede Sammensmeltning, vil der i de Aktieselskaber, der ejer nedenauførte Skibe, blive afholdt Generalforsamlinger til Drøftelse af Lovene og foreløbig Taksation af Skibene.

Af Lovforslaget skal vi fremhæve følgende:

Selskabets Navn skal være: »Fanø-Skibs-Rederi«, dets Formaal er Fragtfart, og dets Sæde og Værneting: »Nordby paa Fanø«.

Taksationssummen for de Skibe, der indgaa i det ny, store Aktieselskab fastsættes af et af samtlige Skibes Rederier sammensat Udvalg i Forening med to uvillige, sagkyndige Mænd.

De Skibe, som søges inddragne under det ny Selskab, ere følgende:

Barkskibet »Casma« (Jern).
Fregatskibet »Copley« (do.).
Barkskibet »Doris Brodersen« (do.).
Do. »Emilie« (Træ).
Do. »Hans« (do).
Do. »Havila« (Jern).
Do. »Mathilde« (Træ).
Do. »Paul« (do).
Do. »Prinsesse Marie« (Jern).
Do. »Prins Valdemar« (do.).
Fregatskibet »Serapis« (do.).
Do. »Sixtus« (do.).
Briggen »Sophie« (Træ).
Fregatskibet »Tercera« (Jern).
Barkskibet »Thor« (do.).
Do. »Venus« (do.).
Fregatskibet »Wilhelmine« (do.).

Andre Skibe kunne optages i Selskabet.

Aktiekapitalen fastsættes til et Beløb, stort nok til Anskaffelsen af forannævnte Skibe og sammes Drift. Aktiekapitalen kan forhøjes til 3 Mill. Kr., naar Styrelsen og de Kommitterede er enige derom. Yderligere Udvidelse af Aktiekapitalen kan kun finde Sted med Generalforsamlingens Samtykke.

Aktiebrevne forsynes med Kupon-Ark. Derefter følger en Del af de sædvanlige Regler for Aktieselskabers Virksomhed, hvilke vi ikke skal opholde os ved. Selskabets Styrelse skal bestaa af to Medlemmer og 3 Kommitterede, der vælges af Generalforsamlingen. Styrelsen og en af de Kommitterede skal være hjemmehørende i Nordby paa Fanø.

De nuværende Førere af de nævnte Skibe, som gaa over til Selskabets Ejendom, skulle vedblive at fungere, saalænge de ere i Selskabets Tjeneste og lønnes efter de respektive Aktieselskabers Love.

Styrelsen i Forening med de Kommitterede har Ret til mod Pant i Selskabets Ejendele at optage Prioritetslaan. Skibene skal holdes forsikrede til mindst to Trediedele af den bogførte Værdi. Det herved og ved Undladelse af Fragt-Assurance indvundne Beløb henlægges til et Assurance-Reservefond. Til Reserve- og Fornyelsesfond henlægges aarligt et Beløb efter Styrelsens Skøn.

Fra gamle Dage.

Det er i Aaret 1807, hin bedrøvelige Tid for Danmark.

Landets Stolthed: vor Orlogsflaade ranet, Arsenallet tomt eller ødelagt og Skibsfarten knækket. Kun alt for godt var »det troløse Albions« lumske Overfald lykkedes.

Saa var det, at Kaperiet begyndte. Det ene Skib efter det andet gik i dette og de følgende Aar ud paa en Tur eller et saakaldet Kryds. Kaperskibet »Helleflynderen«, Kapt. Chr. F. Møller af Kjøbenhavn, lagde sandsynligvis for den 5. Nov. 1807, thi denne Dag forhyredes Mandskabet, 2 Styrmand og 12 Matroser hos Vaterskouten P. H. Kock.

Denne underskriver hvad der fortjener at noteres for Kuriositetens Skyld, saaledes ordret:

»Forestaaende Officerer og øvrige Mandskab ere saaledes bleven Forhyrede som denne Forhyringscontract inde- og tilholder.« Til Bekræftelse under min Haand og Seygl.

Hans Kongl. Mayest. til Danmark og Norge p. p. Bestaltet Vatterschouth.

Peter Hansen Kock.

P. H. K.

Kaper Nummer to var Chaluppen »Aurora«, Kapt. Lars N. Birch af Kjøbenhavn. Skibets Størrelse vides næppe, men Besætningen bestod af 3 Styrmand, 2 bekendte Mænd, Doktor, Kanoner, Prisemester, Tømmermand, Kok, 13 Matroser og 2 Dreng.

Sammen med »Aurora« gik den 9de November Kutteren »Penelope«, Kapt. Lauritz H. Krogh, og derefter fulgte saa Slag i Slag det ene Kaperskib efter det andet, snart større Skibe, snart ligefrem mindre Baade med kun faa Mands Besætning. At disse mindre Fartøjer naturligvis ikke kunde kapre et engelsk eller andet ufrit Skib, selv om de ogsaa havde Vaaben, er indlysende, men i Forening vare de »haarde Nødder«, og lægge Fingrene imellem overfor Englænderne gjorde de saamænd ikke, kunde de bare faa Ram paa én af de »engelske Hunde«.

Der faldt jo ogsaa gode Prispenge af, naar et fjendtligt Skib var taget og bragt i Sikkerhed. Skib og Ladning bleve solgte; af det fulde indkomne Beløb fradroges først Kaperskibets Udredning samt Mandskabets Kostpenge, derefter Omkostningerne ved Skibets og Ladningens Salg og alle deraf flydende Udgifter, deri indbefattet hvad det kongelige Kaperreglement paabød at betale, og: »Hvad flere Afgifter, der nu eller i sin Tid med paabudne Anordninger kan blive at lægge.«

Netto-Indtægten blev da som Regel delt i to Parter, hvoraf den ene Part tilfaldt Kaperskibets Reder eller Interessenterne — flere slog sig sammen for at udruste et Kaperskib — den anden Part Besætningen. For dennes Vedkommende bleve Prispenge fordelt efter Andele, f. Eks. Kaperskonnerten »Mandahl«, Kapt. Caspar Wolfsen:

Naar Kaptajnens Part beregnes efter 80 Rdl.

beregnes 1. og 2. Styrmand	— 40	-
3. do.	— 25	-
1. Prise-Mester	— 25	-
2. do.	— 15	-
Doktor, Forvalter	— 20	-
3. 4. og 5. Prisemester	— 15	-
Baadsmænd, Tømmd.		
18 } Kanoner	— 20	-
2 Tømmd.	— 15	-
Kok	— 12	-
Baadsmændsmath	— 15	-
Kvartermester	— 12	-
Under-Kanoner	— 20	-
34 Matroserne	— 10	-
11 Halvbefarne, Ungmænd	— 8	-
1 Dreng	— 5	-
1 Skriverkarl	— 5	-

Dette Skib gik ud den 17. Nov. 1807 med en efter Forholdene betydelig Besætning, 65 Mand, der endda ikke var fuldtallig, thi der skulde yderligere have været 5 Ungmænd og 4 Dreng med. Alle Officerer, Kaptajnen iberegnet, og Befarne fik hver 8 Rdl. i Forskud eller Forstrækning, de Halvbefarne fik hver 6 Rdl. og Skriverkarlen (Peter Nørregaard) 5 Rdl.

Det er for Resten ikke uden Interesse at se, at »Mandahl« noteres som 15 Læster drægtig, det var altsaa kun et lille Fartøj, og Besætningen sov vel næppe om Bord; Skibet har snarere ligget paa Lur i en eller anden Havn for derfra at stikke i Søen, naar der viste sig noget Bytte. At Forholdet har været saaledes, derpaa tyder

klart Besætningens Størrelse paa Kaperbaaden »Blondine«; her var Besætningen nemlig 10 Mand foruden Kaptajnen, men Baadens Drægtighed var, siger og skriver, kun én Læst. Flere Smaa-Kapere, f. Eks. »Haabet«, $\frac{3}{4}$ Læst, med 12 Mand, Chaluppen »Den Dristige«, $1\frac{1}{2}$ Læst, med 15 Mand o. s. fremdeles.

Paa Kaperskonneren »Ida«, $2\frac{1}{2}$ Læst, der gik ud 3. Dec. 1807 med 23 Mand, beregnedes Kaptajnens Prispenge lig med Part efter 40 Rdl., og de daglige Kostpenge vare ansatte til:

Kaptajnen 15 Mark, Løjtnanten Søren Winge 12 Mark, Styrmanden 9 Mark, Kanoner 5 Mark, Kvartermester 4 Mark og hver Matros 3 Mark. De fik hver 14 Dages Kostpenge forud.

Som man vil se, var det den Gang baade Revl og Krat, der drev den Sport at »kapre«, der var en Slags Guerrilla-krig i vore egne Farvande mod den overmodige og over-ægtige Fjende, og der er sikkert i hine Tider foretaget mangen Heltedaa og kæmpet mangen haard Kamp for Fædrelandet.

Smaa og store kæmpede mod Fjenden, smaa, som anført paa ca. 1 Læst's Drægtighed, større, som Skonneren »Friederichsværn«, Kapt. Amon Amonsens, med 56 Mand, Fregatten »Cordt Adler«, Kapt. A. Jørgensen, med 96 Mand o. s. v.

Da det jo drejede sig om at gøre Bytte, hvad der vel ofte kunde være rigtig indbringende, fik Kapermandskabet ingen Lønning, men Kostpenge, som oftest 3 Mark daglig; det var forhyret paa 8 Dage, 14 Dage, 1, 2 og 3 Maaneder, og de kunde naturligvis ikke gaa fra Skibet uden Kaptajnen godvillig gav Tilladelse dertil. Blev nogen saaret i en Bataille, fik han fri Kur og Pleje og blev nogen skudt ihjel, tilfaldt hans Andel i Prisepengene hans Arvinger eller andre dertil berettigede. Mandskabet, som havde ladet sig forhyre, maatte vide fuldkomment at kunne forsvare den Post, de beklædte om Bord, hvis ikke bortfaldt hele den Andel af Prisepengene, som de fik til gode for de kodennerede Skibe og deres Ladninger; dog bør de ved Vidner derom lovlig overbevises.

Særlig indskærpedes det Kapermandskabet, at det naar en Prise var gjort, ikke maatte understaa sig til at fratage det fangne Mandskab det allermindste af dets private Ejendom eller i ringeste Maade at fornærme eller omgaas nogen uskikkelig, da den eller de, der kunde overbevises om at have plyndret eller omgaaet det fangne Mandskab umenneskeligt ej alene skal tilbagelevere Ejermanen det saaledes berøvede i Paasyn af hele Besætningen, men desforuden have forbrudt alle sine Prispenge til de Fattige, og ydermere efter Omstændighederne bøde efter vort Lands Lov og Ret.

Dette var jo nok en haard Bestemmelse i Betragtning af, at saavel gamle som unge af Hjertet ønskede at give Englænderne en god Dragt Prygl, men paa den anden Side en nødvendig Bestemmelse, efter som der til Bemanningen af Kaperskibene vistnok hyppig toges tvivlsomme eller mere end tvivlsomme Folk. I Ufredstider er der jo altid noget at fiske, ligesom i rørt Vand.

Medens i Almindelighed Reglen var, saavel for Skipper som Mandskab, Kostpenge og Andel i Prisepengene, men ellers ingen Lønning, blev det dog af og til stipuleret, at Besætningen skulde have Hyre, saafremt der ikke blev taget noget fjendtligt Skib, enten efter Rederiets (Interessenternes) Fordogtbeholdende eller ligefrem fastslaet i Kontrakten, f. Eks. (maanedlig) Kaptajnen 20 Rdl., Styrmanden 12 Rdl., anden Styrmand og Prisemester 12 Rdl., Kanoner 10 Rdl., Lods 10 Rdl., Baadsmand 8 Rdl., helbefarne Matros 5 Rdl., halvbefarne 4 Rdl. og Dreng 3 Rdl.

Hvor stor nu Skibsfarten var og selve Kaperiet? Ja, herom kunne følgende Tal give lidt Oplysning:

I 1807, da altsaa Kaperiet begyndte, udgik der fra Kjøbenhavn 22 Kaperskibe, samtidig i December Maaned af Fragtskibe 3, paa ialt 68 Læster, deraf 2 til Høganæs og tilbage og 1 til Pillau.

Det næste Aar, 1808, udgik ialt 113 Kaperfartøjer,

rettere sagt foretoges og mønstredes til 113 Kryds; samme Fartøj udgik nemlig oftere. For Handelsflaadens Vedkommende var det hele Aaret kun smaat bevendt, idet i Januar, Februar og Marts kun 9 Skibe gik ud paa i alt 239 Læster og hele Sommeren slet ingen. Først den 18. August begyndte Skibsfarten paany med en enlig Fugl, en Bark »Orion« paa 73 Læster, der skulde i Langvejsfart, og saa fulgte i Slutningen af Oktober, November og December en Del Smaafartøjer, i Reglen paa 30—40 Læster i Fart paa Norge, Sydsverrig og Østersøen: i alt 29 Skibe paa 1028 Læsters Drægtighed.

Ja, det var hele Skibsfarten fra Kjøbenhavn i Aaret 1808. 38 Skibe, af hvilke endda ét, der gik til Østersøen, havde Kaperbrev, om det maatte være saa lykkeligt at opbringe et fjendtligt Skib. Paa dette Skib, Briggen »Juno«, Kapt. M. Haberbier, havde Besætningen følgende Maanedshyre: Kapt. 40 Rdl., Overstyrmanden 24, 2. Styrmand 18, Kokken 15, Tømmermanden 14, Matroserne 12, Letmatroserne 8—10 og Dreng 6 Rdl., men i Almindelighed var Matroslyren 8—10 Rdl., Styrmandenes med de mindre Skibe 16 Rdl.

Til Slutning lidt om Besætningernes Størrelse; i en Galease paa 19 Læster: 3 Matros og en Dreng; i en Brig paa 39 Læster: Tømmermand, 4 Matros, Kok, Dreng; i en Brig paa 35 Læster: 4 Matros og en Dreng; i en Galease paa 27 Læster: 3 Matros, Ungmand, Kok og en Dreng; i den ovennævnte Brig Juno: 4 Matros, 7 Letmatros og en Dreng, Tømmermand, Kok, 2 Styrmand; i en Chalup paa 18 Læster: 3 Matros o. s. v.; i alle Skibene foruden Skibsføreren naturligvis en Styrmand.

I 1809 var Matroslyren 11—14 Rdl., men den varierede efter Skibets Art og Mandens Dygtighed; paa samme Skib var der ofte Matros til forskellig Hyre, hvad der tyder paa, at man den Gang var nøjeseende med den Forhyredes Kvalifikation.

Forhyringsbetingelserne vare den Gang faa og klare: »Det Mandskab, som skal følge med . . . destineret til N. N. og derfra til Norge og videre efter Ordre . . . »Maanedens begynder at dreje, naar Skibet haler igennem Bommen, og vedbliver at dreje, indtil vi med Skibet her til Staden (Kjøbenhavn) eller anden dansk Losseplads ere ankomne og Maanedens bliver opsagt.« E. H.

Vi have modtaget følgende:

Jeg tillader mig herved at bringe følgende Forandring i den franske Tonnage-Beregning til Deres Kundskab med Anmodning om Optagelse i Deres ærede Blad:

Efter Overenskomst imellem Syndikaterne for de edsvorne Skibsmæglere i Havre og Dunkerque vil fra den 1ste August d. A. paa disse Pladser Tonnagen, hvorefter Kurtagen opbæres for Ind- og Udklarering af Skibe, lastede med Klid i »bulk«, blive beregnet til 600 Kilogrammer pr. udlosset eller indlastet Ton Klid, i Stedet for som fastsat, i Følge den officielle Tarif af 25de August 1861, til 300 Kilogrammer.

Det har nemlig vist sig, at Skibenes Lastetonnage, beregnet efter Tarifen og med den navnlig i Nord-Frankrig til Eksport fint forarbejdede Klid, gav et Resultat, der oversteg med omtrent det dobbelte, hvad Skibene vare i Stand til at laste, enten af Tons Kubikindhold à $1\frac{44}{100}$ Kub.-Meter eller af Tons Dødvægt à 1000 Kilogr.

Havre, den 28de Juli 1896.

Skram.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St.

Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

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

Fra Sø og Land.

Vor Korrespondent i Skagen skriver:

Paa Kirkegaarden i Skagen lader den tyske Regering for Tiden opsætte et Monument over de i Fjor begravede Matroser fra tysk Torpedobaad S. 41, som kæntrede og sank i Jammerbugten. For at overvære Monumentets Indvielse, der er fastsat til den 11. August d. A., kommer den II tyske Torpedobaads Flotille, bestaaende af 3 Divisionsbaade og 12 Torpedobaade under Kommando af Korvet-Kaptajn von Colomb hertil.

Der viser sig i alle Lande en større og større Virksomhed i Skibsbygningen. I Tyskland er der for Tiden af Handelskibe 113,000 Reg. Tons under Bygning og det saa godt som udelukkende for tysk Regning. Dertil kommer endnu, som Lloyds Statistik udviser, 81,000 Tons, der blive byggede i Storbritanien for tysk Regning, saa at Nybygningerne for Tysklands Vadkommende alene andrager ca. 200,000 Tons, et Tal, som endnu ikke tilnærmelsesvis har været naaet. Heri er endda ikke medregnet Fartøjer under 100 Tons. Den samlede Produktion paa de britiske Værter beløber sig, Krigsskibene ikke medregnet, til 774,012 Tons, eller 67,000 Tons mere end paa den tilsvarende Tid i Fjor, Heraf vil omtrent 500,000 Tons forblive under britisk Flag. Blandt de udenlandske Bestillinger maa ved Siden af Tyskland hovedsagelig nævnes Rusland og Japan, førstnævnte med 26,000 og det sidste Land med 29,000 Tons. Norge lader bygge 7 Dampskibe paa 13,000 Tons i England, medens dette Lands egen Skibsbygning udviser 8 Dampskibe paa 7,000 Tons. Blandt de i Tyskland under Bygning værende 31 Fartøjer paa 113,000 Tons findes kun 3 Sejlskibe med i det hele 3,700 Tons; Resten, saavel som de i England for tysk Regning byggede Skibe, ere Dampskibe. Med Hensyn til Bygning af Sejlskibe er mærkværdig nok Frankrig den mest fremtrædende Nation, da af 19 under Bygning værende Fartøjer paa 52,000 Tons de 16 med 39,000 Tons ere Sejlskibe. Af Skibe over 10,000 Tons er for Tiden i Storbritanien kun ét under Bygning, nemlig det for Hamburg-Amerika-Linjen bestemte Dampskib »Pennsylvania«. For Storbritaniens Krigsmarine bygges 73 Skibe med tilsammen 242,050 Tons Displacement, deriblandt 7 Slagskibe med tilsammen 104,000 Tons, 21 Krydsere, 42 Torpedojagere og 3 Torpedobaade. Fremmede Krigsmarinere har ifl. »Hansa« i Storbritanien staaende paa Stablen 3 Slagskibe, 7 Krydsere, 8 Torpedojagere og 6 Torpedobaade.

Søloven af 1892. Fra Justitsministeriet er der afgaaet følgende Skrivelse til Amtmanden over N. N. Amt: I et direkte hertil indkommet Andragende har Overretssagfører N. N. under Henvisning til Amtets Skrivelse af 26de Februar d. A. betræffende en af ham til Amtet rettet Forespørgsel om, hvorvidt Dekreter, der afgives af Søretten i Henhold til Sølov af 1ste April 1892 § 14 om Afsættelse af en bestyrende Reder og i Henhold til Lovens § 24 om Skipperens Lønningsvilkaar ere at betragte som administrative Afgørelser eller som egentlige Retskendelser, begæret en Udtalelse fra Justitsministeriet om nævnte Spørgsmaal.

Foranlediget heraf skal man meddele, at Justitsministeriet med Amtet er enig i, at de omhandlede Afgørelser maa anses som egentlige Retskendelser.

Fra Krasnojarsk i Sibirien meddeles, at det samme engelske Selskab, som startede den ny Handelsrute mellem England og Nord Sibirien, igen i Aar paatænker at sende Dampere til Yenissei Floden. Skibene ville tage en blandet Ladning Stykgods paa omtrent 1000 Tons, og ville igen komme under den bekendte Kaptajn Wiggins's Kommando. Samtidig har man i Sine at udsende en Passagerdamper paa omtrent 100 Hestes Kraft, bygget i England under Ledelse af en engelsk Ingeniør, som har et Værksted i Byen Tiumen. Det er Hensigten at lade denne Damper løbe paa Baikal Søen, hvilken den vil kunne naa ved at benytte Angara Floden.

Dødsfald. Forhenværende Fyrmester Jørgen Christensen Thurø Winckler er afgaaet ved Døden paa Halskov. Han var Dbmd.

Fanø Navigationsskole. Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 4. August:

Den offentlige Eksamen for 2den Termin afsluttedes i Gaar med følgende meget gode Resultat: Nedenanførte 14 Elever bestode første Afdeling med vedføjede Pointsantal (1 Elev afvistes i Matematik og 1 maatte forlade Eksamen paa Grund af Sygdom.

Navn og Hjemsted.	Points.
1. P. J. Oldefar, Nordby...	98
2. H. P. Svarrer, do.	100
3. M. H. Poulsen, Sønderho	96
4. E. K. Vilandt, Ribe	127
5. P. K. Mouritzen, Lønneklint....	101
6. H. P. Holm, Stagstrup.....	118
7. C. Christensen, Vestervig	97
8. A. P. Jørgensen, Løgstør	103
9. C. A. Damm, Horsens	116
10. J. E. Jensen, Skjolde.....	68
11. V. E. Nielsen, Stubbekjøbing....	122
12. A. E. Madsen, Samsø.....	112
13. H. C. C. Larsen, Kjøbenhavn ...	109
14. J. Bagger, Fjerritslev	123

Maksimum 147, Minimum 63. Gennemsnitskaraktererne mg. +.

Skippereksamen (2den Afdeling) bestodes af alle de indstillede 12 Styrmand med følgende Resultat:

Navn og Hjemsted.	Navigation.	Søret.	Vejrlære.	Engelsk.
C. A. Jensen, Kjøbenhavn ...	46	19	19	14
G. Loch, Herning	32	19	18	15
A. Merch, Ribe	33	15	11	6
N. A. Andersen, Nordby....	39	12	19	12
E. Becker, Kjøbenhavn....	37	20	19	15
O. Olsen-Gaarslev, Kolding .	23	21	20	18
S. Nielsen, Hadsund	42	18	20	13
J. Th. Petersen, Nordby ...	27	17	15	10
N. Christensen, Vejen.....	20	17	13	14
J. Sørensen, Aarhus	32	18	16	16
N. J. Outzen, Sønderho ...	»	18	»	13
Maksimum	49	21	21	21
Minimum	14	6	6	6

Outzen har tidligere taget Eksamen i Navigation og Vejrlære. I Søret er Gennemsnitskarakteren ug? I de øvrige Fag mg.

Der er truffet store Forberedelser, og flere Ekspeditioner have begivet sig til Varanger Fjord, for der at iagttage den totale Solformørkelse, der indtræffer den 9de August og kun er synlig i Nord-Europa. Tiden, i hvilken Formørkelsen er total, er meget kort, og Ønsket om at foretage Observationerne saa nøjagtige som muligt i dette korte Tidsrum fremkalder hos iagttagerne en vis Spænding og Nervøsitet, der ofte lader dem glemme vigtige Ting, som de først komme i Tanker om, naar det er for sent. For at forebygge dette, benyttede man sig under den totale Solformørkelse i Sicilien i 1870 af et Middel, der viste sig meget godt. Naar Solen f.

Eks. er total formørket i 100 Sekunder, lader man en Medhjælper staa klar ved Kronometret fra Begyndelsen af Formørkelsen, og for hver 5 Sekunder varsko: Der er 95 Sekunder tilbage, for de næste 5: Der er 90 Sekunder tilbage o. s. v. Observatorerne ere paa denne Maade langt roligere og i Besiddelse af mere Igeevægt, end naar de staa og ere uviste om, hvor megen Tid de have brugt.

Hansa.

Ugens Havarier.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 31. Juli for indgaaende til Kronstadt til at tørne mod Pieren og fik en Plade bulet. Skibet afsejlede d. 3. ds. fra Kronstadt, bestemt til Rotterdam.

Knud, Dpsk. af Aalborg, ankom d. 1ste ds. til Hjemstedet. Skibet har i Grangemouth været paa Grund, kom flot med Assistance, men fik to Staaltrusser sprængte og Agterspillet ødelagt.

Dora, Barkskip af Fanø, passerede Gibraltar d. 31. Juli med Tab af Forstænger.

Hortensia, Skonnertbrig af Aalborg, Petersen, ankom d. 30. Juli til Granton fra Falkenberg med en Ladning Grubepæle. Skibet har omtrent 50 Mil Øst for Øen May haft meget haardt Vejr og mistet en Del af Dækslasten. Skibet har paa hele Rejsen haft Storm af NNW.

Anno, Skonnert af Christiania, har været paa Grund paa Sprogø Østrev. Skibet, der var paa Rejsen fra Blyth med Kul, er atter kommet flot og ligger i Skjelskør.

Ernst David, Skonnert af Riga, indkom d. 30. Juli hertil med Skade efter at have været i Kollision med norsk Bark Ocean.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Antwerpen 2. Aug., bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Odessa 2. Aug., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, pass. Ouessant 2. Aug., bestemt til Tunis, Piræus etc. — Castor, Holm, afgik fra Cadix 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gotsche, afgik fra Termini 2. Aug., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Neapel 2. Aug., bestemt til Sicilien, Oran, Alger. — Douro, Brabrand, ankom til Memel 2. Aug., bestemt til Kbhvn., Portugal. — Georgios I, Kihl, ankom til Salonique 3. Aug., bestemt til Constantinopel, Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Råfso 2. Aug., bestemt til Kbhvn., Barcelona — Kiev, Rabe, afgik fra St. Petersburg 4. Aug., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Havre 4. Aug., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Constantinopel 2. Aug., bestemt til Smyrna, Southampton. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra St. Petersburg 2. Aug., bestemt til Riga, Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 27. Juli, bestemt til Alger, Nicolaieff. — O. B. Suhr, Lisner, afgik fra Barcelona 3. Aug., bestemt til Livorno. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Batoun 2. Aug., bestemt til Novorossisk, Odessa. — Tejo, Fenger, afgik fra Riga 4. Aug., bestemt til Kbhvn., Lisbon. — Tomsk, Andersen, afgik fra Smyrna 1. Aug., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Gade, afgik fra Danzig 4. Aug., bestemt til Stettin, Haraldsby. — Xenia, Erichsen, afgik fra New-Orleans 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, afgik fra Southampton 3. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 2. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau, Riga. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 2. Aug., bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn., Stettin. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 3. Aug., bestemt til Libau. — Charkow, Norden, ankom til Libau 1. Aug., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 2. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til

Stettin 2. Aug., bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Königsberg 3. Aug., bestemt til Hamburg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Liverpool 2. Aug., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 3. Aug., bestemt til London. — Laura, Christiansen, ankom til Reykjavik 24. Juli, bestemt til Færøerne, Leith, Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Hamburg 5. Aug., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 2. Aug., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 3. Aug., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Danzig 3. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 3. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, ankom til Antwerpen 3. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Odin, ankom til Kbhvn. 3. Aug., bestemt til Antwerpen. — Odin, Meldahl, ankom til Hull 30. Juli, bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Lion, Kromann, afgik fra Kbhvn. 4. Aug., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 2. Aug., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 2. Aug., bestemt til Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 3. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 24. Juli, bestemt til Stykkisholm, Patriksjord etc. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 3. Aug., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Riga 2. Aug., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Hamburg 1. Aug., bestemt til Kbhvn., Danzig. Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 31. Juli, bestemt til Island. — Viking, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 2. Aug., bestemt til Kbhvn. — Bergenhuus, Riddersborg, afgik fra Kbhvn. 4. Aug., bestemt til Königsberg. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 1. Aug., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 6. Aug., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 6. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 5. Aug., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 5. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 4. Aug., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 4. Aug., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Grimsby 4. Aug., bestemt til Naksbov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 5. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 4. Aug., bestemt til Blyth. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 2. Aug., bestemt til Bristol. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Amsterdam 27. Juli, ankom til Blyth 28. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Kbhvn. 31. Juli, ankom til Riga 3. Aug. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Boness 31. Juli, bestemt til Libau. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 30. Juli, ankom til Riga 31. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 1. Aug., bestemt til Ghent. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 28. Juli, ankom til Stettin 2. Aug. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Swansea 29. Juli, ankom til Stettin 4. Aug. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 11. Juli, ankom til Buenos Ayres 18. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 21. Juli, ankom til Rio de Janeiro 29. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 5. Aug., bestemt til Riga. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Dunkerque 1. Aug., ankom til Blyth 2. — Magnus, W. Aaris, afgik fra Blyth 25. Juli, ankom til Kronstadt 1. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 19. Juli, ankom til Dunkirk 26. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 28. Juli, ankom til Amsterdam 3. Aug. — Johan Siem, Löffler, afgik fra Kronstadt 3. Aug., bestemt til Rotterdam. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dunkirk 31. Juli, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, ankom til Archangel 21.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Sundsvall 4. Aug., bestemt til Rouen. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Rouen 29. Juli, ankom til Sunderland 1. Aug.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 24. Juli, bestemt til New-York. — Island, Skjødt, afgik fra Kristiania 3. Aug., ankom til Kbhvn. 4. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 17. Juli, ankom til New-York 29. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 4. Aug., bestemt til New-York.

Dannebrog. Christiansborg, Schultz, ankom til Blyth 3. Aug. — Frederiksberg, Fischer, ankom til Burntisland 3. Aug. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Calais 2. Aug., bestemt til Grangemouth. — Rosenborg, Schultz, ankom til Lovisa 30. Juli. — Uraniensborg, van Deurs, afgik fra Hull 1. Aug., bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Brake 31. Juli. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Frihavnen 3. Aug. — Klampensborg, Ewaldsen, ankom til Cardiff 2. Aug.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Riga 29. Juli, ankom til Amsterdam 3. Aug. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 27. Juli, bestemt til Genua. — Fyen,

Hansen, afgik fra Kbhvn. 31. Juli, ankom til St. Petersburg 3. Aug. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 1. Aug, betil Trångsund. — Jylland, Starck, ankom til Aarhus 31. Juli. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 30. Juli, ankom til Kbhvn. 2. Aug. — Sjælland, Rasmussen, ankom til London 2. Aug.

Østersøen. Ella, Rasmussen, afgik fra South Schields 3. Aug, bestemt til Wick. — Maia, Skov, ankom til St. Petersburg 28. Juli. — Rita, Jensen, ankom til Uleåborg 27. Juli, afgik fra Uleåborg 30. Juli, bestemt til Bridgwater. — Patria, Andersen, afgik fra Rotterdam 29. Juli, ankom til Methil 31. — Yrsa, Larsen, ankom til Peterhead 28. Juli.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 29. Juli, bestemt til Kronstadt. — Frisia, Fisker, afgik fra Amsterdam 29. Juli, ankom til Burmtisland 31. Juli. — Olga, Jørgensen, afgik fra Mem 29. Juli, ankom til Wisby 29. — Scotia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 1. Aug., bestemt til Skutskær.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, afgik fra Aarhus 2. August, ankom til Libau 4. — Hermia, Warming, ankom til Kbhvn. 31. Juli. — Alice, Sørensen, ankom til Grangemouth 28. Juli, afgik 30., ankom til Kbhvn. 3. Aug. — Bornholm, Jensen, ankom til Kbhvn. 28. Juli, afgik 1. Aug., ankom til Libau 3. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 1. Aug., ankom til Hamburg 4. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Peterhead 28. Juli, afgik 31., bestemt til Königsberg. — Nauta, Steen, ankom til Riga 29. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Danzig 1. Aug., bestemt til South Alloa. — Ajax, Brorsen, ankom til Fraserburgh 28. Juli, afgik 29., ankom til Libau 4. Aug. — Marstrand, Lund, afgik fra Peterhead 27. Juli, ankom til Libau 2. Aug. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Peterhead 30. Juli, bestemt til Danzig.

Norden. Nordhvalen, ankom til Marseilles 28. Juli. — M. C. Holm, afgik fra Rotterdam 1. Aug. til Riga. — Nordkap, ankom til Kronstadt 26. Juli. — Nordpol, paa Rejse fra Nicolaieff til Skien, passerde Portland 22. Juli. — Nordstjernen, afgik fra Kronstadt 30. Juli, ankom til Sundswall 1. Aug.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Grangemouth 30. Juli, afgik fra Grangemouth 3. Aug., bestemt til Esbjerg. — Nerma, Degn, ankom til Greenock 31. Juli, afgik fra Greenock 1. Aug., ankom til Glasgow 1. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 28. Juli, ankom til Leith 30., afgik fra Leith 2. Aug., ankom til Boness 2.

Danmark. Rolf, J. G. Haln, ankom til Grangemouth 2. Aug. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Methil 2. Aug. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kronstadt 29. Juli. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Riga 1. Aug., bestemt til Dunkerque. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til London 30. Juli. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Gøteborg 25. Juli. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Kronstadt 4. Aug.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest, Bager, afgik fra Newcastle 29. Juli, ankom til Aarhus 1. Aug. — Orrik, Erichsen, afgik fra Hamburg 29. Juli, ankom til Aarhus 30. — Octa, Enemark, afgik fra Aalborg 1. Aug., anløb Aarhus 2. Aug., ankom til Altona 3.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Irvine, Ankersen, ankom til Delagoa Bay 27. Juli fra Cape Town. — Laura, Toft, ankom til Hamburg 29. Juli fra Caja. — Claus, Hansen, sejlet fra Memel 25. Juli til Antwerpen, pass. Helsingør 1. August. — Sørine, Andersen, pass. Holy Head 30. Juli fra Punta Delgade til Liverpool. — Havila, Mortensen, sejlet 4. Juli fra Port Elisabeth til Portland Oregon. — Emilie, Thomsen, prajet 3. Juni paa 29° S. 41° Øst fra Macassa til Amsterdam. — Aalborg, Clausen, ankom til Santos 30. Juli fra Antwerpen. — H. Grohmann, Nielsen, ankom til Rio Grande 30. Juli fra Savannah. — Nancy, Svarrer, ankom til Rio Grande 30. Juli fra New-York. — Amete, Nielsen, ankom til Boa Westa 21. Juli fra Port Elisabeth. — Valparaiso, Lorentzen, ankom til Apalachicola 2. August fra Rio Janeiro. — Gladstone, Christiansen, ankom til Adelaide 2. August fra Frederiksstad.

J. L. Schouboe jr. Staalbarkskibet Alexandra, Kapt. Nielsen, af Kjøbenhavn er den 31. Juli afsejlet fra New-York med en Ladning Stykgods, bestemt til Brisbane i Queensland, Australien.

Clara, Brig, Kapt. Bartram, ankom den 28. Juli til Martinique. Alt vel.

Svendborg. Marie, Rasmussen, ankom til Swinemünde 29. Juli. — Hertha, Hansen, ankom til Sønderborg 30. Juli. — Phoenix, Hansen, ankom til Eckernsund 30. Juli. — Helge, Hansen, ankom til Blyth 27. Juli. — Martin, Mortensen, ankom til St. Petersburg 29. Juli. — Petrine, Jensen, ankom til Rotterdam 1. August. — Rostia, Møller, ankom til Dundee 1. Aug. — Skjold, Larsen, ankom til St. Wallery en Coux 1. Aug. — Concordia, Henriksen, ankom til Felixstove 1. Aug. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Portsmouth 1. Aug. — Christine, Mortensen, ankom til Gravesend 3. Aug. —

Niels, Hansen, ankom til Yarmouth 4. August. — Marie, Petersen, ankom til Fowey 3. Aug. — Venus, Jensen, ankom til Libau 4. Aug.

Chr. Simonl. Aalborg. Flora, L. D. Larsen, ankom til London 29. Juli. — Carl, Jens Andersen, ankom til Sunderland 1. Aug. — Caroline Smith, J. P. Ægidiussen, afgik fra Leith 2. Aug., bestemt til Randers.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 2. August:

Fragtmarkedet til Østersøen omtrentlig uforandret paa Basis af 3/3 for Kronstadt for mindre Baade — én paa 3200 Tons og én paa 4500 Tons have ganske vist accepteret henholdsvis 3/— og 2/10¹/₂ for samme Plads; men den sidste overskrider ogsaa den gængse Størrelse — og 3/4¹/₂—3/6 for Swinemünde. — Til Middelhavet have Fragterne været dalende, og noteres Fragterne til Genua à 5/6 og til andre Pladser proportionalt. — Af Befragtninger kunne nævnes:

Kronstadt som ovenfor 1900 Kokes 5/6, Neufahrwasser 1250 3/10¹/₂, 1000 & 1200 3/10¹/₂, Pillau 1450 3/10¹/₂ (Wear), Stolpemünde 500 5/9 (Wear), Stockholm 1350 3/7¹/₂, 1750 3/6, 1500 3/7¹/₂, Riga 1150 3/9, Wasa 700 5/3, Bandholm 600 4/3, Kjøbenhavn 1800 3/6, Port Kunda (Wear) 1000 5/9, Stettin 1050 4/3, ovenfor Broerne, 2200 3/10¹/₂, Swinemünde 2300 3/6, 2200 3/4¹/₂, 1200 3/9 (Wear), Landskrona 1600 3/7¹/₂, 2000 3/7¹/₂, Horsens 1400 4/—, Oporto 1250 5/10¹/₂, Lissabon (Wear) 2400 5/1¹/₂, 2100 5/— (Wear), Nordnorge 1100 4/6, 1100 4/3.

Almeria 1900 6/4¹/₂ 200 g. K., 2000 7/6, 250, 48 d., Carthagena 200 Kul 80¹/₂ Kokes £ 7—1/3 49 d., Genua 2800 6/1¹/₂, 500 option Venedig 7/3 350 9/3 Kokes 3900 & 3500 5/6 500, Savona 3500 6/— 450 eller 6/1¹/₂ 350, 2800 5/9 500, Villaricos 1200 Kokes £ 6 g. K., Pola 2100 8/— Sulina (Wear) 3000 7/—, 4600 6/6, Constantinople (Wear) 2500 5/9 300, Malta 2400 5/—, Spezzia 3000 6/3 300 Kul 8/3 Kokes, Marseilles 2500 6/— 400 2 Lastepladser, (Wear) 2500 6/3, 2000 6/—, Sevilla 1200 5/9 d. w., Alexandria 2200 6/3 350, 2800 6/6 option Port Said 6/3 400 fra Blyth, Barcelona 1800 8/9 400 48 d., 1900 9/— 400 Kul 10/— Kokes 48 d., Livorno 1850 6/— 350, 1900 6/1¹/₂, Piræus 2000 6/— 300, Malaga 1500 8/— 300 48 d., Smyrna 2600 6/6.

Ertsfragterne ere omtrentlig uforandrede som i sidste Beretning med færre Afslutninger; for Rotterdam er i enkelte Tilfælde lidt lavere Fragter accepterede. Afslutninger ere skete paa Basis af:

Bilbao—Rotterdam 5/6—5/7¹/₂, Middlesbro 5/4¹/₂, Maryport option Barrow 5/6, Newport 4/9, Tyne 5/1¹/₂, Philadelphia—Baltimore 10/— full terms, Huelva—Dunkirk 7/9—8/.

I Sortehavsmarkedet etc. har en Stigning fundet Sted, medens Resultatet af Rejserne forringes ved den alt nævnte Nedgang i Kulraterne. Der er sluttet paa Basis af:

Azoff 9/9—10/3 pr. Aug., Sulina 8/9—8/10¹/₂ nc. ingen, 10/6 » Sept. Reduction for Bristolkanalen. 11/—11/6 » Okt. pr. August.

Donau 10/—10/3 Antwerpen, Rotterdam, 6 d. extra for Hamburg,

10/9 nc., begge for August Lastning,

11/3—12/6 Antwerpen, Rotterdam, 6 d. extra for Hamburg pr. Sept./Okt.

Af specielle Befragtninger kunne nævnes:

Philippeville—Granton 11/— Græs, Sicilien to Pladser 3000, New-York 7/9 Svovl Juli/Aug., Smyrna 3300, London, Hull eller Leith 7/9 2 Havne £ 125 extra, Bona—Stettin 2400 8/3 Phosphat 1/30 Sept.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn, meddele os d. 5. August 1896:

St Petersburg noterer for Dampere:

London 1/1¹/₂ d., Rotterdam 1/3 d., Amsterdam eller Wien 1/3 d., Antwerpen, Dunkirk eller Ghent 1/3 d., Rouen 1/7¹/₂ d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Montrose, Dundee eller Leith 16/6 d., Dunkirk eller Ghent 21 francs alt pr. Ton Hør.

London 21/—, Hull 20/6 d., Granton 20/6 d., Burvich 22/6 d., Ipswich 23/—, Rotterdam eller Amsterdam 13 Hfl., Brahe 24 Rmk., alt pr. Petersburg Standard à 165 Kubikfod. Stettin 9¹/₂ M. pr. 2000 Kilos Rug.

Danmark nordligst Aalborg 14/15 M. pr. 2000 Kilos Olivekager.

Stettin 15 M. pr. 2000 Kilos Klid.

Riga noterer for Dampere:

London, Hull, Antwerpen eller Ghent 10¹/₂ d., Dunkirk 10¹/₂ à 11¹/₄ d., Rotterdam 10¹/₂ d., Stettin eller Lübeck 9/10

M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, Schleswig-Holstein 10/11 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis, Danmark nordl. Aarhus 12 M. pr. 2000 Kilos Rugbasis.

Libau noter for Dampere:

London, Hull eller Leith $9\frac{3}{4}$ d. à $10\frac{1}{2}$ d., Rotterdam $10\frac{1}{2}$ d., Antwerpen $10\frac{1}{2}$ d., alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Stettin 8 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Königsberg noter for Dampere:

Danmark $4\frac{1}{2}$ M. pr. Ton. 1000 Kilos Rugbasis, Rotterdam eller Antwerpen $1\frac{1}{3}$ à $1\frac{1}{4}\frac{1}{3}$ d. pr. 500 lbs. Hvedebasis.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 17de Juli:

Fragtmarkedet for Dampskibe er omtrent det samme som da vi sendte vor sidste Beretning; der har været temmelig god Efterspørgsel efter vort Korn, og der er gjort ikke faa Forretninger, skønt næppe efter saa stor en Maalestok som i forrige Uge. Da der næsten ingen Ordre eksisterer for fremtidig Lastning, har Markedet i saa Henseende været dødt. Til længere Rejser har der fundet adskillige Afslutninger Sted til fulde Rater, og her er Brug for yderligere Tonnage til samme Fragter, saavel til prompt som til senere Lastning. Bomuldshavnene trænge tilsyneladende ikke til Tonnage for Øjeblikket, medens Rederne paa den anden Side ikke synes tilbøjelige til at udbyde deres Skibe. I det hele taget er der mindre Efterspørgsel efter Skibe til Tømmer; Træhavnene i Provinserne have endnu Brug for nogle Dampere til næste Maanedes Lastning, medens det øjeblikkelige Behov er fuldt dækket

Paa Grund af den stadige Mangel paa Sejlskibstonnage har Forretningen dermed været meget begrænset og næsten udelukkende bestaaet af Tømmerbefragtninger fra europæiske Havne til Syd-Amerika; men Raterne vedblive at være faste i alle Retninger, og Udsigterne til en fremtidig Stigning ere gode.

Vor Korrespondent i St. Petersborg meddele 19./31. August:

Vort Fragtmarked er i Dag en Ubetydelighed lavere end det var forrige Uge, og Grunden til at Eksportørerne have haft let ved at faa Damperrum lidt billigere er den, at der offeredes en stor Mængde prompt Tonnage, som dog nu for største Delen er belagt. Da Varer vedblivende fremkomme rigeligt og de udgaaende Kulfragter holde sig saa usle, saa turde man imidlertid nok forvente en Fragtstigning igen i en nær Fremtid. De lave Kulfragter afholde mange Redere fra at sende deres Dampere til Petersborg for at lade saalænge som bedre Rater for Korn ikke kunne opnaas, da det er mere lønnende at sende Baadene til Finland og Sverrig.

Til London er Raten igjen $1\frac{3}{4}$ d., og der er til denne Plads afskibet meget betydelige Partier i den senere Tid. Rotterdam Markedet er fremdeles temmelig stille, og til denne Havn saavel som til Antwerpen, Dunkerque, Ghent, Hamburg & Weseren betales for Øjeblikket $1\frac{1}{2}$ d. For Hør til Belgien & Dunkerque noteres 18 Francs. Til Rouen offeres for Dampere $1\frac{1}{6}$ d. for 10/11000 Qrs. Havre.

Til Stettin er der noget Begær for prompt Tonnage og der bydes 10 Rmk. pr. 2000 Kilos Rug, hvortil et Par mindre Dampere ogsaa søges til Stockholm. Smaa Dampere ere nu knappe, og hvis Eksportørerne skulle behøve prompte Baade til Østersøen, maa de nu betale betydelig højere Rater end de hidtil have gjort.

Kronstadt til London, prompt, kan opnaaes 21/— D./B. $1\frac{1}{5}$ Boards 22/6 d., Hull 20/6 d. D./B. $1\frac{1}{3}$ Boards 22/—, Rotterdam eller Amsterdam Hfl.: 13, D/B. B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordsøen. Fanø Ø. Til Afmærkning af et fredet Vandareal Ø. for Fuglekøjerne paa Fanø S.-Ende ere følgende Sømærker anbragte:

Paa Stranden paa Fanø Ø.-Kyst to høje Stager med sort Tavle paa Toppen, den ene c. 2,000, den anden c. 10,000 Alen N. for Sønderho, og mellem disse Baaker i en Afstand indtil 2,500 Alen fra Kysten fire Sømærker med et graat, trekantet Flag som Topbetegnelse.

Vandarealet indenfor Sømærkerne er fredet for al Jagt, men Afmærkningen er i øvrigt Skibsfarten uvedkommende.

Denne Afmærkning vil hvert Aar som Regel være udlagt fra 1ste Juli til 1ste Novb.

Jseffjord. I Roskilde-Fjord er Dybden i Renden c. 1000 Alen N. for Kronprinds Frederiks-Bro igen 10 Fod.

Sundet. Fra den 3die August 1896 gives paa Grund af Signalapparatets Eftersyn i 10 à 12 Dage intet Tidssignal fra Helsingør Signal-Station.

Middelgrunds-Fort Fyr. Naar det nye Fyrtaarn paa Middelgrunds Fort bliver rejst, hvilket antages at ville finde Sted i Slutningen af August 1896, vil det nuværende, midlertidige Fyr blive skjult i Vinklen mellem S. 46° V. og S. 52° V.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Söderhamns Skjærgaard. Ved Udgangen af 1896 inddrages Afmærkningen i Farvandet fra Søen til Knösen.

Vestra Qvarnen. I Begyndelsen af Sept. 1896 tændes det nye Fyr paa Bergudden.

I Begyndelsen af Sept. 1896 forandres Fyret paa Rataskär.

Finland. SV. for Räsö er til Brug ved Opmæling udlagt 4 Vagere med sort Stage og sort Ballon mellem $61^{\circ} 29' - 61^{\circ} 33' N. Br.$ og $21^{\circ} 9' 40'' - 20^{\circ} 54' 40'' \text{ Ø. Lgd.}$

Kattegat og Skagerrak.

Norge. I 1896 tændes følgende Fyrlamper:

1. Engelseiken, Kristiania Fjord. $59^{\circ} 14' 55'' N. Br.$ $10^{\circ} 44' 35'' \text{ Ø. Lgd.}$
2. Gjertso, Tønsberg Indløb. $59^{\circ} 14' 25'' N. Br.$ $10^{\circ} 28' 55'' \text{ Ø. Lgd.}$
3. Kalvetangen, Tønsberg Indløb. $59^{\circ} 14' 35'' N. Br.$ $10^{\circ} 27' 15'' \text{ Ø. Lgd.}$

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Langevaag Fyr er slukket og en Fyrlampe tændt. Den viser hvidt Fyr med Formærkelser fra S. $58^{\circ} V.$, midt i Indløbet til Langevaag, gennem S. og Ø. til N. 10° Ø. , fri Ø. om Rundetaen og Haagardsholmen. Flammens Højde: 17 Fod. Fyret vises fra et 11 Fod højt, hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. $59^{\circ} 36' 50'' N. Br.$ $5^{\circ} 15' 20'' \text{ Ø. Lgd.}$

I 1896 tændes følgende Fyrlamper:

1. Lille Sirevaag, Egersund N.-lige Indløb. $58^{\circ} 28' 0'' N. Br.$ $5^{\circ} 55' 25'' \text{ Ø. Lgd.}$
 2. Nerstrand, Stavanger Fjord. $59^{\circ} 20' 5'' N. Br.$ $5^{\circ} 52' 55'' \text{ Ø. Lgd.}$
 3. Sauøen, Froan, Fosen. $64^{\circ} 0' 0'' N. Br.$ $9^{\circ} 12' 0'' \text{ Ø. Lgd.}$
 4. Nervikhammeren, Bjungfjord, Fosen. $63^{\circ} 45' 10'' N. Br.$ $9^{\circ} 42' 20'' \text{ Ø. Lgd.}$
 5. Snertholmen, Vivelstadsund, Helgeland. $65^{\circ} 43' 0'' N. Br.$ $12^{\circ} 29' 15'' \text{ Ø. Lgd.}$
 6. Sannessjøen, Helgeland. $66^{\circ} 1' 20'' N. Br.$ $12^{\circ} 37' 40'' \text{ Ø. Lgd.}$
 7. Herneskagen, Kvandøen, Bodø. $67^{\circ} 15' 15'' N. Br.$ $14^{\circ} 19' 0'' \text{ Ø. Lgd.}$
 8. Tranø, Salten. $68^{\circ} 10' 20'' N. Br.$ $15^{\circ} 43' 0'' \text{ Ø. Lgd.}$
 9. Korsnes, Salten. $68^{\circ} 15' 0'' N. Br.$ $16^{\circ} 8' 0'' \text{ Ø. Lgd.}$
 10. Stagsvoldsholmen, Tjelsundene. $68^{\circ} 33' 25'' N. Br.$ $16^{\circ} 16' 0'' \text{ Ø. Lgd.}$
 11. Leikviksund, Tjelsundene. $68^{\circ} 38' 0'' N. Br.$ $16^{\circ} 36' 30'' \text{ Ø. Lgd.}$
 12. Steinabær, Andfforden, Senjen. $69^{\circ} 9' 45'' N. Br.$ $16^{\circ} 37' 40'' \text{ Ø. Lgd.}$
 13. Kjøbmandsøen, Bergsøerne, Senjen. $69^{\circ} 26' 35'' N. Br.$ $17^{\circ} 8' 50'' \text{ Ø. Lgd.}$
 14. Tuffjord, Rolfsø, Finmarken. $71^{\circ} 0' 20'' N. Br.$ $23^{\circ} 55' 30'' \text{ Ø. Lgd.}$
 15. Guldringnes, Vardø, Finmarken. $70^{\circ} 21' 25'' N. Br.$ $31^{\circ} 9' 0'' \text{ Ø. Lgd.}$
- Naar Snertholmen og Guldringnes Fyrlamper tændes, slukkes samtidig Vivelstad Fyr. $65^{\circ} 42' 30'' N. Br.$ $12^{\circ} 28' 30'' \text{ Ø. Lgd.}$ og Stegelnæs Fyrlampe. $70^{\circ} 21' 20'' N. Br.$ $31^{\circ} 7' 50'' \text{ Ø. Lgd.}$

Nordsøen. Sylt VNV. Et Vrag er sunket i 8 Fv. Vand c. 10 Kml. VNV. fra Røde-Klif Fyr. En Mast er 3 Fod over Vandet.

Et Fiskefartøj ligger sunket i 13 Fv. Vand S. $30^{\circ} V.$ fra Fyrskibet »Maas«, efter at have stødt paa et Vragstykke 10 Kml. V. for samme Fyrskib.

Tyckland. Baaketønden, som i Vortrapp ligger uden for Amrum Dyb er sort og rød.

I Smaldyb mellem Tønde J og K ligger en grøn Vragtønde med V.-lig Topbetegnelse.

I Gamle Smaldyb Ø. for Anduvningstønden er Vragtønden inddragen, da Vraget ikke mere findes.

Elben. Den 1ste Aug. 1896 ere de røde og hvide Fyr *Cuxhaven* Ø-lige og V-lige Havnehoveder slukkede.

Paa det V-lige Havnehoved er tændt et grønt, fast og paa det Ø-lige Havnehoved et rødt, fast Fyr.

Weser. Gennemsejlingen i *Blexen* Lededæmning er afmærket med en hvid Spidstønde og en hvid Stumpstønde.

Holland. Zeegat van Texel. Fartøjet, som laa sunket i *Schulpengat* paa 52° 51' 38" N. Br. 4° 40' 10" Ø. Lgd., er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Fartøjet, som laa sunket i *Hollandsh Diep* paa 51° 42' 0" N. Br. 4° 25' 49" Ø. Lgd., er borttaget Afmærkningen er inddragen

England. Under Arbejderne ved *Blyth* Havn er Havnen spærret saalænge der er under 6 Fod over Springtids Lavvande. Naar Ledefyrene ere tændte, eller der vises Flag fra det høje Fyrtaarn, er Havnen aaben.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Tønden ved *Fulminant*, $\frac{1}{3}$ Kml. N. 70° V. fra *Kermorvan* Fyr, er inddragen og udlægges ikke mere.

Portugal V.-Kyst. I den sidste Halvdel af August 1896 foretages mellem Kl. 8 og 12 Aften Forsøg med elektrisk Lys fra Fyret paa *Cabo da Roca*, men uden at Fyrets Art forandres.

Nærmere Meddelelse senere.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet »*Boston*« Nr. 54 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 39. Fyr og Signaler ere uforandrede.

New York. New York Upper Bay. Den sorte Klokketønde, som til Forsøg var udlagt tæt ved *Robbins Reef* Klokketønde, er inddragen.

Delaware. Over Vraget af »*Brinkburns*«, der ligger sunket paa *Fenwick Island Shoal*, er der nu 18 Fod Vand.

Vraget af »*Siams*«, der ligger tæt ved, er fremdeles afmærket, da det er farligt for Sejladsen.

Virginia. Lanternen paa *Cape Charles* Fyrtaarn er nu malet sort.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Omtrent 60 Alen NNØ. for Klippen *Pericolosa* er i 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt en rød Spidstønde. Paa Klippen opføres et Fyrtaarn. 44° 44' N. Br. 13° 54' Ø. Lgd

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Klippen *Kneza*, VSV. for Punt *San Giovanni* paa Halvøen *Sabioncello*. 42° 58' 40" N. Br. 17° 3' 30" Ø. Lgd.

Bulgarien. Sorte Hav. En rød Spidstønde med rød Topbetegnelse er udlagt uden for Mølen, som er under Bygning ved *Burgas* nyc Havn. Man skal gaa 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. om denne Tønde.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. *Poydras Hall* røde Fyr paa Ø-Siden af *Mississippi Rirer*, neden for *New Orleans*, lige over for *Twelve Mile Point*, er forandret til at vise hvidt Lys.

Antigua. Indløbet til den gravede Rende til *St. Johns Harbor* er afmærket med to Klokketønder, den paa N-Siden er sort med Bur paa Toppen, den paa S-Siden er rød med Ballon paa Toppen.

S-Siden af Renden skal afmærkes med tre Spidstønder og N-Siden med to Stumpstønder.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. Dee 12te Maj 1896 laa Fyrskibet »*Chico Bank*« paa 34° 46' 15" S. Br. 57° 29' 50" V. Lgd.

Den 1ste Juni laa en Bark sunken 5 $\frac{1}{4}$ Kml. S. 39° V. for Fyrskibet »*Chico Bank*« og et andet Vrag 7 Kml. S. 64° V. fra samme Fyrskib.

Argentina. Den 1ste Juli 1896 ere de to hvide, faste Fyr paa Yderenderne af Molerne ved *La Plata* Havn ombyttede med røde faste Fyr.

Karantænebestemmelser m. m.

Gibraltarr. — Skibe fra *Port Said*, som have været kortere end 12 Dage undervejs, underkastes Karantæne.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Aug. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	103 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	103 $\frac{1}{4}$	103 $\frac{1}{2}$
Thingvalla			43 $\frac{1}{2}$	44
Danmark			72	73
Norden			111 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn.....			83 $\frac{3}{4}$	84 $\frac{1}{2}$
Carl			46 $\frac{1}{4}$	46 $\frac{3}{4}$
Dannebrog			101 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{4}$
Skjold			56	57
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			110	150
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.			36	41
Østersøen			—	—
Nordsøen			58	63
Torm			70	90
Foren. Bugser-Selsk.			89	94
Dansk-russisk Dampsk.			60	95
Dampskibs Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.			105	110
5 0/0 — — — — —			101	104
5 0/0 Thingvalla 1882.....			99	101
5 0/0 — — — — — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
5 0/0 Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats			100 $\frac{1}{2}$	101
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk.....			97 $\frac{1}{2}$	98
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf.....			97 $\frac{3}{4}$	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{3}{4}$
4 0/0 — — — — — 6 —			100 $\frac{1}{4}$	101
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 —			98	98 $\frac{1}{4}$
Aktier.				
Nationalbank.....			162 $\frac{1}{2}$	164 $\frac{1}{2}$
Privatbank			117 $\frac{3}{4}$	118 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank.....			124 $\frac{1}{4}$	124 $\frac{1}{2}$
Handelsbank			123	123 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain.....	106 $\frac{1}{2}$		106 $\frac{1}{4}$	106 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Jernsk.			110 $\frac{1}{2}$	112
Sukkerfabr.	90		89 $\frac{3}{4}$	90
Bryggeri Aktier			115	115 $\frac{1}{4}$

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.	88.85
London.....	18.13	18.10
Paris.....	72.15	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Aug. 1896.

Rubler	216.30
4 0/0 Russiske Consols	103.90
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit	—
6 0/0 Mexikanske	94.20
5 0/0 Rumænske Stats	100.10
4 0/0 — — — — — 1890	87.90

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

Foren. Dampskibs. 32,000, »Thingvalla« 40,000, »Danmark« 4,000, »Norden« 12,000, »Kjøbenhavn« 2,000, »Carl« 38,000, »Dannebrog« 6,000, »Skjold« 6,000, »Nordsøen« 6,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet i Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel **Reparation** som **Nybygning** af mindre **Dampskibe**, **Lægtene** og **Søjskibe** af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved **billigt og hurtigt Arbejde** garanteres.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

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

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

C. Drost, Maskinfabrikant,

Jakobsgade 12. Kjøbenhavn S.

Telefon Amager Nr. 7.

Dampbaade,
udført af Staal,
til Passagerer og
Bugsering,
leveres.



Dampbaaden
„Gasværkshavnen“
til Færgeselskabet
Havnen er udgaaet
fra min Fabrik.

Nørrebros Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Dansk Søforsikring for Løsøre

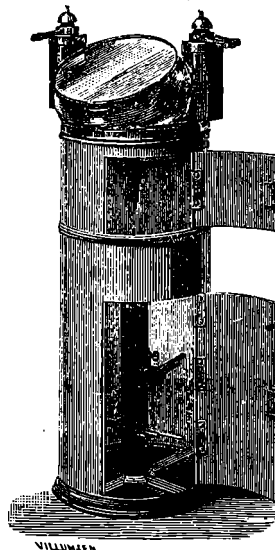
oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

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

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

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallelinealer.

Marinøkikkertør.

Complete Dykkerdragter.

Premierlejtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4198.



Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibfart, 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. Petitionline à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. August 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Finsk Bark »Ocean«s Forlis. — Løseforholdene i Aberdeen. — Kollisionen mellem »Königsberg« og »Bürgermeister Massmann«. — Nybyggede Kuttere. — Kings Lynn Kulcertepartier. — Ophold i Rio Janeiro. — Foreningsmeddelelser. — Fra Island. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106.

Protokolfabrik.

Over 1000 Lager-Numre.

1. Kl. Arbejde.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.



Nordisk Flagfabrik,
Kjøbenhavn V.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.
Telefon 3326.

Teaktræ Andersen & Co. Teaktræ

Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.
Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrøjer, Islænder, Vanter, Strømper.
Fabrik af Olie-tøj og Udsalg til Fabrikspris.
Grundlagt 1738.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.
Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryesgade 105. Gothersgade 24.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

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 21.



SEJL- OG FLAGMÅGER.
grundlagt 1797.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annegade 3.

Kjøbenhavn C.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftfl.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Oprotholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/2 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.
Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,

anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T. 37.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

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

Metalspejlaparater,
Havnefyrr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjeste, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

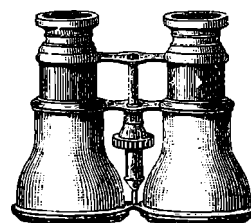
Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapotek.

Faas i de fleste

Materialforretninger.



H. E. Holst's

Efterfølger,

Hans Lissberg,

Uhr- og

Instrumentmager.

Paa Udkig.

Fra Buenos Aires have vi modtaget følgende:

Til yderligere Oplysning om Lodsforholdene her paa Stedet, tillader jeg at fremhæve, at siden sidste Meddelelse af $27/6$ ere følgende Forandringer i Loven foretaget.

Mulkten for Skibe, som ankomme til Buenos Aires uden Lods er nu nedsat til Halvdelen af Lodstaksten fra Point Indio, i Stedet for som tidligere Halvdelen af Taksten fra St. Maria.

Indlagt fremsendes Meddelelse fra én af de udenfor Point Indio stationerte Lods fartøjer, som lyder:

Vi tage os herved den Frihed at meddele dem, at vort Selskabs Lodsbaad nu ligger til Ankers 23 Kml. fra El Cerro Fyrtaarn (ved Montevideo,) med Fyrtaarnet i N. O. Vort Dagsignal er Bogstavet H af de internationale Signaler.

Vort Natsignal er et rødt Lys forude og et klart Lys agter. Samtidig ønske vi at gøre opmærksom paa, at ethvert Skib, som tager Lods fra os maa betale den almindelige Takst baade for ind- og udgaaende, dog ere vi villige til at afslutte Kontrakt med de regelmæssige Dampskibslinjer.

Nautical.

Der er uden Tvivl flere af Dansk Søfartstidendes Læsere, der have forundret sig over, at saa mange af de ældre engelske Dampskibe blive solgte til Udlandet, eller de have opkastet det Spørgsmaal: Hvorledes kan det betale sig for Udlændinge at købe og sejle med Skibe, som det ikke kan betale sig for Englænderne at sejle med? Efterfølgende Uddrag af »Fairplay« haabe vi til Dels vil kunne besvare Spørgsmaalet; der skrives herom:

Rederiforretning med de ældre Klasser af britiske Dampskibe, i Særdeleshed med Baade, der have compound Maskiner, er bleven et drøjt Stykke Arbejde for dem, Ansvarer hviler paa. Her er kun Tale om de Skibe, der ere forblevne paa de samme Hænder; hvor derimod Skibene have skiftet Ejere og ere købt langt under deres oprindelige Bygningsværdi, have de ny Redere i mange Tilfælde opnaaet gode Resultater for Aktionærerne, hvilket vi straks skulle paavise. Det er mærkværdigt at se, hvor blindt de oprindelige Aktionærer i Baade, der ere, lad os sige, 15 Aar og derover som Regel samtykke i deres bestyrende Reders Forslag, i at kaste Baadene i Markedet, hvor saa Fremmede købe dem for en Slik. I de fleste Tilfælde have de korresponderende Redere ikke det moralske Mod, der udkræves til at foreslaa deres Bestyrelser, at nedskrive Kapitalen til dens virkelige Værdi og derefter sejle Baadene for den reducerede Assurance og saaledes søge at faa det bedst mulige ud af dem. Vi kende et Eksempel, hvor en god compound Baad, bygget i Slutningen af Halvfjerdserne for noget over Lstrl. 30,000, nu i Aar er solgt for mindre end en Fjerdedel af Købesummen. Den engelske Reder havde i Aarenes Løb nedsat Assurance-summen til Lstrl. 15,000, for hvilket Beløb den var assureret kort før Salget. Da Baaden stadig kun havde betalt en lav Rente af den oprindelige Købesum, er det klart, at Rederiet vilde tabe Lstrl. 15,000, dersom Baaden forliste. Den bestyrende Reder erklærede senere, at han

ikke havde Mod nok til at foreslaa sine ulykkelige Aktionærer en yderligere Afskrivning af Kapitalen til Skibets virkelige Markedsværdi, skønt der derved vilde være opnaaet en lavere Assurancepræmie, hvilket var den eneste tænkelige Maade at faa Skibet til at give Udbytte paa; i Tilfælde af total Forlis vilde det saa alligevel have realiseret en Sum lige saa stor som den, det senere blev solgt for. Den korresponderende Reders Forslag til Bestyrelsen og Aktionærerne gik ud paa »at give det hele op« eller »sælge bedst muligt«, hvilket de gik ind paa, selvfølgelig under den Forudsætning, at der alligevel vilde blive en god Skilling til Rest. Det her omhandlede Tilfælde er nu ikke ét af dem, hvor den udenlandske Køber, der anskaffer sig et Skib, lad os sige, for Lstrl. 7000, behøver udelukkende at basere sit Overskud paa det, han kan spare i Hyre, eller tjene mere i Fragt, fordi han ikke er tvungen af noget Lademærke, som da Skibet var engelsk. Den engelske Reder vilde uden Tvivl ogsaa have været i Stand til at tjene med Baaden, havde han kunnet beslutte sig til at nedsætte Assurancepræmien til det samme Beløb, som han senere modtog af den fremmede Køber, og han tilstaar ærligt, at hans Mangel paa Mod var Skyld i, at han ikke sagde til sine Aktionærer: »Udlændinge byde saa og saa meget for Damperen, lad os sælge den for den tilbudte Sum, ikke til Fremmede, men paa en Maade til os selv, og arbejde med den paa en ny Basis; den vil saa betale sig, og skulde Ulykken ske, at den forliser, ville vi i alle Tilfælde faa det samme Beløb, lad det saa ogsaa være lille, som dersom vi sælge den«. Men da han nu ikke turde eller kunde fremsætte Sagen saaledes for Aktionærerne, blev Baaden udbudt til Salg og solgt.

Udlændingen, der købte Skibet, har gjort en god Handel og vil opnaa bedre Resultater med det, end den engelske Reder vilde have været i Stand til, dersom han havde købt det, men derfor kunde det alligevel ogsaa have været en god Forretning for Englænderen, især da der bevisligt er mange Redere baade i England og navnlig i Skotland, der i de senere Aar, ved at købe gamle Skibe, have set sig i Stand til at betale en aarlig Dividende af ca. 10 pCt. til deres Aktionærer. De have købt Damperne til lidt over det, de vilde koste, dersom de skulde sælges til Ophugning, bekostet lidt paa dem og assureret dem til en Minimums-Værdi, og kun mod total Forlis, for derved at reducere Præmien saa meget som muligt, og Resultatet har været et godt Overskud. Den Slags Forretninger ere naturligvis ikke uden Risiko. Naar i en gammel Baad én eller anden kronisk Sygdom faar Overtaget, som tidlig eller sent sker med alle gamle Baade, er den korresponderende Reders Stilling langt fra at være misundelsesværdig, og det kan saa selv for Udlændinge, der ere langt mere favoriserede af Lovgivningen end vi Englændere, være vanskeligt at faa Status til at balancere.

Finsk Bark „Ocean“s Forlis.

Søretten i Hamburg afsagde i forrige Uge Dom i Sagen angaaende den finske Bark »Ocean«s (af Mariehamn) Grundstødning med deraf følgende totale Forlis. Ocean, 220 Reg. Tons, var bygget i Kimito og havde 8 Mands Besætning. Den sejlede fra Weseren i Begyndelsen af Juli, paa en Rejse til Reval med en Ladning Koks, og fik straks Modvind og stormende Kuling af en saadan Beskaffenhed, at Føreren, Haglund, besluttede at sejle til Cuxhavn og der afvente en bedre Lejlighed. Da Skibet kom i Nærheden af Elben blev der hejst Lodsflag, men da Søen var for høj til, at der kunde komme Lods om Bord, besluttede Føreren selv at sejle ind. Den 5te Juli om Eftermiddagen Kl. 3¹/₂ passeredes det yderste Fyrskib. Lodsens om Bord i den ny Passagerdamper »Herzag«, der netop kom tilbage fra sin Prøvetur, saa da at Barken var for nær Scharhørn Rev, og at den sejlede plat for Vinden ind i Brækkene. Han signalerede til Slæbedamperen »Centaur«, der laa i Nærheden, for at faa den til at assistere Ocean. Centaur gik øjeblikkelig ud, men da det var umuligt for den at komme langs Siden af Barken, der imidlertid var ankreth midt i Braadet, løb dens Fører hen til Fyrskib Nr. 2 og forlangte, at Kaptajnen skulde sætte Redningsbaaden ud, som Centaur saa vilde bugsere hen til Barken. Kaptajnen paa Fyrskibet nægtede at sende sin Redningsbaad bort, under Foregivende af, at Barken ikke var i overhængende Fare; men førend Slæbedamperen igen kom ned til Barken, havde denne hugget nogle Gange, hvorefter den pludselig kæntrede og forsvandt, og da der intet var at se til nogen af Besætningen, gik Slæbedamperen tilbage til Cuxhavn. Den følgende Morgen sendte Kaptajnen paa Fyrskibet sin Redningsbaad hen til Revet, og det lykkedes den at bjærge 3 Mand af Barkens Besætning, der hele Natten havde klamret sig til noget af Rigningen. Fire Mand af Besætningen vare allerede blevne reddede af en lille Galliot. Kaptajn Haglund, som var gaaet ind i Kahytten efter at Skibet huggede, var gaaet over Bord med Dækshuset og druknet. Det var afgjort, at dersom Fyrskibets Redningsbaad var kommen Barken til Hjælp da Centaur's Fører forlangte det, vilde de 7 Mand være blevne reddede mange Timer før. Da Fyrskibskaptajnen blev forhørt, kom han med den mærkværdige Undskyldning, at han ikke turde sende sin Baad bort, af Angst for, at der, medens den var borte, skulde indtræffe et andet Ulykkestilfælde, og han saa ingen anden Baad havde til sin Disposition. Admiral Przewinski, der var Bisidder i Retten, udtalte: at det var sørgeligt, Retten ingen Autoritet havde til at straffe en Mand eftertrykkelig, der undlod at sende Hjælp til Søfolk i Havsnød, især da han var bleven opfordret dertil.

Rettens Dom lød paa:

At Strandingen af den finske Bark »Ocean«, Kapt. Haglund, paa Scharhørn-Rev, var en Følge af daarligt Vejr og skodesløs Navigering fra Kaptajnens Side. Skønt der næppe kunde være opnaaet et bedre Resultat i Retning af at redde Menneskeliv, da det maatte antages for bestemt, at Kaptajnen blev slaet over Bord af en Braadse og druknede, inden der kunde komme Hjælp til Skibet, burde der have været gjort et tidligere Forsøg derpaa fra Fyrskibets Side. Og det er i høj Grad beklageligt, at, naar der i et Fyrskib findes en Redningsbaad med fuld Betjening, der saa ikke bliver gjort Brug af den i ordentlig Tid, men at 3 Mand paa Grund af Smøleri skulde være nødte til at opholde sig omtrent 20 Timer i Vandet i Nød og Livsfare.

Sh. Gz.

Losseforholdene i Aberdeen.

Til Belysning af disse, skulle vi gengive nedenstaaende Brev fra D'Hrr. Ropner & Ko. i Hartlepool til »Fairplay«: Hr. Redaktør! Vi vil være Dem meget taknemlig, om De til Advarsel for andre Skibsredere i Deres ærede Blad vil optage nedenstaaende Meddelelse om, hvad der hændte et af vore Dampskibe i Aberdeen, som kom dertil med en Ladning Linsæd fra La Plata. Det her omhandlede Skib var »Aislaby«, der ankom til Aberdeen Lørdagen den 4. Juli.

Losseklausulen i Certepartiet var lig den, som findes i de fleste La Platacertepartier og lød saaledes:

»Demurrage at above rate (fourpence sterling per gross register ton per day) shall be payable for any detention in taking delivery of cargo at port of discharge, the cargo to be discharged as customary for steamers at port of discharge«.

Da Tiden var knap, og det gjaldt at blive færdig til en bestemt Dato for at redde det næste, et meget godt, Certeparti, bade vi Mægleren om at gøre alt muligt for at Losningen kunde ske hurtigt, og vi modtog i den Anledning følgende Brev fra ham:

»Købmændene holde paa »Custom« 300 Tons pr. Dag og forlange 40 £ for hver Dag, der losses derover.«

Vi paastode selvfølgelig, at en saadan »Custom« ikke eksisterede i Aberdeen; men da vi i dette specielle Tilfælde ikke kunde opholde Skibet, indtil Sagen kunde ordnes ad retslig Vej, vare vi til sidst nødte til at gaa ind paa at betale Lastemodtagerne ikke mindre end 150 £ for at faa »Aislaby« losset til Onsdag den 15. Juli. Overenskomsten om at betale denne Sum for at faa Losningen paaskyndet blev truffet d. 10. Juli, og fra den Dag lossedes over 700 Tons hver Dag, hvilket godtgør, at der uden mindste Vanskelighed kan losses 500 Tons daglig uden at arbejde Overtid. At dette er Tilfældet fremgaar ogsaa med største Klarhed af, at Dommeren Austin, ved County Court i Bristol, ved Dom tilkendte Dampskibet »Coniscliffe« 2 Dages Liggedagspenge, fordi Lastemodtagerne ikke havde losset Skibet efter Raten 500 Tons pr. Dag. — Paa Grund af det her passerede ville vi paa det indstændigste anbefale Redere, hvis Skibe gaa fra La Plata til Aberdeen eller noget andet Sted med lignende Losseklausul i Certepartiet, at de insisterer paa, at Skibene losses efter en Rate af ikke mindre end 500 Tons pr. Dag. Skulde dette Forlangende ikke blive opfyldt, vilde vi for vort Vedkommende den anden Gang gaa Rettens Vej.

Kollisionen mellem „Königsberg“

og

„Bürgermeister Massmann“.

Den 8de ds. aflagde Kaptajnerne og Besætningerne paa de to tyske Dampskibe »Königsberg«, Kaptajn Erich, af Stettin og »Bürgermeister Massmann«, Kapt. Ahrens, af Rostock Søforklaring i Handels- og Søretten, i Anledning af deres Kollision udfor Nordre-Røse Onsdagen den 5te August. Assessor Lassen indtog Forsædet i Retten med Skibsfører Breininge og Skibsinspektør J. Petersen som Bisiddere.

Foruden de to Skibsmandskaber vare i Retten mødte to Vidner, Fyrassistent J. L. Tønnesen og J. J. Grandt, Hr. Ove Haugsted, Agent for »Bürgermeister Massmann«, Hr. Osten for Firmaet C. K. Hansen, der er Agent for Dampskibet »Königsberg«, Hr. Udbye af Firmaet Theo Koch & Co., Repræsentant for Skibenes Assurandører, samt som Tolk, Translator Boldt.

Paa Grundlag af Skibsjournalerne aflagde de to Kapitajner, der begge havde været paa Kommandobroerne, og Folkene deres Forklaringer.

»Køenigsbergs« Skibsjournal lød saaledes:

Fra Middelgrunden styredes under Kending af Nordre-Røse og Sømærker. Fyrene vare slukkede, da det var bleven Dag. Syd fra var et Sejlskib og tre Dampere i Sigle. Sejlskibet var paa styrbords Boug tæt langs med Nordre-Røse, vi gav derfra noget styrbords Ror og passerede samme tæt paa vor styrbords Side. Af begge de nordgaaende Dampere, som befandt sig midt i Farvandet i nogen Afstand fra hverandre, passeredes den første paa vor bagbords Side straks efter at Sejlskibet var passeret, omtrent tværs af Nordre-Røse. Vi havde imidlertid med bagbords Ror rettet vor Kurs paa Drogdens Fyrskib; da den anden Damper, som nu var forude, tilsyneladende gik stærkt vest efter, gav vi igen bagbords Ror og samtidig et kort Stød i Dampfløjten, hvorefter Roret lagdes haardt Bagbord. Da den anden Damper holdt med os ind mod Vestsiden af Farvandet maa han have givet styrbords Ror. Vi gav endnu et Par Gange et kort Stød i Dampfløjten, hvorpaa den anden svarede med to korte Fløjt.

Da det nu saa' ud til Kollision, stoppede vi og gav Ordre til Maskinen: Fuld Kraft bak. Kort efter paafulgte Sammenstødet tæt ved Nordre-Røse. Hele vor Forstav, saavidt man kunde se, indtil under Vandet var trykket over til Styrbord og Stævnladerne brækkede.

»Bürgermeister Massmann's« Skibsjournal indeholdt følgende:

Klokken 4 $\frac{1}{2}$ om Morgenen styrede mod Nord, pejlede Nordre-Røse i N. W., og havde Kastrup Prikken paa bagbords Boug, flov Kuling fra Vest, klar Luft, saa' en Damper komme nordfra, ca. 3 Streger paa styrbords Boug, styrende omtrent Sydøst for at passere for om en nordgaaende 3mastet-Skonnert. Vi troede, at Damperen vilde passere os paa styrbords Side. Vi gav derpaa to Gange to Stød i Dampfløjten for at antyde, at vi gav styrbords Ror, Damperen gav alligevel bagbords Ror og drejede sydvest hen. Vi styrede for at undgaa Kollision mellem Vageren og Fyrtaarnet paa Nordre-Røse, men den anden Damper forandrede ikke sin Kurs, og løb os ind i styrbords Side midtskibs og tilføjede os betydelig Skade. Vi bakkede for at komme klar af hverandre og fortsatte derefter Rejsen til Kjøbenhavn.

De to Vidners Forklaringer vare af følgende Indhold:

Jeg undertegnede forklarer herved, at jeg d. 5. August om Morgenen Klokken 4 $\frac{1}{2}$ havde Vagt i Fyret paa Nordre-Røse, Fyret var slukket, og jeg var beskæftiget med at istandgøre Lampen. Jeg saa en større Damper komme Nord fra, passerende mellem en 3-mastet Skonnert og en Damper, begge nordgaaende ca. 500 Alen Øst for Fyrtaarnet. Skonnerten var den vestligste i Farvandet, jeg hørte den sydgaende Damper give et Stød i Dampfløjten, derefter saa jeg en mindre Damper komme syd fra, hvorefter Sammenstød fandt Sted mellem disse to Dampere; den lille Damper laa da omtrent N. V. an, og den store Damper løb ind i dens styrbords Side omtrent under en ret Vinkel.

Da Sammenstødet skete, vare begge Skibene mellem Fyrtaarnet og Vageren, ca. 400 Alen fra Fyrtaarnet, og jeg saa Vageren Østen for Skibene. Da disse vare klar af hverandre, fortsatte de Nord efter.

Nordre-Røse Fyrtaarn, den 5te August 1896.

J. L. Tønnesen,
Fyrassistent.

Jeg undertegnede forklarer herved, at jeg den 5te August om Morgenen Klokken ca. 4 $\frac{1}{2}$, havde Vagt om Bord i Dykkerdamperen »Kastrup«, som laa omtrent 1000 Alen N. V. af Nordre-Røse Fyrtaarn. Jeg saa én af Rostocker Damperne, som sejle paa Kjøbenhavn, komme Syd fra, noget sønden for Nordre-Røse Vageren, samtidig saa jeg en større lastet Damper komme Nord fra, jeg hørte den mindre Damper give 2 Stød i Dampfløjten og

den store svare med 1 Stød, derefter saa jeg den lille Damper dreje ind mod Grunden vest efter. Den store Damper styrede lige hen imod hans Bredside. Kollisionen fandt Sted, for mig at se, ca. 6 Favne Nord for Kosten. Skibene kom derefter klar af hverandre og fortsatte Nord efter. Da Sammenstødet skete, vare begge Skibene indenfor Farvandet og inde paa Landgrunden.

Kastrup, den 5te August 1896.

J. J. Grandt.

Nybyggede Kuttere.

Vor Korrespondent i Frederikshavn meddeler den 10. ds.:

I Onsdags løb en nybygget Kutter af Stablen fra Skibsbymester N. Olsens Skibsværft her. Kutteren kom til at hedde »Ebbæ«, er c. 34 Tons Brutto drægtig, og er bygget til et Interessentskab af Fiskere med Fiskehandler J. P. Kongsback af Frederikshavn som korresponderende Reder. I fuldt udrustet Tilstand med Sejl og Petroleumsmotor til Indbivning af Vaadene, vil Fartøjet koste 12,000 Kr. Den skal være hjemmehørende i Frederikshavn og have Skipper Carl Christiansen til Fører.

I Lørdags løb i Vandet fra samme Værft, Søsterskib til ovennævnte Kutter; Kutterne ere ens, baade med Hensyn til Pris og Størrelse. Den hedder »Marie Sophie« og er ligeledes bygget for Regning til et Interessentskab af Fiskere, for hvilket Fiskehandler Niels Larsen af Frederikshavn skal være korresponderende Reder. Hvem der skal være Fører er endnu ikke afgjort.

Det lader i det hele taget til, at Bygningen af ny Kuttere atter vil tage et Opsving; for 7 til 8 Aar siden var det ikke ualmindeligt, at herved en halv Snes Kuttere sattes i Vandet aarlig, men i de senere Aar har Byggeriet stagneret en Del. I den nærmeste Fremtid vil der imidlertid paa Hr. N. Olsens Værft blive lagt Køle til ikke mindre end 5 ny Kuttere paa én Gang; de skulle alle være færdige til April Maaned næste Aar. De fire skulde være af samme Størrelse som ovennævnte Kuttere, altsaa c. 34 Tons Brutto, og de bygges alle for Regning af forskellige Interessentskaber af Fiskere. Et glædeligt Tidens Tegn, Idealet er jo dog, at Fiskerne selv eje deres Fartøjer, og Realisationen af dette Ideal er heldigvis rykket nærmere i de sidste 20 à 30 Aar. Den femte skal bygges for et Aktieselskabs Regning og være noget større, nemlig 45 Br. Tons og fuldt færdig koste 15,000 Kr. Hr. Olsen har i Anledning af disse mange Bestillinger faaet sin Arbejdsplads betydelig udvidet, ligesom ogsaa Arbejdsstyrken maa forøges, saaledes at der Vinteren igennem vil blive arbejdet med en Styrke af 50 Mand. For kort Tid siden er der i nær Forbindelse med Skibsværftet bygget et Savværk, der drives af en Petroleumsmotor paa 8 Hestes Kraft, leveret fra Bolinders mekaniske Værksted i Stockholm.

Det kan jo kun være en Glæde at se, at Bygningen af ny Kuttere ret flourer, idet det samtidig med at give mange Mennesker Beskæftigelse, tillige er et indirekte men sikkert Bevis for, at det søgaaende Kutterfiskeri i sin Helhed trives vel og at alle i Fiskeriet interesserede faa tilfredsstillende Udbytte af de i de mange Fartøjer indestaaende Kapitaler.

Kings Lynn Kulcertepartier.

Vi have modtaget følgende, dateret Kings Lynn 1. Aug. 1896.

Tillad mig Hr. Redaktør gennem deres ærede Blad at gøre Sejlskibsredere, Skibsførere og Mæglere opmærksomme

paa de uheldige Klausuler Kulcertepartierne her paa Pladsen indeholde, og da Kulafskiberne kun bruge deres egne Certepartier ere Skibene lige uheldigt stillede, hvad enten de ere befrægtede her i Kings Lynn eller f. Eks. i Danmark.

Naar der i Certepartiet staar, at Skibet skal indtage en fuld og bekvem Ladning Kul i 4 à 6 Dage, »Colliery working days in customary manner after turn at Coal-Drop«, saa er denne Klausul højst uheldig, idet Tiden ikke regnes fra det Øjeblik, Skibet er udlosset og klar til at indtage sin Last, men først Dagen efter, at det Skib, der er i Tørn forud er bleven tillastet. Hvor lang Tid et Skib saaledes kan blive opholdt uden nogen Godtgørelse er uberegneligt, og for en stor Del afhængig af, hvormange Skibe her ere samtidig. Dampskibe regnes ikke med, da de have Tørn uafhængig af Sejlskibene. Da Afladerne have Ret til at give Skibene Nøddekul, hvorved især danske Skonnerter lide Tab, idet de som Regel af disse kun laste 8 % under deres Dødvægt, burde Certepartierne altid indeholde Bestemmelsen »Steamcoal«. Endvidere burde fastsættes bestemte Dage til Lastning, samt Klausulerne: »Colliery working days in customary manner after turn at Coal-Drop« og: »Except for detention at Port of loading, where any claims for demurrage shall be settled« stryges. I Almindelighed har man dog ellers Ladningen at holde sig til for Liggedagspenge, men hvor sidstnævnte Klausul bliver akcepteret er det ogsaa forbi hermed.

Den af mig førte Skonnert »Elise« aankom i den her-værende Dok Lørdag Aften d. 25. Juli, og meldtes for Tørn, ladeklar Mandag Morgen d. 27. Juli. Onsdag d. 29. blev Skibet, der var i Tørn før »Elise«, lastet. I Stedet for nu at lade »Elise« hale ind, lod Befragteren, Mr. A. Beeby, en Skonnert, der var i Tørn efter denne, begynde at lade, hvorfor jeg tilskrev ham, at han efter min Mening var uberettiget til at bryde Tørnen. Jeg fik imidlertid min Notice returneret med den Bemærkning, at mit Skib nok skulde blive ladet inden de stipulerede Dage vare udløbne; hvorefter jeg atter sendte Hr. Beeby en Notice, i hvilken jeg gjorde ham opmærksom paa: at Skibet i Følge Certepartiet havde 4 Dage til Lastning, samt at Overliggedagene vilde begynde den 31. Juli. Herpaa svarede Hr. Beeby min Mægler, at Skibets Liggedage overensstemmende med Klausulen, »After turn at Coal-Drop«, først begyndte Dagen efter, at det Skib, der havde den foregaaende Tørn var tillastet, men at han forøvrigt intet havde imod, at Sagen gik til Doms. Det turde jeg imidlertid ikke indlade mig paa med det Certeparti, jeg havde; men vil herved advare ærede Kollegaer mod at akceptere et lignende. Da de fleste Sejlskibe, der gaa til Danmark herfra ere Skandinaver, tager ungertegnede sig den Frihed at anmode norske og svenske Søfartstidender om at optage ovenstaaende.

Med Højagtelse

- L. Andreasen, Fører af Sk. »Elise« af Thurø.
 J. Barresen, Fører af Brig »Rapid«.
 R. S. Rasmussen, Skb. »Amor« af Marstal.
 A. Arvidsson, Sk. »Sophie« af Helleviksstad.
 P. N. Folkmann, Fører af Sk. »Ella« af Nexø.

Ophold i Rio Janeiro.

Herom skriver et Rederfirma i Liverpool til »Fairplay«: »Det glæder os af Deres Blad at se, at Sejlskibsrederne endelig ere begyndte at fremkomme med Klager over den lange og unødvendige Forsinkelse, som Sejlskibe ere udsatte for i Rio Janeiro paa Grund af Autoriteternes uforsvarlige Fremgangsmaade ved Skibenes Maaling, der maa foretages, inden de faa Tilladelse til at begynde Losningen. I Deres Blad oplyses, at et Fartøj i den Anledning har maattet vente 4

Dage, hvilket ikke er noget ualmindeligt; men vi have nu fra én af vore Kaptajner faaet et Brev, hvori han beretter, at han har maattet vente 6 Dage, efter at Fartøjet var færdigt til at begynde Losningen. Han beklagede sig for Lastemodtagerne, men disse erklærede, at det var Toldautoriteterne der vare Aarsag i, at Losningen blev forsinket. Det er visse- lig paa høje Tid, at der gøres noget alvorligt, for at den brasilianske Regering kan tage sig af Tingene, saaledes at Fartøjer, der ankomme til Rio Janeiro og andre Havne i Brasilien, kunne undgaa al den Tidsspilde og alle de Udgifter, som forvoldes ved den urimelig lange Tid, de maa vente, før de kunne begynde at losse.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

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

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

- Esbjerg Sagfører *J. Clausen.*
 Faaborg — *J. Amtoft.*
 Frederikshavn. — *N. Petersen.*
 Kjøbenhavn Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen.*
 Middelfart Sagfører *Philip Hansen.*
 Nexø — *H. Mauritzen.*
 Nyborg — *Chr. Quist.*
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling.*
 Rønne — *Janus Olsen.*
 Svendborg Overretssagfører *J. Jacobsen.*

Fra Island.

(Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.)

Fra Reykjavik har man erfaret, at en engelsk Eskadre (Training Squadron) hestaaende af 4 Skibe under Commodore Atkinsons Kommando er ankommen til Island. Den engelske Kommandør havde af sin Regering Ordre til at undersøge visse fremkomne Besværinger fra engelske Trawlere over den islandske Trawlerlov. Vidtløftige Forhandlinger mellem Kommandøren, den engelske Konsul Paterson i Reykjavik og Landshøvdingen over Island førte endelig til den Overenskomst, at de engelske Trawlere have Ret til at gaa ind i islandske Havne, og saaledes Lov til at færdes paa Søterritoriet. Til Gengæld forpligtede Trawlerne sig til ikke at overskride en nærmere fastsat Linje i Faxø-Bugten, hvor der dette Aar har været klaget meget over Trawlernes Virksomhed, og hvor Søterritoriets Grændser ere vanskeligt at fastsætte.

Det er nu Hensigten at forelægge denne midlertidige Overenskomst for den danske og engelske Regering for at søge en Traktat opnaaet imellem Rigerne, baseret paa denne Overenskomst. Det er jo imidlertid indlysende, at en saadan Traktat yderligere nødvendiggør Tilstedeværelsen af et skarpt Politiofsyn, og England kan næppe varetage sine egne Fiskeres

Interesser paa bedre Maade end ved i Lighed med Frankrig aarlig at sende Stationskib op i de islandske Farvande. Vedrørende de Klager, der ere rejste imod det danske Stationskib heroppe af nogle mulkterede engelske Fiskere, fortjener det at fremdrages, at de danske Skibschefer og Officerer altid omtales i de mest smigrende Udtryk af de under Island fiskende Udlændinge for den Hjælpsomhed, Hensynsfuldhed og Liberalitet, hvormed de optræde overfor disse, og at de engelske Trawlere ikke ere blevne behandlede som Stedbørn afgav Heimdals ridderlige Optræden under Trawleren Tasmanias Havari et smukt Bevis paa. Det norske Dampskib Rjukan ankom i Gaar til Seydisfjord. Skibets Befragter, Grosserer Tulinus i Kjøbenhavn, der var med Skibet, har efter Forlydende modtaget et ham givet Tilbud om ogsaa at vedligeholde Kystfarten næste Aar.

Den 14de Juli blev der underskrevet en Overenskomst mellem Landshøvdingen, Magnus Stephensen og Chieften for den engelske Øvelseseskadre, Kommandør Georg L. Atkinson, i Følge hvilken, de engelske Trawlere fra samme Dato have Lov at anløbe de islandske Havne og benytte Farvandet mellem Westmann Øerne og Island og imellem Kap Reykjanæs og Fuglaskær, paa den Betingelse, at de skulle have deres Travl stuvet bort, saaledes at det ikke er klar til Brug.

Endvidere maa der ikke trawles østen for en Linje trukket, fra Hunypa (nær ved Keflavik) til Øen Thormodssker, og de engelske Fiskere maa ikke beskadige de Liner og Net, som Islænderne have sat østen for ovennævnte Linje.

Fra Sø og Land.

Hvorledes Farerne for Skibsfarten ere blevne formindskede i de sidste 60 Aar, dels ved Indførelsen af Dampskibe, Forbedring af Fyr- og Mærkevæsenet som i det hele taget ved de tekniske Hjælpeidder, der nu staa til Skibsfartens Raadighed, viser sig tydeligt ved Assurancepræmiernes Nedgang i det nævnte Tidsrum. I Aaret 1837 blev i Søforsikringselskabet i Hamburg, i Følge »Hansa«, forsikret Genstande til en Værdi af 294 Millioner til en gennemsnitlig Præmie af 1,56 pCt. I 1870 beløb de forsikrede Summer sig til henimod en Milliard, Gennemsnitspræmien derimod androg kun til 1,21 pCt. I 1892 vare de forsikrede Værdier allerede stegne til 1 Milliard 997 Millioner Mk., og Assurancepræmien beløb sig nu kun til 0,91 af Værdierne. Enkelte Aar udmærkede sig ved en særlig Mængde Forlis, saa at Forsikringselskaberne i disse Aar arbejdede med Tab. Saaledes synes navnlig Aaret 1845 at have været et skæbnesvangert Aar. De betalte Havarier oversteg da de indgaaede Præmier med 1,186,465 Mark, saa at Assurandørerne, naar der tages Hensyn til Omkostninger og Renter, havde et Tab af 1,770,015 Mark. Aaret 1892 derimod bragte til Gengæld Forsikringselskabet en Gevinst af 1/2 Million.

I Følge Indberetning fra den Kongelige Generalkonsul i London er en dansk Sømand C. Nielsen, hjemmehørende i Kjøbenhavn, der d. 4. Februar f. A. mønstrede som Kok og Steward paa det engelske Skib »Lorraine«, Kaptajn Williams af London, d. 8. Juni d. A. afgaaet ved Døden af Alderdomsvaghed paa Rejsen fra Cape Town til London.

Paa Skibets Folkeliste har han opgivet sin Alder som 52 Aar men han antages at have været mellem 65 og 70.

Da Afdødes efterladte Papirer ikke give nogen Oplysning vedrørende hans Slægt og Arvinger, opfordres herved enhver, der kan give Underretning herom, til desangaaende at henvende sig til Udenrigsministeriet.

Udenrigsministeriet, d. 11. August 1896.

Det engelske Fagblad, »Timber Tr. Journal« for 1. de. omtaler Udsigterne i Træhandlen som meget lovende. Ved Savmøllerne arbejdes der Overtid, og de har saa meget at gøre, at de kunne holdes gaaende i lang Tid, medens der stadig indløber ny Ordre. Store Kvantiteter af nylig ankommen Last er gaaet direkte til Forbrugerne fra Skibssiden, og det er den almindelige Mening, at Forretningerne ville blive ualmindelig livlige. Priserne holde sig faste med stigende Tendens for de bedste Sorter.

Skibsbyggerierne har i den forløbne Uge gjort flere meget store Bestillinger paa Pitchpine. Priserne er ogsaa gode, trods den store Indførsel af denne Træsart til Clyden forrige Maaned.

I Følge Kundgørelse af 25de Juli 1896 har det franske Post- og Telegrafministerium udnævnt J. F. E. J. Hoschedé til Tolk og Translatør i Dansk, Norsk, Svensk og Engelsk i »Saint-Servan« (Ille. et Vilaine).

Under samme Dato har det samme Ministerium udnævnt G. F. B. Duniagon til Tolk og Translatør i Dansk, Svensk og Norsk i »Calais« (Pas-de-Calais).

»Whaleback-Typen« er nu ogsaa antaget af Sejlskibe, idet nemlig den britiske Firmaster »Ancona«, der den 16de Juli ankom til New-York fra Kapstaden efter 52 Dages Rejse, er bygget efter denne Model. Skibet kom i Ballast til New-York for at indtage en Ladning Petroleum i Kasser til Shanghai. Det lader 4100 Tons død Vægt

Næste Aar paabegyndes Opførelsen ved Arcona af et nyt Fyrtaarn, som skal forsynes med elektrisk Lys. Fyrtaarnet vil blive bygget paa Sydsiden af det nuværende, det skal være 52 Meter højt, medens det gamle kun er 25 Meter. Der har ofte været klaget af Skibsførere og Lodsere over det gamle Fyr, der er fast, og som i mange Tilfælde kun kan ses i kort Afstand.

Sh. Gz.

Den hurtigste Rejse med Sejlskib over det Indiske Ocean er for kort Tid siden bleven udført af Barken »Kirkhill«.

Den sejlede fra Tafel-Bay d. 28. Marts og ankom efter 27 Dages Sejlads til Newcastle i Ny Syd-Wales. I det bedste Etmaal var Skibets udløbne Distance 339 Kml., hvilket, da Etmaalet kun var 23,3 Timer, giver en Gennemsnitsfart af 14,6 Knob.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri 5. Trækning begynder Onsdag, d. 19 Aug. I Henhold til Planen, vil der, gennem alle 6 Trækninger, blive fordelt et Antal af 50,000 Gevinster, til en samlet Værdi af 737,414 Kr. saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Numre i Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, faar Gevinst i hver Trækning, hvorom, for 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 Lodsedel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 18,500 Gevinster til Værdi 255,974 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.

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

Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Königsberg, Dpsk. af Stettin og Bürgermeister, Massmann, Dpsk. af Rostock kom d. 5. ds. om Morgenen i Kollision ud for Nordre Røse. Begge Skibe fik Skadé. Königsberg reparerer i Helsingør.

Apollo, Galease af Wisby, Schultz, sank Natten til d. 6. ds. mellem Øland og Gotland. Styrmanden og 1 Matros bjergedes af Hull Dpsk. Eastword, der landsatte dem i Helsingør. Desværre druknede Kaptajnen og 1 Mand.

Antilli, norsk Brig er sunken i Østersøen. Besætningen (7 Mand) ere hjægede af Dpsk. Norpol af Kjøbenhavn og landsatte i Kotka.

Annie, Dpsk. af Tønning og Carrie, Dpsk. af Hartlepool, kolliderede Natten til d. 9. ds. med hinanden ved Lappegrunden. Begge Skibe fik Hul i Boven, Annie, et saa stort Hul i Styrbords Bov, at det maatte sættes paa Lappegrunden for ikke at synke. En Mand af Annies Besætning druknede. Dpsk. Carrie fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn. Annie indbragtes Søndag Aften til Helsingør efter at være bleven bragt flot med Assistance af 3 Svitzers Baade.

Neptun, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Helsingør med Ballast til Bornholm, kom d. 7. ds. paa Grund ved Kastrop Fyr. Svitzers bragte Skibet flot. Reparerer her.

Kjerteminde, Dpsk. af Hobro, Schjønning, er paa Rejsen til Horsens med Cement d. 6. ds. indkommet til Grenaa med Brud paa Maskinen.

Orient, Barkslib af Korsør, er indkommen til Hongkong læk paa Rejsen fra Singapore til Shanghai.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde afgik fra Kbhvn. 9. Aug., bestemt til St. Petersburg. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Smyrna 9. Aug., bestemt til Southampton. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Algier 9. Aug., bestemt til Tunis, Piræus. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn. 10. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Lissabon 8. Aug., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Kofoed, afgik fra Bona 10. Aug., bestemt til Algier, Havre. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 11. Aug., bestemt til Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 9. Aug., bestemt til Smyrna. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Barcelona. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 9. Aug., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 8. Aug., bestemt til Riga. — Leopold II, Kruse, afgik fra Smyrna 5. Aug., bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Riga 12. Aug., bestemt til Kbhvn, Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Algier 7. Aug., bestemt til Nicolaieff, Odessa. — O. B. Suhr, Lisner, ankom til Livorno 5. Aug., bestemt til Denia, Malaga. — Omsk, Rasmussen, ankom til Odessa 8. Aug., bestemt til Smyrna, Southampton. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 8. Aug., bestemt til Lisbon, Oporto. — Tomsk, Andersen, afgik fra Smyrna 1. Aug., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Gade, afgik fra Stettin 8. Aug., bestemt til Haraldsby, Kbhvn. — Xenia, Erichsen, afgik fra New-Orleans 24. Juli, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Michelsen, ankom til Kbhvn 7. Aug., bestemt til Middelhavet. — Louisiana, Jensen, ankom til Kronstadt 8. Aug., bestemt til Riga, Bordeaux, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Riga 11. Aug., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 9. Aug., bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 10. Aug., bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Hull 10. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 9. Aug., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Smith, afgik fra Arendal 10. Aug., bestemt til Vestnorge. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Liverpool 9. Aug., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til London 9. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, passerede Skagen 11. Aug., bestemt til Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig

10. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Kbhvn 10. Aug., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 11. Aug., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 9. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, passerede Hanstholm 11. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 9. Aug., bestemt til Riga. — Odin, Meldahl, afgik fra Hull 9. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til London 2. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 7. Aug., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 11. Aug., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Reykjavik 24. Juli, bestemt til Stykkisholm etc. — Tula, Paaske, afgik fra Trondhjem 10. Aug., bestemt til Christianssund etc. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 8. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Vesta, Corfitzon, ankom til Leith 31. Juli, bestemt til Island.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 12. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 11. Aug., bestemt til Odense. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 13. Aug., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 11. Aug., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 1. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 12. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 12. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 11. Aug., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 8. Aug., bestemt til Kronstadt. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 2. Aug., ankom til Bristol 10. — Sigurd, J. J. Jørgensen, afgik fra Blyth 4. Aug., bestemt til Kronstadt. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Riga 9. Aug., bestemt til Dunkerque. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Boness 31. Juli, ankom til Libau 5. Aug. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Riga 7. Aug., bestemt til Ghent. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 1. Aug., ankom til Ghent 7. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 6. Aug., ankom til Riga 8. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 8. Aug., ankom til Riga 10. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Santos 11. Juli, ankom til Buenos Ayres 18. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 5. Aug., ankom til Montevideo 11. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 5. Aug., bestemt til Kronstadt. — Magnus, W. Aaris, afgik fra St. Petersburg 10. Aug., bestemt til Rotterdam. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 5. Aug., ankom til Riga 7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 6. Aug., bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Amsterdam 11. Aug., bestemt til Methil. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Kronstadt 2. Aug., ankom til Rotterdam 10. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Dunkerque 31. Juli, ankom til Kronstadt 6. Aug. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 4. Juli, ankom til Archangel 21.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Sundsvall 4. Aug. ankom til Rouen 11. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Sunderland 7. Aug., ankom til Kbhvn. 10.

Thingvalla. Thingvalla. Berentzen, afgik fra Kristianssand 24. Juli, ankom til New-York 7. Aug. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 8. Aug. paa Rejse til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra Kbhvn 8. Aug., ankom til Swinemünde 8. — Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 7. Aug., paa Rejse til New-York.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, afgik fra Libau 8. Aug., bestemt til London. — Hermia, Warming, afgik fra Kbhvn. 5. Aug., ankom til Memel 7., afgik fra Memel 9., bestemt til Grangemouth. — Alice, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 6. Aug., ankom til Riga 9. — Bornholm, Jensen, afgik fra Libau 6. Aug., bestemt til Dunkirk. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Hamburg 8. Aug., ankom til Riga 10. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Königsberg 5. Aug., afgik fra Königsberg 11., bestemt til Boness. — Nauta, Steen, afgik fra Riga 5. Aug., bestemt til Great Yarmouth. — Rønne, Hintze, ankom til South Alloo 8. Aug. — Ajax, Brorsen, afgik fra Libau 8. Aug., bestemt til Grimsby. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Danzig 4. Aug., afgik fra Danzig 7., ankom til Gøteborg 10. — Marstrand, Lund, afgik fra Libau 8. Aug., bestemt til Grimsby.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Kbhvn. 8. Aug. — Thorvaldsen, P. N. Pii, afgik fra Methil 10. Aug., bestemt til Kbhvn. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Kronstadt 7. Aug., bestemt til Hamburg. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Dunkerque 9. Aug., bestemt til Grangemouth. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Newcastle 9. Aug., bestemt til Kronstadt. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Gøteborg 8. Aug., bestemt til Sharpness. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Råfso 9. Aug.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Esbjerg 6. Aug. afgik fra Esbjerg 10., bestemt til Methil. — Nerma, Degn, afgik fra Glasgow 5. Aug., ankom til Kjøge 10. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Boness 4. Aug., ankom til Esbjerg 6., afgik fra Esbjerg 7., ankom til Methil 9.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest. M. Olsen, afgik fra Aarhus 6. Aug., anløb Frederikshavn 7., ankom til Newcastle 9. — Octa, P. Enemark, afgik fra Hamburg 5. Aug., anløb Aarhus 6.—7., ankom til Aalborg 8., afgik fra Aalborg 8., anløb Aarhus 9., ankom til Altona 10

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, Ørsted, ligger i Tuborg Havn. — Store Nordiske, Suenson, ligger i Shanghai.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Amsterdam 7. August, ankom til Boness 9. August. — Dania, Troensegaard, ankom til Genua 9. August. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersburg 9. Aug. til London. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Trångsund 8. Aug., ankom til Helsingfors 9. Aug. — Jylland, Starck, afgik fra Aarhus 7. August, ankom til Reval 10 August. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 8. August, ankom til Riga 11. August. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra London 7. August, ankom til Boness 10. Aug.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Kemi 9. Aug., bestemt til Ghent. — Christiansborg, Schultz, ankom til Helsingfors 10. Aug. — Frederiksborg, Fischer, ankom til Stugsund 12. Aug. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Grangemouth 8. Aug., bestemt til Kronstadt. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Lovisa 6. Aug. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Kronstadt 8. Aug.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Blyth 10. Aug. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Cardiff 8. Aug., bestemt til Kronstadt. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Jakobstad 10. Aug.

Nordseem. Skotland afgik fra Havre 5. Aug. til Grangemouth. — Rusland passerede Helsingør 8. Aug. for nordgaende. — Finland afgik fra Riga 8. Aug. til Windau og fra Windau 10. Aug. til Boness.

Østerseem. Ella, Hansen, afgik fra Wick 7. Aug. til Westonpoint. — Maia, Skov, afgik fra St. Petersburg 4. Aug., ankom til Lübeck 8. Aug. — Rita, Jensen, ankom til Bridgewater 11. Aug. — Patria, Andersen, afgik fra Methil 5. Aug. til Kronstadt. — Yrsa, Larsen, afgik fra Peterhead 7. Aug. til Königsberg.

Union. Anglia, Nielsen, ankom til Kronstadt 5. Aug. — Frisia, Fisker, afgik fra Burntisland 4. Aug., ankom til Kbhvn. 7. Aug. — Olga, Jørgensen, afgik fra Wisby 7. Aug. til Gravelines. — Scotia, Nielsen, afgik fra Hudikswall 8. Aug., ankom til Skutskær 9. Aug.

Norden. Nordhvalen, afgik fra Marseilles 3. Aug. til Cannes. — M. C. Holm, passerede Skagen 2. Aug. fra Rotterdam til Riga. — Nordkap, ankom til Kronstadt 26. Juli. — Nordpol, passerede Helsingør 3. Aug. — Nordstjernen, ankom til Kronstadt 24. Juli fra Licata.

Sejlskibe.

Mareta. Alf, H. Rasmussen, afgik fra Marstal den 23. Juli, ankom til Skekellefteå den 31. Juli, alt vel. — Sylfi d. Johs. Kromann, ankom til Middlesborough den 31. Juli, alt vel. — Aurora, J. R. Raahauge, ankom til Kings' Lynn den 2. August, alt vel. — Niels Juel, A. Nielsen, ankom til Amsterdam den 5. August, alt vel. — Skjold, Løjtnant H. Klausen, ankom til Vejle den 5. August, alt vel. — Elise Marie, H. H. Hermansen, den 4. August passeret Kjøbenhavn paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Skien, alt vel. — Kodan, P. R. Hansen, er den 2. August passeret Kjøbenhavn paa Rejse fra Borgå til London, alt vel. — Hansigne, Cl. Clausen, er den 4. August passeret Kjøbenhavn paa Rejse fra Hernosand til Frankrig, alt vel. — Gorm, J. C. Svane, er den 10. August ankommen til Helsingør f. O. fra St. Petersburg, alt vel. Skibet er beordret til Kikcaldy. — Prøven, P. L. Schmidt, passerede Åros Hale den 8. August paa Rejse fra Hamborg til Portucunda med Phosfat, alt vel. — Stella, R. M. Rasmussen, er den 9. August ankommen til Sanct Valery sur Sonne fra Norrkøping, alt vel. — Albert, Fabricius, er den 5. August ankommen til Guernsey, alt vel. — Marie, L. Weber, er den 6. August ankommen til Havre, alt vel.

M. Christiansen. Rønne. Thyra, Skov, ankom til Archangel den 30. Juli. — M. Christiansen, Bager, er afgaaet fra Onega den 2. August. — Odin, Møller, ankom til Berquara den 3. August. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde den 4. August.

Fanø, Nordby. Clara, Nielsen, præjet 28. Maj paa 56° S. Br. 60° V. Lgd. fra Santa Rosalia til Falmouth. — Dora, Sonnicksen, ankom til Barcelona 7. Aug. fra Sydhavserne. —

Franz, Pedersen, sejlet fra Marseille 2. Aug. til Port de Bouc. Jørgiane & Anna, Hansen, sejlet fra Pernambuco 4. Juli til Barbados. — Franz Schwalbe, Poulsen, præjet 16. Juli paa 7° N. Br. 27° V. Lgd. fra Hamburg. — Copley, Struckmann, sejlet fra Cardiff 8. Aug. til Cape Town. — Verdande, Nielsen, ankom til Laguna 13. Juli fra Port Natal.

Fanø, Sønderho. Anne, Mortensen, er ankommen til Rochester fra Søderhamn den 3. August. — Else, Thomsen, er ankommen til Santos fra Rosario den 18. Juli. — Killeena, Hansen, er ankommen til Rio fra Pensacola den 14. Juli. — Venner, Aarre, er ankommen til Imbetiba fra Ilha de Sol den 5. Juli. — Phønix, Øhle, er ankommen til Port Elizabeth fra Hamborg den 25. Juli. — Mary, Lydom, er ankommen til South Alloo fra Halmstad den 28. Juli. — Ane Jenssine, Øhle, afgik fra Cardiff den 31. Juli til Porto Cabello.

Svendborg. Dannebrog, Børgesen, ankom til Riga 7. Aug. — Niord, Svennevig, ankom til Rotterdam 9. Aug. — Bel-lona, Petersen, ankom til Uleåborg 8. Aug. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til St. Petersburg 8. Aug. — Marén Kirstine, Jensen, ankom til Helsingborg 4. Aug. — Ruth, Nielsen, ankom til St. Petersburg 5. Aug. — Caroline, Andersen ankom til Kotka 6. Aug. — Urda, Nielsen, ankom til Hull 9. Aug. — Valkyrien, Dam, ankom til St. Valery 9. Aug.

Fragtberetninger.

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

Frugtmarkedet udover til Østersøen og Middelhavet er uforandret paa Basis af 3/3 for Kronstadt og 3,4/2—3,6 for Swinemünde resp. 5/6 for Genua. Til Nordnorge er, da Archangelsaisonen nærmer sig sin Ende, sluttet til højere Rater, og Fragter i denne Retning ere faste og Tonnage knap.

Der kan af Befragtninger nævnes:
Swinemünde 3/3—3,4¹/₂—3/6 efter Størrelse og Position 3,4¹/₂ option Stettin 4¹/₂ for 1600. Stettin 1300 4/3, Oaxen 1350 3/9 f. o., Stockholm (Wear) 1000 3/10¹/₂, Gustafberg 1250 3/9, Kronstadt 3¹/₂—3/3 efter Størrelse og Position, Petersburg 2850 3/4¹/₂, Helsingfors 1250 4/— 250 2 0/0, Reval 1400 4/— (Partladning), Lübeck 1350 4¹/₂, Neufahrwasser 1900, 1800 3/9, Wismar 1500 4¹/₂, Korsør 3/9, Holbæk 370 5/6. — Christiania 600 4/3, Nordnorge 750 4/6, Tromsø 700 4/9 Kul 6/9 Gods, Nordnorge 1200 5/— 2 Pladser, Bilbao 1400 3/— 500 g. K., Lissabon 1500 5/3, Bona 1250 7/3 300, Konstantinapel 2000 5/9 300 Lastning i Floden, Sevilla 1300 6/6 død Vægt 48 d., Odessa 1200 5,3 Kul 7/— Sten, Triest 3000 6/6 300, Cannes 1600 8/— 200, Venedig 3100 6,10¹/₂ 350, 2500 6,1¹/₂, Livorno 2000 5/10¹/₂, Barcelona 2850 9/6 død Vægt 48 d., 1400 8/10¹/₂ 375, 48 d., Monaco 1300 8/— 300, Genua 3000 5/6 500, 2500 5,6³/₄ 500, Savona 3200 5/9 350, Trapani 1900 6,4¹/₂ 300, 2200 6,9, Alexandria 2400 6/3, 3100 6,1¹/₂ 400, 2800 6/— 350 Kul 8/— Kokes, Marseilles (Wear) 4600 6/— 400, Nizza 1450 6/9 300, Spezzia 2550 5/9 500, Genua Betingelser. — Vera Cruz 2000 9/6. — Buenos Ayres eller La Plata 2800 15/6.

Ertsfragterne fra Middelhavet ere uforandrede med mulig mindre Forretning end i den forløbne Uge. Væsentligt forarsaget ved den stærke Optagelse af Tonnage i de tidligere Uger, og at en Del Tonnage nu søger Kornhavnene.

Der er sluttet paa Basis af:
Bilbao—Middlesbro 5/4¹/₂, Newport 4/9, Maryport 5/7¹/₂, Tyne 5/1¹/₂, Ternenzen 5/9, Calais 5/6, Stettin 8/—.
Huelva—Manchester 7/6 free dich, Rotterdam 7/3.
Ergasteria—Rotterdam 7/10¹/₂, Middlesbro 7/9 fri Losning, Maryport 8/9 fri Losning.

Luleå—Rotterdam with options 70,000 tons Kontrakt over 97 5/7¹/₂, 2900 5/4¹/₂.

Sortehavs-Markedet etc. i det væsentlige er uforandret siden sidste Beretning med en meget ringe Stigning i Raterne og med meget ringe Forretningslyst for Azoffs Vedkommende. Afslutninger ere skete paa Basis af:

Azoff 10/—10/6 nc. pr. August, Odessa (anlagt) L. H. Ant. 7,6, Rotterdam 7/4¹/₂ pt.

Donau 10/6—11/3 nc. eller any direct pr. Aug. 11,6 » » » » Sept.

13/- any (with several options) Sept./Okt.
Sulina 9/— nc. ingen Reduction for Bristol Kanalen.
Specielle Befragtninger.

Smyrna 2850 N. K. Bristol & Swansea 10/— pr.
Alexandria 1495 N. K. Hull £ 875 Spot.

Oran Glasgow 12/— Partladning 600 Græs, Maryport 300 Græs 13 6.

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

I den forløbne Uge have vi haft en god Efterspørgsel efter Damptonnage til Kornladninger, saavel for prompte som senere Afskibninger, og der er bleven gjort en Del Forretninger baade i Partaflastninger og hele Ladninger. Paa Grund af Daling i Sortehavsfrakterne har Tilbuddet paa Tonnage været rigeligere her, hvorfor vi ikke kunne notere nogen Avance i Raterne. Der er stærk Mangel paa Dampere til Ostindien, og adskillige Underhandlinger i den Retning ere endnu svævende. Vi kunne ogsaa melde om god Efterspørgsel efter Dampere til Tømmerladninger fra Golfhavnene, medens Bomuldsbefragterne ere tilbøjelige til at tage Skibe til de tidligere betalte Rater.

Fragtmarkedets Udseende tyder hen paa en mere levende og mere omfangsrig Forretning, og alligevel er der for Øjeblikket intet der berettiger Haabet om nogen væsentlig Forbedring i Raterne.

Vort Marked for Sejskibstonnage vedbliver at være fast, men da der stadig er Mangel paa Skibe af passende Størrelse, er der gjort en forholdsmaessig lille Forretning i den forløbne Uge. Den eneste Undtagelse herfra finde vi i en mindre livlig Efterspørgsel efter Skibe fra Golfen til La Plata med Tømmer, hvortil der er bleven akcepteret noget lavere Rater. Derimod ere Raterne fra de østlige Havne til La Plata faste.

Vor Korrespondent i **St. Petersborg** meddeler 27./8. August:

I Løbet af denne Uge have Fragterne holdt sig faste med opadgaende Tendens, hvortil vel navnlig Redernes reserverede Holdning overfor St. Petersborg, som jeg omtalte i min sidste Beretning, har bidraget ikke saa lidt, og kunne nu følgende Fragter noteres:

London 1/1½ d. Rotterdam & Amsterdam 1/2¼—1/3. Til Antwerpen ere foreløbig kun faa Partier i Markedet og turde ligeledes herfor 1/2¼—1/3 d. være opnaaalig. Dünkirken & Gent: Navnlig for førstnævnte Plads er der ganske godt Begær efter Tonnage, og ved Anlægning kan 1/3 gennemføres. For Hør holdes der stadig paa 18 Frcs. Weseren & Hamburg: Især for prompte Baade er der Efterspørgsel, og vilde det vist ikke være umuligt at opnaa 1/3 d. Rouen noteres med 1/7½. Til Stettin er der i Løbet af Ugen kommet flere Partier, og er der sluttet til Mk. 10 — per 2000 Ko. Rug, hvilken Fragt endnu offereres. Til Stockholm er der sluttet paa samme Betingelser. Kronstadt til London, prompt, betales med 21/— D./B., 1/5 Boards 22/6, Hull 20/6 D./B. 1/3 Boards 22/—, Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 13.— D./B./B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Kattegat. Sjællands N.-Kyst. Fra den 19de August til 15de September 1896 afholdes Skydeøvelser ud over Søen mellem *Tidsvølle-Hegn* og *Liseleje*.

Paa Land er Skydepladsen afmærket paa hver Side med en høj Flagstang og paa Søen med tre sorte Tønder med Stage og rødt Flag. De ligge c. 5,000 Alen fra Kysten og med c. 2,000 Alens Afstand fra hinanden.

Naar der skydes, hejses et Splitflag paa hver Flagstang, og Farvandet ud for Kysten mellem Flagstængerne til de tre Tønder er da spærret for al Sejlads.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Paa *Viken* nye SV.-lige Havnehoved er tændt et fast Fyr, som viser hvidt Lys Ø. for S. 5° Ø., rødt Lys fra S. 5° Ø. til N. 71° V. og hvidt Lys fra N. 71° V. til N. 54° V. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 5 Kml. for det hvide, 3 Kml. for det røde Lys. Brændetid: 1ste Aug.—30te April. Fyret vises fra et 13 Fod højt, hvidt, sekskantet Trætaarn, 56° 8' 42" N. Br. 12° 34' 26" Ø. Lgd.

Det midlertidige Fyr er slukket.

Bottniske Bugt. Baaken ved *Stocköken* Lodeplads er nedtagen. En ny af samme Udseende skal opføres paa samme Sted. 61° 53' 45" N. Br. 17° 22' 45" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Hangö. Et nyt Farvand, som med 16½ Fod Vand fører til Dampskibsbroen i *Ekenäs*, er afmærket fra c. ¾ Kml. fra Broen med 7 røde og 5 hvide Vagere.

Det gamle Farvand afmærkes ikke mere.

Mellem *Helsöugfors* og *Borgå* er et nyt Farvand V. og N. om *Øerne Korp* og *Torroed* og N. om *Skyttenskär* ved *Storholm* afmærket saaledes:

Ved 8 Fods Klippen *Torroedsten* i 16 Fod Vand en hvid og rød stribet Stage med Kors. 60° 12' 52" N. Br. 25° 22' 0" Ø. Lgd.

Ved 2 Fods Revet *Storholm* N.-Ende i 16 Fod Vand en hvid Stage med en nedadbunden sort Kost. 60° 13' 8" N. Br. 25° 22' 55" Ø. Lgd.

Ved 7 Fods Revet *Swedjeholm* S.-Spids i 16 Fod Vand en rød Stage med rød Kost. 60° 13' 3" N. Br. 25° 23' 32" Ø. Lgd.

Ved *Swedjekubbs* Rev S.-Ende i 16 Fod Vand en rød Stage med rød Kost. 60° 12' 58" N. Br. 25° 23' 42" Ø. Lgd.

Ved *Flathällans Westra* Rev V.-Ende i 22 Fod Vand en rød Stage med rød Kost. 60° 12' 57" N. Br. 25° 23' 49" Ø. Lgd.

Ved N.- og ved NØ.-siden af 1 Fods Revet *Skyttenskär* to hvide Stager hver med sort nedadbunden Kost, begge i 16 Fod Vand. 60° 12' 53" N. Br. 25° 23' 53" Ø. Lgd. og 60° 12' 53" N. Br. 25° 24' 0" Ø. Lgd.

Ved *Flathällans Östra* Rev S.-Side i 16 Fod Vand en rød Stage med rød Kost. 60° 12' 55" N. Br. 25° 24' 3" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden af 16 Fods Grunden *Korpas*, mellem *Wättskär* og *Pellinge*, er i 27 Fod Vand udsat en rød Stage med rød Kost. 60° 15' 27" N. Br. 26° 4' 11" Ø. Lgd.

Rusland. Kronstadt. Den paa *Kronstad* store Red i 1895 fundne Grund N. for Ledefyrerlinien ligger 2¼ Kml. S. 18° Ø. fra *Tolbukin* Fyr, og der er kun 25 Fod Vand paa Grunden. Ved dens N.-Side er udsat en hvid Stage med 1 nedadbunden Kost. 60° 0' 28" N. Br. 29° 33' 58" Ø. Lgd.

Neva Munding. Vraget af Damperen *Sama*, der laa sunket 1½ Kbl. SV. fra Fyrskibet *Korabelni*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Mellem *Twielenfeth* og Fyrskibet *Schulau* ere følgende Tønder, paa Grund af Farvandets Forandring, flyttede saaledes:

Rød Spirtønde JK i 14 Fod Vand. 53° 36',7 N. Br. 9° 34',8 Ø. Lgd.

Rød Spirtønde K i 12½ Fod Vand. 53° 36',6 N. Br. 9° 35',1 Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 8 i 16 Fod Vand. 53° 36',2 N. Br. 9° 35',9 Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 9 i 16 Fod Vand. 53° 34',9 N. Br. 9° 37',8 Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 9/10 i 16 Fod Vand. 53° 35',7 N. Br. 9° 38',2 Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 10 i 16 Fod Vand. 53° 34',5 N. Br. 9° 38',9 Ø. Lgd.

I *Twielenfeth* Fyr gaar Linien mellem den grønne og den hvide Sektor over Tønde K, og i *Lühe* Fyr med Formærkelser gaar Linien mellem den grønne og den hvide Sektor over Tønde K. Linien mellem samme Fyrs hvide og røde Sektor gaar over Tønde 9. Tønde Nr. 8 ligger c. 1 Kbl. inden for den nedre, Tønde Nr. 9/10 c. 1 Kbl. uden for den øvre Lysgrænse for *Lühe* hvide, faste Fyr.

Holland. Zeegat van Goeree. Dybden i *Aardappelenagt* er kun 10 Fod, men i den nye, uddybede Rende, som dog ikke endnu er afmærket, er Dybden 17 Fod.

England. Humber. I *Humber* ere følgende Vrag borttagne: Et Vrag 1,4 Kml. S 45° Ø. fra *Spurn Point* Fyr. 53° 33' 45" N. Br. 0° 8' 45" Ø. Lgd.

Et Vrag 1,1 Kml. S. 9° Ø. fra *Spurn Point* Fyr.

Et Vrag 0,8 Kml. N. 62° Ø fra Fyrskibet *Middle*.

Et Vrag 0,6 Kml. S. 23° Ø. fra Fyrskibet *Middle*.

Afmærkningen ved disse Vrag er inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irland. Spike Island Ø. Cork. Paa Klipperne Ø. for *Spike Island* er opført en sort Baake med Kurv, fra *Spit Bank*

Fyr i S. 14° V., 6 Kbl. og fra *Corkbeg* i N. 72° V. 51° 50' 5" N. Br. 8° 16' 45" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ledefyrene til *Croisic* Havn ere ombyttede med to hvide, faste Fyr, der lyse Horizonten rundt. Synsviddens: 5 Kml. Flammens Højde og Fyrpælene ere uforandrede.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Sorrento Harbor. Spirtønden paa *Jones Ledge*, c. 75 Alen N. for V.-Enden af *Dram Island*, er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 2. Om Vintere udlægges en Spirtønde.

Frenchman Bay. Sullivan Harbor. Spirtønden 120 Alen N. 50° Ø. for *Bean Island Ledge* er ombyttet med en sort Stumpstønde Nr. 3. Den ligger i 16 Fod Vand, $\frac{5}{8}$ Kml. N. 53° Ø. fra *Crabtree Ledge* Fyr.

Spirtønden 150 Alen S. 62° V. for *Ingalls Ledge* er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 6. Den ligger i 6 Fv. Vand, $\frac{1}{8}$ Kml. N. 18° Ø. fra *Crabtree Ledge* Fyr.

Spirtønden 550 Alen N. 47° Ø. for SØ-Spidsen af *Moon Ledge* er ombyttet med en sort Stumpstønde Nr. 5. Den ligger i 5 Fv. Vand, $\frac{2}{3}$ Kml. N. 15° Ø. fra *Crabtree Ledge* Fyr. Om Vintere ombyttes disse Tønder med Spirtønder.

Penobscot Bay. Det hvide, faste Fyr paa *Negro Island* SØ-Ende er nu flyttet fra det midlertidige til det nye Fyrtaarn, der staar paa samme Plads og er ganske som det gamle.

Massachusetts. Cape Ann. Det hvide, faste Fyr paa *Straitsmouth Island* NØ-Pynt er nu flyttet fra det midlertidige til det nye Fyrtaarn, der staar paa samme Plads og er ganske som det gamle.

Virginia. De hvide og røde faste Fyr paa S- og N-Siden af Indløbet til *Cape Charles City* ere ikke slukkede, men brænde som tidligere.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Ved *Hérault* vises Signaler, der angive Vandstanden paa Barren. De gives fra en Mast med Raa paa samme Maade som paa Frankrigs V.-Kyst.

En rød Vimpel betyder, at der er Sø paa Barren, og et rødt Flag, at Barren ikke kan passeres.

Italiens V.-Kyst. Om kort Tid ombyttes Tønden, som i $\frac{8}{12}$ Fv. Vand ligger uden for *Pizzo* i *San Eufemia Bugt*, med en Klokkestønde.

Italiens S.-Kyst. I Sept. 1896 tændes paa *Punta Alice* et hvidt Fyr med Formærkelser hver 10 Sekunder. Flammens Højde: 96 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Fyret vises fra et ottekantet, 75 Fod højt Taarn, som staar ved Fyrrasserboligen. 39° 23' 53" N. Br. 17° 9' 27" Ø. Lgd.

Italien. Baaken paa *San Giovanni* ved den lille Havn paa Øen *Pianosa* er igen opført.

Italiens Ø.-Kyst. Po. Ud for Fyret paa *Punta della Maestra* er Grunden tiltagen, saa at der nu er 16 Fod Vand 3 Kml. ØSØ. for Fyret.

Synsviddens for det røde Blinkfyr paa Yderenden af Molen ved *Manfredonia* er 4 Kml.

Synsviddens for det hvide, faste Fyr paa *Punta Agnoli* ved *Mattinata* er 11 Kml.

Ved *Barletta* er Synsviddens for det grønne Fyr paa V. Molen 5 Kml. og for det røde Fyr paa Ø. Molen 10 Kml.

Malamocco. V. for *La Rochetta* Fyr er 19 Fods Grunden, som strakte sig langs *Alberoni* ind til Postbygningen, uddybet til 25 Fod.

Om Styrbord for Indgaaede ligger 22 Fods Grænsen c. $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Linien, som dannes af Pælene.

Tyrkiet. Marmara Havet. Golf Ismit. Den 31te August 1896 forstærkes Fyrene paa *Dil Burnu* og *Zeitun Burnu*.

Fyret paa *Yelken Kaya* Pynt tændes. Flammens Højde: 64 Fod.

Fyret paa *Dil Iskelessi* Pynt tændes; det viser ikke grønt, men rødt, fast Lys. Flammens Højde: 38 Fod.

Rusland. Azovske Hav. Taganrok Bugt. Fyrskibet *Bieg litski* er midlertidig inddraget.

Paa S.-Molen ved *Taganrok* nye Havnebassin gives fra en Mast følgende Signaler for Dybden i Løbet:

Om Dagen: En stor Ballon betyder 1 Fod og en lille Ballon $\frac{1}{4}$ Fod.

Om Natten: Et hvidt Fyr betyder 5 Fod, 2 hvide Fyr betyder 6 Fod, o. s. v. til 6 hvide Fyr, der betyde 10 Fod, og et rødt Fyr betyder $\frac{1}{2}$ Fod.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Aug. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	104 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	104	104 $\frac{1}{4}$
Thingvalla	43 $\frac{1}{2}$		43	43 $\frac{1}{2}$
Danmark	75	75 $\frac{1}{4}$	75	75 $\frac{1}{4}$
Norden	115 $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	115 $\frac{1}{4}$	115 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn	86 $\frac{1}{2}$	87	86 $\frac{3}{4}$	87
Carl	47 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	47 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{3}{4}$
Dannebrog			103 $\frac{1}{2}$	105
Skjold	58 $\frac{1}{2}$		58 $\frac{1}{4}$	58 $\frac{1}{2}$
Jydsk Engelsk Dpsk.			—	—
Bornholm 1866			—	—
Bornholm			—	—
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			—	—
Nordsøen	60		59	60
Torm			70	90
Foren. Bugser-Selsk.			89 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.			104	107
5 0/0 — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882			—	—
5 0/0 — — 1894			—	—
5 0/0 Norden			—	—
5 0/0 Nordsøen			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats			100 $\frac{1}{2}$	101
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk.			97 $\frac{1}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf.			97 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
4 0/0 — — 6 —			100 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 —			100	100 $\frac{1}{2}$
Aktier.				
Nationalbank			162	163 $\frac{1}{2}$
Privatbank			118 $\frac{1}{2}$	119
Landmandsbank			124 $\frac{1}{4}$	125
Handelsbank	124	125 $\frac{1}{2}$	124	125 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain			107	107 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jernsk.			111 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{4}$
Sukkerfabr.	90	90 $\frac{3}{4}$	90 $\frac{1}{4}$	90 $\frac{1}{2}$
Bryggeri Aktier	117 $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	117 $\frac{3}{4}$	118

Vekselkurs.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.	88.85
London	18.14	18.11
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Aug. 1896.

Rubler	216.50
4 0/0 Russiske Consols	104.
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit	105.20
6 0/0 Mexikanske	94.20
5 0/0 Rumænske Stats	99.70
4 0/0 — — 1890	87.75

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

Foren. Dampskibs. 62,000, »Thingvalla« 4,000, »Danmark« 42,000, »Norden« 38,000, »Kjøbenhavn« 44,000, »Carl« 48,000, »Dannebrog« 8,000, »Skjold« 18,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Dampskibe, Løgtene og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrom & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksbjerggade 34.
Telefon 4128.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotter

19de Series

5te Trækning begynder ONSDAG den 19de August.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

(I denne Trækning vil mindst 500 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststræk
1 Gevinst paa 1000 Kr.	1 Gevinst paa 2000 Kr.	1 Gevinst paa 1000
1 — „ 600 -	1 — „ 1200 -	1 — „ 600 -
1 — „ 500 -	1 — „ 1000 -	1 — „ 500 -
2 — „ 300 -	2 — „ 600 -	2 — „ 300 -
7 — „ 150 -	7 — „ 300 -	7 — „ 150 -
60 — „ 100 -	60 — „ 200 -	60 — „ 100 -
90 — „ 60 -	90 — „ 100 -	90 — „ 60 -
10 — „ 20 -	130 — „ 40 -	130 — „ 20 -
100 — „ 15 -	100 — „ 15 -	100 — „ 15 -
561 — „ 10 -	561 — „ 10 -	561 — „ 10 -
1847 — „ 8 -	1847 — „ 8 -	1847 — „ 8 -

Desuden: 500 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 8,900 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr. Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollitionen, Nørrevaldgade 19, hvorfra Planen paa Forlangende udlæses gratis.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Nørrebros

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/0	30 0/0	50 0/0
Mindre end 1/2 Side	10 0/0	20 0/0	40 0/0

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkøl,) Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORS DAG.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. August 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Fra den engelske Lovgivning — Forholdene i Pernambuco. — Rotur over Atlanterhavet. — Pilot chart. — Mindestøtte i Skagen. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Fragtberetninger. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Grundlagt 1841.
E. B. SALOMON
34 Viumelskaffet 34
Stuen
hvor der alene handles med
THE
Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. F. Schlüter,
Skandinaviens største
Skibshandel.
Etableret 1857.
En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.
Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.



Nordisk Flagfabrik,
Kjøbenhavn V.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial, Material, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. $\frac{1}{4}$ Pd., 5 Øre pr. $\frac{1}{8}$ Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om nøje at paase, at vort Firma: **C. F. Rich & Sønner** staar paatrykt Bagsiden af hver Pakke.

Erbødigt

C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.
Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrojer, Islænder, Vanter, Strømper.
Fabrik af Olietøj og Udsalg til Fabrikspris.
Grundlagt 1738.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagevarer.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Som Repræsentant for for-
skellige 1ste Klasses
Assurance-Selskaber overtager
jeg Forsikringer af **Skibe,**
Varer og **Fragt** til billige
faste Præmier. **Subagenter**
antages i forskellige Provi-
nsbyer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 21.

N. Chr. Rønnes Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

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

Oprettet 1831.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Anti-magnetiske Ankergangs Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.
Telefon 3326.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager
af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og døm denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvind,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T. 37.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48,

Viktualiehandel, grundlagt 1851.
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa



som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kendte vandtætte Dug haves
stedse paa Lager.

Holbergsgade 15.



F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Paa Udkig.

Nordisk Skibsrederforenings

Bestyrelse fra Norge sammentraadte til Møde den 11te paa Central-Bureauets Kontor i Christiania under Forsæde af Formanden i Bestyrelsen, Hr. Skibsreder Chr. Thorbjørnsen. Til Stede vare: Skibsreder Fred. Smith Petersen, Grimstad, Konsul Harald Isachsen, Grimstad, Konsul Morten Kallevig, Arendal, Konsul M. Oppen, Laurvig, Skibsreder C. Zernichow, Christiania og Foreningens Bestyrer, Hr. F. Fredericksen.

Til Forhandling forelaa: Søvejsreglerne. Det vedtoges gennem de skandinaviske Regeringer at arbejde for, at Indførelsen af Washingtonkonferencens Regler for Taagesignaler til Forebyggelse af Sammenstød til Søs, ikke for Skandinaviens Vedkommende fastslaas som Lov, forinden der er givet Fagmænd Anledning til at udtale deres Mening derom. I andre Landes Presser har der nemlig rejst sig en voldsom Agitation mod Indførelse af Reglerne, medens Sagen kun meget lidt har været behandlet i den skandinaviske Presse, og da Sagen har stor Betydning for Skibsfarten, enedes man om, at Foreningen, der før har opfordret til at indkomme med Udtalelser i Sagen, nu gennem Udsendelse af Cirkulærer til Medlemmer og andre Fagmænd skal søge at faa en udtømmende Udtalelse om den almindelige Stemning i Sagen. Endvidere behandlede det projekterede Søfartsmøde i Stockholm for næste Aar, hvorom der var ført Forhandlinger paa Generalforsamlingens Bestyrelsesmøde i

Kjøbenhavn, og, da der efter foreløbig indhentede Oplysninger syntes at være megen Stemning for et saadant Mødes Afholdelse under Udstillingstiden, vedtoges det, at man burde henvende sig til den svenske Bestyrelse med Anmodning til denne om, efter Samraad med Udstillingskomiteen, at træffe de fornødne Arrangementer til et saadant Mødes Afholdelse.

Angaaende »Colliery guarantees« skriver en Reder til »Fairplay«: Vi have bemærket Deres Omtale af S. S. »Dowgates« Ophold i Cardiff, og ville herved gøre Dem opmærksom paa et Tilfælde, vi have haft med en Damper, der lader 2,900 Tons, sluttet med »The Royal Mail Company« til Jamaica. Colliery Kompagniet forlangte 120 Ladetimer; efter en Uges Underhandlinger fik vi dem nedsatte til 108 Timer, som forøvrigt ogsaa er altfor mange. Vi ville foreslaa vore Kollegaer, at de i Certepartierne fordre en Tillægsfragt af 3 d. pr. Ton, dersom Afladerne ere Colliery Kompagnier, der forlange mange Ladetimer. De store Kompagnier med deres udstrakte Kontrakter forlange nemlig altid langt flere Ladetimer end de smaa Collierier, og det forekommer os, at den eneste Maade at undgaa disse Fordringer paa, er at give de sidstnævnte, hvor Skibene have en god Ekspedition, Fortrin fremfor de store Collierier.

Fra den engelske Lovgivning.

Ved Dr. C. H. J. Inghulsen, London.

I England har man allerede i længere Tid været utilfreds med de nuværende Forordninger angaaende Lodstvang. For at fremme Sejladsens Sikkerhed og maaske ogsaa for at skaffe Lodserne Beskæftigelse, fordre en Mængde lokale Love, at Skibsførerne skulle tage Lods. Undladelse heraf medfører Straf, eller fritager i alt Fald ikke for at betale Lodsafgifter. I Følge Merchant Shipping Act 1894, er en Skibsfører hjemfalden til Straf, dersom han i et Distrikt, hvor der hersker Lodstvang, enten selv sejler med sit Skib eller benytter sig af en ukvalificeret Person til Lodsnings, efter at en kvalificeret Lods har tilbudt sin Tjeneste. Herfra undtages dog Skibsførere og Styrmand, der efter underkastet Prøve af Lodsautoriteterne ere bleven tilstaaede Lodscertifikat; disse blive imidlertid højt sjældent udfærdigede til andre end Folk i Kystfarten. Man er fritaget for Lodstvang, naar Skibet kun passerer igennem paagældende Lodsdistrikt. § 633 i »Merchant Shipping Act af 1894« fritager Reder og Kaptajn for Godtgørelse af Tab og Skade, der er forarsaget, medens Skibet var under Kommando af Tvangslods; naar Lodsene alene har staaet for Skibets Navigering, ikke er bleven lagt Hindringer i Vejen af nogen Slags og hans Ordre punktlig ere bleven udførte. Man vil af efterfølgende Bestemmelser, over hvilke Distrikter, der have Lodstvang, og hvilke der ere fri for samme, se hvor lidt System der i Virkeligheden hersker: Fri for Lodstvang er den engelske Kanal fra Dungeness til Øen Wight (Lodstvang bestaar dog i Shoreham Distrikt og i Øen Wight's Distrikt); endvidere, bortset fra Undtagelser, Englands Østkyst, nord for Hull, Corks Havn,

til hvilken henregnes Queenstown, Cardiff, Newport, Gloucester, Swansea og Manchester Skibs-Kanal. Lodstvang hersker i Bristol, Humber-Havnene, Dublin, Belfast, Upper-Clyde o. s. v., for saa vidt ikke enkelte Skibsklasser ere undtagne. Dernæst findes der Distrikter i hvilke det med Undtagelse af de Skibe, der ere fuldstændig fritagne, er afhængigt af nærmere Omstændigheder, hvorvidt Lods skal anvendes eller ej. Hertil hører London og Trinity Distrikt (Themsens og Medway til London Bridge medregnet); Falmouth, Ipswich, og saadanne Lodsdistrikter for hvilke der enten ved Lov eller gennem kongeligt Fribrev er givet særlige Bestemmelser; endelig Floden Mersey og de tilstødende Farvande. I Følge Merchant Shipping Act 1894 er endnu en lovlig Bestemmelse fra Aaret 1825, efter hvilken Lodstvangen i enkelte Tilfælde ophører, forbleven ved Magt, ligesom man maa tage i Betragtning, at samtlige Distrikter tillader Fritagelse for Lodstvang for mindre Skibe, Kystfartøjer etc., samt de meget varierede Undtagelser der findes i Lokallovene. Disse sidste Undtagelser lade sig ikke henføre under almindelige Principer, ja ofte søger man endogsaa forgæves efter Principer. Spørgsmalets Ordning i Trinity Home Distriktet, tager meget lidt Hensyn til de Grunde, der fra et nautisk Standpunkt kunde anføres for og imod Lodstvang. Endnu ejendommeliggere ere de Forordninger der gøre sig gældende i Mersey Distriktet. For Skibe der gaa til Søs fra Liverpool er der i Almindelighed Lodstvang. Denne falder dog bort, naar Skibet forlader Dokkerne for at ankre op udenfor og der gøre klar til at gaa til Søs; hverken paa Vejen til Ankerpladsen eller under Opholdet paa denne er der Lodstvang. Er derimod Forberedelserne sluttede, og Skibet kun bliver paa Ankerpladsen for at afvente gunstigt Vejr, skal det absolut have Lods om Bord, da det i dette Tilfælde regnes som om Rejsen er begyndt, omendskønt

det i Virkeligheden endnu ligger til Ankers. I ét Tilfælde havde et Skib forladt Dokkerne i søklar Stand, ankrede lidt efter op, havde et Uheld, og kolliderede ved Lodsens Uforsigtighed, førend Reparationens Slutning, med et andet Skib. Her bestemte Loven, at der paa det Tidspunkt Kollisionen fandt Sted, ikke havde været Lodstvang, da Skibet ikke havde været klar til at gaa til Søs, og nægtede som Følge deraf Rederiet at nyde godt af § 633. Højest mærkværdigt er det endvidere, at Lodstvangen i Queens Channel ved Lov ender et Sted, som allerede for lang Tid siden, ikke mere er afmærket. Man har som Følge heraf opkastet det Spørgsmaal, hvorledes man ved Kollisioner, som finde Sted om Natten eller i Taage, har tænkt sig at slaa fast, hvorvidt Skibene have været under Lodstvang eller ej. For de til Liverpool indløbende Skibe, begynder Lodstvangen ved Mødet med den første Lodsbaad paa Højden af »Middle House«, eller naar man har passeret denne Ø, som ligger i en Afstand af omtrent 53 Kml. fra Mersey Munden. Kun de i Havnen manøvrerende Skibe behøve ingen Lods, skønt en saadan i Virkeligheden hyppigt bliver anvendt. Det kan efter det her anførte ske, at to Skibe kolliderer, og at der for det ene bestaar Lodstvang, medens Lodsens paa det andet Skib ikke er at betragte som Tvangslods. Man kan vel med Ret anføre at slige Tilstande ere mærkværdige, og maa kun undres over, at Rederne og Assurandørerne finde sig deri. Man har paa-staaet, at Kaptajner og Styrmand i Skibe, der sejle under Kommando af Tvangslods, i mange Ulykkestilfælde ikke have grebet ind eller ikke grebet energisk nok ind for at afvende Katastrofen, af Frygt for, at det senere skulle hedde sig, at Lodsens Ordre ikke vare blevne udførte, selv om de af ham truffne Dispositioner bevisligt vare Skyld i Ulykken.

Lodstvangens svage Punkt er uden Tvivl Bestemmelsen i § 633. Man har gjort forskellige Reformforslag: Snart vilde man uden Undtagelse indføre Lodstvangen, snart vilde man fuldstændig have den ophævet; snart vilde man bibeholde den nuværende Retstilstand og kun have de Bestemmelser, der findes i § 633 ud af Verden, og snart vilde man tage Kommandoen fra Lodserne, og degradere dem til blot og bar Raadgivere for Skibsførerne, hvorved Bestemmelserne i § 633 vilde ophøre. Desværre synes Distrikterne med Lodstvang saavel som Distrikterne uden Lodstvang ikke at være tilbøjelige til nogen Forandring, helt fraregnet den Opposition man vil kunne vente fra Lodsernes Side. En fuldstændig Ophævelse af Lodstvangen ville uden Tvivl føre til en sjældnere Anvendelse af Lods, samtidig med, at det ville bevirke den ønskværdige Frihed i Valget af Lodserne. En Bibeholdelse af Lodstvangen, under Ophævelse af § 633 ville støde paa aabenbar Modstand i Rederikrese. Man kan ikke vente, at Rederen skal lade sig paatvinge en Befalingsmand, og oven i Købet hæfte for dennes Efterladenskab. Det rigtigste turde være, at degradere Lodsens til Skipperens Raadgiver, en Stilling, som Lodserne allerede indtage i mange Stater, f. Eks. Frankrig. To Underhuskommissioner (1870 og 1888) have i England anbefalet en Forandring i de bestaaende Love, der er imidlertid indtil Dato ikke foretaget nogen saadan.

Forholdene i Pernambuco.

Herom skriver en Indsender i Norg. Sjft.:

Om Forholdene i de brasilianske Havne klages der saa ofte af os Skibsførere, at Beretninger om Skibes og Skipperes mislige Behandling ere meget kendte Klagesange for de offentlige Autoriteter. Alligevel tror jeg, det er min Pligt at give Tidenden og dens Læsere endnu en Meddelelse om Tilstandene i Pernambuco i de sidste to Maanedes.

I Begyndelsen af Juni ankom jeg dertil med en Ladning Stenkul fra Cardiff. Inden Ankomsten havde jeg, paa et fra den brasilianske Konsul i Cardiff medgivet trykt Schema, opført Vægt og Kvalitet af alle om Bord værende Varer og Skibsfornødenheder. Ved Ankomsten fik vi Sanitær, Told- og Politi-Visit, og samtlige Funktionærer erklærede Skibets Papirer, at være i Orden, vi ankom paa én af de mange brasilianske Helligdage. Da jeg Dagen efter kom i Land for at indklare Skibet, fik jeg af Konsulen og en Del Kollegaer at høre, at Tobak og Cigarer ikke maatte opføres paa Manifestet, da man i saa Fald var hjemfalden til en klækkelig Mulkt. Manifestet havde jeg allerede Dagen i forvejen afleveret til Toldfunktionæren paa dennes Opfordring, og paa dette var blandt de andre Varer opført 14 Kg. Tobak og 150 Cigarer. At opføre alt er en Forsigtighed, jeg altid nøje har fulgt. At faa Manifestet tilbage og faa dette forandret var ikke til at tænke paa, hvorfor jeg indsendte en Petitionsskrivelse til Toldinspektøren, i hvilken jeg redegjorde for, at Skibet i England var udrustet for en længere Rejse, og at det om Bord værende Kvantum Tobak udelukkende var til Skibets Brug (ialt 11 Mand), og ikke for at afhænde eller bringe det i Land. Endvidere, at jeg var villig at overlade til Toldvæsenets Fordomsfindende, at forsegle Tobakken om Bord eller i Land. Jeg fik intet Svar paa dette, og da der intet blev forsejlet om Bord, hverken Tobak eller andet, troede jeg en Stund, at Alt var i Orden. Før min Ankomst vare allerede to Skibe idømte Mulkt, paa henholdsvis Rs. 500,000 og Rs. 2,500,000, alt i Forhold til Mængden. Under mit Ophold har, af syv udklarerede Skibe, fem tilsammen betalt i Mulkt Rs. 2,800,000. Loven, hvorefter vi dømmes, siges at være fra 1882, men er først blevet praktiseret fra Maj dette Aar.

Flere af os norske Skippere henvendte os til Hr. Generalkonsul Bolstad i Rio de Janeiro, der pr. Telegram til den norske Konsul i Pernambuco, tilraadede samtlige, at betale den idømte Mulkt under Protest. Han vilde gøre sit bedste for, at Mulkten i sin Tid kunde blive tilbagebetalt. Jeg haaber ogsaa, at Hr. Bolstad nok vil formaa at udvirke, at fremmede Skibe i Fremtiden som hidtil, faa Lov at medhave Tobak til Besætningens Behov. Derimod bliver det vist meget vanskeligt at faa tilbagebetalt den allerede indbetalte Mulkt; især af den Grund, at over en Trediedel deraf gaar til de Underordnede, som Belønning for deres Heltebedrift, der bestaar i at paapege, at Førerne selv have angivet sig som skyldige, i Følge deres Udstedelse af Manifestet. Da jeg skulde klarere ud ved Toldboden, fik jeg at høre, at min Mulkt var Rs. 240,000; jeg siger høre, for Regning eller Kvittering giver Toldkassereren aldrig. Dagen efter var en anden Kaptajn for akkurat samme Kvantum, idømt en Mulkt af Rs. 290,000. Han gjorde naturligvis Indsigelse, da hans Mulkt ikke var overensstemmende med min; men fik kun til Svar, at der ved Beregningen af denne var begaaet en Fejl paa Rs. 50,000. Jeg forlod Havnen samme Eftermiddag, uden at blive affordret Efterkrav. En anden Side af denne Sag er: »Hvem skal betale Mulkten?« Kaptajnerne tro og véd, at de have handlet rigtigt, og Rederne have vel ogsaa god Grund til at blive fritagne for Toldudgifter paa Artikler, der ere Skibsførernes og Besætningernes Ejendom.

Rotur over Atlanterhavet.

En saadan er for nylig udført af to Nordmænd, der den 1ste August ankom til Scilly, og d. 3die til Havre. Deres Navne ere George Harboe og Frank Samuelson. Den førstnævnte er 26 og den anden 31 Aar gammel. Begge ere fødte i Norge, men have tilbragt flere Aar i Amerika. Planen til den dristige Færd undfangedes, da det af en anden Nordmand, Kaptajn Magnus Andersen,

førte »Viking« kom over til New-York under Chicago-udstillingen. Den æventyrlystne Harboe tænkte straks, at det maatte gaa an at gøre en endnu dristigere Færd, og omtalte sin Plan for Samuelson. Denne var straks villig til at gaa med. De henvendte sig til den bekendte amerikanske Sportskonge og Millionær Fox, og opfordrede ham til at sætte sig i Spidsen for en Konkurrence. Ingen vilde imidlertid mælde sig til den farlige Væddestrid. Fox opstillede da to Guldmedailler, der skulde tilfalde de to unge Æventyrere som Belønning, hvis de heldig fuldførte deres dristige Plan. Rejsen skulde egentlig være tiltraadt i Fjor Sommer, men blev udsat. Den 6te Juni i Aar forlod Harboe og Samuelson New-York. Deres Baad, der er bygget for Tilfældet, er kun 18 Fod lang og vejer 200 engelske Pund. Den er utvivlsomt det mindste Fartøj, i hvilket nogen hidtil har arbejdet sig frem gennem den ca. 3300 Kml. lange Rejse over Atlanterhavet. Uden Sejl, og kun udstyret med 4 Par Aarer, har de to Mænd efter 56 Dages Roning tilbagelagt den lange Vej fra den ny til den gamle Verden. Undervejs have de udstaaet forfærdelige Strabadser. Den lille Baad kæntrede flere Gange, og de var ofte Døden nær, men med ubøjelig Udholdenhed har de trodset alt og ikke givet sig, før de satte deres Fod paa fransk Grund.

En norsk Skibsfører, Axel Bache, der har mødt Baaden i Atlanterhavet, har til Norg. Sft. skrevet følgende, dateret Swansea 28. Juli:

Da jeg med mit Skib »Eugen« den 24. ds. paa Rejse

fra Halifax til Swansea befandt mig paa 40° 35' N. Br., 14° 41' V. Lgd., observeredes om Morgenen en hvid-malet Baad med 2 Mand i, ca. 2 Kvartmil i Læ. Vinden var fløv nordostlig med høj Sø fra Sydvest. Vi holdt ned paa den og det viste sig da at være Robaaden »Fox«, som for 48 Dage siden forlod New-York bestemt til Havre, roet af Nordmændene G. Harboe og F. Samuelson, henholdsvis hjemmehørende i Sandefjord og Farsund. Straks efter, de forlode New-York fik de stormende og uroligt Vejr; paa New Fundlandsbankerne fik de haard Storm fra Øst med oprørt Hav, som blæste i ca. 3 Døgn. Under denne Tid led de meget ondt af Kulde og Væde. Søvn var der ikke Tale om at faa i Baaden, som kun er 18 Fod lang, 5 Fod bred, med et Dybgaaende af 4". Under dette Vejr kæntrede den helt rundt, hvorved de selvfølgelig begge kom i Vandet, men efter adskillige Anstrængelser fik de den igen paa ret Køl og læns. Under Kæntringen mistede de en hel Del af Baadens Inventar, deriblandt Kogeapparatet. Senere fik de vestlige Vinde med moderat Vejr, saa de avancerede ca. 50 Kvartmil østerover i Døgnet. Da de kom om Bord hos os vare de efter Omstændighederne temmelig raske med Undtagelse af Benene, der paa Grund af den stadige Stillesiddende vare stive. De fik alt deres Tøj, som var gennemvaadt, tørret om Bord, og forsynede med Proviant og Petroleum forlode disse to kække og modige Mænd os efter et Par Timers Hvile, vel tilfredse og med godt Haab om at naa Scilly i Løbet af 8 à 10 Dage.

Pilot chart.

I Følge Kortet for Juli har Vejret for denne Maaned været gennemgaaende godt i det nordlige Atlanterhav. Syd for 45° N. Br. har der, med Undtagelse af Taagebæltet, næsten udelukkende været godt Vejr, medens der nord for denne Bredegrad i Dagene fra d. 3die til d. 5te Juli og fra d. 8de til d. 12. Juli har hersket Storme fra S.V. Skønt der i Juli stadig er truffen megen Is, især i Nærheden og nord for Belle Isle-Strædet, er den dog aftaget kendelig paa Bankerne siden Juni

Udsigterne for Vejret i August ere: Hovedsagelig godt Vejr i det nordlige Atlanterhav. Enkelte Storme nord for 45° N. Br., og i Nærheden af den amerikanske Kyst, nord

for 40° N. Br. Sandsynlighed for tropiske Cycloner eller Orkaner. Taage, vesten for den 33te Meridian, over de store Banker og østen for New England. Isbjærge i Nærheden af Belle Isle, og nogle enkelte østen for Newfoundland, syd for 50° N. Br.

Den 19de Juli om Natten tændte den engelske Dampet »Concordia«, paa Rejse fra Montreal til Glasgow, paa et Isbjærg i Belle Isle-Strædet, knuste Bongen til Forlugen og kom i synkefærdig Tilstand ind til St. Johns N. F.

Fortegnelse over de heldigste Meridianer, hvorunder Ækvator skal passeres af Skibe, der efter at have rundet om Kap Horn sejle Nord paa i det Stille-Ocean, eller langs Vestkysten af Syd-Amerika, samt hvor man kan vente at møde og tabe Passaterne:

Rute	Maaned i hvilken Ækvator passeres	Længde hvorunder Ækvator passeres	Sands.-Brede hvorunder S O.-Passaten tabs	Sands.-Brede hvorunder NO.-Passaten træffes	Sands. Brede hvorunder NO.-Passaten tabs.
Paa Rejse til U. S.	.Oktober	118° 00' V.	6° 30' N.	11° 30' N.	33° 15' N.
do.	November	118° 20' V.	7° 00' N.	9° 10' N.	31° 45' N.
do.	December	117° 30' V.	6° 00' N.	8° 00' N.	30° 00' N.

Mindestøtte i Skagen.

Korrespondance fra Skagen:

Den 11. August afsløredes det af mig i min forrige Skrivelse omtalte Mindesmærke, som er rejst af den tyske Marine over den ved en Torpedobaads Forlis i Jammerbugten 1895 omkomne Besætning.

En tysk og en dansk Marineafdeling med Officerer, den første 50, den sidstnævnte 150 Mand stærk, paraderede, og samtlige stedlige Autoriteter overværede Højtideligheden.

Den tyske Divisionschef, Kapt. Colomb, holdt en kort Tale, hvori han omtalte den tragiske Tildragelse, som havde foranlediget denne Sørgefest, og efter at have draget Dækket bort fra Støtten bad han Skagens Byraad værne og frede om den, idet han samtidig udtalte en hjertelig Tak for den Deltagelse, der var vist fra dansk Side.

Pastor Place bad derefter en kort Bøn, og Højtideligheden afsluttedes med Æressalut af de danske Marinesoldater og Blæsning af Koraler.

Førend der afmarcheredes, lagde Chefen for den danske

Eskadre, Kommandør Fugl, paa den danske Marines Vegne en smuk Krans ved Støttens Fod.

Skagen var flagsmykket, og Indbyggere samt Landliggere var ved Afsløringen til Stede i et Antal af over 400 Mennesker. Mindesmærket er af poleret Granit med en passende Inskription. Det er bekostet af den tyske Stat, forfærdiget i Kiel og opsat af vedkommende Billedhugger. Efter Højtideligheden var de tilstedeværende Autoriteter og den tyske Marine-deputation, den danske Marines Gæster ved en Frokost paa Skagens Hotel.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

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

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Esbjerg Sagfører *J. Clausen.*
 Faaborg — *J. Amtoft.*
 Frederikshavn. — *N. Petersen.*
 Kjøbenhavn Højesterets-sagfører *Ludvig Arntzen.*
 Marstal Sagfører *H. P. Nielsen.*
 Middelfart — *Philip Hansen.*
 Nexø — *H. Mauritzen.*
 Nyborg — *Chr. Qvist.*
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling.*
 Rønne — *Janus Olsen.*
 Svendborg Overretts-sagfører *J. Jacobsen.*

Fra Sø og Land.

De italienske Blade meddele følgende om det hollandske Skib »Doelwijks« Opbringelse: Efter at det var blevet meldt, at et vaabenladet Skib havde passeret Suezkanalen, blev der i de italienske Farvande paa Afrikas Østkyst etableret Vagt af Krydsere. »Doelwijk«, der havde 30—40,000 Geværer, sandsynligvis af belgisk Fabrikat, om Bord, blev opdaget af Krydseren »Etna«. Denne opfordrede »Doelwijk« til: at hejse Flag og stoppe op. Da »Doelwijk« gjorde Forsøg paa at undkomme, signaliserede »Etnas« Chef til Krydseren »Aretusa« om at afskære det mistænkelige Skib Vejen. »Doelwijk«s Fører hejste nu hollandsk Flag og sagtnede Farten, hvorpaa Skibet blev erklæret beslaglagt. »Doelwijk« er ankommen til Massuah. Beslaglæggelsen fandt Sted paa italiensk Territorium i Farvandet ved Kysten. Priseretten vil nu komme til at dømme om »Doelwijk«s Opbringelse. Det skal være afgaaet fra Rotterdam, og da kun have haft nogle enkelte franske Rejsende om Bord. Vaabnene skulde have været bestemt til Abyssinien.

Kaptajnen paa den russiske Passager Hjuldamper »Baklanoff« har opfundet et Apparat til at hænge over Boven af

et Skib i Kollisionstilfælde. »Fairplay« kalder det en »Collision buffer«. For at prøve sin ny Opfindelse løb han sin Damper med fuld Kraft mod en Jærnlægter, der laa til Ankers i Kertch Havn. Stødet var saa stærkt, at Passagererne fløj ud af Køjerne, og Lægtrens Side blev knust. Destoværre var Resultatet endnu sørgeligere for »Baklanoff«, da dens Bov blev knust, og Passagererne med Nød bjærgede sig i Baadene førend Damperen sank. Fairplay er nysgerrig efter at vide, om Kaplajnen har ansøgt om Patent paa sin Opfindelse.

Det mexikanske Krigsskib »Zaragoza« foretager for Øjeblikket en Jordomsejling. Samtidig arbejdes der i Forening med de Forenede-Staters »Hydrographic Office« paa at udfinde, hvorledes Havstrømmene virke. Hver Aften bliver der fra Skibet kastet en Flaske over Bord, som indeholder forskellige Data samt et Papir, der bedes sendt til Washington af den, der finder Flasken.

Dampskibsselskabet Nakskov, der i Foraaret solgte Dampskibet »Nakskov« til det forenede Dampskibs Selskab, er nu opløst.

Dampskibsselskabet Korsør agter at sælge Dampskibet Medina.

Paa Grund af de usle Fragter, der for Tiden bydes fra Ostindien til Europa ere Damperne begyndte at returnere i Ballast. Saaledes ere Damperne »Baron Belhaven« og »Benwick« sejlede, den første fra Bombay, den sidste fra Rangoon til Port Said i Ballast.

Den spanske Regering udbyder til Konkurrence Bygningen af en Damper, der skal besøge Fyrtjenesten paa Philipinerne. De nærmere Betingelser findes stipulerede i Madrids »Gaceta«.

Det i sin Tid her i Bladet omtalte Fyranlæg til Natbesejling af Limfjordsstrækningen Hals—Aalborg er nu fuldført. Det bestaar af 12 Ledefyr. Lanterneerne, der ere af betydelig Størrelse og Lysstyrke, ere anbragte paa Jærnstativer i Land, der ere let kendelige og ville ogsaa saaledes blive en god Hjælp ved Navigeringen om Dagen.

Fyrene tændes i den nærmeste Fremtid. Anlægget er forestaaet af Aalborg Stadsingeniør, Hr. Høeg.

Den 25de Juli forulykkede Harpuner Holm efter i 27 Aar at have færdedes paa Ishavet.

Fra sin Fangstbaad, hvori ogsaa hans Søn og Kvænen Abrahamsen samt en Svensker befandt sig, harpunerede han en Hvalros, som han derpaa skadede. I Raseri herover angreb Dyret Baaden 4 Gange. Første Gang bed Hvalrossen Tænderne i Baadens Lønning. Holm tog da Dyret i Tænderne og smed det uden Bords. Hvalrossen lagde sig derpaa med Overkroppen helt op i Fangstbaaden og væltede den. Det lykkedes imidlertid alle 4 Mand at komme op paa Bunden af Baaden; men Hvalrossen foretog et nyt Angreb, og Holm, hans Søn og Svenskeren forulykkede, medens Kvænen reddes. Sønnen og Svenskeren sank i Ishavet.

Det er nu 7 Aar siden en saadan Ulykke ramte vor Ishavsflaade, skriver »Finmarksposten«.

Vrag i Østersøen. Petersborg, 12. August. Det hertil ankomne Dampskib »Cainross« har paa 57° 57' N. B. og 20° 17' Ø. Lgd. passeret tæt forbi et vandfyldt og forladt Skib, drivende i østlig Retning. Skibet syntes at være en tremastet Skonnert, der nylig var forladt af Mandskabet, Sejlene hang løse, men vare hele. Skibets Navn var »Anna«, men hvor det var hjemmehørende, var det umuligt at opdage. Vraget laa meget farligt for Skibsfarten, da det drev lige i Kurslinjen for Skibe til og fra St. Petersborg.

D'Hrr. Cairenius & Co., Skibsklarerere og Befragtere i Wasa, meddele, at Wasas Havneafgifter ere 40 pf. pr. Reg. Ton, Broafgifterne, ved Broerne indenfor Byens Omraade og Kajer, som ikke ejes af private Personer, er 3 pf. pr. Reg. Ton for de første 24 Toner, for hvert paafølgende Døgn det halve.

Sk. »Salus« af Marstal, Kapt. L. J. Bajer, afsejlede den 14. August herfra med en Ladning Tjære til Faro i Portugal.

Undersøgelse af »Drummon Castle«s Stilling. Herom skr. »Sh. Gaz.« for d. 7de ds.: De Dykkere, som have forsøgt at naa »Drummon Castle« for at kunne afgive Rapport om Skibets Stilling, har det hidtil ikke lykkedes, at naa saa dybt, at de have kunnet afgive nogen Beretning. Nu har imidlertid den bekendte Dykker Andrew Camron i Glasgow tilbudt Sir Donald Currie at forsøge dette vanskelige og resikable Arbejde. Skibet antages at ligge paa 180 Fods Dybde, hvilket er dybere end professionelle Dykkere i Almindelighed pleje at gaa. Saavidt vides er Mr. Camron én af de meget faa, som nogen Sinde er gaaet ned til, og har gjort Tjeneste paa 200 Fods Dybde, hvor han opholdt sig over en halv Time. Admiralitetet tillader ikke deres Dykkere at gaa længere end til 120 Fods Dybde, medens Dykkerne ved det bekendte Firma Siebe, Girman & Co. i London gaa ned paa 140 Fod. — Den største Dybde skal være naaet af Dykker James Hooper i Liverpool, der paa Sydamerikas Vestkyst gik ned til 34 Favne eller 204 Fod.

Ugens Havarier.

Castor, Barkskib af Kjøbenhavn, Sartov. Medens dette Skib laa med Ladning inde d. 13. ds. ontrent klar til at afgaa til Grønland, udbrod der Ild om Bord, hvorved Skibet erholdt en Del Skade.

Emanuel, Kuf af Marstal, er Natten til d. 14. ds. sunket i Kjøgebugt efter at være sprunget læk. Skibet var paa Rejsen fra Eckernførde hertil med en Ladning Mursten. Besætningen bjergedes af Galease Christine af Eckernførde.

Emanuel, Jagt af Stege, er d. 16. ds. grundstødt syd for Dragør, Skibet, der var bestemt hertil med Mursten, kom flot ved egen Hjul. Sviters bugserede den hertil.

Anna, Skonnert, der, efter Kollision, sank ved Swinemünde, er bragt flot i stærk havareret Tilstand.

Ryfylke, Skonnertbrig af Stavanger, paa Rejse fra Ardrossan til Stockholm med Fosfatmel sprang læk paa Rejsen og sattes paa Grund d. 16. ds. udfor Hanstholm. Besætningen kom dels i Land i egen Baad og dels ved Redningsbaadens Hjælp. Skibet er totalt Vrag.

Ahti, Skonnert af Landskrona og Skjöld, Skonnert af Hveen har begge været paa Grund i Issefjorden. Efter at have kastet en Del af Ladningen (Træ) over Bord kom dog begge flot, og fortsatte Rejsen.

Erik, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 14. ds. været paa Grund i Kanalen op til Gent, men er kommen flot ved egen Hjælp.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til St. Petersburg 12. Aug., bestemt til Finland, Kbhvn.

— A. N. Hansen. Thidemann, afgik fra Smyrna 11. Aug., bestemt til Southampton, Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Piræus 17. Aug., bestemt til Constantinopel, Baloum. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 15. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Lissabon 14. Aug., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Kofod, pas. Gibraltar 14. Aug., bestemt til Havre, Kbhvn. — Douro, Brabrand, pas Ouessant 17. Aug., bestemt til Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, ankom til Nicolaieff 17. Aug., bestemt til Smyrna. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 12. Aug., bestemt til Barcelona. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 15. Aug., bestemt til Havre, Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Riga 15. Aug., bestemt til St. Petersburg, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, pas. Gibraltar 12. Aug., bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Constantinopel 15. Aug., bestemt til Odessa, Nicolaieff. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Tarragona 17. Aug., bestemt til Denia, Malaga, Cadiz. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Constantinopel 16. Aug., bestemt til Smyrna, Southampton. — Tejo, Fenger, ankom til Lisbon 17. Aug., bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, afgik fra Gibraltar 10. Aug., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Gade, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Southampton, Malaga. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 16. Aug., bestemt til Trondhjem, Las Palmas. — Xenia, Erichsen, ankom til Kbhvn. 19. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Kbhvn. 7. Aug., bestemt til Southampton, Marseille. — Louisiana, Jensen, ankom til Trægsund 15. Aug., bestemt til Natholmen, Riga, Bordeaux, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Riga 16. Aug., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 16. Aug., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til London 16. Aug., bestemt til Kbhvn, Libau. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 16. Aug., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 18. Aug., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Trondhjem 14. Aug., bestemt til Christianssund etc. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 17. Aug., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Kbhvn. 15. Aug., bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 16. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 11. Aug., bestemt til Leith, Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 16. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Manchester 17. Aug., bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Königsberg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 14. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 17. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 17. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Odin, Meldahl, afgik fra Kbhvn. 17. Aug., bestemt til Danzig. — Perm, Christensen, passerede Hanstholm 14. Aug., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, passerede Hanstholm 15. Aug., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 14. Aug., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 18. Aug. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Stettin — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 16. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Kbhvn. 16. Aug., bestemt til Antwerpen.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 20. Aug., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 20. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 19. Aug., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 19. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 18. Aug., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 18. Aug., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 18. Aug., bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 19. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjöld, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 8. Aug., ankom til Kronstadt 15. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 2. Aug., ankom til Bristol 10. — Sigurd, J. J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 15. Aug., ankom til Narva 16. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Riga 9. Aug., ankom til Dunkerque 15. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Libau 12. Aug., ankom til Rotterdam 19. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Riga 7. Aug., ankom til Ghent 13. — Skjöld, N. P. Jørgensen, afgik fra Ghent 14. Aug., ankom til Blyth 16. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 16. Aug., bestemt til Rotterdam. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 15. Aug., bestemt til Rouen. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 15. Aug., bestemt til Rio de Janeiro. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 5. Aug., ankom til Montevideo 11. — Dan. C. M. Kraemer, afgik fra

Blyth 5. Aug., ankom til Kronstadt 12. — Magnus. M. Frantzen, afgik fra St. Petersburg 10. Aug., ankom til Rotterdam 17. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Riga 14. Aug., bestemt til Zaandam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 6. Aug., ankom til Rotterdam 12. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Amsterdam 11. Aug., ankom til Methil 13. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Rotterdam 14. Aug., ankom til Sunderland 15. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 14. Aug., bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Archangel 15. Aug., bestemt til London.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Rouen 18. Aug., bestemt til Sunderland. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Kbhvn. 12. Aug., ankom til Nyland 15.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 7. Aug., paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kbhvn 18. Aug., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 8. Aug. paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 15. Aug. paa Rejse til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Form. Agnete, Schmiegelow, ankom til London 14. Aug. — Herma, Warming, ankom til Grangemouth 15. Aug. — Alice, Sørensen, afgik fra Riga 13. Aug., bestemt til Ghent. — Bornholm, Jensen, ankom til Dunkirk 11. Aug., afgik fra Dunkirk 13., ankom til Methil 15. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 14. Aug., bestemt til Hamburg. — Nauta, Steen, ankom til Great Yarmouth 12. Aug., afgik fra Great Yarmouth 15., ankom til Peterhead 18. — Rønne, Hintze, afgik fra South Alloa 12. Aug., ankom til Fraserburgh 13., afgik fra Fraserburgh 15., bestemt til Danzig. — Ajax, Brøsen, ankom til Grimsby 14. Aug., afgik fra Grimsby 15., ankom til Fraserburgh 18. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Gøteborg 14. Aug., bestemt til South Alloa. — Marstrand, Lund, ankom til Grimsby 13. Aug., afgik fra Grimsby 15., ankom til Fraserburgh 17.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Libau 18. Aug., bestemt til Rotterdam. — Thorvaldsen, P. N. Pii, afgik fra Kbhvn. 18. Aug., bestemt til Libau. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Hamburg 14. Aug. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Kbhvn. 17. Aug. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kronstadt 15. Aug. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Sharpness 14. Aug. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Råfsø 18. Aug., bestemt til London.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Methil 12. Aug., afgik fra Methil 17., bestemt til Frederikshavn. — Nerma, Degn, afgik fra Kjøge 14. Aug., ankom til Helsingør 14. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Methil 13. Aug., ankom til Esbjerg 15., afgik fra Esbjerg 17., bestemt til Methil.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Terneuzen 17. Aug. — Christiansborg, Schultz, ankom til Hangø 16. Aug. — Frederiksborg, Fischer, ankom til Sundsvall 16. Aug. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kronstadt 15. Aug. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Terneuzen 18. Aug., bestemt til Hartlepool. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Jakobstad 15. Aug.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, afgik fra Blyth 14. Aug., bestemt til Kronstadt. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Jakobstad 18. Aug., bestemt til Rouen. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Kronstadt 17. Aug.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Boness 15. Aug., ankom til Kbhvn. 18. — Dania, Troensegaard, ankom til Genua 9. Aug. — Fyen, Hansen, ankom til London 16. Aug. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Åbo 16. Aug., bestemt til Havre. — Jylland, Starck, afgik fra Reval 13. Aug., bestemt til London. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 15. Aug., bestemt til Dordrecht. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Boness 13. Aug., bestemt til Kronstadt.

Østersøen. Ella, Hansen, ankom til Wick 14. Aug. — Maia, Skov, afgik fra Lübeck 13. Aug., ankom til St. Petersburg 17. — Rita, Jensen, afgik fra Bridgwater 15. Aug., ankom til Swansea 15. — Patria, Andersen, ankom til Kronstadt 12. Aug. — Yrsa, Larsen, afgik fra Königsberg 15. Aug., ankom til Kronstadt 18.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Kronstadt 12. Aug., ankom til Riga 14. — Frisia, Fisker, afgik fra Kbhvn. 14. Aug., ankom til Riga 17. — Olga, Jørgensen, ankom til Gravelines 14. Aug. — Scotia, Nielsen, afgik fra Skutskær 14. Aug., bestemt til Dieppedall.

Norden. Nordhvalen, passeret Cape Spartz d. 11. Aug. fra Cannes. — Nordkap, ankom til Dunkirk d. 11. Aug. — Nordpol, ankom til Kotka d. 10. Aug. — Nordvest afgik fra Archangel d. 25. Juli til Celta, passerede Sunderland 7. Aug.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest, J. C. Bager, afgik Boness 14. Aug., ankom til Aarhus 17. — Octa, P. Enemark, afgik fra Hamburg 12. Aug., anløb Aarhus 13., ankom til Aalborg 14., afgik fra Aalborg 15., anløb Aarhus 16., ankom til Altona 17.

Sejlskibe.

Marstal. Agent Petersen, J. Frederiksen, er den 15. ds. ankommen til Maranh (Brasilien) efter 35 Dages Rejse fra Manchester, alt vel. — Eden, P. K. Mikkelsen, er den 12. ds. ankommen til South Alloa, alt vel. — Hildur, P. B. Lauritzen, er den 14. ds. ankommen til Holmesund, alt vel. — Thyra, P. Rasmussen, er den 14. ds. ankommen til Holmesund fra Marstal, alt vel. — Kodan, P. K. Hansen, er den 15. ds. ankommen til London, alt vel. — Fylla, J. H. Christensen, er den 16. ds. ankommen til Ørnsköldsvik, alt vel. — Sylfid, Johs. Kromann, er den 16. ds. arkommen til Aalborg, alt vel.

A. P. Elleby. Rønne. Charles, Nielsen, ankom til Plymouth 4. Aug.

Chr. Simoni. Aalborg. Elisabeth, H. C. Jensen, afgik fra Kotka 6. Aug., bestemt til Granton. — Caroline Smith, J. P. Ægdiussen, ankom til Randers 9. Aug. — Flora, L. D. Larsen, afgik fra London 14. Aug., bestemt til Aalborg. — Kirstine, J. K. Jensen, afgik fra Riga 12. Aug., bestemt til Boness.

M. Christiansen. Rønne. Ane Magrethe, Hermansen, ankom til København den 5. August. — Christiane & Marie, Hansen, ankom til Oskarshamn den 5. August — Herman Olsen, Jensen, ankom til Stettin den 6. August. — Daniel, Bertelsen, ankom til København den 8. August. — Kirstine, Nielsen, ankom til Liverpool den 10. August. — Christian, Andersen, ankom til Holbæk den 10. August — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Karrebæksminde den 10. August. — Amavant, Kyhn, ankom til Limerich den 11. August. — Robert, Jakobsen, ankom til København den 11. August. — Kastor, Clausen, ankom til Harnäs den 11. August. — Rolf, Jacobsen, ankom til København den 14. August. — Bornholm, Grønnegaard, ankom til Norkøping den 5. August.

Fanø, Nordby. Peruvian, Hansen, sejlet fra Havre den 8. August til Guayaquil. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, ved Gibraltar den 8. August fra Marseille til Rio Janeiro. — Cito, Christiansen, passeret Dover den 8. August fra Amsterdam til Macassar. — Franz Schwalbe, Poulsen, ankom til Santos den 7. August fra Hamborg. — Clara, Nielsen, ankom til Swansea den 10. August fra Santa Rosalia via Falmouth. — Tercera, Holm, sejlet fra Callao den 15. Juli til Frazer River. — Claus, Hansen, ankom til Antwerpen den 15. August fra Memel. — Cingalese, Harrebye, sejlet fra Hamborg den 11. August til Santos. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Marseille den 11. August til San Pedro del Pinator. — Union, Swarrer, sejlet fra Santos den 13. August til New-York. — Nordby, Christiansen, ankom til Port Natal den 10. August fra Delagoa Bay. — Serapis, Hansen, ankom til Rio Janeiro den 14. August fra Rangoon.

Fanø, Sønderho. Else, Thomsen, afgaaet fra Santos den 4. August, bestemt til Peusacola. — Venner, Aarre, afgaaet fra Imbetiba den 8. August, bestemt til Cardiff. — Fides, Sørensen, afgaaet fra Liverpool, bestemt til Bahia, ankommet til Bahia den 6. August. — Helene, Thøgersen, afgaaet fra Bangkok den 14. August, bestemt til Lissabon f. O. — Ribe, Skov, afgaaet fra Asension, bestemt til Barbados, ankommet til Barbados den 13. August.

Svendborg. Thuro, ankom til Ørnsköldsvig 11. Aug. — Hans, Iversen, ankom til Dysart 12. Aug. — Thetis, Hansen, ankom til Slite 13. Aug. — Grethe, Hansen, ankom til Ørnsköldsvik 14. Aug. — Niels, Hansen, ankom til Grimsby 15. Aug. — Diana, Fallentin, ankom til Ørnsköldsvik 15. Aug. — Frøer Christensen, ankom til Hernøsand 15. Aug. — Doris, Hansen, ankom til Pillau 15. Aug. — Phønix, Hansen, ankom til Libau 15. Aug. — Hjalmar, Jacobsen, ankom til Königsberg 16. Aug.

Fragtberetninger.

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

Vi kunne melde en livlig Efterspørgsel efter Dampere til at lade Sæd, især fra Golf-Havnene, hvilken Vej der nu gaar betydelige Kvantiteter Korn, efter at Western-Jernbaneselskab har nedsat sine Takster. I den forløbne Uge er der gjort temmelig gode Forretninger, men Kederne have dog ikke været i Stand til at opnaa den mindste Avance i Raterne. Der har været rigeligt Tilbud af Dampere, og det er tydeligt, at Fragtmarkedets elendige Tilstand i Sortehavet og Ostindien bevirker, at vort Marked vil blive tilstrækkeligt forsynet med al den Tonnage, det behøver. Bomuldshavnene vedblive at holde sig usædvanlig rolige naar man tager Hensyn til Sæsonen. Der vedbliver at være god Efterspørgsel efter Dampere til Tømmerladninger fra Golfhavnene, saavel som til Brædde-

fragter fra Provinshavnene. De sidste Dampskibsbeholdninger med Petroleum i Kasser til Ostindien have i Virkeligheden dækket alt Behov for Tonnage ad den Kant.

Vort Sejlskibsmarked er vedvarende meget fast. Der er stadig Mangel paa Tonnage, og Afladerne ere nødte til at betale højere Fragter eller afvente ny Ankomst af Tonnage. Dette er navnlig Tilfældet for Skibe til Ostindien med Petroleum i Kasser, efter hvilke der er god Efterspørgsel og højere Fragter betalte.

Der har kun været gjort meget lidt Forretning i Skibe til at lade Petroleum i Fade, af Mangel paa passende Tonnage. For Tømmer fra Golfhavnene til Europa er der vedvarende god Efterspørgsel til tidligere Rater, saavel som for prompt Tonnage derfra til Syd Amerika, men der er kun bleven gjort faa Forretninger af Mangel paa prompte og passende Skibe.

Vor Korrespondent i St. Petersborg meddeler 2/14. August:

Det glæder mig i Dag at kunne berette, at vort Marked vedblivende bevarer sin faste og opadgaende Tendens, og Raterne ere højere i næsten alle Retninger. Der offereres forholdsvis kun meget lidt Tonnage, og da der endnu ere betydelige Kvantiteter, baade Korn & Træ at afskibe, er der ingen Tvivl om, at en yderligere Fragtstigning snart vil finde Sted. Hovedbegæret for Damperrum er i Øjeblikket til tyske Havne, og Eksportørerne tilbyde glat 1/3 d. til Hamburg, 1/3—1/4 1/2 til Stettin eller Lübeck, men det er vanskeligt at finde Reflektanter. Til Leith kan opnaas 1/1 1/2 d. og til London 1/1 1/2 d. til 1/2 1/4 d., dog er Efterspørgslen til denne Plads nu mindre end tidligere. Til Rotterdam noteres 1/2 1/4 d., Amsterdam, Antwerpen, Dunkerque eller Ghent 1/3 d., og for Hør til sidstnævnte tre Pladser 18 Francs. Weseren noteres ligeledes med 1/3 d. 10/11,000 Qrs. Havre Dampere kunne placeres til Rouen til 1/7 1/2 d. Til Kjøbenhavn offereres der 12 Rmk. pr. 2000 Kilos Rug, og til god og sikker dansk Havn ikk: nordligere end Aalborg Rmk. 15/16 for Oliekager.

Fra Kronstadt til London sluttedes flere Dampere til 22/— D./B. 1/5 Boards 23/6 d., prompt Afladning, men pr. Oktober kan opnaas 4 s/— mere pr. Std. Endvidere kunne prompte Baade placeres fra Kronstadt til Rotterdam eller Amsterdam til Hf. 13 1/2—14 D./B. B. til Brake til Rmk. 25 D./B. B. til Honfleur til Frcs. 32 D./B. og til Grangemouth til 22/— D./B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Limfjorden. Feggesund. De to hvide Lanterner paa Mors Færgebro, der holdte overet lede NV. om *Fegge-Røn*, tændes ikke mere. I *Hesselbjerg*, SØ. for *Skarre-Hage*, er tændt to hvide Lanterner, der holdte overet lede NV. om *Fegge-Røn*. Disse to Lanterner, de to hvide Ledelanterner paa *Han-Næs* Højland samt den røde og den grønne Ledelanterne paa *Fegge-Klit* brænde fremtidig fra 15de August til 15de Maj.

Den 1ste September d. A. tændes paa Strækningen mellem *Hals* og *Aalborg* følgende Fyr til Vejledning for Besejlingen:

- I. Paa Yderenden af *Hals* Bro et fast Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra S. 74° V. til S. 75° V., hvidt Lys fra S. 75° V. til S. 77° V., og rødt Lys fra S. 77° V. til S. 78° V. Flammens Højde: 15 Fod. Lysevnen for det hvide Lys: 13,5 Kml. Den hvide Lysvinkel leder fra c. 500 Alen VSV. for *Hals* Bro i c. S. 76° V. paa en Strækning af c. 6,100 Alen til Skæringen med Fyrlinie II omtrent V. for *Langelands Gaarde*.
- II. Paa Fjordens S.-Side, N. for *Egense-Klostersko*, to røde, faste Fyr, der lyse fra N. 73 1/2° V. til N. 62 1/2° V. Flammens Højde: Bagfyret: 37 Fod, Forfyret: 18 Fod. Lysevnen: 10 Kml. Bagfyret staar ved NØ-Hjørnet af *Egense-Klosterskov* og Forfyret 670 Alen N. 68° V. fra Bagfyret. Holdte overet i N. 68° V. lede de fra den hvide Lysvinkel i I paa en Strækning af c. 4,600 Alen til Skæringen med Fyrlinie III omtrent SV. for *Østeraa-Gaard*.
- III. Paa Fjordens S.-Syde ved *Frydenstrand* to hvide, faste Fyr, der lyse fra N. 50° V. til N. 39° V. Flammens Højde: Bagfyret: 62 Fod, Forfyret: 19 Fod. Lysevnen: 13,5 Kml. Bagfyret staar 1,500 Alen N. 27° Ø. fra *Mov Kirke* og Forfyret 1,750 Alen N. 44 1/2° V. fra Bagfyret. Holdte overet i N. 44 1/2° V. lede de fra Fyrlinie II paa

en Strækning af c. 9,500 Alen til Skæringen med Fyrlinie IV omtrent Ø. for *Stranderholm*.

- IV. Paa Fjordens S.-Side, SV. for *Vester-Laden*, to hvide, faste Fyr, der lyse fra S. 48 1/2° Ø. til S. 59 1/2° Ø. Flammens Højde: Bagfyret: 57 Fod, Forfyret: 20 Fod. Lysevnen: 13,5 Kml. Bagfyret staar 2,100 Alen S. 67° V. fra *Vester-Laden* og Forfyret 1,305 Alen S. 54° Ø. fra Bagfyret. Holdte overet i N. 54° V. lede de fra Fyrlinie III paa en Strækning af c. 9,200 Alen til Skæringen med Fyrlinie V omtrent SØ. for *Vester-Laden*.
- V. Paa Fjordens N.-Side, ØSØ. for *Engholm*, to røde, faste Fyr. Bagfyret lyser fra S. 24 1/2° Ø. til S. 35 1/2° Ø., og Forfyret fra S. 60° Ø. gennem S. og V. til N. 60° V. Flammens Højde: Bagfyret: 40 Fod, Forfyret 18 Fod. Lysevnen: Bagfyret: 10 Kml., Forfyret: 6,5 Kml. Bagfyret staar 1,700 Alen S. 74° Ø. for *Engholm* og Forfyret 1,108 Alen S. 30° Ø. fra Bagfyret. Holdte overet i N. 30° V. lede de fra Fyrlinie IV paa en Strækning af c. 3,900 Alen til Skæringen med Fyrlinie VI omtrent Ø. for *Bredehage*.
- VI. Paa Fjordens N.-Side, S. for *Engholm*, to grønne, faste Fyr. Bagfyret lyser fra N. 83° Ø. gennem Ø. og S. til S. 83° V., og Forfyret fra S. 61 1/2° Ø. til S. 50 1/2° Ø. Flammens Højde: Bagfyret: 27 Fod, Forfyret: 16 Fod. Lysevnen: Bagfyret: 5,5 Kml., Forfyret: 10 Kml. Bagfyret staar 700 Alen S. 3° Ø. fra *Engholm* og Forfyret 255 Alen S. 56° Ø. fra Bagfyret. Holdte overet i N. 56° V. lede de fra Fyrlinie V paa en Strækning af c. 2,000 Alen til Skæringen med Fyrlinie VII omtrent N. for *Bredehage*.
- VII. Paa Fjordens N.-Side, ØSØ. for *Engholm*, to røde, faste Fyr. Bagfyret lyser fra S. 79° V. til V. og Forfyret er det samme som Forfyret til Fyrlinie V. Flammens Højde: Bagfyret: 30 Fod, Forfyret: 18 Fod. Lysevnen: Bagfyret: 10 Kml., Forfyret: 6,5 Kml. Bagfyret staar 3,500 Alen S. 67° Ø. fra *Engholm* og Forfyret 1,075 Alen S. 84 1/2° V. fra Bagfyret. Holdte overet i S. 84 1/2° V. lede de fra Fyrlinie VI paa en Strækning af c. 1,800 Alen til Skæringen med Fyrlinie VIII omtrent S. for *Spang Teglværk*.
- VIII. Paa Fjordens N.-Side, SØ. for *Engholm*, to grønne, faste Fyr. Bagfyret lyser fra S. 31° V. til S. 42° V. og Forfyret er det samme som Bagfyret i Fyrlinie VI. Flammens Højde: Bagfyret: 39 Fod, Forfyret: 27 Fod. Lysevnen: Bagfyret: 10 Kml., Forfyret: 5,5 Kml. Bagfyret staar 500 Alen SØ. for *Engholm*, og Forfyret 525 Alen S. 36 1/2° V. fra Bagfyret. Holdte overet i S. 36 1/2° V. lede de fra Fyrlinie VII paa en Strækning af c. 3,100 Alen til Skæringen med Fyrlinie IX omtrent NV. t. N. for *Rørdal*.
- IX. Paa Fjordens S.-Side, V. for *Rørdal*, to røde Lanterner, der begge lyse fra S. 37° V. gennem V. og N. til N. 37° Ø. Flammens Højde: Bagfyret: 25 Fod, Forfyret: 17 Fod. Bagfyret staar omtrent midt paa den SV.-ligste af *Aalborg Portland Cementfabrik's* Broer og Forfyret paa NØ-Hjørnet af den NØ.-ligste af *Aalborg Portland Cementfabrik's* Broer, 250 Alen N. 9° Ø. fra Bagfyret. Holdte overet i S. 9° V. lede de fra Fyrlinie VIII paa en Strækning af c. 900 Alen til c. 300 Alen N. for den NØ.-ligste af *Aalborg Portland Cementfabrik's* Broer. Herfra styres SSV. c. 500 Alen til tværs af den SV.-ligste Bro, da man er i Fyrlinie X.
- X. Paa Fjordens S.-Side, Ø. for *Aalborg*, to røde, faste Fyr. Bagfyret lyser fra N. 48° V. gennem N. og Ø. til S. 48° Ø., Forfyret fra N. 38° Ø. til N. 49° Ø. Flammens Højde: Bagfyret: 27 Fod, Forfyret: 11 Fod. Lysevnen: Bagfyret: 5 Kml., Forfyret: 10,5 Kml. Bagfyret staar 1,050 Alen N. 51° V. fra *Kjærsholm Mølle* og Forfyret paa Yderenden af Broen NV. for *Bakkegaard*, 1,240 Alen N. 43 1/2° Ø. fra Bagfyret. Holdte overet i S. 43 1/2° V. lede de fra tværs af den SV.-ligste af *Aalborg Portland Cementfabrik's* Broer paa en Strækning af c. 2,000 Alen til henimod Forfyret. Dybden i Fyrlinierne paa de angivne Strækninger ere mindst 18 Fod.

Før Tændingen kunne Fyrene brænde til Forsøg.

Den grønne Lanterne paa SV.-Siden af *Aalborg Portland Cementfabrik's* NØ.-lige Bro slukkes samtidig.

Kattegat. I Slutningen af August 1896 foretages Eftersyn af Telegraf-Kablerne mellem *Reesnæs* og *Samsø*. Der udlægges i den Anledning midlertidigt flere hvide Tønder med Stage og hvidt Flag mellem de nævnte Punkter.

Sundet. Vraget af Galeasen *Emanuel*, som er sunket i *Kjøge-Bugt*, fra *Steens* i NØ. t. N. og fra *Palsterbo* i VNV., er uskadeliggjort for Skibsfarten. Der er 7 1/2 Fv. Vand over Vraget.

Flinterende. Den 17de Aug. 1896 er den til Sildesfiskernes Vejledning bestemte Klokke-tønde ved *Nordre-Flint* udlagt.

Den ligger i 5 Fv. Vand i Linien mellem Vageren ved Grunden og Stenrøens Ø.-Side.

Klokketønden inddrages ved Udgangen af November 1896.

Store-Bælt. Omtrent den 22de August 1896 udlægges et Telegraf-Kabel mellem *Halskov* paa *Sjælland* og *Sjæerne-skansen* paa *Fyen*, N. om *Sprogø*. Under Udlægningen ere flere hvide Tønder, mærkede »Telegraf«, med Stage og hvidt Flag udlagte i Kablets Retning, der er noget N. for Retningen af Telegraf-Baakerne, som nu ere anbragte paa de to Kyster. **Sjællands V.-Kyst.** Den 1ste Sept. 1896 udlægges Fyrskibet uden for *Korsør*.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig Bottniske Bugt. I *Kågeffjärden* ved S.-Siden af *Kåge* Elvs Udløb ligger en Dampskibsbro, hvorved der er 15 Fod Vand. 64° 49' 25" N. Br. 21° 2' 20" Ø. Lgd.

NØ. for Broen, paa Ankerpladsen V. for *Ytöre Björkögrundet*, er i 18 Fod Vand opført tre firkantede Fortøjnkister, c. 60 Alen fra hinanden i NØ. og SV.

To lignende Fortøjnkister skulle i 25 Fod Vand opføres c. 1,000 Alen SØ. for Broen, uden for *Sandviksholmen*.

Finland. Wasa Distrikt. Brändö. S. t. Ø. for 2 Fods Grunden *Lillegrund* er i 19 Fod Vand udsat en rød Stage med rød opadbunden Kost, c. 2¼ Kml. N. 12° Ø. fra det N.-lige Sømærke paa *Öen Mastör*. 63° 9' 58" N. Br. 21° 25' 17" Ø. Lgd.

ØNØ. for 2 Fods Grunden *Kyrkogrund* NØ. er i 19 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadbunden over en nedadbuget Kost, c. 8 Kbl. S 36° V. fra det S.-lige Sømærke paa *Öen Berggrund*. 63° 11' 5" N. Br. 21° 27' 9" Ø. Lgd.

Rusland. Som Topbetegnelse fører Fyrskibet »*Libau*« paa Fokkemasten to røde Balloner, højste under Jernarme 45 Fod over Vandet.

Libau S. Ved *Bernaten* er opført en firkantet, pyramideformet, 40 Fod høj Baake med Ballon. 56° 22' 38" N. Br. 20° 58' 24" Ø. Lgd.

Tydekland. Lige over for *Pillau* skal S.-Baaken paa *Nehrungen* ombyttes med en ny. Ledelinien angives ved en Stage med sort rund Topbetegnelse og om Natten med en Lanterne foran N.-Baaken.

Taagesignalet ved *Hela* er forandret. Det gives nu med Kanonskud, hver 4 Minutter Et-Skud.

Rügen. Paa Hovedet af Ø.-Molen ved *Sassnitz* brænder et rødt, fast Fyr, som lyser Horizonten rundt. Flammens Højde: 22 Fod. Det vises fra et hvidt, 13 Fod højt Taarn. 54° 30', N. Br. 13° 39', Ø. Lgd.

Fra 20de til 23de Aug. 1896 kan *Arkona* Fyr paa Grund af Forsøg brænde uregelmæssigt.

Femern. Fra 20de til 23de Aug. 1896 kan *Marienleuchte* Fyr paa Grund af Forsøg brænde uregelmæssigt.

Kattegat og Skagerræk.

Norge. Frederiksstad. Løberen, Grunden, hvorpaa Dampren »*Jeanne d'Arc*« stødte og sank, ligger paa 59° 6' 21" N. Br. 10° 58' 58" Ø. Lgd.

I *Viksfjord* ligger en 8 Fods Grund paa 59° 1' 43" N. Br. 10° 8' 0" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Det hvide Hav. Baaken paa *Gorodetski* er ødelagt og opføres ikke mere. 67° 41' N. Br. 43° 23' Ø. Lgd.

Norge. Den 15de August 1896 forandres *Silskjær* Fyrlampe til at vise rødt Lys fra den nuværende Lysgrænse, S. 2° V. til S. 13° Ø., fri V. om *Indre Brettingsbærne*, forøvrigt uforandret. 67° 48' 15" N. Br. 14° 45' 35" Ø. Lgd.

Den 15de August 1896 tæudes *Snertholmen* Fyrlampe. Den viser Lys med Formærkelser fra N. 16° V., fri Ø. om *Vaagsodtaren*, gennem N. til N. 38° Ø., fri V. om *Vistnetangen* samt mod S. fra Land til Land i *Vevelstadsundet*. Lyset er rødt fra N. 19° Ø. til N. 38° Ø. over *Snertholmsfuerne*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Brændetid: 15. Aug. - 30. April. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Fyrhus. 65° 43' 0" N. Br. 12° 29' 15" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes *Vevelstad* Fyr. 65° 42' 30" N. Br. 12° 28' 30" Ø. Lgd.

Tydekland. Helgoland Ø. Et Fiskefartøj ligger sunket i 6½ Fv. Vand Ø. for *Düne*, c. 1 Kbl. Ø. for den hvide Baaketønde, i Linien Ø.-Baaken overet med *Helgoland* nye Fyr, 8 Kbl. fra Ø.-Baaken. En spids Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse er udlagt c. 100 Alen Ø. for Vraget.

Fra 7de til 10de Sept. 1896 kan *Borkum* Fyr paa Grund af Forsøg brænde uregelmæssigt.

I *Seegat von Norderney* har Mastgat trukket sig betydeligt Ø. efter. Ledefyrene og Afmærkningen ere flyttede efter Farvandet.

Anduvningstønden for det gamle Hovedfarvand ligger nu paa 53° 44' 37" N. Br. 7° 12' 59" Ø. Lgd.

Anduvningstønden for *Mastgat* ligger nu paa 53° 44' 55" N. Br. 7° 8' 59" Ø. Lgd.

Anduvningstønden for *Buse-Tief* ligger nu paa 53° 41' 58" Ø. N. Br. 7° 8' 7" Ø. Lgd.

Holland. Ems. Baaken paa *Boschplaat* N.-Ende er midlertidig borttagen. 53° 31' 41" N. Br. 5° 26' 52" Ø. Lgd.

Zeevat van Terschelling. Indløbet til *Oostgat* er tilsandet saa meget, at det selv af Smaaskibe ikke mere kan benyttes. Fra *Stumptønde* Nr. 6 med afkortet Kegel skal et nyt Farvand med 9 Fod Vand, som gaar i NNØ.-lig Retning, afmærkes. Dette ny Farvand benævnes *Noordoostgat* og Anduvningstønden *Noordergronden* bliver Anduvningstønde for dette Farvand.

Nærmere Meddelelse senere.

Zuldersee. Ved *Medemblik* er den femte Mølle, regnet fra denne Plads, nedreven. Holdt overet med den fjerde Mølle ledede den gennem det dybe Vand gennem *Gammels* til *Medemblik*.

Zeevat van Goeree. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde ved *Rug van Scheelhoek* er flyttet. Den ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 51' 50" N. Br. 4° 2' 43" Ø. Lgd.

Volkerak. I *Volkerak* ere Sømineøvelserne endte. Afmærkningen er inddragen.

I *Haringvliet*, 2 Kbl. neden for *Hellevoetsluis*, ere Sømineøvelserne endte og Afmærkningen ved Pladsen inddragen.

Schelde. I *Nauw van Bat* er Spidstønde Nr. 28 flyttet. Den ligger nu i 22 Fod Vand. 51° 23' 23" N. Br. 4° 12' 29" Ø. Lgd.

Den 26de Juli var der i *Rilland* Ledefyrlinie fra Kanten af *Bat* til tværs af Spidstønde Nr. 28 en Dybde af 18½ Fod Vand.

England. Boston. Mellem *Lynn* og *Boston Deep* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

En sort Spidstønde er udlagt ved *Løbets* N.-Side, fra *Fremann Channel* forreste Ledefyr i S. 77° Ø., 3,1 Kml., og fra *Knock* Baake i N. 1° Ø. 52° 58' 5" N. Br. 0° 14' 25" Ø. Lgd.

En sort og hvid lodret stribet Stumptønde er udlagt ved *Løbets* S.-Side, fra *Fremann Channel* forreste Ledefyr i S. 73° Ø., 3,1 Kml., og fra *Knock* Baake i N.

Den hvide Spidstønde ved N.-Siden af den V.-lige Indgang til *Løbet* er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Kugletønde med Topbetegnelse

Humber. Tønden ved SØ.-Enden af *Burcom*, Indløbet til *Grimby*, er en sort Spirtønde.

I Nærheden af *Thorngumbauld Clough* Fyr gives kun et Taagesignal, nemlig med Klokke paa Yderenden af *Paull* Pier.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V.-Kyst. Omtrent den 23de Sept. 1896 forandres Afmærkningen i Munden af *Dee* saaledes:

Mellem *Chester Bar* og *Welsh Channel* inddrages følgende Tønder:

Chester Bar sort og hvid tærned Stumptønde. 53° 23' 45" N. Br. 3° 27' 40" V. Lgd.

Middle Patch Elbow sorte Spidstønde.

South West Hoyle sort og hvid lodret stribede Stumptønde.

North East Middle Patch sorte Spidstønde.

Hoyle Spit sort og hvid lodret stribede Stumptønde.

South East Middle Patch sorte Spidstønde.

Mellem *NW. Path* Tønde og *Earwig* Tønde udlægges følgende Tønder:

Middle Patch Spit rød og hvid lodret stribede Stumptønde, 7 Kbl. S. 48° Ø. fra *NW. Patch* Tønde. 53° 21' 55" N. Br. 3° 31' 50" V. Lgd.

Chester Flat rød og hvid tærned Stumptønde, 3,2 Kml. S. 80° Ø. fra *NW. Patch* Tønde.

Disse to Tønder ligge paa NØ.-Siden af Farvandet.

West Rhyl røde Spidstønde, 7 Kbl. S. 56° V. fra *NW. Patch* Tønde.

North Rhyt røde Spidstønde, 2 Kml. S. 65° Ø fra NW. Patch Tønde.

Prestatyn røde Spidstønde, 4,6 Kml. S. 76° Ø. fra NW. Patch Tønde.

Disse 3 Tønder ligge paa SV.-Siden af Farvandet.

Følgende Tønder ombyttes saaledes:

NW. Patch sorte Spidstønde med en rød og hvid tærnet Stumpstønde med Cylinder.

West Hoyle rød og hvid lodret sribede Stumpstønde, NNØ. for *Chester Bar*, med en sort Spidstønde med Ballon.

En sort Spidstønde. *Talacre*, skal udlægges 1,5 Kml. N. 73° Ø. fra *Earwig* Tønde. 53° 21' 50" N. Br. 3° 21' 0" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile de Sein. Paa Klippen *Penic* i *Chenal de Gouelcan* er opført en sort og rød vandret sribet Eaake med rød Ballon, 13 Fod høj over Højvande 48° 2' 18" N. Br. 4° 50' 6" V. Lgd.

Spaniens N.-Kyst. I Floden *Rivadco* er Tønde Nr. 1 ved *Banc Carrayas* nu rød og Tønde Nr. 3 ved Klippen *Viga* sort.

Portugals V.-Kyst. Den 31te August 1896 slukkes *Berlenga* Fyr. Samtidig tændes to midlertidige Fyr.

Det ene er et hvidt Blinkfyr, der hver Minut viser Tre-Blink. Det lyser fra S. gennem V. og N. til N. 72° Ø. Flammens Højde: 347 Fod. Synsvidden 12 Kml. Det er anbragt paa Fyrtaarnets Platform.

Det andet Fyr er et hvidt, fast Fyr, anbragt ea. 600 Alen S. 86° Ø. fra Fyrtaarnet. Flammens Højde: 185 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra N. 35° Ø. gennem Ø og S. til S. 35° V. Fyret vises fra en Pæl.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet »*Boston*« Nr. 54 er igen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 39 inddraget.

Connecticut. Bølgebryderen ved *Duck Island* er forlænget og er nu 1,150 Alen lang.

New-York. Long Island Sound. Ved Indløbet til *Port Jefferson* ere følgende Fya tændte:

Paa N.-Enden af den Ø-lige Bølgebryder et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det vises fra en hvid Pæl. 40° 58' 21" N. Br. 73° 5' 31" V. Lgd.

Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas To-Slag hver 1/2 Minut.

Paa Kysten paa V.-Siden af Indløbet til Havnen et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Det vises fra en hvid Pæl. 40° 58' 0" N. Br. 73° 5' 29" V. Lgd.

New York Lower Bay. East Channel. I *East Channel* er rød Spirtønde Nr. 2 ombyttet med en rødmalet Lystønde Nr. 2, der viser rødt, fast Lys. Den ligger i 23 Fod Vand, fra *Centennial Tower* i S. 5° V. og fra *Romer Shoal* Fyr i N. 77° Ø.

Rød Spirtønde Nr. 4 er ombyttet med en rødmalet Lystønde Nr. 4, der viser rødt, fast Lys. Den ligger i 20 Fod Vand, fra *Sandy Hook* Fyr i N. og fra *Romer Shoal* Fyr i N. 33° Ø.

North Carolina. Pamlico Sound. En sort Stumpstønde Nr. 11 er i 16 Fod Vand udlagt N. for *Royal Shoal*, fra *Royal Shoal* NV.-Pynt Fyr i N. 61° Ø. og fra *Royal Shoal* SV.-Pynt Fyr i N. 22° Ø.

Florida. Baake Nr. 1 paa den S-lige Del af *Tennessee Reef* er borttagen og opføres ikke igen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens V.-Kyst. Fyret *Fiumara Grande* paa Taarnet *St. Michele* ved Indløbet til *Tiber* har en Synsvide af 14 Kml.

Tunis. Ved *Sousse* anlægges en Mole, der udgaar fra Land c. 150 Alen N. for Havnefyret og strækker sig c. 1,100 Alen ØSØ. efter. En rød Tønde er udlagt ved dens Yderende. Man skal gaa uden om denne Tønde.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Ved *Key West* er Baake Nr. 5 mellem *Main Ship Channel* og *Southeast Channel* borttagen og opføres ikke igen.

Alabama. Mobile Bay. Knoll. En rød Klokkestønde er til Forsøg udlagt ved Ø.-Siden af Indløbet til *Main Ship Channel* i *Mobile Bay*. Den ligger ud for S.-Enden af *Southeast Shoal*, c. 1 1/4 Kml. S. 23° Ø. fra *Sand Island* Fyr og 70 Alen V. for *Knoll* Tønde Nr. 2, der inddrages.

Texas. I det gravede Løb i *Sabine Pass* er der nu mellem Dæmningerne mindst 23 Fod Vand, fra dybt Vand udenfor til dybt Vand indenfor.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Aug. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	104 ¹ / ₄		104 ¹ / ₄	104 ¹ / ₂
Thingvalla			42 ¹ / ₂	43 ¹ / ₄
Danmark	76	75 ³ / ₄	75 ¹ / ₂	76
Norden			115 ¹ / ₂	115 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	87 ¹ / ₂	1/4	87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
Carl			47 ³ / ₄	48
Dannebrog	104	104 ¹ / ₂	105	104 ¹ / ₂
Skjold	58 ¹ / ₂		58 ¹ / ₂	58 ³ / ₄
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			110	150
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			—	—
Østersøen			—	—
Nordsøen	60		59 ¹ / ₂	61
Torm			70	90
Foren. Bugser-Selsk.....			90	94 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk.....			66	95
Dampskibs Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.....			102	107
5 0/0 — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....			99	102
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			104 ¹ / ₂	106
5 0/0 Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats			100 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....			97 ¹ / ₂	98
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....	97 ¹ / ₂		97 ¹ / ₂	97 ³ / ₄
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....	98 ¹ / ₄		98	98 ¹ / ₂
4 0/0 — — 6 —			100 ¹ / ₄	100 ¹ / ₂
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —			98	98 ¹ / ₄
Aktier.				
Nationalbank.....			162	163
Privatbank			119	119 ¹ / ₂
Landmandsbank			124 ¹ / ₄	125
Handelsbank			123	125
Burm. & Wain			106 ¹ / ₂	107
Helsingørs Jernsk.....			110 ¹ / ₂	112
Sukkerfabr.....	91	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	118 ³ / ₄	119	118 ³ / ₄	119

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.	88.85
London.....	18.15	18.12
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Aug. 1896.

Rubler	216.60
4 0/0 Russiske Consols	—
4 1/2 0/0 — Bodøen Kredit	104.90
6 0/0 Mexikanske	94.10
5 0/0 Rumænske Stats	100.
4 0/0 — — 1890.....	87.60

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

Foren. Dampskibs. 26,000, »Thingvalla« 6,000, »Danmark« 42,000, »Norden« 48,000, »Kjøbenhavn« 22,000, »Carl« 22,000, »Dannebrog« 8,000, »Skjold« 26,000, »Nordsøen« 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet i Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

<p>Brandforsikring:</p> <p>Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl. Land 4 » » Varer i Kjøbstad 5 » » Forsikringssum c. 500 Mill. Kr. Formue c. 2³/₄ » »</p>	<p>Livsforsikring:</p> <p>Billige Præmier. Forsikringssum c. 15 Mill. Kr. Formue c. 3¹/₄ » » Fordelt Overskud i 1894: ca. 400,000 Kr.</p>
---	--

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

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

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Dampskibe, Lægttere og Sejlskibe af Staal og Træ.

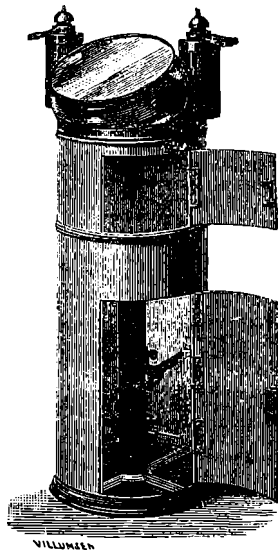
Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

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

Jernskibs- og Maskinreparationer
 udføres solidt, hurtigt og billigt.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS
 Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaaler.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner

Dybhavsthermometre
 med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.
 Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.

Tjæders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
 Telefon 41281

„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.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	— 20 — do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20% 80% 50%
Mindre end 1/2 Side	10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, torsdag den 27. August 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Vore nye Konsuler. — Taksterne for Passagen gennem Nord-Østersøkanalen. — Karantæneforholdene i Pensacola. — International Sammenslutning. — Norsk Højesteretsdom. — Fragtslutninger fra Barbados. — Foreningsmeddelelser. — Fra Island. — Skoleskibet »Georg Stage«. — Undersøisk Baad. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.

Grundlagt 1857. Telefon 106

Stempelpapirs-Udsalg.

Lejekontrakter.

Huslejekvitteringer etc.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.



SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.

Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrojer, Islænder, Vanter, Strømper.

Fabrik af Olie-tøj og Udsalg til Fabrikspris.

Grundlagt 1738.

Andersen & Co.

Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.

Ibentræ og rodt Farvetræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:

Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjæder

serdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.

Transit og Kreditplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hintze.

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 21.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.



Nordisk Flagfabrik,

Kjøbenhavn V.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftfl.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.

Telefon 3326.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Største Lager

*af

Skindtrøjer

en gros en detail

Jagtvej 67. Kjøbenhavn L.

P. Poulsen.

„Montferrand“

Prøv og dem denne særdeles
kraftige og velsmagende Rødvin,
faas à 65 Øre pr 1/1 Boutl.

Peter Jagds Vinhandel.

Kjøbmagergade 65. Tel. 4138.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T. 37.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

J.E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING
af

MILWARD & SONS
Fiskekroge.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Regyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

JACOB HOLM & SØNNER, KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Linoleum

og

Voxdug

til

Kahytter og Trapper,

bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.

Santlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

Paa Udkig.

Efterfølgende til »Fairplay« indsendte Beretning om et Ophold under Kullastning i Cardiff karakteriserer Betydningen af Klausulen »Colliery guarantee«. Indsenderen skriver herom:

Jeg antager, at den Tid Damperen »Dowgate« brugte til at indtage en Ladning Kul i Cardiff, vil afgive et talende Bevis for, hvorledes Mineejerne kunne fortolke Begrebet »Timer til Lastning« som de selv finde for godt. Skibet ankom til Cardiff Fredagen d. 10de Juli og var klar til at indtage sin Last Kl. 9 Formiddag samme Dag. Det havde 130 Ladetimer, men blev først tillastet den paafølgende Tirsdag 8 Dage eller d. 21de Juli Kl. 10 Eftermiddag. D'Hrr. Mineejere Burnyeat, Brown & Co. paa-staa, at Skibet i al den Tid kun har brugt 84 Timer, og udtrykte deres Forundring over min Fordring paa £ 31. 13 sh. 4 d. i Liggedagspenge. Efter Fradrag af alle almindelige og ualmindelige Ophold skulde Tiden nemlig efter min Beregning være udløben d. 18de Kl. 5 Eftermiddag. Skibet indtog Ladningen til Santos, og Befragterne, der bo i London, have tilstaaet lige overfor mig, at de havde givet Collieriet Ordre til at holde Skibet saa længe som muligt, med andre Ord til den sidste Time var udløben. Der er jo ikke nogen Tvivl om, at Mineejernes Dygtighed i saa Henseende blev sat paa en haard Prøve, som de imidlertid klarede med det smukke Resultat, at i Stedet for at anse sig for pligtige til at betale Liggedagspenge, mene de at have sparet Skibet ca. 50 Timer. Faktum er altsaa, at de med en »Colliery guarantee« paa 130 Timer, mene at have Ret til at opholde en Damper i hele 14 Dage. Kullene vare forøvrigt langs Siden af Skibet, men efter den Instruktion Collieriet havde faaet fra Kjøbmanden, nægtede de at skibe dem. Jeg har overgivet min Fordring paa Liggedagspenge i Rettens Hænder, men da Afgørelsen jo kan lade vente længe paa sig, har jeg ikke villet undlade gennem Deres ærede Blad at gøre Kollegaer opmærksomme paa, hvad Værdi en »Colliery guarantee« har.

»Fairplay« bemærker hertil, at den ofte har henledet Opmærksomheden paa disse »colliery guarantees« mærkelige Karakter. Undtagelses-Klausulerne ere saaledes affattede, at Mineejerne næsten fuldstændig kunne ignorere de i Certepartiet stipulerede Ladetimer. Det er lige ved at være en Naadessag, om de i det hele taget tillade Tiden at dreje, eller om de gamle Udtryk »Liggedage« og »Overliggedage« faa Lov at beholde den Mening, der er knyttet til disse Ord. I den ovenfor givne Meddelelse omtaler Rederen af »Dowgate« ikke Grundene eller Undskyldningerne, Collieriet har gjort for at opholde Damperen saa længe over dens Tid, men det er klart, at Undtagelsesklausulen maa være bleven fortolket med Spidsfindighed, for at man kan komme til det Resultat, at et Ophold paa Snese af Timer over den stipulerede Tid aldeles ikke er noget Ophold, men tværtimod en Besparelse for Rederen af 50 Timer.

I dette Tilfælde stod Kullene og ventede paa Afskibning, ellers vilde enhver nok saa ringe Tildragelse ved Collieriet, som en Minearbejders Bryllup eller en Skovtur, have været tilstrækkelig for Mineejeren til at skyde sig

ind under den alt omfattende Undtagelses-Klausul, og nægte Tiden at blive regnet som Ladetid.

En af Hovedfaktorerne i Agitationen for det ny Kulcerteparti var Redernes Erfaring med Hensyn til disse ensidige Ladegarantier, og man kan kun forundre sig over, at de saa længe have fundet sig i den Slags Dokumenter. Naar det ny Certeparti træder i Kraft, vil der ikke blive nogen separat »Colliery guarantee«, idet Arrangementet for Lastningen bliver indlemmet i Certepartiét. Rederne burde aldrig have indladt sig paa at modtage separate Garantier fra Collierierne, da de derved til deres egen Skade gav sig ind under nok en Kontrakt. Det ny Certeparti udelukker Mineejeren fra at være Mellemand, og genopretter den originale Form for en Kontrakt, der udelukkende er afsluttet mellem Rederen og Befragteren; det bliver saa denne sidstes Sag at udfægte sin Strid med Mineejerne angaaende Liggedagspenge, eller hvad der ellers kan være at disputere om, inden han faar sine Kul udliveredede.

En af den engelske Appellationsret for nylig paadømt Sag er ikke uden Betydning i Assurancekrese. Damperen »Progress« var paa en Rejse mellem Hamburg og Sunderland da Kullene slap op. Man blev derfor nødt til at brænde, hvad der fandtes af Træ om Bord, uden at det dog derved lykkedes at naa Bestemmelsesstedet. Efter at »Progress« havde engageret en Fiskedamper for £ 350 til at slæbe det til Sunderland, forlangte Rederiet Beløbet udbetalt af Assuranceselskabet, under Foregivende af, at Policen dækkede den Slags Tab. Retten dømte imidlertid, at det i ovennævnte Tilfælde ikke drejede sig om Fare forårsaget af Søen, men i en Mangel, i hvilken Skibet selv var Skyld, og afviste derfor Rederiets Fordring. Skibet var ikke i nogen Fare da Kaptajnen antog Fiskedamperens Hjælp og kunde have fortsat sin Rejse under Sejl.

I Nr. 33 af »Dansk Søfartstidende« gjorde vi opmærksom paa de Forsinkelser Sejlskibe i Rio Janeiro ere udsatte for, paa Grund af Autoriteternes Smøleri ved Skibenes Maaling. Det sidst udkomne Nr. af »Fairplay« oplyser om, at det engelske Udenrigsministerium har meddelt: At dets Forhandlinger med det brasilianske Finantsministerium have ført til det Resultat, at sidstnævnte Ministerium har erklæret, at for engelske Skibe, der besøge brasilianske Havne, skal det engelske, af Board of Trade udstedte Maalebrev tages for gyldig paa Toldboderne i disse Havne, og Afgifterne betales overensstemmende med den deri opgivne Tonnage. Kaptajner og Redere af britiske Skibe kunne saaledes forlange at faa disse indklarerede ved Ankomsten i brasilianske Havne uden at afvente nogen Maaling.

Da »British Rule« nu atter er indført som Maaleregul for Danmark, ville vi antage, at danske Skibe nyde samme Ret, eller uden store Vanskeligheder ville kunne opnaa at nyde samme Ret som engelske Skibe i brasilianske Havne.

En Indsender spørger i »Fairplay«: Dersom en Damper bliver beordret, at gaa til Altona for at losse sin Ladning, vil den saa der kunne gøre Fordring paa den ekstra 6 d. i Fragt, der som Regel stipuleres i Certepartier for at gaa til Hamburg, f. Eks. i et Certeparti med 11 sh. 3 d. any direct port, 11 sh. 9 d. Hamburg. Jeg har undersøgt Sagen og saavidt jeg kan forstaa er Altona, skønt den støder lige op til Hamburg, en By for sig selv; vilde det derfor ikke være rigtigst at lade Klausulen lyde saaledes, 6 d. ekstra dersom Skibet bliver beordret til Altona eller Hamburg, i Stedet for, der ellers kun staar Hamburg alene?

Herpaa svarer »Fairplay«: Altona er ikke indbefattet i Byen Hamburg, de ere i Virkeligheden hver en By for sig selv. Derfor kan 6 d. i ekstra Fragt for at gaa til Hamburg ikke forlanges for et Skib, der bliver bordret til Altona. Vi samstemme imidlertid fuldkomment med den ærede Indsender i, at det i Certepartierne skulle arrangeres saaledes, at de 6 d. ekstra komme til at gælde for Altona saavel som for Hamburg; efter vor Mening burde Redere stipulere 6 d. ekstra for alle tyske Byer, da der ikke er stor Forskel paa dem, og vi endog kunne nævne én eller to, der ere værre end Hamburg, skønt man næppe skulle synes det er muligt.

Vore nye Konsuler.

Vi have modtaget følgende:

Det er jo for dette Blads Læsere tilstrækkelig bekendt, at der ved den i 1893 gennemførte Konsulatlov blev fastslaaet en Ordning af vort Konsulatvæsen, der paa væsentlige Punkter indførte et nyt System i dette. Medens Konsulerne tidligere væsentlig varetoge Skibsredernes og Skibsførernes Interesser i fremmede Havne, har Udviklingen ført det med sig, at de nu mere maa støtte vort Næringsliv i det hele taget ved at give vore Landmænd, Industri-drivende, Handlende m. Fl. Vejledning om Forretningsforholdene i Udlandet. Efter at Kjøbenhavns Frihavn er anlagt, og efter at der her hjemme i de senere Aar er udfoldet betydelige Anstregelser for at skaffe os en større Andel, særlig i den oversøiske Forretning, var det naturligt, at man ønskede vort Land sikkert en forretningskyndig Repræsentation paa de vigtigste udenlandske Pladser, at man altsaa til Konsulatposterne paa disse søgte Mænd, der kunde yde vore vigtigste Næringsveje, ogsaa Skibsfarten, en virkelig Støtte. I Konsulatloven af 1893 optog man derfor en Bestemmelse om, at der paa de vigtigste Pladser i Udlandet kunde ansættes udsendte Konsuler, der skulde være handels- og søkyndige Mænd, og i sidste Rigsdagssamling bevilgedes Midler til denne Foranstaltnings Paabegyndelse.

De første af disse udsendte Konsuler ere nu ansatte af Regeringen. Det er ikke Hensigten med disse Linjer at kritisere disse Ansættelser, skønt der vistnok kunde rejses vægtige Indvendinger i hvert Fald mod nogle af dem. Men det er Hensigten at paatale den Maade, hvorpaa de paagældende Embeder ere opslaaede ledige. Det opstilles nemlig her af Regeringen som en Betingelse for at kunne erholde disse Embeder, at Ansøgeren skal være juridisk eller statsvidenskabelig Kandidat. Nu er det ikke Meningen at paastaa, at der ikke skulde findes saadanne Kandidater, der ere kvalificerede til disse Embeder. Men vi paastaa, at de ere yderst sjældne, saa vist som der kun rent undtagelsesvis findes en juridisk eller statsvidenskabelig Kandidat, der kan gaa ind under Kategorien »handels-

og søkyndige Mænd«. Og hvad der er det beklageligste ved Sagen er, at Regeringen ved at opstille denne Betingelse udelukker et meget stort Antal Mænd, der netop ere kvalificerede til at beklæde disse Embeder, nemlig saadanne, der som Handelsmænd, Mæglere, Industri-drivende, kort sagt som Forretningsmænd, have faaet den Uddannelse, paa hvilken det her kommer an: en praktisk merkantil Uddannelse. Skulde der ikke i den danske Forretningsverden findes Mænd, der have de Kvalifikationer, der her ere Tale om? Vi ere fuldt forvissede om, at dette Spørgsmaal maa besvares bekræftende, og det er da saare beklageligt, at saadanne Mænd ere absolut udelukkede fra at komme i Betragtning ved Konsulatposternes Besættelse.

Det maa endnu fremhæves, at Regeringens Besættelsesmaade uden Tvivl er i absolut Strid med Konsulatlovens Aand og Forudsætninger. Det var sikkert Rigsdagens Hensigt med Oprettelsen af de nye Konsulatembeder at skabe en Institution, der virkelig repræsenterede vore merkantile og industrielle Interesser i Udlandet, og som rekruteredes fra vor Forretningsverden. I Stedet for dannes nu denne Institution paa en saadan Maade, at den ikke kan forventes at faa nogen næneværdig Betydning for vort Næringsliv. Men naar man end ikke ved Besættelsen af disse Poster vil lade de praktiske Hensyn, der her tilvisse maa tages, overveje de doktrinære, saa er det et Spørgsmaal, om ikke den ny Konsulatlov paa dette Punkt vil vise sig lige saa uheldig som paa de fleste andre. F.

Taksterne for Passagen gennem Nord-Østersøkanalen.

Den 1ste September i Aar træder en ny Tarif for Afbenyttelsen af Nord-Østersøkanalen i Kraft, den lyder som følger:

For Passagen gennem Nord-Østersøkanalen vil der blive afkrævet følgende Afgifter:

1) For lastede Skibe:

a: i almindelig Fragtfart:

For de første 400 Netto Register Tons pr. Ton	60 Pf.
For hver Ton over 400 til 600 Netto Register Tons incl.	40 »
For hver Ton over 600 til 800 Netto Register Tons incl.	30 »
For hver Ton over 800 Netto Register Tons	20 »

b: I den tyske Kystfart, af Skibe indtil 50 Netto Register Tons incl. pr. Ton

- 40 »
- 2) Af Skibe, der ere tomme eller ballastede, 20 % mindre Afgifter end de under 1) nævnedes.
- 3) Den mindste Afgift, der skal erlægges for de under 1) nævnedes Fartøjer, er 6 M.
for de under 2) nævnedes 10 »
- 4) Desforuden betaie Sejlskibe i Bugseringsafgifter, for Afbenyttelse af de almindelige Slæbedampere:
- | | |
|--|--------|
| For de første 200 Netto Register Tons pr. Tons | 40 Pf. |
| For hver Register Ton over | 30 » |
- Sejlskibe, der komme ind under Nr. 1b og 2:
- | | |
|---|------|
| For de første 200 Netto Register Tons pr. Ton | 25 » |
| For hver Register Ton over | 20 » |
- For Slæbebaadsassistance til Dampskibe eller specielle Slæbedampere til Sejlskibe bestemmer Kanalautoriteterne Afgifterne, overensstemmende med Slæbedamperens Størrelse og Tiden, i hvilken den har været benyttet.
- 5) I Maanederne fra Oktober til Marts inclusive ville Afgifterne under 1—3 blive forhøjede med 10 %.

- 6) Under Opgørelsen af hele Beløbet, der skal betales, ville Brøkdelen af en Mark blive rundede af opefter til fulde Mark.
- 7) I de ovennævnte Afgifter, der tilstede Afbenyttelsen af Kanalen med dens forskellige Hjælpe midler, er tillige indbefattet Lodsafgifterne mellem Lodsstationerne Brunsbüttel, Nübbel og Friederichsort.
- For Skibe, der komme fra eller skulle ud i Nord-søen, blive Lodspengene til og fra Brunsbüttel iberegnet i Kanalafgifterne.
- 8) Reglementet og Afgifterne for Skibe, der begynde og ende deres Fart indenfor Kanalens Ydergrænser, for Afbenyttelsen af Havneanlægene i Kanalen og for om Bord eller Landsætning af Lodserne udenfor Lodsstationerne, ville blive fastsatte af Kanalbestyrelsen.

Karantæneforholdene i Pensacola.

Fra Kapt. Berg paa Dampskibet »Henriette H«, der forlod Colon d. 17de og ankom til Pensacola d. 23de Juni, har »Fairplay« modtaget en Del Breve, hvoraf det fremgaar, at Karantæneforholdene paa sidstnævnte Sted er alt andet end heldige. Skibet havde rent Sundhedspas, og der var heller ikke ved Ankomsten nogen Sygdom om Bord, saa det ser ud som om den paakomne Sygdom blev foraarsaget ved den Maade, hvorpaa Autoriteterne behandlede Mandskabet. Da Patienterne bleve sendte til Hospitalet, kunde der ikke være nogen som helst Grund til at holde Skibet i Karantæne, indtil disse paa Hospitalet igen vare blevne raske. Skibets Reder mener, at der aabenbart maa være en Fejl i Systemet, og tror det er nødvendigt at henlede Opmærksomheden herpaa. Rederen telegraferede til den britiske Konsul og forlangte hans Mellekomst, og det var rimeligvis paa Grund heraf, at Skibet blev givet fri d. 6te Juli. Vi meddele nedenfor et Uddrag af Kaptajnens Breve:

23. Juni 1896. Ankom til Karantænestationen Kl. 7 Morgen, alle om Bord ere raske. Vi ere 6 (engl.) Mile fra Pensacola. Lægen kan ikke sige os i Dag, om vi faa 3 eller 5 Dages Karantæne.

Karantænestationen d. 27. Juni. Jeg meddelte Dem, at Lægen ikke kunde sige os, om vi fik 3 eller 5 Dages Karantæne; men nu den 5te Dag er jeg lige saa klog paa Tingene, som jeg var ved Ankomsten. Jeg erfarer nu, at Karantænedagene først regnes fra Dagen efter at Skibet er desinficeret.

Efter Ankomsten d. 23de Juni Kl. 7 Morgen anvendtes hele Dagen til Forberedelser af Desinfektionen, og den følgende Dag desinficeredes Lasterne, Kahytten og Lukafet, ligesom alle Klæder bleve tagne i Land og desinficerede. Vi fik ikke Tilladelse til at holde Kahyt og Lukaf aabne længere end til Kl. 6 Eftermiddag, saaledes at ingen kunde sove om Bord om Natten under Dækket, hvilket jeg antager var Grunden til, at en Fyrbøder og en Matros, der havde nogen Feber, i Gaar Aftes maatte bringes paa Hospitalet. I Gaar Morges Kl. 9 sendte jeg Bud efter Lægen, men han kom først om Bord Kl. 5 Eftermiddag.

Varmen her er meget trykkende, og Lægen mener, at Mandskabet ikke har kunnet taale Arbejdet. Nogle vare daarlige i Gaar Aftes, men i Dag ere de igen raske.

28. Juni. I Dag have vi igen maattet sende to Mand, 2den Styrmand og en Fyrbøder paa Hospitalet, da de ere angrebne af Feber. Jeg forstod ikke rigtig, hele Forretningssagen, da Lægen meddelte mig, at vi maatte holdes i Karantæne, til de igen bleve raske.

30. Juni beretter Kaptajnen, at alle 4 Patienter ere i god Bedring og at han haaber, at de kan komme om Bord igen Dagen efter; men 1. Juli maatte han desværre meddele, at Kokken var bleven syg og sendt paa Hospitalet.

Kaptajnens sidste Brev til Rederiet er dateret Karantænestationen d. 4de Juli.

Jeg maa desværre berette, at vi fremdeles holdes i Karantæne, men af hvilken Grund kan jeg ikke sige. Lægen har sendt de to Fyrbødere og Matrosen om Bord, medens 2den Styrmand og Kokken endnu ere paa Hospitalet. Lægen erklærer, at han ikke ser nogen Grund til at nægte Skibet at gaa op til Byen, da Sygdommen er Malariafeber og saaledes ikke smitsom. Overensstemmende hermed gik det op til Byen d. 6te Juli, altsaa efter et Ophold af 13 Dage.

»Fairplay« udtaler sin Forundring over, at Skibet skulde holdes i Karantæne, medens nogle af Mandskabet laa paa Hospitalet, naar det alligevel kunde faa Tilladelse til at gaa op til Byen, medens Kokken laa der, og tilføjer at det hele Forhold ser i højeste Grad besynderligt ud.

International Sammenslutning.

Nedgangen i Fragterne, specielt Hjemfragterne fra Ostindien, vækker overalt, særlig blandt Skibsredere og andre, der ere interesserede i Skibsfarten mere og mere Bekymring, og man har stadig under Overvejelse, hvad der muligvis kunde gøres for at rette paa Tingene. Man har saaledes i England ogsaa begyndt at tale og skrive om en international Sammenslutning, og enkelte engelske Blade mene, at en saa mægtig Forening som den, alle Skibsredere vilde danne, maatte kunne være stærk nok til at bestemme og sætte en Minimumsskala for Fragterne igennem.

Om denne internationale Sammenslutning skriver »Fairplay«: Ja, hvad skal man sige om en saadan international Sammenslutning? Forrige Aar arbejdede Skibsrederne i Cardiff for en Løsning af Problemet om Minimumsfragter paa Basis af en mindre Skala, nemlig ved en Sammenslutning af kun engelske Skibsredere. Men selv paa denne forholdsvis beskedne Basis stødte man paa uoverstigelige Vanskeligheder, hvorfor de maatte opgive Problemet som uløseligt, og der er intet, som taler for, at Sagen i den nærmeste Fremtid vil komme frem igen. I Anledning af den foreslaaede internationale Sammenslutning, maa vi udtale, hvad vi før have udtalt, at vi anse det umuligt, at Dampskibe af forskellig Alder, forskellige Typer, forskellige Maskiner etc. etc. vil kunne bringes ind under bestemte Minimumsfragter. Men var dette Tilfældet, da det kun gjaldt et Lands Skibe, da maa det selvfølgelig gøre sig endnu mere gældende, naar det drejer sig om en international Sammenslutning. Man vil her ubetinget føres ind i endnu mere haabløse Vanskeligheder. Udlændingene ere nemlig fri for de mange Indskrænkninger, som ere gældende over for vore Skibe. Her kan blot nævnes, at Udlandets Skibe kan opsejle en større Fragt, fordi de kan indtage mere Last, og hvorledes kan man, da vente at faa en Sammenslutning i Stand paa Basis af en Minimumsfragt. Udlændingene ere tilfredse med Tingene som de ere; thi vi, den mest betydningfulde Konkurrent, er mest uheldig stillet, medens de opnaa en ganske ordentlig Fortjeneste. For at nogen international Sammenslutning skulde kunne finde Sted, maatte de forskellige Nationer komme ind under samme Forhold og samme Betingelser. Men er der nogen Rimelighed for, at et saadant Forslag vil blive antaget? Hvis ikke, maa Tanken om en international Sammenslutning betragtes som en Drøm.

Norsk Højesteretsdom.

Dampsk. Columbus mod Skiensfjordens Dykkerkompagni.

Dampsk. »Columbus« af Bergen strandede under Opsejling til Skien den 14. Juni 1894 paa et Skær i Graaten og blev til Dels staaende under Vand. Ladningen bestod af ca. 500 Tons Stenkul.

Føreren, Grøndahl, henvendte sig til Skiensfjordens Dykkerkompagni med Anmodning om Bjergning, hvilket Kompagniet paatog sig mod en Godtgørelse, bestemt af Søretten.

Den 25. Juni forlangte Føreren, efter Samraad med en tilkaldt Sagkyndig, at Kompagniet som Betingelse for at fortsætte Bjergningen skulde tilkalde Assistance. Hans Olsens Dykkerkompagnis Dampskib »Achilles« blev da tilkaldt mod, at hertil skulde lages Hensyn ved Bjergelønnens Fastsættelse. »Columbus« blev losset, bragt flot og opbragt til Follestad 18. Juli.

Under Sørettens Afgørelse gjorde Rederiet imidlertid gældende, at Tilfældet ikke kunde kaldes Bjergning, ligesom det havde flere Ting at udsætte paa Kompagniets Bjergningsapparater m. m. og troede, at dette havde paataget sig et Arbejde, som det ikke kunde klare, hvorfor ogsaa Assistance maatte tilkaldes. Der hengik ligeledes uforholdsmæssig lang Tid, før Skibet kom flot.

»Columbus« laa i et trangt Farvand med stærk Strøm og udsat for at skades af Tømmer.

Skibets Mandskab deltog i Arbejdet og bragte selv dets løse Inventar i Land, ligesom Skibets egne Trosser m. m. hele Tiden benyttedes.

Skiens Søret antog det givet, at der forelaa Bjergning.

Nogen egentlig Fare antoges ikke forbundet ved denne. »Achilles« Værdi var 100,000 Kr., og Benyttelsen af et saa værdifuldt Skib maatte blive kostbar.

»Columbus«s Værdi i bjerget men skadelidt Stand ansattes til 62,000 Kr., og Bjergelønnen til 19,000 Kr., ligesom Slæbningen af Skibet til Sandefjord særskilt ansattes til 500 Kr.

Højesteret ansaa det ogsaa givet, at her forelaa en Bjergning. Da man imidlertid fandt den af Søretten satte Takst 62,000 Kr. for »Columbus« for høj, og under Hensyn til Omstændighederne forøvrigt, ansattes Bjergelønnen til 12,000 Kr. heri naturligt ogsaa indbefattet »Achilles«s Assistance. De 500 Kr. for Slæbning vare ikke indbefattede i Appellen. Sagsomkostningerne for saavel Søretten som Højesteret ophævedes. Norg. Sjft.

Fragtslutninger fra Barbados.

Efter en Reders Meddelelse til Norg. Sjft.:

Fra Barbados sendes maanedlige Fragtcirkulærer samt andre Oplysninger til D'Herrer Redere og Mæglere samt til Deres ærede Blad.

I disse Cirkulærer fremhæves det stadigt, at Redere ville gøre bedst i at sende deres Skibe til Barbados og at slutte der, da der stadig er Mangel paa Tonnage.

Jeg lod mig desværre narre af disse Meddelelser, og lod i Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aar, 3 af mine Skibe gaa til Barbados f. O. og gav D'Hrr. Kaptajner sammen med Herrer Häsenschell & Co. Ordre, at slutte bedst muligt. Ved det første Skibs Ankomst telegraferede Kaptajnen straks, at der intet var at opnaa, hvorfor jeg sluttede Skibet fra Savannah. Det andet Skib blev sluttet af D'Herrer Häsenschell & Co. fra Satilla River til Buenos Ayres Doll. 11,50 med Doll. 2,00 Klausul & $\frac{2}{3}$ af 5 % Kommission, paa samme Tid som jeg kunde have sluttet

den samme Fragt i London til Doll. 12,00 & $2\frac{1}{2}$ % Befragtningskommission.

Da jeg saa Resultatet af de mig tilstillede Regninger, sluttede jeg det 3die Skib i Savannah.

Jeg maa derfor bestemt fraraade D'Hrr. Redere at slutte deres Skibe i Barbados, da det viser sig af Fragtcirkulærene derfra, at de Fragter, som sluttes der, ikke ere saa høje, som de man i Almindelighed opnaar i Europa. Hertil kommer den store Kommission, Assurance af Kommission og Telegrammer i Anledning af Fragtslutningen, som man ikke kender til at blive debiteret for i Europa.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

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

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg Sagfører Knud Petersen og *Henr. Knudsen*.
 Esbjerg — *J. Clausen*.
 Faaborg — *J. Amtoft*.
 Frederikshavn. — *N. Petersen*.
 Kjøbenhavn . . . Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen*.
 Marstal Sagfører *H. P. Nielsen*.
 Middelfart . . . — *Philip Hansen*.
 Nexø — *H. Mauritzen*.
 Nyborg — *Chr. Quist*.
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling*.
 Rønne — *Janus Olsen*.
 Svendborg . . . Overretssagfører *J. Jacobsen*.

Fra Island.

(Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.)

Fiskeriet er nu atter begyndt heroppe, og Silden ha allerede vist sig enkelte Steder. Hvalfangsten foregaar i Aar efter en større Maalestok; én enkelt Station paa Ønundafjord (Vestkysten) har saaledes haft en Fangst paa over 200 Hvaler i dette Aar, og da der blandt disse findes mange Blaa-hvaler, kan man ikke, trods de lave Konjunkturer paa Hvalprodukter, værdsætte denne Fangst mindre end 600,000 Kroner. I den lille Fjord, Mjøfjord her paa Østlandet har nu et andet norsk Firma fra Tvedestrand nedsat sig og oprettet et Hvaltablissement, der skal træde i Virksomhed til næste Foraar. Paa Island findes endnu intet Hvalkompagni funderet med dansk Kapital, hvad der saa meget mere maa vække Forundring, som det ikke har været ubekendt, hvilke enorme Summer Nordmændene have tjent paa Hvalfangsten heroppe. Sildefiskeriet har ligeledes hidtil omtrent været i Nordmændenes Hænder, men nu lader det til, at Befolkningen heroppe lidt efter lidt faa Øjnene op for, at den selv kan udnytte Sildefiskeriet. Smaa Aktieselskaber ere blevne dannede og et stort

Firma i Grimsby har nu overtaget Silden fra flere af disse Selskaber, saaledes at disse ingen Risiko løbe, men levere Silden til en i Forvejen akkorderet Pris. Det engelske Firma skal selv afhente Silden heroppe og nedbringe den i ispakket Tilstand til Grimsby. Det danske Stationsskib Heimdal kom til Seydisfjord den 28de Juli og afgik 2 Dage efter paa Inspektion langs Kysten. Enkelte tyske Trawlere have i Aar vist sig heroppe, og Resultatet af deres Virksomhed skal nok hidlokke flere af deres Landsmænd til at forsøge Lykken paa Island.

Skoleskibet „Georg Stage“.

For nogen Tid siden gengave vi her i Bladet en Artikel efter Liverpool »Shipping« Telegraph om »Georg Stage«, der den Gang laa i ovennævnte By, hvor Skibet ikke alene i Bladene fik en meget rosende Omtale, men hvor der ogsaa fra flere Autoriteters Side vistest stor Interesse for dets Virksomhed. »Georg Stage« gik fra Liverpool gennem Kanalen til Hamburg, hvor vi atter i »Børsenhalle« for den 8de August finder en længere Artikel, der omhandler alt Skibet vedrørende, lige fra Stiftelsen af »Georg Stages Minde«, Skibets Anskaffelsesværdi, dets aarlige Driftsomkostninger og Besætningens Størrelse til de daglige Arbejder, der foretages om Bord. Det er navnlig disse sidste, der interessere os og forbaabentlig ogsaa ville interessere de af Bladets Læsere, der med Tiden kunne vente at faa de unge Mennesker om Bord. Vi skulle derfor gengive et kort Referat af Børsenhalle: Den første Maaned tilbragte »Georg Stage« i Sundet, den næste i de danske Farvande og Østersøen; derefter sejlede det til Skotland, anløb Aberdeen og Inverness, gik gennem Caledonia-Kanalen til Liverpool og derfra til Hamburg. Drengene ere i ovennævnte Tidrum blevne underviste i Ankring og Letning, 129 Øvelser, Sejlmanøvre, 336 Øvelser, Bjærgning og Redningsøvelser under Sejl, 15 Øvelser, en virkelig Redningsøvelse med Raketapparat under Bornholm, 1 Øvelse, Rebuing, 200 Øvelser, Splidsning, 49 Timer og Sejlsyning 29 Timer pr. Individ, endvidere, almindelige Kundskaber i Søvesen, 40 Timer og Roning 52 Timer. Skibet har været 951 Timer under Sejl, i hvilken Tid, Drengene ere blevne underviste i at styre, logge, lodde, Læsejlsøvelser, tage Royal og Branrær op og ned, saavel som at haandtere Sejlene. Efter Skibets Ankomst til Kjøbenhavn, bliver den sidste halve Maaned anvendt til dets Aftakling, som Drengene selv besørge. Der bliver især lagt Vægt paa, at enhver lærer at stole paa sig selv, ikke alene ved Styringen eller i Rigningen, men ved at lade hver Dreng alene gøre de lettere Sejl fast, ro med to Aarer, vrikke o. s. v. Har de Lyst til det, lærer de ogsaa at koge, samt blive underviste i at reparere Fodtøj og lave Maatter o. s. v.

Naar Drengene ere saa vidt, at de kunne tage Hyre som Jungmænd eller Letmatroser faa de Tilladelse til at gaa fra Skibet førend Togtet er til Ende. I Inverness og Liverpool ere saaledes 25 blevne forhyrede, mest med skandinaviske Skibe, til en Hyre af 25 à 30 sh. pr. Maaned. Det er tilladt at gøre to Rejser med Skibet; men da de fleste af de unge Mennesker finde en passende Hyre efter første Rejse, hører det til Sjældenhederne, at der bliver foretaget mere end én.

Under den resterende Del af Togtet ville danske Skibredere og Førere, der maatte have Brug for Jungmænd, kunne erholde saadanne fra »Georg Stage« ved at skrive eller telegrafere til Skibet under Adresse: Brevpostkontoret, Kjøbenhavn; saafremt Skibet ligger i Udlandet, bør da opgives, om Rederiet bekoster Overrejsen. Det behøver næppe at tilføjes, at Stiftelsens Formaal er saavidt muligt at anbringe de uddannede Elever i danske Sejlskibe i Langfart; men hellere end at

være ledige om Vinteren, maa man ønske at anbringe Eleverne ogsaa i andre Skibe, selv om de sejle under fremmed Flag.

Undersøisk Baad.

(Scientific American).

De forenede Staters Regering har bestilt en undersøisk Baad, der er konstrueret af J. P. Holland, og til hvilken der sættes store Forventninger.

Baaden har som alle lignende Baade Form af en Cigar. Klædningen er Staalplader, der midtskibs ere 13 mm. tykke og ved Stævnene 10 mm. Spanterne dannes af 89 × 89 mm Vinkeljærn. Baaden drives normalt af to Tvillingskruer, som bevæges af to Tregangsmaskiner, og Kedlen er en Vandrørskedel.

Naar Baaden er nedsænket i Vandet, trækkes Skorstenen ind og lukkes med en tæt Prop. Maskinernes Gang er da sikret for en Tid ved den i Kedlen magasinerede Energi, men naar denne er udtømt, benyttes elektriske Akkumulatører, der forsyne en Motor, som driver en tredie Skruer.

Baaden kan navigere under tre forskellige Forhold. Naar den flyder paa Vandet, kan den gøre 13½ Knob. Naar den er saa meget nedsænket, at kun Skorstenen og Rørgængerens Udsigtstaarn, der er dækket af 200 mm tykt Panser, er over Vandet, kan den gøre 12½ Knob. Naar Baaden er helt nedsænket, kan den kun gøre 6½ Knob. Den kan nedsænkes til 13,5 M. under Havfladen og er da underkastet en Opdrift paa 180 Kg.

Nedsænkningen kan opnaas paa to Maader. Agter er der anbragt to horisontale Rør, som, naar de stilles skraat, bevirke, at Baaden søger nedad. Denne Konstuktion har været benyttet ved tidligere kendte submarine Baade. Ligeledes har man tidligere kendt Skruer med vertikal Aksel, der tjene til at sænke Baaden, naar den ligger stille. Saadanne Skruer, der drives af Elektromotorer, ere her anbragte for og agter og muliggøre en meget hurtig Nedsænkning og Opstigning.

For at muliggøre Styringen, der er umulig uden kunstige Midler, eftersom man ikke kan se direkte gennem Vandet, forsynes Baaden med et opadrettet Rør, der bærer et hældende Spejl eller et Prisme, som reflekterer Billederne af de Genstande, der findes over Vandet, saaledes at Styrmanden herved kan faa de fornødne Retningspunkter. Naar Farten er paabegyndt, søges den retlinede Kurs vedligeholdt ved Hjælp af en Art trekantet Sløber, der er forbundet med Roret og fører Baaden tilbage til Retningslinien, naar den søger at afvige derfra.

Baaden er forsynet med fem Torpedoer, to Udskydningsrør og Fortætningspumper til Ladning og Udskydning af Torpedoerne.

Luften til Ernæring af Besætningens Aandedræt og til Torpedoernes Ladning og Udskydning magasineres under et Tryk af 140 Atmosfærer.

Fra Sø og Land.

Ved Hjælp af en Model viser Herr Ernst Krønke paa Kielerudstillingen, hvorledes hans Fremgangsmaade ved at

kobbre Jern- og Staalskibe er. Nord-Ostseezeitung skriver herom: Skibet bliver først malet med en Kompositionsfarve, der har den Egenskab at bevare Staalpladerne for Kobbervitriolbadets skadelige Indflydelse paa disse. Bunden bliver malet to Gange. Begge Kompositioner tørre i faa Minutter, blive haarde og uimodtagelige for Syre. Docken, i hvilken Skibet ligger, staar i Forhindelse med en Beholder, hvori findes en Kobbervitriolopløsning, denne lader man nu løbe ind i Docken til den ønskede Højde. Selve Skibsbunden bliver derpaa sat i Forbindelse med en elektrisk Strøm, hvorved Forkobringen af Bunden gaar for sig; dette varer 24 til 48 Timer, afhængig af Skibets Størrelse og Tykkelsen af det ønskede Kobberlag; dette danner nu rundt om Skibsbunden et fast vedhængende Overtræk. Naar Skibet er færdigt og den elektriske Strøm afbrudt, pumper man igen Kobbervitriolsyren ind i dens Beholder, lader Vand løbe i Docken, og Skibet kan gaa ud. Omkostningerne menes ikke at ville blive meget større end Prisen paa det Kobber, der anvendes i Opløsningen, da Kobbervitriolsyren, naar den én Gang er anskaffet, stadig kan anvendes paa ny. Det er dog vist i høj Grad tvivlsomt, om denne Metode at kobbre Skibe paa har nogen Fremtid for sig.

Undersøgelser i det røde Hav. Den 6te Oktober 1895 sejlede en østerrigsk videnskabelig Ekspedition fra Pola, i den Hensigt at undersøge det røde Hav; Ekspeditionen vendte tilbage den 18de Maj 1896. Den nordlige Del af det røde Hav samt Suez og Akaba Bugterne undersøgte. Talrige Lodskud bleve tagne, ligeledes foretoges Temperaturobservationer og andre videnskabelige Undersøgelser. Suez Bugten har forholdsvis lægt Vand, der efterhaanden bliver dybere ned mod den nordlige Del af det røde Hav, som har en største Dybde af 640 Fv., der over en Banke med 60 Fv., gaar ned til 1200 Fv. paa 22° 7' N. Br. og 38° Ø. Lgd. Akaba Bugten er adskilt fra det røde Hav ved en Banke med 70 Fv., men har paa 28° 39' N. Br. og 34° 43' Ø. Lgd. den forholdsvis store Dybde af 700 Fv. Kysterne ere stejle, og der findes saavel paa Ø. som paa V. Siden umaadelige Korallrev, som forøge Vanskeligheden ved at staa ind i Bugten.

Daglige Variationer i Temperaturen kunde observeres ned til en Dybde af over 50 Fv.; en konstant Temperatur af 21½° C. observeredes paa en Dybde af c. 380 Fv. i det røde Hav og c. 270 Fv. i Akaba Bugten.

Saltholdigheden forøges med Dybden imod N. og V.; Vandet er mindre gennemsigtigt end i det østlige Middelhav og har ikke den samme smukke, blaa Farve.

Ugens Havarier.

Maja, Dpsk. af Flensborg, Møller, blev Natten til 22. ds. paa Rejsen fra Sikeå til Grimsby med Trælast paasejlet ved Skagens Fyrskib og maatte landsættes paa Sydsiden af Skagen fuld af Vand. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn d. 24. ds. stærkt beskadiget.

Adolphine, Skonnert af Thurø, har d. 10. ds. i Nord-søen mistet sit Navnebrædt.

Elise, Skonnert af Allinge, har paa Rejsen herfra til Hjemstedet med Stykgods, Natten til d. 22. ds. været i Kollision ved Dragør med en ubekendt Damper. Skonnerten returnerede hertil med Tab af Bougspryd etc.

Daniel, Barkslib af Esbjerg, er paa Rejsen til Rio de Janeiro indløbet meget læk til Pernambuco.

China, Dpsk. af Hull, paa Rejsen fra Hull til Narva med en Ladning Bomuld, kolliderede Natten til d. 23. ds. nord for Lappegrundens Fyrskib med Dpsk. Starlight af Liverpool, der kom fra Østersøen. Begge Skibe led megen Skade. China indkom hertil og Starlight til Helsingør, fuld af Vand.

Rebekka, Skonnert af Marstal, ankom her paa Reden d. 25. ds. paa Rejsen fra Fraserburgh til Wiborg med en Ladning Sild. Skibet har ud for Taarbæk været i Kollision med en svensk Brig, og har derved mistet sin Rigning.

Ydun, Skonnert af Marstal, Andersen, ankom her paa Reden d. 25. ds. paa Rejsen fra Middlesbrough til Königsberg med en Ladning Salt. Skibet har paa Rejsen faaet en Braadsø over, som har anrettet en Del oven Bords Skade.

Sigurd, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under sit Ophold i Kronstadt d. 13. ds. haft en mindre Ild om Bord, som slukkedes ved Mandskabets Hjælp.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til St. Petersborg 12. Aug., bestemt til Kbhvn., Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Algier 18. Aug., bestemt til Southampton, Antwerpen. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Trebizonde 24. Aug., bestemt til Batoum, Odessa. — Castor, Holm, ankom til St. Petersborg 19. Aug., bestemt til Sornös, Reval, Lappvik, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 23. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Dagmar, Koefoed, afgik fra Havre 23. Aug., bestemt til Kbhvn., St. Petersborg. — Douro, Brabrand, afgik fra Oporto 24. Aug., bestemt til Lissabon. — Georgios I, Kihl, afgik fra Sebastopol 22. Aug., bestemt til Smyrna. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Barcelona 20. Aug., bestemt til Tarragona, Denia, Malaga, Cadiz. — Kiew, Kabe, afgik fra Bordeaux 25. Aug., bestemt til La Rochelle, Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til St. Petersborg 23. Aug., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 23. Aug., bestemt til St. Petersborg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 21. Aug., bestemt til Sortehavet. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Nicolaieff 21. Aug., bestemt til Odessa, Smyrna. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Denia 18. Aug., bestemt til Malaga, Cadiz. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Smyrna 20. Aug., bestemt til Southampton, Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Oporto 26. Aug., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 18. Aug., bestemt til Sortehavet. — Vesuv, Norden, afgik fra Southampton 24. Aug., bestemt til Malaga, Marseille. — Viking, Jørgensen, ankom til Trondhjem 20. Aug., bestemt til Madeira. — Xenia, Ingerslev, ankom til Kbhvn. 19. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Baron Stjernblad, Michélsen, afgik fra Kbhvn. 21. Aug., bestemt til Marseille, Barcelona, Tarragona, Valencia, Denia, Malaga, Cadiz. — Louisiana, Jensen, afgik fra Trangsund 24. Aug., bestemt til Natholmen, Riga, Kbhvn., Bordeaux, La Rochelle, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 22. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 24. Aug., bestemt til Christiansund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn., Stettin. — Ceres, Svensson, afgik fra Grimsby 25. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Kbhvn. 20. Aug., bestemt til London. — Christiansund, Bay Schmith, afgik fra Kbhvn. 25. Aug., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Königsberg 24. Aug., bestemt til Kbhvn., Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 23. Aug., bestemt til Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 24. Aug., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 23. Aug., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Hamburg 20. Aug., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Louise, Brabrand, passerede Skagen 25. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 22. Aug., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Königsberg 25. Aug., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 24. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 24. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland,

Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. Aug. bestemt til Libau. — Odin, Meldahl, afgik fra Kbhvn. 25. Aug., bestemt til Hamburg. — Perm. Christensen, ankom til Kbhvn. 24. Aug., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 24. Aug., bestemt til Libau. — Romny, Harder, passerede Hanstholm 22. Aug., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Libau 22. Aug., bestemt til Hull. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 23. Aug., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, ankom til Riga 22. Aug., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 22. Aug., bestemt til Kbhvn., Riga. — Vesta, Corfitzon, ankom til Liverpool 20. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Kbhvn. 25. Aug., bestemt til Königsberg. — Göteborg, Madsen, afgik fra Hamburg 21. Aug., bestemt til Riga.

Constantin, Fenger, afgik fra Newcastle 26. Aug., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 25. Aug., bestemt til Odense. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 27. Aug., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 25. Aug., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 27. Aug., bestemt til Newcastle via Frederikshavn — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 26. Aug., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 26. Aug., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 25. Aug., bestemt til Odense.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 7. Aug., ankom til New-York 20. — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 21. Aug., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 22. Aug., ankom til Kbhvn. 23. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 15. Aug. paa Rejse til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Form. Agnete, Schmiegelow, afgik fra London 19. Aug., ankom til Methil 21., afgik fra Methil 25., bestemt til Kiel. — Hermia, Warming, afgik fra Grangemouth 21. Aug., ankom til Kbhvn. 25. — Alice, Sørensen, ankom til Ghent 19. Aug., afgik fra Ghent 24., bestemt til Burntisland. — Bornholm, Jensen, afgik fra Methil 19. Aug., ankom til Kiel 22. — Göteborg, Madsen, ankom til Hamburg 17. Aug., afgik fra Hamburg 22., ankom til Riga 25. — Nauta, Steen, afgik fra Peterhead 20. Aug., ankom til Stettin 24. — Rønne, Hintze, ankom til Danzig 20. Aug. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Boness 19. Aug., afgik fra Boness 20., ankom til Fraserburgh 21., afgik fra Fraserburgh 22., bestemt til Königsberg. — Ajax, Brorsen, afgik fra Fraserburgh 19. Aug., ankom til Königsberg 24. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til South Alloa 18. Aug., afgik fra South Alloa 23., ankom til Peterhead 24. — Marstrand, Lund, afgik fra Fraserburgh 18. Aug., ankom til Königsberg 23.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Rotterdam 24. Aug. — Thorvaldsen, P. N. Pii, afgik fra Libau 24. Aug., bestemt til Rotterdam. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Newcastle 23. Aug. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Kbhvn. 17. Aug. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kronstadt 15. Aug. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Cardiff 21. Aug. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til London 24. Aug.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Frederikshavn 20. Aug., afgik fra Frederikshavn 24., bestemt til Skefteå. — Nerma, Degn, afgik fra Helsingør 21. Aug., ankom til Sundsvall 24. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Methil 19. Aug., afgik fra Methil 21., ankom til Esbjerg 23.

Dannebrog. Anjalienborg, Olsen, ankom til Ghent 19. Aug. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Åbo 25. Aug., bestemt til Calais. — Frederiksborg, Fischer, afgik fra Sundsvall 22. Aug., bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Frederikshavn 20. Aug. — Rosenborg, Schultz, ankom til Hartlepool 19. Aug. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Jakobstad 25. Aug., bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Kronstadt 22. Aug. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Jakobstad 21. Aug., bestemt til Rouen. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Lovisa 23. Aug.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Kbhvn. 22. Aug., ankom til Riga 25. — Dania, Troensegaard, afgik fra Genua 19. Aug., bestemt til Nicolaieff. — Fyen, Hansen, afgik fra London 20. Aug., ankom til Blyth 21. — Hafnia, Neergaard, ankom til Havre 22. Aug. — Jylland, Starck, ankom til London 20. Aug. — Russia, Rasmussen, ankom til Dordrecht 21. Aug. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Kronstadt 22. Aug.

Østerseen. Ella, Hansen, afgik fra Wick 19. Aug., ankom til Danzig 24. — Maia, Skov, ankom til St. Petersburg 17. Aug. — Rita, Jensen, afgik fra Swansea 20. Aug., bestemt til Lübeck. — Patria, Andersen, ankom til Kronstadt 12. Aug. — Yrsa, Larsen, afgik fra St. Petersburg 21. Aug., bestemt til Aarhus. — Union, Anglia, Nielsen, afgik fra Riga 20. Aug., bestemt

til Dordrecht — Frisia, Fisker, afgik fra Riga 23. Aug., bestemt til Amsterdam. — Olga, Jørgensen, afgik fra Gravelines 19. Aug., ankom til Stockton 20. — Scotia, Nielsen, ankom til Dieppedale 23. Aug.

Norden. Nordhvalen, afgaaet fra Cannes, passerede Spartel d. 11. Aug. — Nordkap, afgik fra Kronstadt d. 4. Aug., ankom til Dunkirk d. 11. — Nordpol, afgaaet fra Kotka, passerede Helsingør d. 18. Aug. — Nordvest afgaaet fra Sundsvall til Oran, passerede Plymouth d. 15. Aug. — Nordvest, afgik fra Archangel d. 25. Juli, ankom til Cette d. 18. Aug.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest, J. C. Bager, afgik fra Aarhus 10. Aug., anløb Frederikshavn 21., ankom til Newcastle 23. — Octa, P. Enemark, afgik fra Hamburg 19. Aug., ankom til Aarhus 20., afgik fra Aarhus 21., ankom til Aalborg 22.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, ankom til San Pedro del Pinator den 17. August fra Marseille. — Medor, Svarrer, ankom til Port Elisabeth den 19. August fra Port Natal. — Nanna, Warrer, sejlet fra Hamburg den 19. August til Bahia. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, prajet den 10. August paa 33° N. 14° W. fra Marseille til Rio Janeiro. — Sixtus, Lassen, ankom til Santos den 18. August fra Cardiff. — Anna & Mathias, Sørensen, sejlet fra Bahia den 22. Juni til Australien. — Mathilde, Steffens, sejlet fra Menado i Slutningen af Juli til Europa. — Puck, Pedersen, sejlet fra Gorontala den 11. Juli til Punta Delgado. — Esmeraldo, Pedersen, sejlet fra Calcutta den 30. Juli til Tocopilla. — Venus, Pedersen, sejlet fra Port Natal den 20. August til King George Sound (Australien) — Hans, Jensen, sejlet fra New-York den 20. August til Corinta. — Maren, Pedersen, indkom til Falmouth den 23. August fra Equadorkysten til Hamburg med Mandskabet syge.

Marstal. Sirius, R. A. Hansen, afgik fra Kjøbenhavn den 5. August til Kramfors, alt vel den 18. — Prøven, P. L. Schmidt, tilankers ved Æros Hale den 8. August, ankom til Port Kunda (Rusland) den 18., alt vel. — Hansigne, Cl. Clausen, ankom den 2. August til Donarnez (Frankrig), alt vel. — Ingeborg, Svane, ankom til Dundee den 21. August fra St. Petersborg, alt vel. — Stella, R. M. Rasmussen, afgik den 22. August fra Sanct Valery sur Sonne til Warkworth for at indtage en Ladning Kul til Mariagerfjord. — Hebe, Clausen, er den 23. ds. ankommen til Ørnsköldsvik fra Gefle, alt vel. — Christoffer, L. P. Schmidt, er den 23. ds. ankommen til Ærøskjøbing fra Wemyss, alt vel. — Ifølge Brev til Rederen var Skbrg. Henriette, Kapt. Emil Holm, den 11. Aug. sejl-færdig i Archangel, bestemt til Marseille med en Ladning Brædder. — Gorm, J. C. Svane, er den 24. ds. ankommen til Kirckaldy, alt vel.

Svendborg. Helge, Hansen, ankom til Åbo 17. Aug. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Fowey 17. Aug. — Insulaneren, Hansen, ankom til Wivenhoe 17. Aug. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Swinemünde 18. Aug. — Elise Bay, Petersen, ankom til Ekensund 18. Aug. — Erik, Hansen, ankom til Colberg 18. Aug. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Pillau 17. Aug. — Odin, Strøm, ankom til Lynn 18. Aug. — Urania, Hansen, ankom til Antwerpen 19. Aug. — Pomona, Nielsen, ankom til Calais 19. Aug. — Fiona, ankom til Trångsund 21. Aug. — Union, Rasmussen, ankom til Dunkerque 20. Aug. — Hertha, Hansen, ankom til Nystad 19. Aug. — Psyche, Hansen, ankom til Boulogne 20. Aug. — Christine, Rasmussen, ankom til Uleåborg 22. Aug. — Agnete, Møller, ankom til Uleåborg 22. Aug. — Neptunus, Jensen, ankom til Uleåborg 22. Aug. — Fremad, Brandt, ankom til Colberg 21. Aug. — Skjold, Larsen, ankom til Alloa 21. Aug. — Embla, Mikkelsen, ankom til Uleåborg 22. Aug. — Carmen, Hansen, ankom til Sundsvall 23. Aug. — Hans, Christensen, ankom til Rønne 23. Aug. — Maren Kirstine, Jonsen, ankom til St. Petersburg 21. Aug. — Fortuna, Christiansen, ankom til Charlestown (Cornwall) 24. Aug. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Charlestown (Cornwall) 24. Aug.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Holm & Wonsild, Kjøbenhavn, meddele os d. 26. August 1896:

St. Petersburg noterer for Dampere:
Leith 1/1½ til 1/2¼ d., London 1/3¾, Hamburg 1/6 d., Rotterdam eller Amsterdam 1/4½ til 1/5¼ d., Nordenham

1/5¹/₄ d., Antwerp, Dunkirk eller Ghent 1/6 d., Rouen 1/7¹/₂ d. til 1/9 d., Glasgow 1/9 d., Stettin 1/5¹/₄ d. til 1/6 d., Kiel 1/6 d., alt pr. 496 lbs. Hvedebasis.

Hør: Til Montrouze, Dundee eller Leith 18/—, Dunkirk eller Ghent 23 francs pr. Ton.

Træ: London 23/—, Ipswich 23/6 d., Rotterdam eller Amsterdam 14 Hfl., Brahe 25/26 M., Honfleur 23¹/₂ francs, alt pr. Petersburg Standard Deals Battens.

Danmark 16 M. pr. 2000 Kilos Oliekager, 14 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Libau noter for Dampere:

London, Hull eller Leith 10¹/₂ d., Rotterdam 11¹/₄ d., Antwerpen 1/— alt pr. 320 lbs. Havrebasis.

Stettin 10 M. pr. 2000 Kilos Havre.

Østnorge 10 M. pr. 2000 Kilos Rug.

Boness Props 9/— pr. load, Brahe Deals Battens 23 Mark pr. Standard.

Danzig noter for Dampere:

London 5/9 d. til 6/— pr. Ton, Newcastle 7/— d. til 7/3 d., Grynock 7/6 d. til 8/—, Bristol 8/— alt pr. Ton Sukker, Dunkirk 16/17 francs pr. 2000 Kilos Melasse.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 23. August:

Omnenskønt Markedet udover i det store Hele ikke opviser nogen særlig Forandring til det bedre, er dog for Middelhavet i de sidste Par Dage en fastere Tone indtraadt, samt er en lille Avance opnaaet i Middelhavsfragterne. Der er sluttet paa Basis af 3¹/₂—3/3 for Kronstadt, 3⁴/₂ for Swinemünde og 5/6—5/7¹/₂ for Genua samt 4/6 for Bodø. — Af Befragtninger kunne anføres:

Kronstadt (som ovenfor) 5/6 for Kokes (Dunston), St. Petersborg (Iarladning) 5/6 Kokes, 2 Baade (Dunston), Stockholm 2500 3/3, 2400. 1800 3/4¹/₂, 2000 3/6, 1600 3/7¹/₂, 1650 3/9 (Wear), Swinemünde 1900 3/4¹/₂ opt. Stettin 3/10¹/₂, 1150 3/4¹/₂, 2100 3/4¹/₂ opt. Stettin 3 10¹/₂, 1800 3.4¹/₂, Stettin 1150 4 1¹/₂, Wismar 1500 4/1¹/₂ (Wear), Memel 1650 4/—, Neufahrwasser 1350 & 1150 3/10¹/₂, Pillau 1100 3/9, Rostock 1050 4/6, Colberg 550 5/—, 950 5/— Kul 300 Kokes 7/— (Wear), Mühlgraben 3/9 (Wear), Riga 1700 3/9, Rutebaad Parladning 3 10¹/₂, Kokes etc. 5/6 (Dunston), Helsingfors 1200 4/—. Karrebæksminde 620 5/— (Dunston). — Bodø 1250 4/6, Nantes 850 4/3, Lissabon 16/1700 5/3, Billao 1750 3/— 500 g. K. — Carthagena 800 Kokes 400 Kul £ 6 17/6, 49 d., 1000, 7/9, 250, 49 d., Genua 3800 5/4¹/₂ 500, 3200 5.6 500 halve Afgifter (Wear), 3800 5/4¹/₂, 2700 5/6, 3400 5/7¹/₂, 500 Kul, 7/1¹/₂ Gods, 7/7¹/₂ Kokes, 2600 5/7¹/₂ 500, Genua, Savona eller Livorno 2500 5/6 500, eller 5/9 350 Gods 7/— Kokes 7/6, Valencia 2000 7/3 option Dunston 7/4¹/₂ død Vægt 48 d., Venedig 3000 6/10¹/₂, 2400 6/10¹/₂, Malaga 1950, 7/10¹/₂, 300, 48 d., Savona 3500 5/9, Alexandria 3600 6/3, 3700 6/3 350 Kul 8/3 Kokes Sept., 2400 6/9 350, Konstantinopel 2500 5/7¹/₂ 300, Odeasa 2400 5/9.

Ertsfragterne ere uforandrede med faa Afslutninger, da Rederne synes mere tillægholdne i Haab om at opnaa bedre Fragter fra Ertspladserne, da nu ret gode Fragter kunne opnaas fra Sortehav etc.

Af Befragtninger kunne nævnes:

Bilbao—Middlesbro 5/4¹/₂, Rotterdam eller Amsterdam 5/7¹/₂, Boston (Lincolnshire) 5/10¹/₂, Glasgow 5/6, Calais eller Dunkirken 5/9.

Huelva—Dublin 6/6, Dunkirken 7/9, full terms.

Sevilla 300,000 Glasgow 6/9, Ayr Troon eller Ardrossan 6/6, Boness 6/6 over 2 Aar.

Benicof—Tyne Dock 7/6, Rotterdam eller Antwerpen 7/9 option Bona 8/—, Sct. Nazaire 6/6 pt.

Fra Sortehavspladserne har en livlig Befragtning fundet Sted til bedre Rater, der holde sig faste, medens for senere Læstning yderligere Stigning ventes at indtræde.

Der er sluttet fra:

Odeasa (anlagt) L. H. A. K. 8/9—9/—, Sulina store Baade anlagt 9/6 for I. K. Antu eller Rotterdam, ingen Reduktion for BC, Smaabaade 10/3—10/6 nc., ingen Reduktion for BC, Nicolaieff 10/9—11/— nc. efter Størrelse, Azoff 11/—11/6 nc. Byg eller god Parladning af Byg, Donau 11/9—12/3 (anlagt for Rotterdam, nc. eller any), i nogle Tilfælde uden Reduktion for BC og fri for Adressekommission.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler 9/21. August:

Siden min forrige Beretning have Fragterne herfra været i jævn Stigning, og Tendensen er endnu fast og opadgaende. Varer fremkomne rigeligt fra det Indre, og hvis Rederne fremdeles holde sig saa reserverede, som de i den senere Tid have gjort, er der al Udsigt til, at vi ville se gode Fragter herfra for hele Resten af Saisonen. Et betydeligt Antal Dampere sluttedes i Ugens Løb til stedse stigende Rater, og har Begæret hovedsagelig været for kontinentale Havne, af hvilke Hamburg vel har været den mest efterspurgte, og Raten til denne Havn er i Dag 1/6 d., hvilket er 3 d. højere end for en Uge siden. Derimod er der en yderst ringe Efter-

spørgsel for Rum til London, hvortil højest 1/1¹/₂ d. til 1/2¹/₄ d. kan betinges, men man venter, at denne Plads snart igen vil behøve en Del Tonnage, og navnlig ventes der at ville komme betydelige Partier Stykgods nu efter Messen i Nishnij Nowgorod. Til Hull og Leith offereres 1/1¹/₂ d., Rotterdam eller Amsterdam sluttedes i Dag til 1/4¹/₂ d., som fremdeles kan opnaas, og endvidere er der sluttet Baade til Dunkerque til 1/5¹/₄ og 1/6 d. Sidstnævnte Rater kunne sandsynligvis ogsaa betinges til Antwerpen, omendskønt der kun offeres 1/4¹/₂ d. For Hør til Dunkerque og Antwerpen noteres 20/21 Frs. Dampere af en bestemt Størrelse søges til Weeren til 1/5¹/₄ d., Kiel 1/6 d., Glasgow 1/9 d. og Rouen 1/9 d.

Østersømarkedet er ligeledes fast, og der offeres i Dag af Eksportørerne Rmk. 12 til Stettin og Rmk. 13 til Lübeck. Til god og sikker dansk Havn nordligst Aalborg kan opnaas Rmk. 14 pr. 2000 Kilos Rug og Rmk. 16 for Oliekager. 3/500 Tons Dampere kunne placeres til Rmk. 12 Rug Basis til Østsværrig og Rmk. 13 til Sydsverrig.

Kronstadt til London. prompt, noteres 22/6 d. D./B. 1/5 Boards 24/—, Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 14, Brahe Rmk. 25 D./B. B. Leith 21/—, Grangemouth 22/6 d., Antwerpen, Honfleur Frs. 32/33 D./B.

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 Alon. Retningerne ere retvisende.

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

Isefjord. Horns Herred. Fra den 15de til 24de Sept. 1896 afholdes fra Kl. 11 Fm. til Kl. 2 Em. Skarpskydning ud over *Isefjord* fra Terrainet omkring *Jægerspris*. Paa de Dage Skydningen finder Sted hejses om Morgenen Flag paa *Krøblingebakken* og paa *Karolinehøj*. Naar der skydes, er det forbundet med Fare at komme Kysten ud for Øvelserrainet og N. for samme indtil *Atholm* nærmere end 2 Kml.

Sundet. Rigningen af en Skonnert ligger fast c. 1/2 Kml. NV. for Lys- og Klokketønden paa *Taarbæk-Reo*. Den er afmærket om Dagen med en Stage med Flag, om Natten med en Lanterne, og vil snarest mulig blive borttagen.

Sjælland Ø. Den 1ste September 1896 udlægges Fyrjagten i *Kulleboer*. Den inddrages den 30te November.

Over Vraget af Galeasen »*Emanuel*«, som ligger sunken i *Kjøge-Bugt*, er der kun 6¹/₂ Fv. Vand.

Lille-Bælt. Baaken paa *Bastholm NØ-Flak* staar paa 55° 17' 14" N. Br. 9° 46' 31" Ø. Lgd.

Baaken paa *Grasholm NV-Kant* staar paa 55° 16' 57" N. Br. 9° 47' 32" Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Raumo. Bygningen til *Walkiakari* Forfyr er brændt. Den skal opføres igen.

Tyskland. Kieler Fjord. Fra 21de til 25de Sept. afholdes Skydeøvelser i *Strander Bugt*. Farvandet inden for Tønderne B og D er spærret for al Sejlads.

Fra 31te Aug.—2den Sept. 1896 er *Kiel* Havn delvis spærret mellem *Friedrichsørt* Fyr og *Laboe*. Skibe skulle tage Lods, der faas fra Lodsampere ved Tønde C og ved Toldvagtakibet, og som lodser uden Betaling gennem det spærrede Farvand.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrum. Paa *Seesand* er til Brug ved Opmaalning opført en Baake. 54° 34' 3" N. Br. 8° 22' 57" Ø. Lgd. De to hvide Baaketønder V. for *Seesand* ere bortdrevne og udlægges ikke igen.

I *Elben* ere Spirtønderne a, b, c og d oven for *Oste Munding* flyttede noget for bedre at angive Farvandet.

Holland. Ems. En 15 Fods Grund er funden i *Watum Bugt*, V. for *Hond*, Farvandet til *Delfzijl*. 53° 22' 32" N. Br. 6° 54' 29" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. I *Vlie* er i 11 Fod Vand udlagt en Stumtpønde Nr. 5. 53° 17' 49" N. Br. 5° 6' 50" Ø. Lgd.

Lystønden, der i *Schuitengat* ligger tæt N. for Klokkabaakeskibet, er bortdrevet.

Zuldersee. *Kamper Ketel* Havnefyr er igjen tændt og det midlertidige Fyr slukket.

England. Thomsen. En Fløjetønde er midlertidig udlagt til Forsøg 1 Kbl. Ø. $1\frac{1}{2}$ S. fra *South Longsand Tønden*. Den skal blive liggende ude i omtrent en Maaned.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Vannes. Ved *Crézic* ere Spirtønderne ombyttede saaledes:

Tønde *Crézic S.* er nu en sort og hvid vandret stribet Spidstønde med Stage og to Kegler med Spidserne fra hinanden $47^{\circ} 34' 37''$ N. Br. $2^{\circ} 52' 52''$ V. Lgd.

Tønde *Crézic N.* er nu en rød og hvid vandret stribet Spidstønde med Stage og to Kegler med Spidserne mod hinanden. $47^{\circ} 34' 54''$ N. Br. $2^{\circ} 52' 19''$ V. Lgd.

Portugal S.-Kyst. Algarve. Ved *Portugals S.-Kyst* ligge svære Fiskeredskaber til Tunfiskeriet ude paa følgende Steder:

Fra April til Juni:

Mellem *Burgau* Pynt og *Piedade* Pynt indtil 2 Kml. fra Land.

Fra *Albór* Meridian til Kap *Caroewo* indtil $2\frac{1}{2}$ Kml. fra Land.

Fra *Albufeira* til Kap *Santa Maria* indtil 3 Kml. fra Land.

Fra Juni til August mellem *Ilha de Armona* og *Monte Gordo* indtil 3 Kml. fra Land.

Man skal gaa rigeligt uden om Redskabernes Yderender.

Canada. St. Lawrence. Ved *Cap à l'Aigle* ligger Pieren paa Ø.-Enden af Pynten. Paa Pieren Yderende brænder et hvidt, fast Fyr. $47^{\circ} 39' 40''$ N. Br. $70^{\circ} 5' 40''$ V. Lgd.

Den rødmaalede Lystønde, der viser Lys med Formørkelser, ved NØ.-Enden af *Middle Ground*, ved Indløbet til *South Traverse*, er flyttet V. hen og ligger nu fra *St. Roch des Aulnets Kirke* i N. $21^{\circ} V.$, $6\frac{1}{2}$ Kml. og fra *Orignaux Point* Fyr i S. $59^{\circ} V.$ $47^{\circ} 24' 40''$ N. Br. $70^{\circ} 13' 45''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Quoddy Head Taagefløjte giver nu hver Minut Et-Stød af 3 Sekunders Varighed.

Blue Hill Bay. Great Duck Island Taagefløjte giver nu hver $\frac{1}{2}$ Minut Et-Stød af 2 Sekunders Varighed.

Penobscot Bay. Martinicus Rock Taagefløjte giver nu hver $\frac{1}{2}$ Minut Et-Stød af 3 Sekunders Varighed.

Paa *Whitehead Island* Ø.-Ende giver Taagefløjten nu hver Minut to Et-Stød, hvert af 3 Sekunders Varighed, afvekslende med 9 og 45 Sekunder Pause mellem Stødene.

Massachusetts. Nantucket Sound. Vraget, som ligger sunket i det Ø.-lige Indløb til *Vineyard Sound*, er afmærket med en rød og sort vandret stribet Spirtønde, som ligger i 21 Fod Vand tæt ved Vraget, fra Fyrskibet »*Cross Rip*« i S. $44^{\circ} V.$, $2\frac{1}{8}$ Kml. og fra Tønde Nr. 11 A i S. 51°Ø. , $\frac{1}{2}$ Kml.

Omtrent den 15de Aug. 1896 er Fyrskibet »*Vineyard Sound*« Nr. 41 ombyttet med Reservefyrskib Nr. 39. Fyr og Signaler ere uforandrede.

Rhode Island. Block Island. Klokketønden ved Yderenden af *Great Salt Pond* Bølgebryder er flyttet og ligger nu i 8 Fv. Vand, c. 1,200 Alen fra Bølgebryderens Yderende og i dens Forlængelse.

I *Sakonnet River* ere følgende Tønder udlagte:

Middle Ground, sort Spirtønde Nr. 5, i 15 Fod Vand, fra *Mc. Currys Point* i Ø. og fra *Gould Island* i S. $6^{\circ} V.$

Sapowet Point, rød Spirtønde Nr. 8, i 15 Fod Vand, fra *Sapowet Point* i V. og fra Midten af *Gould Island* i S. 4°Ø.

Gould Island Rock, sort Spirtønde Nr. 7, i 6 Fv. Vand, fra *Gould Island N.-Pynt* i N. $83^{\circ} V.$ og fra Midten af *Stone Bridge* i S. $17^{\circ} V.$

New York. I *Long Island Sound* er en sort og rød vandret stribet Spirtønde udlagt paa en lille 16 Fods Grund, fra *Ealons Neck* Fyr i N. $23^{\circ} V.$, $1\frac{1}{2}$ Kml.

New Jersey. Fyrskibet »*Five Fathom Bank NE.*« Nr. 44 er igjen udlagt paa Station og Fløjetønden inddragen.

Maryland. Fyrskibet »*Fenwick Island Shoals*« Nr. 52 er igjen udlagt paa Station og Fløjetønden og Klokketønden inddragne.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Algier. Bone. Lystønden, som ved *Bone* ligger ved Yderenden af Molen, som er under Bygning, ligger nu 1,100 Alen N. 69°Ø. fra Fyret paa Forhavnens N.-Mole.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Den 20de Aug. forandres *Brazos River* hvide Blinkfyr til at vise Et-Blink hver 10 Sekunder.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Aug. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	106	105 $\frac{3}{4}$	105 $\frac{3}{4}$	106
Thingvalla			42 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{1}{2}$
Danmark	78 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	78 $\frac{1}{2}$	78 $\frac{3}{4}$
Norden	115 $\frac{3}{4}$	116	115 $\frac{3}{4}$	116
Kjøbenhavn			87 $\frac{1}{4}$	88
Carl	48 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	48 $\frac{1}{2}$	48 $\frac{3}{4}$
Dannebrog			107 $\frac{1}{2}$	108
Skjold	62 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	62 $\frac{1}{4}$	62 $\frac{1}{2}$
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			110	150
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			—	—
Østersøen			—	—
Nordsøen			62	65
Torm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			92	95
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk.....			103	108
5 $\frac{0}{10}$ — — — — —			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Thingvalla 1882.....			99	101
5 $\frac{0}{10}$ — 1894.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden.....			104	106
5 $\frac{0}{10}$ Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 $\frac{0}{10}$ Stats.....			—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats.....			100 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....			97 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns' Kreditf.....			97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser.....			98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$
4 $\frac{0}{10}$ — — 6 — — —			100 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 — — —			98	98 $\frac{1}{4}$
Aktier.				
Nationalbank.....			163	165
Privatbank.....	120	120 $\frac{1}{4}$	120	120 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank.....	125 $\frac{1}{4}$		125	125 $\frac{1}{4}$
Handelsbank.....			123 $\frac{1}{4}$	124 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain.....			107	108
Helsingørs Jernsk.....	111		111	111 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.....	95	94 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{2}$	95
Bryggeri Aktier.....	120	120 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{1}{4}$	120 $\frac{1}{2}$
Vekselkursen.				
		åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg.....		89.	88.85	
London.....		18.14	18.11	
Paris.....		72.15	—	
Amsterdam.....		150.20	—	
Notering paa Berlins Børs d. 25. Aug. 1896.				
Rubler			216.70	
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols.....			—	
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit.....			105.	
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske			93.80	
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats.....			99.90	
4 $\frac{0}{10}$ — — 1890.....			87.75	

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

Foren. Dampskibs. 72,000, »Danmark« 86,000, »Norden« 8,000, »Kjøbenhavn« 34,000, »Carl« 54,000, »Dannebrog« 16,000, »Skjold« 64,000, »Nordsøen« 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

Annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere, Ringeapparater og Telefoner. Manometre.

Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gøthersgade 24.

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Dampskibe, Lægttere og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med Nutidens forbedrede Maskiner, hvorved billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrom & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4128.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., København Ø.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Nørrebro

Koste- og Levangerfabrik.

Nørrebrogade Nr. 30.

Leverandør til de fleste Dampskibsselskaber.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Købmagergade København.

NØRHOLMS

Patent Multiplicator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

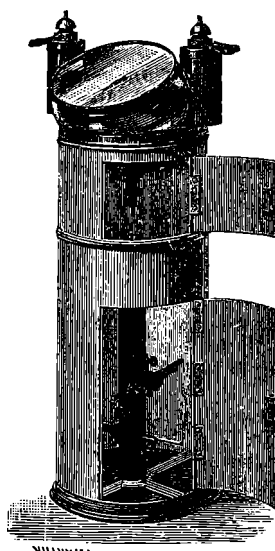
Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.
Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.



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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til

bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitionline à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænk.) København.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. September 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Ratata's Sag. — Bazins Skib paa Ruller. — Sydamerikanske Forhold (Santos). — Limfjordens Belysning. — Fra Fanø. — Besejlingen af Thyborøn-Kanal i 1896. — Viborg Overrettsdom. — Foreningsmeddelelser. — Søulykker i Juli Maaned 1896. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Grundlagt 1841.

E. B. SALOMON

34 Viumelskaffet 34
Stuen

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.

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

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 21.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial-, Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. $\frac{1}{4}$ Pd., 5 Øre pr. $\frac{1}{8}$ Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om nøje at paase, at vort Firma: C. F. Rich & Sønner staar paatrykt Bagsiden af hver Pakke.

Ærbødigst

C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.

Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrøjer, Islænder, Vanter, Strømper.
Fabrik af Olietøj og Udsalg til Fabrikspris.

Grundlagt 1738.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler

sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hintze.



Nordisk Flagfabrik,
Kjøbenhavn V.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

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

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.
Telefon 3326.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indebavere:

P. Holman-Bang og C. Boutard,
Civilingeniører, M. Ing. E.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Støenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T. 37.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakerverer
til Skibsbrug.



PRESENNINGER,
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

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

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjeste, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibeproviand.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Sølvtorvet 6.

S. Jacobsens Sønner,

48, Gothersgade 48.

Viktualiehandel, grundlagt 1851.
anbefaler

ferske, saltede og røgede Varer.

Paa Udkig.

I den senere Tid har man i Storbritannien gjort sig bemærket ved, at drage alle de strafbare Handlinger, som blive begaaede i fremmede Skibe, under deres Ophold indenfor den britiske Territorialgrænse, frem for Retten.

Man paaberaaber sig Retten hertil i den saakaldte »Waters Jurisdiction Act af 1878«. Denne Lov hjemler de britiske Autoriteter Ret til at gøre Straffean svar gældende lige over for alle, indenfor 3 Kml.'s Territorialgrænsen, begaaede Forbrydelser, ligegyldigt om Tildragelsen har fundet Sted om Bord i et fremmed Skib eller ej. I sin Tid mødte denne Lov megen Modstand, saavel i Storbritannien som udenfor samme; den synes ogsaa hidtil at være bleven lidet benyttet, især naar det drejede sig om strafbare Handlinger, som vare begaaede mellem Besætningen indbyrdes i et fremmed Skib, hvor den britiske Stat i Grunden slet ikke kunde være interesseret i Retsforfølgningen, som meget mere hørte hjemme under Øvrigheden i det Land, hvis Flag Skibet sejlede under. Dette maa ogsaa siges at have været bestemmende i de gældende Regler for Folkeretten. Nu synes det imidlertid som om de britiske Rederes Stræben, efter at anvende de engelske Love lige over for fremmede Skibe, have gjort Autoriteterne nervøse, idet disse for nylig have taget de ubetydeligste Tilfælde og Stridigheder, der ere forekomne indenfor Besætningerne i fremmede Skibe, under Behandling. Saaledes er for ikke længe siden Føreren af en russisk Skonnert af Retten i Dundee bleven idømt en Straf af 15 Shilling eller 10 Dages Fængsel, for at have slaet én af sine Folk, der havde nægtet at deltage i Skibets Losning og Lastning. Det er vanskeligt at forstaa, hvilke Interesser den britiske Stat kan have af at behandle den Slags private Anliggender i et fremmed Skib for sine Domstole, og man kan kun ønske, at andre Lande ville behandle de britiske Skibe paa samme Maade, for at man i England kan komme til Erkendelse af, at de der fremkaldte Tilstande ere uholdbare. (Hansa.)

Om Pensacola Certepartier skriver en Reder til »Fairplay«: Vi ønske at henlede Deres Læsesers Opmærksomhed

paa den uretfærdige Forretningsgang, vi ere underkastede i Pensacola. Hér i England sluttes Certepartier, hvis Bestemmelser i enhver Henseende ere rigtige; men da Befragterens Repræsentant underskriver dem som Agent for et Firma i Pensacola, maa vi i Tilfælde af Disput søge vor Ret hos de amerikanske Domstole, og enhver véd hvad amerikansk Lov vil sige.

I Følge Certepartiet kan man gøre Fordring paa 20 % Stuvage, som Afladerne imidlertid aldrig give, hvorfor Baadene komme hjem med 10 % tomt Rum, dette er saa meget mere forkert som Skibene for at kunne faa den nødvendige Stuvage, have indrømmet Befragterne en Reduktion af 20 % for cirka en Trediedel af hele Fragten.

En anden Ting, der er i høj Grad ærgerlig er, at naar Certepartiet stipulerer 15 Arbejdsdage til Ladningens Indtagelse, slipper man sjældent derfra uden at have brugt 30 løbende Dage, og det uden at have faaet betalt Overliggedagspenge. Kaptajnen nægter da at underskrive Konnossementerne. Hertil svarer Afladerne: »Værsgod Kaptajn, men Skibets Papirer, uden hvilke De ikke kan komme til Søs, faar De ikke.« Kaptajnen protesterer forgæves, og den britiske Konsul yder ingen Assistance. Den eneste Udvej Rederen nu har, er den amerikanske Lov, der udelukkende synes at være lavet for Amerikanere. Befragterne indføre endogsaa i Konnossementerne, »at Skibet er ansvarlig for »Skjører og Splinter,« samtidig med, at Kaptajnen tegner Konnossementerne under Protest. Disse Protester, som senere vise sig fuldstændig værdiløse, ere temmelig kostbare.

Vi ville anbefale Rederne, kun at slutte med løbende Dage, samt at søge at gennemføre, at Befragternes Agenter, der bo i England, underskrive Certepartierne som Principaler, saaledes at Disputer kunne afgøres ved engelske Domstole. Vi kunne til Slut tilføje, at der gives Afladere, der have tvungne os til at nedtage Jærnlanskodder, for at faa deres lange Tømmer om Bord; vi maa selvfølgelig sætte disse op igen, naar Rejsen er forbi, hvilket Arbejde tager flere Dage, og i enkelte Tilfælde har været forbundet med £ 200 i Udgifter.

„Ratata“s Sag.

(High Court of Justice — Admiralty Division).

Denne Sag var anlagt af Rederne af det norske Barkskib Ratata imod Preston Havneautoriteter (Preston Korporation) for at faa erstattet de Tab, som de havde lidt ved at Barkskibet led Skade ved Grundstødning i Ribble, medens det blev slæbt af Indstævntes Slæbebaad fra Boghole til Preston Dok den 24. Juli 1895.

Skibets Skade var takseret til over £ 1800.

Retten dømte i Favør af de Instævnte.

Idet Retspræsidenten forkyndte Dommen, sagde han: »Jeg har nu haft Lejlighed til at raadspørge Trinity Masters, og jeg tror, at der ikke er nogen Tvivl om Fakta. De tidligere Fremstillinger, som Preston Korporation har leveret til Rederne af Ratata, kommer ikke Sagen synderlig ved. Den begynder med, hvad der hændte, medens Ratata var

i Boghole. Skibet stak, før det blev lettet, 18 svenske Fod. I Virkeligheden er den svenske Fod lidt mindre end en engelsk Fod, og alle Vedkommende stod i den For mening, at det her drejede sig om engelske Fod, men denne Forskel tænker jeg, vi kan overse, fordi det hele kun vil gælde 3 à 4 Tommer, og fremdeles fordi Differencen i Vandets Tæthed i Boghole i Sammenligning med Vandet i Nærheden af Preston gaar i Beregningen i modsat Retning. Efter Korporationens Ordre blev Skibet lettet til omtrent 16 Fod og 11 Tommer svensk.

Det vanskeligste Sted at passere for et Skib fra Boghole til Preston er kun kort og ligger omtrent 300 Yards fra Dokken. Over dette Sted var Vanddybden efter Beregning paa den Tid, da Ratata gik op, 17 Fod og 9 Tommer engelsk, medens den i Virkeligheden viste sig at være 4 Tommer mere.

Under disse Omstændigheder forsikrede Korporationens Embedsmænd Kaptajnen paa Ratata, at hans Skib kunde

trygt gaa op, hvad Vanddybden angik. Dette gjorde de, fordi de ansaa en Vanddybde under Kølen af 9 Tommer som fuldkommen tilstrækkelig. Det er ikke nødvendigt at undersøge, om de to Fods Vanddybde under Kølen, som Korporationen anbefaler i den Bog, den har sat i Cirkulation, eller om nogen anden Vanddybde under Kølen større end 9 Tommer ikke vilde have været forsigtigere for Skibe af Ratata's Størrelse. I nærværende Tilfælde vilde en saadan Dybde af 9 Tommer været tilstrækkelig, og det selv om Tidevandet kun havde naaet den kalkulerede Højde, naar ikke følgende Omstændigheder vare indtrufne:

To andre Skibe, hvoraf det ene Amal, blev slæbt af Slæbebaaden Vixen, gik op af Floden foran Ratata og dens Slæbebaad Enterprise.

Begge disse Skibe stak mindre dybt end Ratata, og det ses at være Sædvane, at Skibe af mindre Dybgaende gaa først op. Ved denne Lejlighed gik Amal og dens Slæbebaad først. Alle Skibene begyndte i god Tid, og ved the Naze, omtrent seks Mil fra Preston, havde endnu alle Skibene tilstrækkelig Tid til at passere det mest grunde Parti af Floden i den Tid af omtrent 25 Minutter, nemlig 10 Minutter før Højvande og 15 Minutter efter, i hvilken Vandet forblev paa sit højeste. Efter at Naze var passeret, mindskedes imidlertid Vixens Fart, efter hvad jeg tror paa Grund af daarlig Fyring. Den skulde have kunnet tilbagelægge 5 Mile i 35 Minutter, men i Virkeligheden brugte den en Time dertil.

Trinity Masters fortælle mig, at det i Virkeligheden var umuligt for andre Skibe at passere dette Skib, dels paa Grund af Kanalens Tranghed, dels fordi Amal styrede daarligt. Det var umuligt for dem at vende tilbage, og da Vandet var faldet omtrent 14 Tommer, før Ratata kunde klare det smalleste Sted af Floden, kom den paa Grund der. Efter min Formening ere disse Fakta afgørende for Sagen. Meningen med Korporationens Fremstilling tænker jeg var den, at med en Indrømmelse af 9" Vand under Kølen, og selv ogsaa med en saadan Forsinkelse af Skibet, som man kunde vente under Tingenes sædvanlige Gang, kunde Ratata have gaaet op med Sikkerhed paa det Tidevand, hvorom her er Tale. Derimod kunde det ikke være Meningen, at en saadan Sikkerhed ogsaa vilde vedvare, dersom ualmindelige Tilfælde indtraf, og som saadanne anser jeg den Omstændighed, at et Skib, der gik foran Ratata, enten ganske eller for en Del stoppede op. I mine Øjne synes Sagen i Virkeligheden at være den samme, som hvis Ratata selv var bleven manøvreudygtig. Korporationen sagde, saaledes tænker jeg det, at Vanddybden var tilstrækkelig, men de fortalte ikke og garanterede heller ikke, at Ilden om Bord i Vixen skulde blive holdt i fuldstændig Orden, og denne Ulykke indtraf netop, fordi dette ikke var Tilfælde. Korporationen var heller ikke, tror jeg, paa nogen anden Maade ansvarlig for Vixen.

»Dommen maa derfor blive for de Indstævnte med Omkostninger.«

I Nordisk Skibsrederf. Cirkulære udtales om Dommen:

Vi kan ikke anse denne Dom for rigtig. For at trække Skibsfarten til sin Havn, paatager Preston Korporation sig for egen Regning at lægtre Skibene. Naar de, for at spare, ikke lossere tilstrækkeligt i Lægtre, saa maa de selv bære Ansvaret for Følgerne, og det er vor bestemte Mening, at de lod Ratata gaa op med for stort Dybgaende. Dommeren kom ganske vist til et andet Resultat; han ansaa 9" under Kølen paa det mest grunde Sted som forsvarligt. I Almindelighed regner man 2—3 Fod under Kølen som Minimum; 9" er i alle Tilfælde for lidt at løbe paa, og især under de forhaandenværende Forhold maa det anses som aldeles uforsvarligt, hvad ogsaa Korporationen selv indrømmer derved, at den i sine trykte Beretninger, som den har udsendt til Rederne, sætter 2 Fod som Margina og ikke 9 Tommer. Et af

vore Vidner, Kommandør Brag, en anset nautisk Ekspert, der har været aktiv Sømand i 27 Aar, udtalte sig for, at 3 Fod under Kølen burde være Minimum i Revieret op til Preston, og vi tro, han er nærmest ved det rette, men Dommeren tog ikke Hensyn dertil. Man maa erindre, at her er Tale om et langt og smalt Revier, hvis Farlighed er konstateret ved gentagne Grundstødninger, at det var umuligt at vende om eller passere de andre Farløjer da man blev klar paa Faren, at Slæbningen paabegyndtes ved halvotte Tiden om Aftenen, saa at det farligste Punkt maatte passeres paa den mørkeste Tid af Døgnet, at Slæbningen er saa langvarig, at en Forsinkelse paa 1/2 Time eller saa, ikke er mere, end hvad man bør regne med. Det er derfor egnet til at vække Forundring, at Dommeren kan anse det som noget saa ekstraordinært, at han mener, det kan diskulpere de Indstævnte; Ratata vilde ganske vist være kommet lykkelig og vel op, om ikke Forsinkelsen var indtruffen, men det forekommer os at ligge nærmere at ræsonnere saaledes: Havde Korporationen lægtret Ratata blot nogle faa Tommer mere, vilde alt have gaaet godt; de behøvede ikke en Gang at have strakt sig saa vidt som til det, de selv have erklæret for sikker Margina — nemlig 2 Fod under Kølen, og dette er efter vor Formening det mindste Vand noget Skib bør have under Kølen, som befærer River Ribble.

Som Forholdene ere, anse vi det rettest, hvad vi ogsaa før have udtalt, i aabne Certepartier at forlange Preston ekskluderet for Skibe, der stikke mere end 15 1/2 Fod engelsk med fuld Last.

Det maa bemærkes, at der i Floden er fersk Vand, saa Skibe der komme fra salt Vaud med dette Dybgaende ville stikke henimod 16 Fod.

Bazins Skib paa Ruller.

Efter »Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.«

Et mindre Skib bygges for Øjeblikket efter Bazins Ide paa Cail Compagniets Værft, Saint Denis, og er i Juli Maaned sat i Vandet.

Skønt de franske Sagkyndige i Begyndelsen stillede sig tvivlende overfor dette nye Projekt, inødses de nu, efter et grundigt Studium, mere tillidsfuldt Planens Virkeliggørelse. Bazins Ide er ikke ny, han har selv arbejdet paa den i over 12 Aar. Et Besøg paa hans Værksted i Lavallois viser, at mangfoldige Forsøg ere blevne foretagne og mange Modeller lavede inden Bazin kunde give sin Opfindelse dens nuværende Form. Ved at bevæge Skibet rullende fremad er det Meningen at undgaa, det ved Modstanden og Friktionen foraarsagede Krafttab. At der er en Mulighed herfor, synes Hr. Bazin at have godtgjort ved Forsøg med Model dels af enkelt Rulle, dels af 3 Par Ruller, hvorover var anbragt en Ramme. Rullerne ere selvfølgelig hule og have Form som stærkt udbuede Forsørrelsesglas, de staa lodret i Vandet og lige over for hinanden som et Par Vognhjul og have fælles Aksel; Rammen forestiller Skibets Dæk. Det viste sig, at Modstanden mod den fremadskridende Bevægelse var betydelig mindre naar den enkelte Rulle blev skubbet fremad i et Vandbassin og samtidig roterede, end naar Rullerne fik det samme Skub fremad uden at rotere; i sidste Tilfælde dannede der sig saavel en Bovbølge som et Kølvan, hvilket ikke var Tilfældet, naar Rullen roterede. Ved Hjælp af en Vægt, der ved en Snor var sat i Forbindelse med Modellen med de 6 Ruller, blev denne trukken gennem Vandbassinet med stillestaende Ruller og det tog da 23 Sek. for Modellen at gennemløbe Bassinet; det samme Forsøg blev gentaget, men nu vare Rullerne satte i en omdrejende Bevægelse ved Hjælp af et Urværk. Herved blev Bassinet, til Trods for at det varede

2 à 3 Sek. inden Rullerne naaede den største Hastighed, tilbagelagt i hele sin Længde paa 11 Sek. Ved Forsøg med enkelt Rulle udfandt Hr. Bazin desuden, at den fremadskridende og den omdrejende Bevægelse maatte staa i et vist Forhold til hinanden, idet en for hurtig Rotation forøgede Friktionen. Efter de Resultater som vare opnaaede ved disse Forsøg, mener Hr. Bazin at kunne opnaa en Fart for sit Skib af 31—32 Mil med en Besparelse af 66% Kul. En Hovedfordel ved et Skib af en saadan Type er dets omtrent absolute Synkefrihed i Kollisionstilfælde, hvilket bevistes ved Fyldning af to af Rullerne. Hr. Bazin foreviste derefter i et større Bassin en Model, der var forsynet med Drivkraft. Modellens Størrelse var $\frac{1}{25}$ af en Ocean Dampers paa 130 m. Længde; Bevægelsen leveres af Dynamoer, hvoraf 1 drev Skibets Skrue og 4 andre Rullerne. Skruen blev sat i rask Bevægelse, og Rullerne i langsom og Resultatet var, at Modellen meget hurtig gennemløb Bassinet. Vandet blev nu sat i Bølgebevægelse, Modellen bevægede sig kun lidt, naar den var ankret op og i Gang næsten slet ikke, men gik lige saa støt som før med Vandet i Ro; Hr. Bazin mener, at Passagererne selv i det daarligste Vejr ikke ville mærke videre til Bevægelse.

Det under Bygning værende Skib forsynes med almindeligt Rør, samt med en Pumpeindretning, der hjælper paa Stylingen ved fra Agterenden at udstøde Vandstrålen agterefter, hvorved desuden hjælpes paa Skibets Fart. Drejningsdiametren formenes at blive omtrent lig Skibets Længde. Skibet har 6 Ruller af 10 m Diameter, Længden er 39 m., Bredden 12 m., Maskinkraften 700 ind. H., hvoraf 550 benyttes til Drivskruens Betjening og 150 til Rullernes Omdrejning. Til Skruen anvendes 1 Maskine og til hvert Rullepar 1. Prøvefarterne imødeses med den største Interesse og falde de heldigt ud er det Mening en straks at bygge et Skib til Ruten, Havre—New-York.

Sydamerikanske Forhold (Santos)

Vi have modtaget Følgende:

Da det muligvis kan have Interesse for Deres Læsere at erfare hvorledes Barken »Vesta« fra Vasa blev behandlet i Santos i Februar d. A. meddeles herved: At »Vesta« d. 15de Januar 1896 ankom til Santos med en Ladning Salt. Skibet havde 20 Lossedage. Da Ladningen var usolgt, fik Modtageren ved dets Ankomst travlt med at sælge den, for derved at spare Pakhusudgifter.

Der forløb imidlertid 15 Dage inden at Losningen paabegyndtes, først da der kun var 5 Lossedage tilbage fik vi Ordre, at hale hen til Lossepladsen. Saltet maalttes paa Dækket, i dertil af Autoriteterne leverede kobberbeslagne 20 Liters Maal, og fyldtes derpaa i Sække. Der fyldtes 3 Maal i hver Sæk, hvorefter disse transporteredes i Land. En Søndag, da der ikke arbejdedes, fandt vi tilfældigvis paa at undersøge Maalene, og udfandt da, at intet af dem vare lige store. 3 af dem rummede en Vægt af omtrent 65 Kilo i Stedet for, de kun skulde rumme 60 Kilo, og ved at sammenligne dem med et finsk Litermaal, vi havde om Bord, viste det sig, at de indtog 22 Liter i Stedet for 20. Med andre Ord, de vare 2 Liter for store. Da $\frac{3}{4}$ af Ladningen allerede var losset, antog vi det for heldigst at fortsætte dermed; det om Bord værende finske Litermaal blev imidlertid sendt i Land for at justeres, og blev befundet at være rigtigt. Styrmændene fik derpaa Ordre til, under ingen Omstændigheder at lade Modtageren tage sine Maal i Land, naar Skibet var udlosset, men derimod laase dem inde i Kahytten. Da dette havde fundet Sted, forlangtes af Ladningsmodtageren, at Maalene skulde undersøges og kontrolleres af dertil kompetente Personer, da vi havde opdaget, de vare falske. Han kom nu med en Mængde Udflugter, som, at

der var høj Told paa Salt, at Maalene en Gang vare akcepterede af Toldvæsnet, samt, at Autoriteterne vare ansvarlige for Maalenes Rigtighed. Disse forbleve imidlertid i vor Besiddelse. Fragtregningen blev nu udfærdiget overensstemmende med de falske Maal, plus det, disse vare fundne for store, hvilket udgjorde i Vægt noget over 47 Tons, samt i Fragt 43 £ 8 sh., hertil kom endnu for 3 Liggedage 30 £, altsaa i det hele 77 £ 8 sh. Denne Sum betaltes øjeblikkeligt ved Regningens Præsentation, uden Invendinger eller Afdrag, kun fordredes Maalene udleverede. Dette Ønske blev efterkommet, og dermed endte Affæren for vort Vedkommende. V. T.

Limfjordens Belysning.

Som bekendt er Anlægget af de Fyrlinier, hvorefter saavel Damp- som Sejskibe fremtidig kunne finde op til Aalborg midt om Natten, nu endelig blevet færdige, efter at der er hengaaet ca. 3 Aar, siden Forslaget til Udførelsen kom frem. Det var daværende Byrådsmedlem og Medlem af Aalborg Havneudvalg, Konsul Rechnitzer, som i et Byrådsmøde i Efteraaret 1893 fremsatte et bestemt formuleret og motiveret Forslag om hurtigst muligt at realisere Planen, om Belysningen af Søvejen fra Hals til Aalborg. Konsulen havde længe syslet med og talt om denne Plan, men der havde stadig rejst sig Invendinger derimod, fordi man var bange for, at det vilde koste saadanne Summer, som Havnekassen ikke kunde udrede, uden at man vilde komme til at knibe stærkt paa andre nødvendige Poster. Hans fornævnte Forslag gik imidlertid ud paa at søge Ministeriets Tilladelse til i nævnte Øjemed at benytte et opsparat Beløb, ca. 20,000 Kr., der i Aarens Løb var henlagt af den Afgift, som Skibene havde betalt for Sejlads gennem Pontonbroen imellem Aalborg og Nørre-Sundby udenfor Fritiderne — et Beløb, hvis Bestemmelse: »Til Skibsfartens Fremme gennem Pontonbroen«, næppe kunde finde retfærdig og praktisk Anvendelse som fra først paatænkt.

Forslaget fandt straks stærk Tilslutning hos Størsteparten af Byrådsmedlemmerne, og det blev overdraget Havneudvalget at fremme Sagen. Belysningen er altsaa nu i Orden, saaledes at den snart kan komme til at fungere officielt, idet man kun venter Marineministeriets Tilladelse dertil. I den Anledning vil Inspektøren for Fyrvæsnet ankomme til Aalborg for paa Ministeriets Vegne at tage hele Anlægget i Øjesyn, og for muligt at foretage Ændringer i »Lyslinierne«, hvis saadant maatte vise sig nødvendigt eller ønskeligt. Hans Ankomst falder rimeligvis sammen med en Forevisning, som Aalborg Havneudvalg paa Mandag arrangerer for det samlede Byraad, forskellige Autoriteter og Pressen.

Anlægget omfatter i alt 18 forskellige Fyrlanterner paa Strækningen fra Hals til Aalborg, dels med hvidt Lys, og dels med hvidt, rødt og grønt Lys. Fra Indsejlingen til Hals og de 4 Mil op til Aalborg, vil der i Alt blive 13 Fyr- eller Lyslinier at styre efter, hvoraf 3 med trefarvet Lys og Resten med klart hvidt Lys. De forskellige Lyslinier ere naturligvis ikke lige lange, men til Trods for at Linierne paa én af Omdrejningerne i Fjorden ikke alene ere mange, men endog meget korte, mener Formanden for Lodseriet i Aalborg, at en Damper med Lods om Bord meget let i nogenlunde klar Luft kan gennemsejle de 4 Mil uden at mindske Farten. Hele dette Lysapparat er efter Sagkyndiges Udtalelser meget sindrigt gennemtænkt og udført, og tjener Havneingeniør Høeg og Havnedamperen »Frem«s Fører, Kaptajn Sørensen, til megen Ære.

Lanternerne, der ere ophængte i særligt konstruerede

Jærnstativer dels paa Nord- og dels paa Sydsiden af Fjorden, ere fabrikerede i Paris.

Hele Anlægget kommer til at andrage ca. 30,000 Kr. Hvad der overstiger de omtalte 20,000 Kr. vil blive tilskuddt af Havnekassen. Jyllandsposten.

Fra Fanø.

Korrespondance til »Dansk Søfartstidend«.

Assurancen.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 30. August:

Enhver Skibsreder véd, at der er to Ting, der i de sidste Aar have haft én hinanden modsat Bevægelse: Fragterne og Assurancepræmierne, medens de første ere dalede meget stærkt, ere de sidste stegne, og Resultatet er for Skibsrederens Vedkommende blevet af den bedrøveligste Art. At faa Fragterne til at stige, formaa Skibsrederne ikke; at faa Assurancekontoen til at dale er der paa de Steder, hvor der findes lokale, gensidige og selvejende Forsikringsforeninger, en Mulighed for, ved at faa saa stort et Beløb som muligt forsikret i den hjemlige Forening. Hidtil have saaledes de her i Byen hjemmehørende Skibe, som jo i Reglen have kostet fra 100,000 til 250,000 Kr. pr. Skib, i Nordby Skibs-forsikringsforening kun kunnet faa forsikret 20,000 Kr. pr. Køl, til en Præmie af c. 4 % aarlig, medens Resten maatte forsikres uden for Øen til en meget højere Præmie, vel omtrent dobbelt saa høj som den, der svares herhjemme. Det er derfor ganske naturligt, at Redernes Opmærksomhed er bleven henvendt paa Muligheden af, at faa det Maksimumsbeløb, der kan forsikres i Nordby Skibsforsikringsforening forhøjet, medens man samtidigt ønsker Foreningens Love ændrede paa et Par andre Punkter.

Paa Foranledning af flere af Foreningens Interessenter har Foreningens Styrelse, i Forening med de herværende korresponderende Redere, vedtaget at fremsætte følgende Forslag til Forandringer i Foreningens Love:

1. Assurancesummen forhøjes indtil 30,000 Kroner.
2. Intet Skib kan forsikres for mere end 50 % af dets Takst her i Foreningen.
3. Træskibe svare fra Begyndelsen af det 17 eller 20. Aar $\frac{1}{2}$ % ekstra Præmie, indtil Skibene gaa ud af Klasse.
4. Jærnskibe fra 25 eller 30 Aars Alderen svare ligeledes $\frac{1}{2}$ % ekstra Præmie, indtil de gaa ud af første Klasse.

Da Foreningen ejer et betydeligt Reservefond (c. 22 % af den nuværende Risiko), kan der næppe være Tvivl om, at de anførte Forslag, hvoraf det under Nr. 1 anførte maa anses for det vigtigste, ville blive vedtagne paa den ekstraordinære Generalforsamling, der formentlig snart vil blive afholdt i den nævnte Forening.

Fanø Handelsflaade.

I Midten af denne Maaned blev der fra Skibsbygmester S. Abrahamsens Værft her i Byen sat et nyt og smukt Barkskib i Vandet; dets Navn er »Thora«, og det er bygget i Aarene 1895—96 til første Klasse med Stjerne i 16 Aar i det franske Bureau Veritas. »Thora«, der har en Drægtighed af 384,02 Register Tons og kan laste ca. 600 Tons død Vægt, ejes af et Aktieselskab; dets korresponderende Reder er S. Abrahamsen, dets Fører. Kaptajn Th. A. Thomsen, begge af Nordby. I denne Uge vil »Thora« blive slæbt ud paa Reden, og den 8. ds. skal det være sejlferdigt for at afgaa til Antwerpen, hvor det skal forkobres og laste til Port Nathal. Fragten er efter Forholdene nu for Tiden ganske god.

Desværre lader det til, at Skibsbyggeriet, i det mindste for Tiden, vil stande her i Byen, hvor det i umiddelige Tider har været en betydningsfuld Industri. For c. 30 Aar siden var der ofte en 5 à 6 mindre Skibe paa Stablen paa én Gang, og S. Abrahamsen har bygget en hel Flaade, c. 30 efter vore Forhold store Skibe, alle stærke og velsejlende; men nu synes det, at denne betydelige Bedrift paa Grund af de daarlige Tider og vor taabelige Toldlovgivning skal ophøre, hvorved mange Skibstømrere, hvoraf en Del ere ældre her bosiddende Folk og flere andre, miste deres Næringsvej.

Besejlingen af Thyborøn-Kanal i 1896.

Vi have modtaget Følgende:

Vandstanden i Thyborøn-Kanal har i Aar paa enkelte Undtagelser nær været 11 Fod paa Havrevlen og $10\frac{1}{2}$ Fod paa Fjordgrunden, hvilket er den bedste Vandstand, der har været siden Sandpumpen blev stationeret i Kanalen. Farten har derfor i Aar været meget betydelig af større og dybgaende Fartøjer. Indtil 20de August var den passeret, for ind- og udgaende, af 408 Lastdragere og 21 Fiskekuttere, uden at der er indtruffet noget Forlis eller Havari.

3-mastet Jærnskonnert, »Edske Smith«, Kapt. J. Leffers af Nykjøbing Mors, drægtig 200 Register Tons, har med en Last af 350 Tons d. v. siden 10de Maj passeret Kanalen for indgaaende 5 Gange med Last fra England, hvoraf 4 Ladninger Jærn fra Middelsbro, hvilket tyder paa, at Sejladsen paa Thyborøn Kanal ikke er saa farefuld, som det tidligere er fremhævet fra forskellige Sider. Et stort Gode for Kanalen opnaaedes da Redningsdamperen »Vestkysten« blev stationeret der. Under dets energiske og dygtige Fører, Kapt. Mortensens Kommando har den fuldt ud vist, at det kan lade sig gøre at gaa til Søs med stormende paalands Kuling, hvad enten det gælder om at bjerge Fiskernes Liv, eller at assistere Skibene under vanskelige Forhold.

Ønskeligt var det, om Regering og Rigsdag kunde blive enige om at bevilge Midler til Beskyttelse af den nordre Limfjordstange, hvilket af alle, med Forholdene ved Thyborøn Kanal praktisk kendte Folk, anses for til Dels at vilde stoppe Sandvandringen ind i Kanalen, og derved frembringe mere stabile Besejlingsforhold.

R.

Viborg Overretsdøm.

357. 1895. Købmand N. K. Strøyberg i Aalborg (Overretssagfører Bjarne Johnsen) ktr. »Flensburger Dampschiffahrt Gesellschaft von 1869« i Flensborg (Overretssagfører Hindberg). Citanten paaanker én inden Aalborg Købstads Soret den 19. Juni f. A. afsagt Dom i en af de Indstævnte mod ham anlagt Sag angaaende Betaling af 2277 Kr. 50 Ø. m. v. Ved nævnte Dom blev Citanten tilpligtet at betale de Indstævnte det omtalte Beløb med Renter deraf 5 pCt. p. a. fra 19. December 1893, til Betaling sker, medens Sagens Omkostninger ophævedes. — Dom: Soretsdommen bør ved Magt at stande. I Procesomkostninger for Overretten bør Citanten til de Indstævnte betale 60 Kr.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

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

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg Sagfører *Knud Petersen* og *Henr. Knudsen*.
 Aarhus — *A. Andersen*.
 Assens — *J. Jørgensen*.
 Esbjerg — *J. Clausen*.
 Faaborg — *J. Amtoft*.
 Frederikshavn — *N. Petersen*.
 Kjøbenhavn Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen*.
 Kolding Overretssagfører *H. C. Bennetsen*.
 Marstal Sagfører *H. P. Nielsen*.
 Middelfart — *Philip Hansen*.
 Nexø — *H. Mauritzen*.
 Nyborg — *Chr. Qvist*.
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling*.
 Odense — *E. Kiørboe* og *C. Knudsen*.
 Rønne — *Janus Olsen*.
 Svendborg Overretssagfører *J. Jacobsen*.

Ugens Havarier.

Campbell, Barkskip af Arendal, fra Gefle til London med Props, strandede d. 26. Aug. sydøst for Østerby; Mandskabet reddet. Skibet bragtes flot af Svitzers »Helsingør« og bragtes til Helsingør for Reparation.

George Washington, Barkskip af Amsterdam, kom d. 27. Aug. paa Rejsen til Østersøen paa Grund ved Sydsiden af Amager. Svitzers »Kastrup« bragte Skibet flot, og Rejsen fortsattes med nogen ovenbords Skade.

Maria, Skonnert af Dragør er paa Rejsen fra Stettin til Gøteborg grundstødt ved Torp. Flot og indbragt til Trelleborg; Ladningen ubeskadiget.

Bertha, Galease af Egermsund, er d. 28. Aug. indkommen til Helsingør læk, efter Grundstødning paa Østsiden af Læsø. Skibet, der var paa Rejsen fra Halmstad til England, reparerer i Helsingør.

Helios, Barkskip af Lovisa, fra Cadix til Finland med Salt kom den 31. Aug. paa Grund ved Saltholmen. Flot ved egen Hjælp.

Romanns, Skonnert af Aarhus, kom d. 27. Aug. paa Grund udfor Rørvig. Flot med Assistance.

Prosit, tysk Lystkutter, tilhørende Akademisk Sejklub i Berlin, indløb d. 26. Aug. til Skjelskør med knækket Bom og Bougspryd.

Marie, Jagt af Odense, fra Odense i Ballast til Faxø strandede d. 27. Aug. ved Vordingborg.

Aino, norsk Brig, fra London til Umeå, ankom d. 27. Aug. paa Helsingørs Rhed med Tab af store Merse og Bramstænger. Skaden udbedres i Helsingør.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra St. Petersburg 30. Aug., bestemt til Råfsø, Kbhvn., Alicante. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Antwerpen 30. Aug., bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Antwerpen, Caroc, ankom til Baloum 28. Aug., bestemt til Novorossisk, Odessa. — Castor, Holm, afgik fra Reval 31. Aug., bestemt til Lappvik, Sörnäs, Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til St. Petersburg 30. Aug., bestemt til Middelhavet. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 30. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Douro, Brabrand, ankom til Bordeaux 31. Aug.,

bestemt til Larochele, Havre, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Smyrna 31. Aug., bestemt til Southampton — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Denia 29. Aug., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Kiew, Rabe, pass. Pointe de Corsen 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 31. Aug., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 24. Aug., bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 21. Aug., bestemt til Piræus, Batoum. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Nicolaieff 30. Aug., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Denia 30. Aug., bestemt til Malaga, Cadiz, Lisbon. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Gibraltar 30. Aug., bestemt til Southampton, Antwerpen. — Tejo, Fenger, pass. Ouessant 29. Aug., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 18. Aug., bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel. — Vesuv, Norden, ankom til Malaga 30. Aug., bestemt til Genua, Livorno. — Viking, Jørgensen, afgik fra Trondhjem 27. Aug., bestemt til Canariske Øer, Madeira. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Baron Stjernblad, Michélsen, afgik fra Southampton 27. Aug., bestemt til Cette, Marseille — Louisiana, Jensen, ankom til Riga 30. Aug., bestemt til Bordeaux.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 30. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 1. Septbr., bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 31. Aug., bestemt til Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Danzig 31. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamborg. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 30. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 30. Aug., bestemt til Vestnorge. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 31. Aug., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Manchester 29. Aug., bestemt til Liverpool — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 31. Aug., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 23. Aug., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 31. Aug., bestemt til Kbhvn., Hamborg. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 1. Septbr., bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 31. Aug., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 29. Aug., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 31. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, passerede Hansho'm 29. Aug., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 1. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Odin, Meldahl, afgik fra Hamburg 31. Aug., bestemt til Königsberg. — Olga, Fischer, ankom til Aarhus 31. Aug., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 31. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau — Pregel, Egidiusen, ankom, til Libau 28. Aug., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 30. Aug., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Hull 31. Aug., bestemt til Kbhvn. — Tula, Paaske, afgik fra Arendal 27. Aug., bestemt til Vestnorge. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Riga 30. Aug., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Antwerpen 30. Aug., bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 27. Aug., bestemt til Island. — Bergenhuus, Riddersborg, afgik fra Kbhvn. 1. Septbr., bestemt til Hamburg. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Pillau 31. Aug., bestemt til Hamburg.

Constantin, Fenger, afgik fra Kbhvn. 3. Septbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 3. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 2. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing 2. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 2. Septbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 2. Septbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 2. Septbr., bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 3. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersburg 25. Aug., ankom til Amsterdam 1. Septbr. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Swansea 22. Aug., ankom til Stettin 29. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Narva 22. Aug., ankom til Amsterdam 28. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Blyth 26. Aug., ankom til Libau 31. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Blyth 27. Aug., ankom til Libau 1. Septbr. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Boness 25. Aug., ankom til Libau 31. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 20. Aug., ankom til Kronstadt 28. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 16. Aug., ankom til Rotterdam 22. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Rouen 30. Aug., bestemt til Sunderland. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Buenos Ayres 15. Aug., ankom til Rio de Janeiro 23. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Montevideo 28. Aug., bestemt til Rio de Janeiro — Harald, N. O. Riseo, afgik fra Sunderland 30. Aug., bestemt til Stettin. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra St. Petersburg 21. Aug., ankom til Antwerpen 29. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 28. Aug., bestemt til Libau.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 24. Aug., ankom til Kronstadt 31. — Johan Siem, Løffler, afgik fra Sunderland 20. Aug., ankom til Kronstadt 26. — Alexander Shukoff, Jørgensen, afgik fra Methil 19. Aug., ankom til Kronstadt 26. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Archangel 15. Aug., ankom til London 29. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Rotterdam 26. Aug., bestemt til Kronstadt.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., ankom til Skutskær 1. Septbr. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Nyland 24. Aug., ankom til Dieppe 1. Septbr.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 29. Aug. paa Rejse til Kbhvn — Island, Thomsen, afgik fra Kristians sand 21. Aug., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 1. Septbr., paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 31. Aug., ankom til Kbhvn. 1. Septbr.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Grangemouth 30. Aug. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Rotterdam 30. Aug. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kronstadt 2. Septbr. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Riga 31. Aug. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Hamburg 2. Septbr. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Cardiff 26. Aug., bestemt til Kronstadt. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra London 2. Septbr., bestemt til Blyth.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, ankom til Kiel 28. Aug. — Hermia, Warming, afgik fra Kbhvn. 29. Aug., bestemt til St. Petersburg. — Alice, Sørensen, afgik fra Burntisland 29. Aug., bestemt til Kiel. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kiel 27. Aug., ankom til St. Petersburg 31. — Göteborg, Madsen, afgik fra Riga 29. Aug., bestemt til Hamburg. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Königberg 27. Aug., afgik fra Königberg 30., bestemt til St. Petersburg. — Nauta, Steen, afgik fra Stettin 29. Aug., bestemt til Grangemouth. — Rønne, Hintze, afgik fra Danzig 25. Aug., bestemt til Newcastle. — Ajax, Brorsen, afgik fra Königberg 28. Aug., ankom til St. Petersburg 31. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Peterhead 26. Aug., ankom til Königberg 31. — Marstrand, Lund, afgik fra Königberg 28. Aug., bestemt til West Hartlepool.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Skellefteå 28. Aug. — Nerma, Degn, afgik fra Sundsvall 27. Aug., bestemt til Glouchester. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 25. Aug., ankom til Antwerpen 27., afgik fra Antwerpen 29., ankom til Esbjerg 31.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, afgik fra Burntisland 1. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christiansborg, Schultz, ankom til Calais 29. Aug. — Frederiksborg, Fischer, ankom til Rotterdam 28. Aug. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Frederikshavn 28. Aug., bestemt til Dunkirque. — Rosenborg, Schultz, ankom til Frihavnen 30. Aug. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Jakobstad 27. Aug., bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Jakobstad 29. Aug. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Rouen 30. Aug. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Trångsund 27. Aug.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Riga 30. Aug., bestemt til Delfzyl. — Dania, Troensegaard, ankom til Nicolaieff 28. Aug., — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 26. Aug., ankom til Kbhvn. 29. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Havre 30. Aug., bestemt til Grangemouth. — Jylland, Starck, afgik fra London 27. Aug., bestemt til Riga. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dordrecht 26. Aug., ankom til Boness 28., afgik fra Boness 31., bestemt til Kbhvn. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 30. Aug., bestemt til London.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Danzig 29. Aug., bestemt til West Hartlepool. — Maia, Skov, afgik fra St. Petersburg 25. Aug., ankom til Lübeck 30. — Rita, Jensen, ankom til Lübeck 27. Aug., afgik fra Lübeck 31., bestemt til Trångsund. — Patria, Andersen, afgik fra Kronstadt 25. Aug., bestemt til Rotterdam. — Yrsa, Larsen, ankom til Aarhus 26. Aug., afgik fra Aarhus 29., bestemt til St. Petersburg.

Union. Anglia, Nielsen, ankom til Dordrecht 26. Aug. — Frisia, Fisker, ankom til Amsterdam 29. Aug. — Olga, Jørgensen, afgik fra Stockton 31. Aug., bestemt til Trelleborg. — Scotia, Nielsen, afgik fra Dieppedale 29. Aug., bestemt til Boness.

Sejlskibe.

Fanø, Norby. Prins Waldemar, Winther, afgik fra London 21. August til Cap Town, passerede Beachy Head 22. — Maren, Pedersen, afgik fra Falmouth 26. August til Hamburg. — Mary Jose, Ankersen, ankom til Port Natal 26. August fra Liverpool. — Anita, Lybecker, ankom til Port Stanley 15. Juni fra Pelotas, afgik fra Falklandsøerne 6. Juli til London. — Max, Poulsen, prajet 3. August paa 14° N. Br. 26° W. Lgd. — Thor, Duysen, afgik fra Cardiff 27. August til Leychelles. — Aalborg, Clausen, afgik fra Santos 25. August

til New-York. — Irvine, Ankersen, afgik fra Delagoa Bay 24. August til New-York. — Nanna, Warrer, afgik fra Hamburg 19. August til Bahia, passeret Dungesnes 25. — Cingalese, Harreby, passeret Dungesnes 26. August fra Hamburg til Santos. — Ameta, Nielsen, afgik fra Cap Verde 6. August til Rio Janeiro. — Ines Røhl, Jessen, afgik fra Ceara 2. August til Laguna d. T. — Valparaiso, Lorentzen, afgik fra Dry Tortuga 23. August til Apalachicola.

Svendborg. Solon, Hansen, ankom St. Petersburg 24. August. — Ludvig, Larsen, ankom Kronstadt 26. Aug. — Marie, Rasmussen, ankom St. Petersburg 28. Aug. — Thomas, Vandel, ankom Hernøsund 28. Aug. — Niels, Hansen, ankom Allinge 27. Aug. — Garibaldi, Jørgensen, ankom Allinge 28. Aug. — Urda, Nielsen, ankom Hasle 28. Aug. — Valkyrien, Dam, ankom Dysart 28. Aug. — Skirner, Nielsen, ankom St. Petersburg 28. Aug. — Fides ankom Charlestown 28. Aug. — Confidence, Mauritzen, ankom St. Petersburg 28. Aug. — Newsky, Nielsen, ankom St. Petersburg 28. Aug. — Samson, Hansen, ankom St. Petersburg 28. Aug. — Petrine, Jensen, ankom Danzig 31. Aug. — Concordia, Henriksen, ankom Dysart 30. Aug. — Ydun, Klagenberg, ankom Hamburg 30. Aug. — Brage, Jørgensen, ankom St. Petersburg 31. Aug. — Thetis, Hansen, ankom Uleaborg 29. Aug. — Doris, Hansen, ankom Stettin 31. Aug.

M. Christiansen, Rønne. Erik, Sonne, ankom d. 19. Aug. til Newcastle. — Daniel, Bertelsen, ankom d. 20. Aug. til Kjøbenhavn. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom d. 20. Aug. til Karrebæksminde. — Odin, Møller, ankom d. 21. Aug. til Berquara. — Robert, Jacobsen, ankom d. 21. Aug. til Kjøbenhavn. — Prøven, Bidstrup, ankom d. 26. Aug. til Stockholm. — Herman Olsen, Jensen, ankom d. 28. Aug. til Nørresundby. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom d. 28. Aug. til Faxe Ladeplads.

Moses & Son G. Melchior, Kjøbenhavn. Thea, Jensen, passerede Prawle Point (Start) den 28. Aug. paa Hjemrejse fra Vestindien. Alt vel.

Marstal. Skbrg. Cathrine, H. P. Rasmussen, er d. 25. Aug. ankommen til Kotka. — Aurora, J. R. Raahauge, er d. 26. Aug. ankommen til Odense. — Prøven, P. L. Schmidt, er den 26. Aug. ankommen til Raumø fra Port Kunda. — Skjold, H. Clausen er den 28. Aug. ankommen til Trångsund. — Stella, P. M. Rasmussen, er den 29. Aug. ankommen til Warkworth

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele den 29de August 1896.

Vort Fragtmarked er nok saa aktivt hvad Damptonnage angaar, der findes god Efterspørgsel efter Dampere fra Middelhavet, Sortehavet og især for prompte Baade fra Staterne, og for disse Markeders Vedkommende holde Raterne sig faste.

For Sejlskibe vedblive de forskellige Markeder derimod stille.

Udfragterne fra England ere gennemgaaende lavere hvad Kulladninger angaa, de sidste Maaneders højere Rater have bragt et forøget Antal Sejlere i denne Fart, og det synes nu, at Beholdningerne paa de forskellige Pladser i Syd-Amerika og Syd-Afrika ere velforsynede, da der samtidig udbydes rigelig Tonnage for Kulfragter til disse Steder har Befragterne igen Overtaget, og lavere Rater accepteres.

Hjemfragterne fra Vestindien ere flove og knappe. Fra Jamaika noteres 25/— à 26/— for Logwood, og flere Fartøjer ere gaaede derfra til Georgia for at laste Harpix til Europa à 2/6 til 2/9.

Pich Pine Fragter fra Golfen holde sig temmelig faste, Dampene kunne igen finde anden Employ fra Staterne, og Sejlerne have følgerigt mindre Konkurrence.

Derimod er Lumber til Syd-Amerika flovere, og der findes saa godt som ingen Efterspørgsel efter Tonnage til La Plata.

Returfragterne udenom Kaperne ere stille for alle Markeders Vedkommende, undtagen maaske fra San Francisco, hvorfra et Antal Sejlere i den senere Tid ere optagne à 27.6 Kanalen f. O., men begrundet paa rigelige Tilbud af Damskibe for disse Fragter til 26/3 er Markedet der igen flovere. Dampere finde nu ogsaa Anvendelse i Lumberfarten mellem Puget Sound og Syd-Afrika; og en 2000 Tons Baad er saaledes netop optaget à 125/— til Delagoa Bay, samtidig sluttedes et 1100 Tons Sejlskib fra Sundet til Melbourne, Port-Perie eller Adelaide à 38/9.

I Valparaiso ligger der 85,000 Tons ubefragtet Sejltonnage, Returnarkedet er flovt, 17/6 à 17/9 accepteres for Salpeter til Kanalen for Ordre.

River Plate holder sig ligeledes stille. For September Lastning har en 4000 Tons Damper faaet 11/ fra La Plata til London, en anden 14/6 fra de højere Flodhavne.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 31. August:

Ugen opviser ingen Forandring for Udfragternes Vedkommende af Betydning; efter flere Ugers Travlhed har imidlertid kun et færre Antal Befragtninger fundet Sted. Afslutninger ere skete paa Basis af 3 1/2 for Kronstadt, 3/3 for Swinemünde option Stettin, 3 6—3/9, 6/ for Genua combineret med Gods 8/—.

Af Befragtninger kunne nævnes: Kjøbenhavn 2500 3/3, Landskrona 1900 3/7 1/2, Helsingborg 1850 3/7 1/2, Stockholm (Igolsta) Wear 1100 4/— Kokes 6/6, 1200 3/9 Slutn. Sept., Wismar (Wear), 1500 4/1 1/2, Helsingør 1250 4/1 1/2, Tuborg 1400 4/6, Nykjøbing p. Fal. 750 4/3, St. Petersborg 2000 4/— for 1750 (Partladning) 1850 3/4 1/2, Swinemünde 2100 3/3 opt Stettin 3.6, Stettin 1800 3/9, Kronstadt 3000, 2800, 2200 3/1 1/2, 2700 3/—, Rostock (Wear) 800 4/9, 750 4/7 1/2, — Bilbao 1400 3/— 500 g. K., Bayonne 1650 4/4 1/2, Lissabon 1350 5/6, 1850 5/3 Kul 7/3 Gods, Oporto 1200 5/9, Trondhjem 1200 5/—, Neapel 2500 6/1 1/2, 700, 2800 6/3 700, Alexandria 3700 6/6 350 Kul 8/9 Kokes, 2600 6/10 1/2, 350 Kul 8/10 1/2 Kokes, Livorno 2600 6/1 1/2 600, Genua 3000 6/—, 2250 6/— 500 Kul, 8/— Gods, Savona 3000 5/10 1/2, 400 Aug., 6/— Sept., Cette (Wear) 1200 7/— 300, Carthagen 700 Kul 700 Kokes £ 6 15—, 49 d., Piræus (Wear) 2350 6/1 1/2 300, 2400 6/— 300, Barcelona (Wear) 2250 8/9 400, 48 d., Bombay 5000 21/— early Sept.

Den af Kederne indtagne og i sidste Beretning omtalte Tilbageholdenhed overfor Ertsragerne fra Middelhav etc., vedvarer, da Sortehavspladserne giver tilstrækkelig Beskæftigelse for Tonnagen; den forventede Stigning i Ertsragerne er imidlertid endnu ikke indtraadt, omendskønt Fragterne ere faste. Der er sluttet paa Basis af:

Bilbao—Middlesbro 5/3—5/4 1/2, Newport 4/7 1/2, Tyne Dock 5/— option Farrow 5/1 1/2, Barrow 5/7 1/2, Rotterdam 5/9, Boneas 5/5, Workington 5/10 1/2, Barrow 5/9. Kontrakt 10,000 Middlesbro 5/3 Okt./Decbr. Garrucha - St. Nazaire 7/9 Sept. Carthagen—Rotterdam 8/4 1/2 Sept. Seriphos—Ardrossan p. Maryport 8/9 ppt. Luleå—Antwerpen eller Dunkirken 5/10 1/2.

En livlig Forretning har i Ugens Løb fundet Sted paa Sortehavspladserne til faste og stigende Fragter, og maa dette Marked for Tiden betegnes som ret tilfredsstillende. Redernes hidtidige afventende Holdning overfor fremtidige Afslutninger har nu rettet paa dette Marked, og det er at haabe, at de, ved ikke at slutte for længe forud, ville give Fragterne Chance til ny og højest mulig Stigning.

Befragtninger er skete paa Basis af:

Odessa 9/6 L. H. A. R., Nicolaieff L. H. A. R. 10/6 (berth), Sulina 11/6 nc. (charter) Donau Antwerpen Rotterdam tidlig Sept. 12/6—13/—, sidst i Sept. 13/3—13/6 (berth), Azoff tidlig Sept. L. H. A. K. 11/6—11/9— (berth) Smaabaade nc. eller any 12/6—12/9; 6 d. Byg Alexandria 4000, Hull 10/— ell. 2/— tidlig Okt.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele den 14de August:

Den Daling i Priserne paa vore forskellige Kornsorter, som har fundet Sted i den forløbne Uge, har ikke undgaaet de evropæiske Køberes Opmærksomhed, og Resultatet har givet sig tilkende, i et større Antal Forretninger. Da Damptonnage ikke har været særdeles stærkt udbudt, og der har været god Efterspørgsel efter prompte Skibe, ere Fragterne, navnlig til »Cork for Ordre« stegne, især for Fartøjer af Mellemsørrelsen. Berth-Forretninger have ogsaa været livlige, hvilket har haft til Følge, at Raterne ere højere i alle Retninger. Bomuldshavnens Efterspørgsel efter Tonnage er vedvarende knap, og Kederne synes ikke at have stor Lyst til at placere deres Skibe til de udbudte Fragter. Da de i den senere Tid sluttede Certepartier øjensynlig dækker Behovet for Tonnage til Ostindien, er der ingen Efterspørgsel efter Dampere ad den Kant. Trælasthavnene have stadig Brug for en Del Damptonnage, men paa Grund af den øjeblikkelige livlige Bevægelse i Kornmarkedet, holde Rederne sig tilbage, og vise kun ringe Lyst til at acceptere den Slags Fragter. I det hele taget udviser vort Marked for Dampskibstonnage en betydelig fastere Tendens end i forrige Uge, og vedbliver Efterspørgselen efter vore Kornsorter, synes Ud-sigterne til en yderligere Stigning af Fragterne gode.

Sejlskibsforretningen er stadig ringe, som en Følge af Knaphed saavel paa prompte Skibe, som paa Skibe ventede hertil. Raterne ere ikke videre forskellige fra de sidst sluttede Certepartiets, skønt Befragterne enkelte Gange, paa Grund af manglende Tonnage, have maattet betale fulde Rater.

Barbados. Fragtberetning d. 7. August.

Siden vor sidste Meddelelse er der ikke foregaaet videre Forandringer i Fragtmarkedet. Da den vestindiske Sukkerhøst næsten altsammen er udsøbet, har Efterspørgselen efter Tonnage gradevis aftaget. Med Undtagelse af 2 eller 3 Dampere, der have ladet her, har den senere Tids Forretning hovedsagelig været henvist til Træ fra meksikanske Havne, Honduras og Hayti til temmelig ordentlige Fragter, som efter

vor Mening burde holde sig, da der er Mangel paa prompt Tonnage for Øjeblikket.

Vi kunne i Dag slutte paa Basis af følgende Fragter:

Logwood fra Belize 30 à 31/3 pr. Ton; Jamaica 29/; Yucatan 30/, Hayti 42/6 à 43/9 og Laguna 30/, Logwood, 40/ Mahoni. Kokusnødder fra Trinidad 20/ pr. M. for pillede og 30/ for gross. Efterspørgselen begrænset.

Tømmer fra U. S. Golfhavne £ 4—12—6 à £ 5 pr. Stdr. afhængig af Størrelse og Destination.

Lumber til La Plata Doll 12,00, 12,50 og 13,50 respektive til Monte Video, Buenos Eyres og Rosario; rent Certeparti. For Havnene i Brasilien Dollars 15 à 16,00 pr. M. med 2 Dollars Klausul.

Fra Vestindien have vi sluttet pr. Damper for 10 c. pr. 100 \mathcal{R} Sukker, i Fade og Sække, til New-York direkt, og fra de andre Øer pr. Sejlskib 12 à 13 cent pr. 100 \mathcal{R} , Delaware Breakwater for Ordre.

For Logwood, Dollars 3,25 til 3,50 pr. Ton, og Salt 5 1/2 cent pr. Bushel, Turks Island til New-York, Philadelphia eller Boston.

Vor Korrespondent i St. Petersborg meddeler 16./28. August:

Markedstonen her har i de sidste Par Dage været en Smule flovere paa Grund af at en Mængde Dampere offereredes, men Raterne have dog holdt sig omtrent uforandrede. Ogsaa i den sidst forløbne Uge befragtedes megen Tonnage for prompt Afskibning, og London, hvortil der i den senere Tid ingen nævneværdig Efterspørgsel har været, er nu kommet med igen, og 1/3 à 3/4 d. — 1/4 à 1/2 kan opnaas til denne Plads. Til Rotterdam eller Amsterdam er der endnu noget Begær, og til disse Havne saavel som til en god og sikker Weserhavn vil man betale 1/6 d. Til Hamborg, Antwerpen, Dunquerque eller Ghent blev der sidst sluttet til 1/6 3/4 d. som fremdeles kan opnaas, og for Hør til Belgien eller Dunquerque noteres 20/21 francs. Der er i Øjeblikket intet fast fremme for Rouen, men Råten er 1/9 nominal. Til Stettin eller Lübeck er der sluttet til Rmk. 12, Østsverrig samme Rate, sydsverrig Rmk. 13, Danmark Rmk. 14 alt pr. 2000 Kilos Rug, meden 2 Mark mere betales for Oliekager, og disse Rater kunne fremdeles betinges.

Fra Kronstadt noteres til Hull 23/— D/B, 1/4 Boards 24/6 d., til London 23/6 d. D/B, 1/5 Boards 25/— og til Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 14 D/B.B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Sundet. Rigningen, som laa fast c. 1/3 Kml. NV. for Lys- og Klokketønden paa *Taarbæk-Rev*, er nu borttagen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Grunden *Blenheim* er nu afmærket saaledes:

Ved N.-Siden med en sort Stage med Ballon. 55° 16' 53" N. Br. 12° 53' 7" Ø. Lgd.

Ved S.-Siden med en rød Stage med Ballon. 55° 16' 35" N. Br. 12° 53' 20" Ø. Lgd.

Stockholms Skjærgaard. Ved Damperen »*Södra Sverige*«, som ligger sunket i *Nämndöfjärden* tæt ØSØ. for *Malmö-landet* og V. for *Franska Stenarne*, foretages Bjergningsarbejder. Arbejdspladsens fire Hjørner ere om Natten afmærkede med to Lanterner lodret for hinanden i hvert Hjørne. Stedet skal passeres langsomt.

Vestra Øvarken. Den 1ste Sept. 1896 er det ny Fyr paa *Bergudden* tændt. Det viser hvidt, fast Lys fra S. 24° V. til S. 43° V., rødt, fast Lys fra S. 43° V. til S. 69° V., hvidt To-Blink fra N. 18° V. gennem N. til N. 13° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 13° Ø. til N. 25° Ø. og rødt Et-Blink fra N. 25° Ø. til N. 40° Ø., samt svagt, hvidt Lys mod NV. Flammens Højde: 59 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Fyret vises fra et 56 Fod højt, brunt Trætaarn. Linseapparat af 2den Orden. Fyret staar paa samme Plads som det gamle Fyr.

Bottniske Bugt. Den 1ste Sept. 1896 er *Rataskär* Fyr forandret saaledes: Det viser hvidt To-Blink fra c. N. 15° Ø. til c. N. 53° Ø., hvidt, fast Lys fra c. N. 53° Ø. til N. 82° Ø., hvidt Et-Blink fra N. 82° Ø. gennem Ø. til S. 84° Ø. og hvidt, fast Lys fra S. 84° Ø. gennem S. til S. 24° V.

Finland. Brahestad. Ved *Roska* Red ere følgende Fyr tændte:

1. Paa Øen *Kallo* et rødt og hvidt vekslende Fyr. Det lyser fra S. 70° V. til S. 77° V. Flammens Højde: 17 Fod. Linseapparat af 6te Orden. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus.
2. Paa Øen *Aijä* et hvidt, fast Fyr. Det lyser fra S. 42° V. til S. 82° V., men skjules tildels fra S. 52° V. til S. 58° V. af Træer paa *Iso Kraaseli* N.-Spids, og fra S. 75° V. til S. 79° V. skjules det af *Iso Kraaseli*. Flammens Højde: 34 Fod. Linseapparat af 6te Orden. Det vises fra et lille, hvidt Fyrhus.
3. Paa Øen *Iso Kraaseli* et hvidt, fast Fyr. Det lyser fra S. 18° Ø. gennem S. til S. 5° V. og fra S. 36° V. til S. 84° V. Flammens Højde: 33 Fod. Det vises fra Lods-huset.

Holdte overet lede de to første Fyr til Ankerpladsen, det tredje Fyr angiver Kursforandring.

Wasa Distrikt. Paa Øen *Råsvargrund* er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra ØSØ. gennem S. og V. til NNV. Flammens Højde: 29 Fod. Det vises fra et lille, rødt Fyrhus. Brændetid: 1ste Aug.—25de Sept. 62° 28' 22" N. Br. 21° 8' 0" Ø. Lgd.

Ålands Øer. Lågskär SØ. En 16 Fods Stengrund, *Johannesgrund*, er funden 1 $\frac{2}{3}$ Kml. S. 20° Ø. fra *Lågskär* Fyr. Grunden afmærkes ikke. 59° 48' 52" N. Br. 19° 55' 43" Ø. Lgd.

Rusland. Nawa. Paa N-Siden af 6 Fods Grunden paa *Barron* ved Indløbet til *Jelagin* Farvand er udsat en hvid Stage med sort Kost.

Finske Bugt. Revel. Katherinedal S. Fyr er flyttet til et nyt Fyrtaarn, 25 Alen S. 21° Ø. fra det gamle. 59° 25' 48" N. Br. 24° 48' 28" Ø. Lgd

Tyskland. Pillau. S.-Baaken paa *Nehrungen* lige over for *Pillau* er igjen opført.

Neufahrwasser. Fra den 5te—9de og fra 12te—16de Oktober 1896 foretages Forsøg ved *Neufahrwasser* elektriske Fyr, hvorfor det i den Tid kan brænde uregelmæssigt.

Femern. Strukkamp Huk Blinkfyr er ødelagt ved en Eksplosion. Midlertidig vises et hvidt, fast Fyr.

Ved Gennemskæringen ved *Warnemünde* fra *Breilling* er det røde, faste Fyr paa V.-Siden slukket. Paa Gennemskæringens Ø.Side er tændt to røde, faste Fyr, der holdte overet lede til Midten af Indløbet til Gennemskæringen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Tistlarne. Paa *Matskär* er Stangmærket ombyttet med en 19 Fod høj, sort Stenvarde med hvidt Bælte. Den har Form af en afkortet Kegle. 57° 30' 33" N. Br. 11° 44' 45" Ø. Lgd.

Rörö. Paa NV-Pynten af *Mågholmen* er opført en 11 Fod høj, sort Stenvarde med hvidt Bælte. Den har Form af en afkortet Kegle. 57° 46' 47" N. Br. 11° 39' 7" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Stokmarknes Fyrlampe er flyttet til N-Pynten af *Borøen*. Den viser Lys med Formørkelser fra N. 82° V., fri N. om *Hadseløen*, gennem N. og Ø. til S. 62° Ø., fri N. om *Risøen* og *Java*. Lyset er rødt fra N. 75° V., fri S. om *Klubba* og Skjærene ved *Holmsnes*, til N. 54° V., samt fra S. 79° Ø. over *Sandø* til Lysgrænsen; grønt fra S. 87° Ø., fri S. om *Frubøen*, gennem Ø. til N. 53° Ø.; forøvrigt hvidt. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Jerntaarn. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens 6 Kml. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 34' 35" N. Br. 14° 58' 40" Ø. Lgd.

Nordseen. Sylt VNV. Vraget VNV. for *Sylt* er forgæves eftersøgt og maa antages at være ødelagt af Søen.

Tydskland. Paa Vraget, som i *Smaldyb* ligger mellem Tønde J og K er paa hver Mast anbragt en grøn Kurv.

Weser. Paa Grund af Uddybningsarbejder i *Dwarsgal* er i Nærheden af *Hoheweg* udlagt fire Spirtønder, nemlig en mellem Baaketønden og Tønde N, en mellem N og O, en mellem Tønde Nr. 10 og 11 samt en mellem Nr. 11 og 12. De inddrages om Vinteren og naar Uddybningen er tilendebragt.

Jade. Baaken paa *Minsener Old Oog* er, paa Grund af Bortskylning af Banken, flyttet S. efter. 53° 45' 30" N. Br. 8° 1' 54" Ø. Lgd.

Holland. Skibe, som i *Kanalen* søge Lods til *hollandsk* Havn, kunne benytte følgende Signaler:

Om Dagen: Navnet paa Havnen hejst efter det internationale Signalsystem.

Om Natten: En rød over en hvid Lanterne under Gaffen, naar Skibet er bestemt til *Zeegat van Texel* og *IJmuiden*. To hvide Lanterner under Gaffen, naar Skibet er bestemt til *Zeegat van Goeree*, *Maas* og *Brouwershaven*. To røde Lanterner under Gaffen, naar Skibet er bestemt til *Schelde*.

Lodsartøjet besvarer Signalet med samme Signal.

Zeegat van Goeree. Ved *Kwade Hoek* er den rødmaalede Lystønde KH flyttet og ligger nu i 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand. 51° 50' 40" N. Br. 4° 0' 20" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. I *Krammer* er Spidstønde Nr. 7 flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand. 51° 40' 28" N. Br. 4° 10' 12" Ø. Lgd.

I *Noordergat* er en Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle udlagt i 16 Fod Vand. 51° 39' 43" N. Br. 4° 11' 59" Ø. Lgd.

I *O-Hellegat* er rød og sort lodret sribet Lystønde HG flyttet og ligger nu i 21 Fod Vand. 51° 42' 40" N. Br. 4° 23' 45" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 7 med Kegle er flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand. 51° 42' 30" N. Br. 4° 23' 21" Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 2a er udlagt i 13 Fod Vand. 51° 40' 57" N. Br. 4° 23' 5" Ø. Lgd.

I *Hollandsch Diep* ere følgende Tønder udlagte:

En Stumptønde Nr. 8a i 14 Fod Vand. 51° 43' 6" N. Br. 4° 36' 46" Ø. Lgd.

En Spidstønde Nr. 12 i 14 Fod Vand. 51° 43' 6" N. Br. 4° 37' 34" Ø. Lgd.

Frankrig. Fyrskibet *Ruytingen* er igen udlagt og Reservefyrskibet inddraget. Det viser hvidt Fyr med rødt Et-Blink hver 20 Sekunder. Taagesignal gives med Sirene, afvekslende To-Stød og Et-Stød hver $\frac{1}{2}$ Minut.

England. Medway. Den røde Spidstønde i *Pinup Reach* er flyttet $\frac{1}{2}$ Kbl. og ligger nu i 19 Fod Vand, fra Baaken paa *Folly Point* i S. 78° Ø., 1,8 Kbl. 51° 24' 0" N. Br. 0° 35' 25" Ø. Lgd.

Den midlertidige Baake, c. 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 19° Ø. fra Baaken paa *Folly Point*, er borttagen.

I *Medway* skulle Lystønder, som vise hvidt, fast Lys, udlægges følgende Steder: S. for *Stoke Shelf*, NV. for *Bishops Spit*, V. for Tønden *Upper Mussel* og tæt ved Tønden *Pinup Reach*.

Nærmere Meddelelse senere.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Bristol Cbannel. Omtrent den 18de November 1896, og samtidig med Forandringen af *Nash* Fyr, flyttes Fyrskibet *Breaksea*. Det skal da ligge V. $\frac{1}{2}$ S., 2,9 Kml. fra *West One Fathom Bank* Tønden, saa at Skibe kunne gaa saavel N. som S. om *One Fathom Bank Shoal*.

Omtrent den 18de November 1896 forandres *Nash* Fyr saaledes:

Det høje Fyr skal vise hvidt, fast Lys fra S. 70° Ø. gennem S. og V. til N. 59° V. og rødt, fast Lys fra S. 70° Ø. til S. 81° Ø. over *Breaksea Point*. Flammens Højde: 178 Fod. Det vises fra det runde, 119 Fod høje Fyrtaarn.

Det lave Fyr skal vise hvidt, fast Lys fra S. 70° Ø. gennem S. og V. til N. 60° V. og rødt, fast Lys fra N. 60° V. til N. 53° V. over *Tuskar Rock*. Flammens Højde: 136 Fod. Det vises fra det runde, 71 Fod høje Fyrtaarn. Lysevnen forstærkes betydeligt.

Samtidig slukkes de to røde Bifyr, der fra det høje Fyrtaarn lyste over *Breaksea Point* og *Tuskar Rock*.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig Paa Klippen *Avander-a-Véas*, paa Ø.-Siden af *Chenal de Forhok*, V. for *Ile de Sein*, er opført en rød Baake med Kegle paa Toppen, 13 Fod høj over Højvande. 48° 2' 23" N. Br. 4° 53' 54" V. Lgd.

Paa *Ile d'Aix* Red er det forbudt at ankre paa den Strækning, der begrænses mod Ø. af *Longe de Boyard* mellem *Pointe du Parc's* Bredde og *Linien* fra *Fort Boyard* til *Pointe Sainte Catherine*.

Portugal. Tejo. *Bugio* midlertidige hvide, faste Fyr med rødt Et-Blus viser paa Grund af Havari midlertidig vekslende rødt og hvidt Lys

Prince Edward Island NV. Fløjtetønden ved N.-Pynten af »Prince Edward Island« er flyttet og ligger nu i 13 Fv. Vand ud for V.-Pynten, $\frac{3}{4}$ Kml. uden for Midten af Grunden, $\frac{5}{4}$ Kml. N 57° V. fra West Point Fyr. For S.-gaaende skal man holde Tønden om Bagbord. 46° 40' 30" N. Br. 64° 30' 25" V. Lgd.

Cape Breton Island NØ.-Kyst. En sort Stumtønde, mærket Point Aconi med hvidt, er i 7 Fv. Vand udlagt paa Point Aconi Shoals $\frac{3}{4}$ Kml. N. 47° Ø. fra Point Aconi. 46° 21' 0" N. Br. 60° 16' 27" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New-York. Long Island. En Grund med mindste Dybde af 20 Fod er funden $\frac{2}{4}$ Kml. N. 31° Ø. fra Montauk Fyr. Herfra strækker Grunden sig c. 1 Kbl. i VNV. og i ØSØ. med under 4 Fv. Vand. $\frac{3}{8}$ Kml. N. 41° Ø fra Montauk Fyr er der 5 Fv. Vand.

New York Bay. En brun Fløjtetønde, fastgjort til en brun Spidstønde, er til Forsøg udlagt 50 Alen N. 76° V. fra Gedney Channel Fløjtetønde.

Florida. I St. John River ere følgende Ledefyr tændte til Vejledning fra Søen til Pilot Town:

Pilot Town hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar 2,800 Alen N. 46° Ø. fra St. John River Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Det vises fra en sort Baake, der staar i 5 Fod Vand. 30° 24' 15" N. Br. 81° 24' 41" V. Lgd.

Bagfyret staar 1,625 Alen N. 77° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 29 Fod. Det vises fra en hvid Baake.

Holdte overet i N. 77° V. lede de over Barren i mindst 10 Fod Vand.

Maryport hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar 1,200 Alen N. 55° Ø. fra St. John River Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Det vises fra Baake, der staar i 5 Fod Vand. 30° 23' 50" N. Br. 81° 25' 4" V. Lgd.

Bagfyret staar 2,550 Alen S. 87° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 28 Fod. Det vises fra en hvid Baake.

Holdte overet i S 87° V. lede de fra den foregaaende Ledelinie til Fort George Creek Ledelinie.

Fort George Creek røde, faste Ledefyr. Forfyret staar 2,200 Alen N. 21° Ø. fra St. John River Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Det vises fra en sort Baake, der staar i 5 Fod Vand. 30° 24' 17" N. Br. 81° 25' 8" V. Lgd.

Bagfyret staar 600 Alen N. 66° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 20 Fod. Det vises fra en hvid Baake.

Holdte overet i N. 66° V. lede de fra den foregaaende Ledelinie til henimod Pilot Town.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Carthagera. Grunden Escombrera, hvorpaa der nu er 28 Fod Vand, skal bortsprænges til 38 Fods Dybde.

Italiens V.-Kyst. Den 1ste Sept. 1896 forstærkes det røde, faste Fyr paa Yderenden af Molen ved Ponsa. Synsviddens: 5 Kml. 40° 53' 44" N. Br. 12° 57' 50" Ø. Lgd.

Sicilien. Fyret paa Kap Granitola paa Siciliens S.-Kyst har nu en Synsvidde af 19 Kml.

Fyret paa Kap Grosso paa Øen Levanzo har nu en Synsvidde af 20 Kml.

Rusland. Azovske Hav. Fyrskibet »Petchani« er midlertidig inddraget og Fyrskibet »Tulinski« er udlagt paa dets Plads og viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Paa Fyrskibet »Tulinski« Station er udlagt to sorte Vagere med Flag.

Eu Damper ligger sunken $\frac{7}{4}$ Kml. S. 45° V. fra Tendra Fyr. Rejsningen er over Vandet.

Tunis. Paa Sfax Red er Tønden ombyttet med en rød Spirtønde med Ballon, der ligger i $17\frac{1}{2}$ Fod Vand. 34° 42' 50" N. Br. 10° 47' 30" Ø Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Ved Indløbet til Pensacola Harbor uddybes et Løb over Caucus Shoal. Paa hver af de to Ledetaarne for Løbet er tændt to hvide, faste Fyr, lodret for hinanden i 10 Fod Afstand fra hinanden. De lyse over 10° paa hver Side af Ledelinien. Løbet kan endnu ikke benyttes.

Mexiko. Over Barren ved Indløbet til Coatzacoalcos River uddybes et Løb. Naar Uddybningsmaskinen viser rødt Flag eller to røde Lanterner, kan Barren ikke passeres. I usigtbart Vejr affyrer Uddybningsmaskinen hver 5 Minutter to Raketter for at betegne, at Barren ikke kan passeres. Intet Skib bør forsøge at gaa over Barren uden Lods.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Sept. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	105 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	105 $\frac{1}{2}$	105 $\frac{3}{4}$
Thingvalla	46 $\frac{1}{2}$	46	46 $\frac{1}{4}$	46 $\frac{1}{2}$
Danmark	82	82 $\frac{1}{2}$	82 $\frac{1}{4}$	82 $\frac{1}{2}$
Norden	118 $\frac{1}{2}$		118 $\frac{1}{2}$	118 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn.....			89 $\frac{1}{4}$	90
Carl	53	52 $\frac{3}{4}$	52 $\frac{1}{2}$	52 $\frac{3}{4}$
Dannebrog			107 $\frac{3}{4}$	108 $\frac{3}{4}$
Skjold	64 $\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$	64 $\frac{1}{2}$	64 $\frac{3}{4}$
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			110	150
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			36	45
Østersøen			49	50
Nordsøen	65	64 $\frac{1}{2}$	64	65
Torm			70	90
Foren. Bugser-Selsk.....			91 $\frac{1}{2}$	95
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
Dampskibe Obligationer.				
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk.....			105	108
5 $\frac{0}{10}$ — —			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Thingvalla 1882.....			99	103
5 $\frac{0}{10}$ — 1894.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 $\frac{0}{10}$ Stats.....			—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats			100 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....			97 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns Kreditf.....			97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser.....	98 $\frac{1}{4}$		98	98 $\frac{1}{4}$
4 $\frac{0}{10}$ — — 6 —			100	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 —			100 $\frac{1}{4}$	101 $\frac{1}{2}$
Aktier.				
Nationalbank.....			163	165
Privatbank	120 $\frac{1}{4}$	120	120	120 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank			124 $\frac{1}{2}$	126
Handelsbank			123	124 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain			106 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jernsk.....			111 $\frac{1}{2}$	112
Sukkerfabr.....	92		92	92 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier	123	122 $\frac{3}{4}$	123 $\frac{1}{4}$	123 $\frac{1}{2}$
Vekselkurseer.				
		åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg		88.95	88.80	
London.....		18.15	18.12	
Paris		72.15	—	
Amsterdam		150.20	—	
Notering paa Berlins Børs d. 1. Septbr. 1896.				
Rubler			217.25	
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols.....			104.10	
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit			105.20	
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske			94.25	
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats.....			100.25	
4 $\frac{0}{10}$ — — 1890.....			87.75	

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London.....	18.15	18.12
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. Septbr. 1896.

Rubler	217.25
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols.....	104.10
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit	105.20
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske	94.25
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats.....	100.25
4 $\frac{0}{10}$ — — 1890.....	87.75

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

Foren. Dampskibs. 52,000, »Thingvalla« 30,000, »Danmark« 122,000, »Norden« 66,000, »Kjøbenhavn« 44,000, »Carl« 180,000, »Dannebrog« 28,000, »Skjold« 122,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

THE DANISH EXPORT REVIEW,

„Dansk Exportforening“s engelske Blad, forsendes gratis i Udlandet 1 Gang maanedlig i ca. 2,500 Exemplarer.

annoncer modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor, St. Anna Plads Nr. 26² (Det forenede Dampskibsselskabs nye Bygning).

ARENTZ & ROSENFELDT^s SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Damp skibe; Lægtre og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med alle nødvendige Maskiner. Billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Skibe optages paa Patentslip indtil 130 Fods Længde og 8 Fods Dybde.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom) og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer udføres solidt, hurtigt og billigt.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

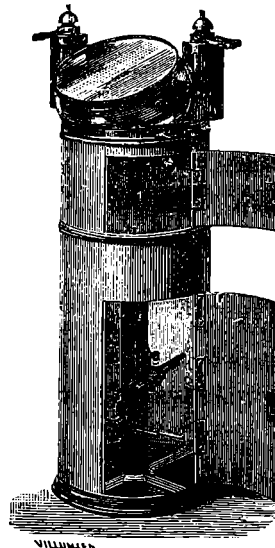
Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik: Ryesgade 105. Kontor og Lager: Gothersgade 24.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser.

Spritt- og Baadskompasser.

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre. Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Parallellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.

Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter

til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4198.

„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 omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. September 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Delagoa Bay & Lorenzo Marques. — Vore nye Konsuler. — Om Havneafgifterne i Cork. — Til Overvejelse. — Nordby Skibsforsikringsforening. — Fra Island. — Søulykker i Juli Maaned 1896. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Assurance.

Wir erlauben uns hierdurch die Mittheilung zu machen, dasz wir unsere General-agentur für die Transportbranche für Dänemark Herrn **Alfred Christensen**, Copenhagen, übertragen haben.

Hamborg, 1. September 1896.

Mit- und Rückversicherungs-Gesellschaft
„Kosmos“.
G. A. HOLLE,
Direktør.

I Henhold til Foranstaaende modtager jeg gerne Ordre for Forsikring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til moderate, faste Præmier.

Kjøbenhavn, 1. September 1896.

Alfred Christensen,
Amaliegade 21.

Bogtrykkeri

udfører alle
maritime og merkantile
Tryksager.

Stort Udvalg af nyeste Typer.

Triers Bogtrykkeri

(G. L. LIND & NUMA FR. ENKEL)

Bredgade 32. Tel. 685.

Bogbinderi.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845. Telefon 243.

Skibsdagbøger,

5 Kr. 50 Øre pr. Stk.
Videreførhandlere Rabat.



SEIL- OG FLAGMAGER.
grundlagt 1797.

Isolering af Dampere
og Kjedler udføres.



Nordisk Flagfabrik,

Kjøbenhavn V.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

Jeg tillader mig at gøre mine ærede Kunder opmærksom paa, at min Forretning er flyttet fra St. Annæplade Nr. 18 til Nr. 14 i samme Gade, og anbefaler mig som hidtil baade med civilt Tøj, Uniformer og alt til Herreekvipering henhørende.

Ærbødigst

J. Brinch,

St. Annæplads 14.

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

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Kjøbenhavns Frihavn.

Generalagent for »Pommerania».

See- und Fluus-Versicherungs Gesellschaft i Stettin, tegner Forsikring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier, modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London og Messrs. E. T. Brown & Co. i London, samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibenttræ og rødt Farvetræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Frits Ortmann,
Overretssagfører.
Amagertorv 16. Tel. 3225.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:
P. Holman-Bang og C. Boutard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhustræde 5
Kjøbenhavn K.

W. JUUL'S
Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen
anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.
Leverandør
til de kejserlige russiske Skibe
Polarekspeditionen og Standard.

**HOTEL
GÖTHEBORG**
St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte
Helso-Sundheds-Salt,
diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

J. E. Møllers Enke & Co.
Kjøbenhavn.
ENEFORHANDLING
af
MILWARD & SONS
Fiskekroge.

**Metalspejlapparater,
Havnefyrr & Lanterner.**
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,
Skibshandlere & Sejlmagere.
PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.
Saavel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved
P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,
SHIP BROKERS,
Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.
RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.
Korrespondance udbedes
Telegram-Adresse: SONNE.
De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

JACOB HOLM & SØNNER,
KJØBENHAVN.
Fabrikanter af alle Sorter
Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk.

TELEPHONE NO. 182 BROAD. TELEGRAPHIC ADDRESS „RAHTJENS, NEW YORK.“

**RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,**
TRADE MARK.

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

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

Ny Carlsberg Øl
kan særlig anbefales til Skibsproviantering paa
Grund af dets uovertrufne Holdbarhed.
Bryggeriets Aftapningsanstalt: Pileallé 5.
Depot: Toldbodgade 14.

Danchells Fabriker.
Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke
Eneudsalg i Danmark
for
**Delmenhorster
Linoleumfabrik.**

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

D'Hrr. Søfareres
Opmærksomhed henledes paa
SAPOLIO
som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Linoleum
og
Voxdug
til
Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.
E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

**Em. E. Svitzers
BJERGNINGS-
ENTREPRISE**
Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:
»EM. Z. SVITZER«,
»KATTEGAT«,
»FREDERIKSHAVN«,
»HELINGØR«, »ORESUND«,
»SKANDINAVIEN«,
»DROGDEN«, »HERTHA«,
»KASTRUP«, »RÜGEN«.
Station: Telegrafadresse:
Kjøbenhavn, Svitzer.
Kastrup, Høyer.
Frederikshavn, Svitzerlund.
Korsør, Jørgensen.
Helsingør, Gottlieb.
Albuen, Gunnarsen.
Gøteborg, Elfversson.
Trelleborg (Sverig), Smith.
Greifswald, Spruth.
Gibraltar, Turner.

Paa Udkig.

Lloyd's Register for britiske og fremmede Skibe har for nylig udgivet en Statistik over de i 1895 forliste Skibe. Afgangen paa Dampskibs-Tonnage, som en Følge af total Forlis, Kondemnering o. s. v., er 310 Dampere med 237,377 Netto Reg. Tons. Det mindste Tab udviser den danske Handelsflaade, med 0,76 % af hele dens Tonnage, derefter kommer Holland med 0,96 %, Rusland med 1,16., de britiske Kolonier med 1,72, Norge med 2,19, de Forenede Stater med 2,23, Storbritanien med 2,33, Sverrig med 2,43, Østrig-Ungarn med 2,47, Spanien med 2,74, Tyskland med 3,04 og Frankrig med 4,20. Af de forliste Dampere vare 56 byggede af Staal, 223 af Jærn og 31 af Træ, eller af Træ og Jærn. Af Sejlskibsflaaden har Tyskland lidt det største Procenttab, nemlig 11,33 af dels hele Sejlskibsflaade, derefter kommer Frankrig med 8,84, Norge med 8,59, Sverrig med 7,25, Italien med 6,13, Østrig-Ungarn med 6,12, de Forenede Stater 5,32, Danmark 4,56, Storbritanien 4,53, de britiske Kolonier 4,39, Rusland 3,39 og Spanien 1,73. Af de udgaaede Sejlskibe, ialt 927 Skibe med 433,815 Tons, vare 845 med 343,341 Tons byggede af Træ eller Kompositionsskibe, 63 med 62,054 Tons byggeee af Jærn og 19 med 28,420 af Staal. Naar man ser bort fra Spanien, hvis Flaade er for lille til at kunne tjene som Sammenligning med de øvrige mere betydelige Sømagters, udviser den russiske Handelsmarine en paafaldende ringe Procent af Forlisene. Dette maa rimeligvis forklares derved, at der i den farligste Periode for Sejlsadsen, om Vinteren, for en stor Del slet ingen Skibsfart finder Sted i flere af de russiske Farvande, og de fleste Skibe som en Følge deraf ere oplagte om Vinteren. Stranding har, saavel for Dampskibe som for Sejlskibe, været den hyppigste Grund til Forlisene.

Vor Korrespondent i St. Petersborg tilskriver os den 20/1ste Septbr.:

Som en Følge af de saa ofte indløbne Klager fra Handelsverdenen, har den herværende kommunale Revisions-Kommission nu henvendt sin Opmærksomhed paa flere af Oplagspladserne her, hvilke, som bekendt, langt fra kunne opfylde de Krav, der stilles til dem, og til Trods for, at der allerede er anvendt en Kapital af flere Millioner Rubler paa dem, give de dog kun Byen ganske ubetydelige Indtægter. Nævnte Kommission har anmodet Børskomiteen og de Købmænd, som ere mest interesserede i disse Anliggender, om at udtale deres Mening, og Børskomiteen har i sit Svar fremdraget de utilstrækkelige Bekvemmeligheder og Mangler, som ere til Stede ved de omhandlede Lossepladser i Almindelighed, men har dog ganske specielt henledt Opmærksomheden paa de elendige Forhold i Sildehavnen. Denne har i indeværende Sæson givet adskillige Handelshuse store Tab, idet ikke mindre end 6,000 Tønder Sild, d. v. s. cirka 15 % af Aarets Import, fordærvedes og maatte konfiskeres, simpelthen fordi der er alt for lidt Kajplads til at losse og sortere Sildene paa. Mange Dampere lossede en til Dels fordærvet Last, som Følge af, at de have maattet ligge og vente paa Lossetørn, hvilket ofte kunde vare 12—14 Dage. Dette

beviser jo klart, men paa en højst sørgelig Maade, at den nuværende Sildehavn aldeles ikke kan tilfredsstille de Fordringer, der stilles til den. Redere, som have haft Sildebaade her, have været fortvivlede over de uforholdsmæssig lange Ophold, deres Dampere havde, naar de kom hertil midt i Sildesæsonen og maatte ligge og vente paa Tørn. Dette har Aar for Aar gentaget sig, men ikke desto mindre kom mange af de samme Dampere igen i Haab om at træffe bedre Forhold, men fandt dog alt ved det gamle, idet der hidtil, til Trods for gentagne Forsøg, intet har været at stille op med Autoriteterne. Endelig gøres der nu Tilløb til at forandre paa disse triste Forhold, og Børskomiteen foreslaar at henlægge Sildeoplagene til den saakaldte Talgbujan, Salnui Bujan, og at overføre de derliggende Varer til den nuværende Sildehavn. Ved at henflytte Sildeoplagene til Salnui Bujan, som er beliggende paa venstre Bred af Nevaen lige over for den 26de og 27de Linie paa Wassili Ostroff, vil der uden Tvivl kunne opnaas betydelige Fordele, da man vil faa mere Plads, end der er i den nuværende Sildehavn, og man maa for alle Parters Vedkommende haabe, at der snart tages fat paa disse Forandringer, som der i høj Grad kan trænges til, thi saaledes som Forholdene nu ere, er det bedre for Sildebaadene at blive borte herfra paa den Tid af Aaret, hvor de næsten alle komme paa en Gang, medmindre de da stipulere en ekstra høj Fragt, der kan dække for de Tab, som paaføres dem ved at maatte ligge saa længe og vente.

Antallet af de om Bord i Skibe og ved Kajerne udbrudte Ildebrande i Bomuldsladninger har i Sammenligning med de tidligere Aar aftaget betydeligt i 1895—96. Medens der i 1894—95, i Følge de fra de britiske Forsikringselskaber meddelte Oplysninger, forekom 71 Tilfælde af Ild i Bomuldsladninger, bringer Sæsonen 1895—96 en Tilbagegang i disse uhyggelige Katastrofer af 60 %. Der forekom i det nævnte Tidsrum kun 29 saadanne Brandtilfælde. Da disse for nogle Aar siden paa en højst uhyggelig Maade tog Overhaand, udnævnte de britiske Assurandører et Udvalg, der fik det Hverv at undersøge Aarsagerne til disse Ildebrande, og om muligt finde Midler til at forebygge dem. Kommissionen er kommen til den Anskuelse, at for at formindske Faren for Ildebrande kræves følgende Forandringer i Behandlingen og Pakningen af Ballerne: 1) Man bør til Indpakning af Ballen anvende et fast vævet Stykke Tøj, der er saa glat som muligt, og som omslutter den helt; 2) Skal Antallet af Jernbaand forøges; 3) Skal Indpakningen, hver Gang der er taget en Prøve af Ballen, atter syes sammen og 4) Skal alle Baller have lige stor Vægt og samme Form. En Sammenligning af Statistiken i Aar og i Fjor afgiver nu paa en eklatant Maade Bevis paa Rigtigheden af denne Anbefaling. Det har nemlig vist sig, at Afskiberne i Golfhavnene i Meksiko har efterkommet disse Bestemmelser, medens man i de atlantiske Havne ganske have ignoreret dem. De før Afskibningen og under Rejsen fra Golfhavnene udbrudte Brandtilfælde udvise som Følge deraf en Nedgang fra 30 til 8, medens de, der ere konstaterede i de atlantiske Havne og paa Rejser fra disse, have holdt sig nøje paa samme Højde som i det forrige Aar. Der er saaledes ingen Tvivl om, at en passende Indpakning og Presning af Ballerne yder den bedste Beskyttelse mod, at der opstaar Ild i Bomuldsladningerne. Alle, der ere interesserede i Bomulds-handelen, ville derfor arbejde til deres egen Fordel, naar de medvirke til, at disse Betingelser optyldes.

Delagoa Bay & Lorenzo Marques.

Vi have modtaget Følgende:

Delagoa Bay er i den senere Tid blevet en Del bekendt paa Grund af den store Skibsfart herpaa; men Indsejlingen er dog meget vanskelig, da Grundene og Bøjerne ikke ere til at stole paa, og her findes ingen Lodser. I de nyeste Kort staar afmærket en Bøje paa Nordenden af »Cockburn shoal«; men den eksisterer ikke, derimod er der en rød Bøje ved »Fawn Shoal«, som ikke staar afmærket i Kortet. »Cockburn Channel« kan godt bruges ved at sejle efter Sailing-directions, men man maa tage sig i Agt, hvor Vandet maler, thi det er et sikkert Kendetegn paa grundt Vand. Paa Ydersiden af »Hope shoals« ligger en stor rød Bøje, som findes paa Kortet, men dens rigtige Plads skal efter Sigende være $\frac{1}{2}$ à 1 Sømil længere mod NV. »Danae Reef« er utilstrækkeligt opmaalt, og Skibene maa ikke komme for nær til det; en tysk Bark, som venter paa at blive kondemneret her, stødte ca. 5 Kvartmil fra Revet, medens samtidig loddedes 20 Fv. Vand ved Agterenden af Skibet; formodentlig har det været et Vrag, da det netop var der i Nærheden, at den norske, firmastede Bark »Breadalick« forliste. Paa Floden ligger man godt for begge Ankere, skønt her mange Gange er saa fuldt af Skibe, at de have ondt ved at svinge klar af hinanden, og nu og da indtræffer ogsaa smaa Kollisioner, thi nogen som helst Orden eksisterer her ikke.

Udgifterne ere ikke store, naar fra regnes Sandballast; $\frac{4}{6}$ pr. Ton, langs Siden; er der mange Skibe, bliver den maaske lidt dyrere. Godt Drikkevand faas for 11 sh. pr. Ton, pumpet om Bord. Ved Losning gives temmelig god Ekspedition. Der findes en Havnelods, men jeg maa bestemt fraraade at benytte ham, da han ikke har Spor af Forstand paa at manøvrere et Skib; i Reglen bringer han kun Skibene i vanskelige Stillinger, kan han saa ikke klare sig længere, gaar han i Land og overlader til Føreren at klare sig selv; han kommer ogsaa kun, naar han bliver afhentet. Vor Landsmand, Hr. Konsul Bang, dansk, norsk og svensk Konsul, er en af Byens første Mænd, og det vilde i Sandhed være heldigt for danske Skibsførere, om vi i andre Havne fandt Konsulerne ligesaa hjælpsomme som Hr. Bang i Lorenzo Marques; Konsuln er for nylig tildelt den norske St. Olafsorden for Oprettelsen af Ekspeditionen til Eftersøgelse af »Breadalicks« Besætning, som forliste her i Revolutionstiden. De øvrige Medlemmer af Ekspeditionen fik alle tildelt Redningsmedaljen.

Lorenzo Marques, d. 14. August 1896.

Ærbødigst

P. S. Ankersen,

Fører af Bark »Irvine« af Fanø.

Vore nye Konsuler.

I Anledning af en under denne Overskrift indsendt Artikel i dette Blads Nr. 35 for d. 27. August skulle vi, i Henhold til Oplysninger, meddelte os fra Udenrigsministeriet, gøre opmærksom paa, at der med Hensyn til Indkaldelse af Ansøgninger om lønede Konsulposter kun er udgaaet én Bekendtgørelse fra Udenrigsministeriet, nemlig i Anledning af Vacancen af Konsulatet i Shanghai, at der er tillagt dette Konsulat Jurisdiktionsmyndighed og at Ministeriet derfor har haft fuld Føje til at forlange officielt Bevis for, at Ansøgerne til Konsulatet vare i Besiddelse af de fornødne juridiske Kundskaber.

Vi have selvfølgelig ikke overfor en indsendt Artikel ganske det samme Ansvar som overfor en fra os selv

udgaaende. Vi vilde dog ikke uden Reservation have optaget den Artikel, hvorom der her er Tale, naar vi ikke havde anset de i den fremsatte Anskuelse som i det væsentlige berettigede. Indsenderen har ganske vist, som det frengaar af ovenstaaende Oplysninger, gjort sig skyldig i en Fejltagelse ved at anke over, at de nye Konsulposter i Ministeriets Bekendtgørelser reserveres for juridiske og statsvidenskabelige Kandidater, idet dette altsaa kun har været Tilfældet med Konsulatet i Shanghai. Denne Fejltagelse synes os dog undskyldelig, idet Indsenderen med nogen Føje har kunnet gaa ud fra, at Bekendtgørelserne om disse forskellige Embeder vare ens affattede, at der altsaa opstilledes samme Betingelser for det ene som for det andet. Det er jo i hvert Fald almindeligt, at Betingelserne for at erholde forskellige Embeder af samme Art ere ens, og Indsenderen har derfor sluttet fra Konsulatet i Shanghai til de andre. At Ministeriet har haft gyldig Grund til netop i Shanghai at fordre en Konsul med juridisk Uddannelse er efter ovenstaaende utvivlsomt.

Vi tillade os imidlertid, da dette meget vigtige Spørgsmaal nu er bragt paa Bane, at henstille til Ministeriet, om det ikke vilde være rigtigst at opslaa alle Konsulater ledige, og vi kunne ikke nægte, at en saadan Foranstaltning synes os af endnu mere Betydning for de Embeders Vedkommende, til hvilke der ikke fordres juridisk Uddannelse, end for deres, til hvilke en saadan fordres. Naar Talen er om et Konsulat, der skal besættes med en Jurist, vil Ministeriet med Lethed finde de faa Aspiranter til Embedet, der overhovedet kan være Tale om; er Talen derimod om et Konsulat, hvor dette ikke er Tilfældet, hvor det væsentlig altsaa drejer sig om Ansøgers Kendskab til Handels- og Søfartsforhold, om hans Dygtighed som Forretningsmand, da synes det os absolut nødvendigt, at Embedet opslaaes ledigt. Hvorledes skal Ministeriet ellers kunne have nogensomhelst Garanti for, at den dygtigste eller bedst egnede findes? Hvorledes skal Ministeriet kunne finde ham blandt de mange, der her kunne tænkes at komme i Betragtning?

Af de nye Konsulposter, der skulle besættes med udsendte Konsuler, er nu besat 4, nemlig Gøteborg, London (Vicekonsulatet), Shanghai og Stockholm; af disse er det sidst nævnte besat med den tidligere Konsul i Gøteborg, de øvrige tre, der altsaa ere Nyansættelser, ere besatte med Jurister, og for de tos Vedkommende er dette altsaa ingen Nødvendighed. Mulig har Ministeriet været særdeles heldig med de Valg, det har truffet, men det forhindrer ikke, at den Anskuelse opstaar, at man vil kræve juridisk Uddannelse hos Ansøgerne til de nye Konsulater, og vi tro med Indsenderen, at dette vilde stride mod Lovens Aand og Hensigt. De ovenfor refererede Oplysninger fra Ministeriet maa ganske vist berolige i saa Henseende, men kun ved at ledige Konsulat-Embeder opslaaes vakante, gives der nogen Garanti for, at kvalificerede Ansøgere kunne komme i Betragtning.

Red.

Om Havneafgifterne i Cork

skriver Kapt. H. Aas i »Cork Daily Herald« for 25de August: Det er en bekendt Sag, at Skibsførerne nu arbejde under meget trykkende Omstændigheder, og at Fortjenesten, hvis der bliver nogen, er lille. Kommer man imidlertid fra Kanada til Cork med en Ladning Planker, kan man være sikker paa, at det, som skulde være Fortjeneste, gaar med til Havneudgifter, der paa dette Sted ere meget store, og langt større end f. Eks. i Belfast, Londonderry og andre Havne, der kan stilles omtrent lige med Cork. Redere og Kaptajner, der ere bekendte med Udgifterne her, ville ikke slutte Fragt til Cork uden til højere Rater.

Havneautoriteterne i de større Byer i Storbritannien have, for at ikke Skibene skulle sky deres Havne, reduceret Havneudgifterne.

I Belfast er Havneafgiften $7\frac{1}{2}$ d. pr. Ton, og, hvis Dok benyttes, 2 d. ekstra; i Cork er den 1 sh. 4 d. pr. 14 Dage, og Ballast 2/ pr. Ton leveret af Harbour Board, efter en Rate af 30 à 40 Tons pr. Dag. I Følge »Custom« i Cork, kan man ikke der losse Lasten og indtage Ballast paa 14 Dage, hvilket er noget af det mest urimelige, jeg har hørt. The Harbour Board, som leverer Ballasten, opholder Skibene meget længe, og paalægger dem tilsidst en ekstra Havneafgift.

Var det her som i andre britiske eller irske Havne, kunde man have Ballasten inde paa én à to Dage for 1/, eller maaske mindre, pr. Ton. Mit Skib lossede forrige Aar en Ladning i Belfast, hvor de samlede Havneudgifter, Ballast og Bugsering iberegnet, var 76 £ 16/.

I Cork vare Udgifterne for en lignende Ladning 119 £ 18/1. Ved Siden af alle andre Udgifter maa man i Cork ogsaa betale 6 d. pr. Sldr. for at lægge Lasten i Land paa Kajen, hvilket for mit Skib beløb sig til 9 £ 7/.

Til Overvejelse.

Vi have modtaget Følgende:

Efter Forlydende er der nu for Tiden, og har vel i længere Tid været, stort Røre blandt de søførende Maskinmestre, angaaende Lønningsforhøjelse. D'Hrr. Maskinmestre søge at drive Gagen op til den Størrelse igen, som den havde, om man saa kan sige, i gamle Dage. Dersom Maskinmestrene virkelig opnaa en endnu større Gage i Forhold til Styrmandene, vil det vist falde de fleste Styrmand haardt for Brystet, thi som Gageforholdet nu er mellem Styrmand og Mestre, er det allerede meget iøjnefaldende, og vækker stor Forundring hos de Mennesker, som første Gang blive gjort bekendte dermed. Der findes vel næppe noget Menneske med sund Forstand og Blik paa Forholdene, der vil sige, at en 1ste Mesters Ansvar er større end en 1ste Styrmands. 1ste Mester bærer Ansvaret for Maskinen og kun for den alene. 1ste Styrmand derimod maa tage selvstændig Vagt, og er da ansvarlig for hele Skibet, og maa handle paa egen Haand i kritiske Øjeblikke, hvor Tiden som Regel ikke tillader at tilkalde Føreren; saadanne Tilfælde indtræffe meget ofte, særlig i de lange, mørke Vinternætter; desforuden er hele Indladningen og Udlosningen betroet ham, og det kan jo næppe regnes for noget lille Ansvar, særlig i Skibe, der sejle med Stykgods.

Dersom der virkelig kan være Tale om at Rederierne se sig i Stand til at give højere Gager, som Fragterne og Forholdene for Øjeblikket ere, turde det maaske først og fremmest være Styrmandene, der burde komme i Betragtning; herimod vil maaske blive indvendt, at Styrmandene have Udsigt til at avancere til Førere, medens Mestrene kun kunne opnaa en 1ste Mesters Plads, men hvor mange, selv af de bedre stillede Styrmand, maa ikke arbejde i 8 à 10 Aar og endnu længere for knap det halve af hvad en 1ste Mester har i samme Skib, og hvor mange findes der ikke, som aldrig opnaa at blive Førere?

En Styrmand.

Idet vi optage ovenstaaende Indlæg, gøre vi opmærksom paa, at Spørgsmaalet om Styrmandenes og Maskinmestrenes Lønninger i 1894 her i Bladet har været Genstand for en indgaaende Diskussion. Som Afslutning paa denne, fremsatte vi i Bladets Nr. 36 for 1. Juni 1894 en Række Bemærkninger, der i det væsentlige gik ud paa, at de nuværende Lønsatser for Styrmand og Maskinmestre vare vildledende, idet de ikke vare et korrekt Udtryk for Styrmandenes Stilling og faktiske Betydning om Bord,

samt at dette Misforhold burde afhjælpes ved en Forhøjelse af Styrmandenes Lønninger, hvorimod det ikke syntes os stemmende med Maskinmestrenes Betydning for Dampskibsfarten at afhjælpe Misforholdet ved en Reduktion af deres Lønninger. Saafremt der derfor, hvad vi ikke vide, for Tiden er Tale om at gennemføre Ændringer i Lønningerne om Bord, maa vi i Overensstemmelse med den ærede Indsender vedblivende fastholde, at den Reform, der mest tiltrænges, er en Forhøjelse af Styrmandenes Lønninger. Red.

Nordby Skibsforsikringsforening.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 6te Septbr.

I Gaar afholdtes i Fanø Skibsrederforenings Lokaler en ekstraordinær Generalforsamling i ovennævnte Forening. Paa Dagsordenen stod de af os i sidste Nr. af »Dansk Søfartstidende« omtalte Lovændringer, hvoraf det første Forslag om at forhøje Maksimumsbeløbet, der kan forsikres i Foreningen pr. Skib, fra 20,000 til 30,000 Kr., var af megen stor Interesse for de herboende Skibsredere. Alligevel var der kun mødt faa af Foreningens mange Interessenter. Den ommeldte Forhøjelse blev ikke vedtaget, da der var 11 Medlemmer, der stemte Nej, og kun 9, der sagde Ja. Derimod vedtoges det, fra 1ste Septbr. d. A. at regne, at forhøje Forsikringssummen herhjemme med 5,000 Kroner, altsaa til 25,000 Kroner for hvert Skib. Vi kunne dog ikke tro andet, end at det snart vil blive vedtaget at gaa op til en Sum af 30,000 Kroner, hvorved der aarlig vil spares mange Penge. Endvidere vedtoges det, at intet Skib kan forsikres for mere end 50 % af dets Takst her i Foreningen, og at Træskibe fra 17 Aars Alderen og Jærnskibe fra 25 Aars Alderen skulle svare $\frac{1}{2}$ % ekstra Præmie, indtil de gaa ud af første Klasse.

Fra Island.

(Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.)

Fiskeriet har i denne Maaned været jævnt godt, Silden er ligeledes begyndt at vise sig i de forskellige Fjorde. Den lille Fiskedamper »Elin« har haft et Udbytte af hen imod 50,000 Torsk og Kuller; der er ingen Tvivl om, at Foretagendet er særdeles lønnende. De engelske Trawlere have i den sidste Tid holdt sig udenfor Søterritoriet, de synes endelig at være komne til den Opfattelse, at det er fornuftigst at respektere Søterritoriet. Det norske Dampskib Egill, Kaptajn Olsen fra Stavanger, paatænkes nu sat i en Postrute fra Bergen til Østisland via Stavanger og Leith, saafremt det er muligt at opnaa nogen Understøttelse til dette Foretagende. Egill har i denne Anledning faaet en større Reparation; Kystfarten her paa Island bliver til næste Aar overtagen igen af Grosserer Thor. E. Tulinius.

Søulykker i Juli Maaned 1896.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas.)

Sejlskibe.

16 amerikanske, 1 argentinsk, 4 østrigske, 16 britiske, 6 franske, 4 tyske, 2 italienske, 6 norske, 1 russisk, 5 svenske; ialt 61.

Dampskibe.

1 amerikansk, 1 argentinsk, 7 britiske, 2 chilensiske, 1 tysk, 1 norsk, 2 spanske; ialt 15.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 31, Kollision 5, Ild 3, Sunkne 5, Forladte 2, Kondemnation 12, Savnede 3; ialt 61.

Dampskibe.

Stranding 8, Kollision 4, Sunkne 1, Savnede 2; ialt 15.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

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

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg Sagfører *Knud Petersen* og *Henr. Knudsen*.
 Aarhus — *A. Andersen*.
 Assens — *J. Jørgensen*.
 Esbjerg — *J. Clausen*.
 Faaborg — *J. Amtoft*.
 Frederikshavn — *N. Petersen*.
 Kjøbenhavn Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen*.
 Kolding Overretssagfører *H. C. Bennetsen*.
 Marstal Sagfører *H. P. Nielsen*.
 Middelfart — *Philip Hansen*.
 Nexø — *H. Mauritsen*.
 Nyborg — *Chr. Qvist*.
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling*.
 Odense — *E. Kiorboe* og *C. Knudsen*.
 Rønne — *Janus Olsen*.
 Svendborg Overretssagfører *J. Jacobsen*.

Fra Sø og Land.

Kjøbenhavns Navigationsskole. Ved den nu afsluttede Eksamen for 2den Termin have samtlige indstillede Elever bestaaet Prøverne med følgende særdeles gode Resultater: Nedenanførte 10 Elever bestode den almindelige Styrmandseksamen med vedføjede Pointsantal.

Navn og Fødested.	Points
C. E. R. Barfod, Helsingør	142
J. E. A. Krogh, Grenaa	136
K. J. Schjøning, Frederiksberg	134
R. S. Petersen, Draaby	133
H. P. Wærling, Dragør	130
O. Tidemand, Kjøbenhavn	126
H. A. Hammer, St. Croix	123
I. N. O. O. E. Egidiussen, Kjøbenhavn	117
N. F. Arnesen, Dragør	105
L. Fridriksson, Skagefjord paa Island	103

Gennemsnitskarakteren = 124,9

Maksimum er 147 og Minimum 63; ug ÷ er 126 og mg. 105 Points.

Den udvidede Styrmandseksamen bestodes af 4 Elever med følgende Resultat:

Navn og Fødested.	Navigation.	Søret og Handelsvidenskab.	Engl.	Geografi og Vejrlære.
M. J. F. Schjellerup, Kbhvn.	45	19	18	20
L. R. Schjerbeck, Frederiksberg	44	15	14	17
N. J. Nielsen, Skamstrup	42	15	14	17
L. Holst, Holmestrand i Norge	38	17	19	15

Gennemsnitskarakteren = 42,2 16,5 16,3 17,3

I Navigation er Maksimum 49, Minimum 14, ug ÷ 42 og mg. 35. I de øvrige Fag er Maksimum 21, Minimum 6, ug ÷ 18 og mg. 15.

Fiskeskipperprøven bestodes af H. Funder med 38 Points. (36 er ug ÷).

Sætteskipperprøven bestodes af O. Wolfgang med 14 Points. (15 er mg.).

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede anden Eksamenstermin i indeværende Aar har Skolen indstillet 12 Elever til den almindelige Styrmandseksamen. Af disse trak 1 sig tilbage under Eksamen, de øvrige bestode med følgende Udfald: V. Jørgensen (Stige) 130, H. J. Petersen (Nykjøbing F.) 121, L. Dam (Nexø) 114, J. J. Date (Færøerne) 114, N. L. Larsen (Nykjøbing Sj.) 112, J. P. Johansen (Nyord) 110, N. Jensen (Kvissel) 96, B. Preisler (Kjøbenhavn) 95, H. Sørensen (Kjøbenhavn) 86, A. Olsen (Guldborg) 78, Al. Nielsen (Bagenkop) 72. I anden Afdeling indstilledes A. K. Ingemann (Kjøbenhavn) i Engelsk, samt Geografi og Vejrlære og bestod med henholdsvis 13 og 14. Desuden bestod F. Madsen (Nykjøbing F.) Fiskeskipperprøven (36), og en ældre Skibsfører tog Tillægseksamen i Maskinlære.

Resultatet af Maskinisteksaminerne i August 1896.

Til 1. Afdeling indstillet 39 Eksaminander hvoraf 29 bestode,
 - 2. — — — 7 — — — 4 —
 - Maskinpasserprøven indstillet 3 Eksaminander som alle bestode.

Ved samtlige Styrmandseksaminer i Aarets 2den Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling 50 (afvist 4), Tillægsprøve i Maskinlære 3.
 2den Afdeling i Navigation 15, Geografi og Vejrlære 16, Engelsk 17, Søret og Handelsvidenskab 15.

Den vedvarende Stigning i Sortehavsfragterne har resulteret i en Fragtforhøjelse fra alle Middelhavshavne: Der er saaledes sluttet 10 sh. fra Alexandria og 11 sh. 6 d. fra Smyrna, medens der fra Odessa betaales 10 sh., Sulina 11 sh. og Donauhavnene 13 sh. 6 d., alt til Storbritanien. Fragtforhøjelsen har imidlertid nu bevirket, at Dampskibe søge fra den anden Side af Suez-Kanalen ind i Sortehavet. En Damp, der for nylig er sluttet fra Nicolaieff til L. H. R. A., kommer fra Colombo i Ballast, og Baade, der have været i Aden og Port Said med Kul gaa ligeledes til Sortehavet. Man maa nu haabe paa, at det ostindiske Markeds usle Tilstand ikke straks bevirker, at Middelhavet bliver overfyldt med Tonnage og Fragterne derved atter dale. Sh. Gz.

Den ærede Indsender, der under Mærket »En Sejlskibsfører« har tilsendt os en, d. 27. August dateret, Artikel om Adressekommission i Libau, bedes, til Efterretning for Redaktionen opgive os sit Navn og sin Adresse. Red.

Dampskibsselskabet Norden agter at sælge et af dets Skibe.

Møenboerne agter selv at anskaffe en Damper til Fart mellem Kallehave—Stege, saasart Jærnbanen Vordingborg—Kallehave er færdig.

Gibraltar udviser en paafaldende Tilbagegang som Kulstation; thi medens der i 1894 udklærede 10,251 Skibe med en Tonnage af 9,850,000 Reg. Tons, faldt Antallet paa Skibe, der besøgte Havnen i 1895, til 9164 med 9,100,000 Reg. Tons. En Grund til Tilbagegangen maa uden Tvivl søges i Algiens voksende Betydning som Kulstation. Handelskammeret i Gibraltar meddeler i sin Beretning, at i Følge Statistiken udviser Kulhandlen i 1895 en Formindskelse i Omsætningen paa 6000 Tons i Sammenligning med de foregaaende 12 Maaneder, og det lader sig ikke bestride, at Rederne foretrække at sende deres Skibe til Algier for at indtage Bunkerkul, fordi denne Plads frembyder flere Fordele. Beretningen slutter med den Bemærkning At saa længe Damperne ikke kunne indtage deres Kul i Gibraltar, i en beskyttet Havn, vil Kulhandlen ikke hæve sig igen. En medvirkende Aarsag til Tilbagegangen maa muligvis ogsaa søges i den Depression, der har gjort sig gældende i de senere Aar, saavel i Handlen i Almindelighed, som især i den lokale Handel. I Havnen selv har Vraget af den i 1890 sunkne Damper »Mount Olivet« stadig været en Hindring og en Kilde til Fare, til det endelig i Aaret 1895 blev fjernet.

Som Gibraltar udviser ogsaa Malta en Tilbagegang i Antallet af Skibe, der have besøgt Havnen i det forløbne Aar. Tilbagegangen beløber sig til 150 Dampere og 17 Sejlere, med en samlet Tonnage af 85,565 Tons. Som Grund bliver her ogsaa angivet andre Havnes Konkurrence som Kulstationer, især Algiens. Hertil kommer ogsaa, at Damperne stadig blive større, samt sejle med et mindre Kulforbrug. Middelhavsfragterne have ogsaa været saa lave, at Rederne have foretrukket at forsyne deres Skibe med Kul til Ud- og Hjemreisen i England, i Stedet for at indtage Kul paa Rejsen. Transithandlen forsvinder dernæst mere og mere ved Oprettelsen af direkte Linier til alle afrikanske Pladser.

(Hansa).

Siden d. 3die April d. A. er der fra Storbritannien solgt 135 Skibe til fremmede Nationer.

Paa Tyne-Floden er for Øjeblikket 32 Skibe, cirka 35,000 Tons, oplagte.

I Juli Maaned have 2047 Skibe, med en Netto Tonnage af 169,085 Reg. Tons, passeret igennem Nord- og Østersø-Kanalen. Afgifterne have beløbet sig til 93,313 Rmk.

Skibsfart-Direktøren i Svinemünde har under 27. f. M. bekendtgjort, at efterat Fortøjningspælen (»Duc d'Alben») foran det nordlige Hoved af Værket 4 b i Swinemündes Havn er bleven sejlet omkuld af en Damper, ere de to grønne Lanterner, som hidtil om Natten brændte paa Pælen, bleve anbragte paa en der Steds forankret Jolle, og ville blive tændte saalænge der, indtil de senere, naar Værket 4 b, forventelig snart, er færdigt, opstilles paa Værkets Hoved.

Ovenstaaende bringes herved til de Søfarendes Kundskab. Udenrigsministeriet, den 1. September 1896.

Solgt Skib. Barkskipet »Dagmar« af Korsør, dr. 377,24 Tons, tilhørende Købmand Harald Fischer i Korsør er solgt til Kapt. L. E. Nilsson af Raa i Sverrig for 7000 Kroner.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag d. 16. Septbr. I Henhold til Planen bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værd-

255,974 Kroner, fordelte paa 18,500 Gevinster, saaledes at der falder 1 Hoved- og 2 Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 6093 Indskudsgevinster, der tilfalde de Numre, der i Klasselotteriet hver faa en Gevinst paa 60 Kr., 685 Ekstragevinster, der falde paa de gevinstledige Numre, som i samme Antal følge umiddelbart efter det Nummer, hvorpaa Klasselotteriets største Gevinst udkommer og 1 Tillægspræmie, der tilfalder det i Klasselotteriet sidst udtrukne Nummer, uanset hvilken anden Gevinst, der ellers maatte falde paa dette Nummer.

Det spillende Publikums Opmærksomhed henledes paa, at Gevinsterne kun udleveres mod Aflevering af Gevinstsedlerne og at Trækningslisten udleveres gratis, hos den Kollektor, hvor Lodsedlen er købt.

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

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Ugens Havarier.

Ane, Jagt af Randers, har for indgaaende i Issefjord været paa Grund paa Tolken. Flot ved egen Hjælp.

»Starlight«, Dpsk., der, som tidligere meddelt kolliderede ved Lappegrundens Fyrskib med Dpsk. China, ligger i Dok i Helsingør, hvor det viser sig, at den har lidt betydelig Skade. Af Lasten, der er oplosset, er ca. 650 Baller Papirmasse vaad. »China« har ogsaa faaet betydelig Skade, som reparerer her.

Samsø, Skonnert af Nyborg, Peteraen, er i Følge Meddelelse fra Bremen af 7. ds. strandet ved Scholpins Fyrtaarn. 3 Mand af Besætningen er hjerget af Redningsbaaden. (R. B.)

Margretha, Skonnert af Klintehamn, har paa Rejsen fra Paskalavik til Nørre-Sundby med Træ været paa Grund paa Korsholmen.

James Duncan, 3/m. Skonnert af Kjøbenhavn, der paa Rejsen til Malmø med Kunstgødning maatte søge ind til Dublin som Nødhavn, er kondemneret, og Besætningen sendt hjem. Skibet var bygget i Sunderland af Eg i 1859.

Gefion, Barkskip af Drøbak, Samuelsen, kom Natten til d. 5. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Ørnskjoldsvik i Ballast paa Grund paa søndre Røse. Svitzers Kattegat bragte Skibet flot, og Rejsen fortsattes, da Gefion ingen Skade havde taget.

Saturn, Barkskip af Farsund, Lundin, kom paa Rejsen fra London til Østersøen i Ballast, Natten til d. 5. ds. paa Grund paa nordre Røse. Dpsk. Albani af Åbo bragte Skibet flot efter at Ballasten var kastet over Bord. Skibet har ingen Skade taget.

Franz, Skonnert af Fanø, paa Rejsen fra Beuc til Madagascar, er i Følge Telegram fra London af 6. ds. indløben læk til Las Palmas.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn, Løfler, er d. 8. ds. efter Grundstødning i Nordøstersøkanalen kæntrret og spærret Sejlsadsen. Svitzers Kattegat er afgaaet til Assistance.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Raumo 4. Septbr., bestemt til Kbhvn., Spanien, Sortehavet. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Antwerpen 30. Aug., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, ankom til Odessa 7. Septbr., bestemt til Smyrna, Southampton. — Castor, Holm, afgik fra Helsingfors 6. Septbr., bestemt til Kbhvn., Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Stromfors

6. Septbr., bestemt til Kbhvn., Barcelona. — Dagmar, Koefoed, ankom til St. Petersburg 3. Septbr., bestemt til Marseille, Italien. — Douro, Brabrand, ankom til Bordeaux 30. Aug., bestemt til Larochele, Havre, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Smyrna 4. Septbr., bestemt til Southampton, Antwerpen — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Denia 29. Aug., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 7. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 24. Aug., bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Antwerpen 5. Septbr., bestemt til Piræus, Batoum, Novorossisk. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Smyrna 7. Septbr., bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Cadiz 7. Septbr., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Southampton 6. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Memel. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 8. Septbr., bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel. — Vesuv, Norden, ankom til Genua 6. Septbr., bestemt til Livorno, Neapel, Marsala, Bari. — Viking, Jørgensen, afgik fra Southampton 2. Septbr., bestemt til Canariske Øer, Madeira. — Xenia, Ingerslev, ankom til St. Petersburg 1. Septbr., bestemt til Riga, Finland, Sortehavet. — Baron Stjernblad, Michélen, afgik fra Marseille 7. Septbr., bestemt til Barcelona, Tarragona, Denia. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Bordeaux, New Orleans.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 7. Septbr., bestemt til London. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 5. Septbr. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kongsberg 6. Septbr., bestemt til Kbhvn., London. — Christiansund, Bay Schmith, ankom til Trondhjem 7. Septbr., bestemt til Christiansund etc. — Frederik, Harboe, passerede Hirtshals 8. Septbr., bestemt til Kbhvn., Kongsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Liverpool 6. Septbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til London 6. Septbr., bestemt til Kbhvn., Kongsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 28. Aug., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Hamborg. — Louise, Viber, afgik fra Pillau 7. Septbr., bestemt til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Danzig 8. Septbr., bestemt til Kbhvn., Hamborg. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 6. Septbr., bestemt til Antwerpen 8. Septbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 6. Septbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Odin, Meldahl, afgik fra Kongsberg 7. Septbr., bestemt til Hamborg. — Perm, Christensen, ankom til London 31. Aug., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Hull 6. Septbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 4. Septbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Stettin. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 5. Septbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Riga 5. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr., bestemt til Leith, Island. — Bergenhuus, Riddersborg, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Kongsberg.

Constantin, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 8. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. E. Sørensen, afgik fra Newcastle 8. Septbr., bestemt til Odense. — Expres, S. Kolster, afgik fra Grimsby 7. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 8. Septbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 10. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 9. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Nakskov 8. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 8. Septbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Amsterdam 6. Septbr., ankom til Sunderland 7. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Stettin 4. Septbr., ankom til Riga 6. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 5. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 5. Septbr., ankom til Reval 7. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Libau 5. Septbr., ankom til Riga 6. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 6. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 4. Septbr., bestemt til Amsterdam. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Rotterdam 3. Septbr., ankom til Sunderland 4. Septbr. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 5. Septbr., ankom til Stettin 9. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 6. Septbr., ankom til Hungerburg 9. — Dau, C. M. Kraemer, afgik fra

Antwerpen 5. Septbr., ankom til Methil 7. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Libau 8. Septbr., bestemt til St. Petersburg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 24. Aug., ankom til Kronstadt 31. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 6. Septbr., bestemt til Stettin. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra London 5. Septbr., bestemt til Grimsby. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Rotterdam 26. Aug., ankom til Kronstadt 2. Septbr.

Heimdal. Anine, Knudsen, afgik fra Skutskær 6. Septbr., bestemt til Rouen. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Nyeland 24. Aug., ankom til Dieppe 1. Septbr.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 29. Aug. paa Rejse til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 21. Aug., ankom til New-York 4. Septbr. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 4. Septbr., paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr., ankom til Stettin 6.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Kbhvn. 8. Septbr. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Grangemouth 7. Septbr. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kronstadt 2. Septbr. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Gand 2. Septbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Hamborg 2. Septbr. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Kronstadt 5. Septbr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Blyth 4. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, afgik fra Kiel 4. Septbr., ankom til St. Petersburg 8. — Hermia, Warming, ankom til St. Petersburg 2. Septbr., afgik fra St. Petersburg 7., bestemt til Amsterdam. — Alice, Sørensen, ankom til Kiel 2. Septbr. — Bornholm, Jensen, afgik fra St. Petersburg 4. Septbr., bestemt til Naumühlen. — Gøteborg, Madsen, ankom til Hamborg 1. Septbr., afgik fra Hamborg 5., bestemt til Riga. — St. Alban, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 2. Septbr., afgik fra St. Petersburg 6., bestemt til Aarhus. — Nauta, Steen, ankom til Grangemouth 3. Septbr., afgik fra Grangemouth 5., ankom til Peterhead 7. — Rønne, Hintze, ankom til Newcastle 2. Septbr., afgik fra Newcable 3., ankom til Peterhead 4., afgik fra Peterhead 7., bestemt til Kongsberg. — Ajax, Brorsen, afgik fra St. Petersburg 3. Septbr., ankom til Kjøge 7. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Kongsberg 2. Septbr., ankom til Libau 3., afgik fra Libau 5., ankom til Åhus 7. — Marstrand, Lund, ankom til West Hartlepool 2. Septbr., afgik fra West Hartlepool 4., ankom til Fraserburgh 5., afgik fra Fraserburgh 7., bestemt til Libau.

Dannebrog. Amalienborg, Olsen, ankom til Kbhvn. 5. Septbr. — Christiansborg, Schultz, ankom til Grangemouth 3. Septbr. — Frederiksborg, Fischer, afgik fra Rotterdam 8. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Dunkerque 5. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Riga 7. Septbr. — Uranienborg, van Deurs, ankom til Rouen 5. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Jakobstad 29. Aug. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Blyth 8. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Trångsund 2. Septbr., bestemt til Terneuzen

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Skellefteå 2. Septbr., bestemt til Gravelines. — Nerma, Degn, ankom til Gloucester 7. Septbr. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 2. Septbr., ankom til Dunkerque 4.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Delfzyl 3. Septbr. — Dania, Troensegaard, afgik fra Nicolai 2. Septbr., ankom til Odense 2. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Grangemouth 7. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Jylland, Starck, ankom til Riga 3. Septbr. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 4. Septbr. — Sjælland, Rasmussen, ankom til London 7. Septbr.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Wick 7. Septbr., bestemt til Kongsberg. — Maia, Skov, afgik fra Lübeck 3. Septbr., ankom til St. Petersburg 8. — Rita, Jensen, ankom til Trångsund 4. Septbr. — Patria, Andersen, ankom til Rotterdam 1. Septbr. — Yrsa, Larsen, ankom til St. Petersburg 2. Septbr., afgik fra St. Petersburg 8., bestemt til Assens.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 2. Septbr., ankom til Riga 8. — Frisia, Fisker, ankom til Amsterdam 29. Aug. — Olga, Jørgensen, ankom til Trelleborg 5. Septbr. — Scotia, Nielsen, ankom til Boness 2. Septbr., afgik fra Boness 3., bestemt til Svendborg.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest, M. Olsen, afgik fra Aarhus 3. Septbr., anløb Frederikshavn 4., ankom til Newcastle 6. — Orrik, Eriksen, afgik fra Aalborg 1. Septbr., anløb Aarhus 2., ankom til Altona 3., afgik fra Hamborg 5., anløb Aarhus 6.—7., ankom til Aalborg 8.

Norden. Nordhvalen, ank. til Baltimore 27. August. — Nordpol, ank. Marseilles 2. September. — Nordstjernen, afgaet fra Sundsvall til Tunis, pass. Philippeville 29. Aug.

Sejlskibe.

M. Christiansen, Rønne. Næstved, Larsen, ankom til Rygenwalde 2. Septbr. — Ane Magrethe, Jensen, ankom til Kbhvn. 3. Septbr. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Mercmichi 3. Septbr. — Daniel, Bertelsen, ankom til Kbhvn. 4. Septbr. — Christian, Andersen, ankom til Strandmøllen 7. Septbr. — Amarant, Kyhn, er ankommen til Llanelly. — Christiane Marie, Hansen, er ankommen til Terneuzen.

Moses & Søn G. Melchior, Kjøbenhavn. Skonnerbrig Freya, Jespersen, passerede Dover den 6. ds., paa Rejsen til Vestindien. Alt vel.

Chr. Simoni, Aalborg. Kirstine, J. K. Jensen, ankom til Grangemouth 3. Septbr. — Carl, Jens Andersen, ankom til Kronstadt 6. Septbr.

Fane, Nordby. Emilie, Thomsen, ankom til Ymuiden 4. Septbr. fra Macassar. — Dania, Nielsen, passeret Cuxhavn 30. Aug fra Hamborg til Pernambuco. — Prins Waldemar, Winther, prajet 27. Aug. paa 49° N. Br. 6° W. Lgd. — Dorane, Rødgaard, fra Port Natal 6. Aug. til Kalkutta — Dora, Sonnicksen, fra Barcelona 3. Septbr. til Hamborg. — Anita, Lybecker, ankom til London 2. Septbr. fra Falklands Øerne. — Embla, Jepsen, fra Tamalava 18. Juli til Mananzary. — Maren, Pedersen, ankom til Hamborg 4. Septbr. fra Manta via Falmouth. — Elizabetha, Fischer, ankom paa Kbhvn.s Red 3. Septbr. med Tab af Dækslast. — Tercera, Holm, ankom til Frazer River 3. Septbr. fra Callao. — Lenita, Clausen, pass. Herberthshøje 1. Juli fra Apia til Europa. — Verdande, Nielsen, fra Laguna 15. Aug. til Falmouth. — Emma, Brinck, ankom til Newcastle 5. Septbr. fra Esbjerg.

Svendborg. Venus, Jensen, ankom til Boness 1. Septbr. — Hans, Christensen, ankom til Danzig 4. Septbr. — Niord, Svennevig, ankom til Riga 5. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Svingen 5. Septbr. — Saga, Hansen, ankom til Newcastle 5. Septbr. — Adonis, Nielsen, ankom til Travemünde 6. Septbr. — Brockenhuus-Schack ankom til Ymuiden 6. Septbr. — Martin, Mortensen, ankom til Berwick on Tweed 5. Septbr. — Psyche, Hansen, ankom til Havre de Grace 5. Septbr. — Thura, Hiusesfeldt, ankom til Rotterdam 7. Septbr. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Kalmar 6. Septbr. — Frantz Emil, Hansen, ankom til Stettin 6. Septbr. — Johanna, Jensen, ankom til Kramfors 7. Septbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til St. Petersburg 7. Septbr. — Belona, Petersen, ankom til Vlaardingen 7. Septbr. — Erik, Hansen, ankom til Vasa 8. Septbr.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 6. September:

I Ugens Løb har et mindre Antal Befragtninger end sædvanligt fundet Sted til Østersøen, medens der til Middelhavet er sket en livlig Befragtning. Der er sluttet til sidste Uges Fragter, respektive paa Basis af 3/1½ for Kronstadt, 3/3 for Swinemünde med Valg af Stettin à 3/9 og for Genua à 5/9 (i de sidste Dage med noget vigende Tendens.

Af Befragtninger kunne anføres:

Lübeck 1100 4/6, Norrköping 1200 4/—, Stockholm (Wear) 1500 3/6, 1700 3/4½, Neufahrwasser 1500 4/—, 1350 4/— Kul 6/— Kokes, Wismar (Wear) 1500 4/1½, Aalborg 1400 4/—, 2 Lastpladser, Göteborg 1300 3/9, Kjøbenhavn 1200 4/—, Reval 950 4/—, Kronstadt 2000 3/1½, Kjertemünde (Wear) 450 5/—, Rostock 1100 4/7½, 800 4/9, Korsør 1200 3/10½, Swinemünde 2400 & 1800 3/3 opt. Stettin 3/9, Stettin 1500 4/1½, 750 6/6 Phosphat, Tromsø 1500 4/3. — Lissabon 850 5/3, Bayonne 1200 5/3, Bilbao 1400 & 2000 3/— 500 g. K., 1850 3/3. — Alexandria 2500 6/3 350, Al Mazaron 2000 7/10½, 250 48 d., Savona 3000 6/— 400 Aug., 5/10½ Sept., 2700 6/— 350 eller 5/10½ 450, 2150 6/— 350, 3100 5/10½ 400, 2800 5/9 400, 2900 5/9¼, 3000 5/9, 2800 5/9 350, 2600 5/6 400, 2600 5/6 500, Genua 2000 5/7½ 500 Genua option Savona 2800 5/9, Neu Quay 2000 5/7½, 3000 5/3 500 free stev., 2800 5/9 500, 2000 5/7½ 500, 2900 5/6¼ option Savona 5/9¼ 350, 2300 6/— d. w., 4500 5/6 500 Kul 7/— Gods 7/6 Kokes, Tarragona 2300 8/9 250 48 d., Sevilla 1300 6/7½ Kul & 200 Gods 48 d., Villaricos (Dunston) 900 Kokes £ 5 15/— g. K., Galatz 3500 6/—, Barcelona 2650 8/7½ 400 48 d. merchants paying new dues if any, Catania 2600 6/6 300, 2200 6/6 500, Cetta 2000 6/3 300 free stev, Livorno 2250 5/10½ 400 10 d., 3000 5/10½ 300 6 d., Spezzia 2200 5/7½ 500, Sulina 2500 6/6, 3100 6/— 300, Beyruth 1600 8/— 200 Kul 10/— Kokes.

Ertsfragterne ere faste; der har i Ugens Løb fundet en

Del Befragtninger Sted, og i nogle Tilfælde er en lille Avance opnaaet over sidste Uges Fragter. — Med et fast Marked fra Sortehav etc. bør disse Fragter holde sig faste fremdeles og med stigende Tendens.

Der er sluttet paa Basis af:

Bilbao—Cardiff 4/6, Rotterdam 5/9—5/10½, Barrow 5/9, Middlesbro 5/4½—5/6, Tyne 5/1½—5/3, Maryport 5/9, Stockton 5/6.

Huelva—Troon 7/3 Tinto terms, London 8/— free dis, New York, Philadelphia, Baltimore 9/6 Tinto terms.

Ergasteria—Dunkirk 9/9 free dis.

Sortehavsmarkedet etc. opviser i Ugens Løb en Stigning af 9 d à 1/— over sidste Uges Fragter og holde sig stadigt faste; der har fundet en livlig Afskibning Sted fra samtlige Pladser. De Redere, der i sin Tid sluttede deres Baade ud i Fremtiden, maa nu bøde ved at have deres Baade løbende til 1/— à 2/— Underfragt.

Der er sluttet paa Basis af følgende Fragter:

Odessa L. H. A. R. 10/— berth.

Nicolaieff L. H. A. R. 11/— berth.

Nicolaieff 11/6—12/— nc. comp. Odessa Sevastopol 1/— mindre, 6 d. mindre for Byg, charter.

Azoff L. H. A. R. 12/—12/6 berth.

do. 12/6—13/— nc. or any lille Reduction for Byg, 3 d. — 6 d. ekstra for Hamburg.

Donau A. K. 13/9—14/— berth

do. a. d. or nc. 13/9—14/— 6 d. ekstra for Hamburg.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 21de August:

Der har været en højst og usædvanlig livlig Efterspørgsel efter Skibsrum for Korn, baade til fulde og Partladninger, i den forløbne Uge, og Fragtraterne udvise en glædelig og tilfredsstillende Stigning i alle Retninger. Der er bleven gjort en stor Forretning i Partafskibninger, saavel fra de atlantiske, som fra Golfhavnene, og Certepartier for fulde Ladninger vilde have været talrigere, dersom der ikke havde været Knaphed paa Skibe, eller Rederne ikke havde holdt deres Tonnage i saa høj Pris. Markedet synes imidlertid nu at have naaet en Højde, som der ikke er synderlig Udsigt til vil blive overstegen, med mindre uforudsete, gunstige Omstændigheder, som der egentlig ingen Udsigter er til, skulle indtræffe. »Galveston« har optaget en betydelig Del Tonnage, og det ser ud til, at der gennem denne Plads vil blive en usædvanlig tidlig Bomuldstrafik, medens de andre Bomuldshavne endnu forholdte sig rolige. I de andre Afdelinger for Dampskibsförretning er der intet af speciel Interessse at omtale for i Dag.

Paa Sejlskibstonnage hersker der stadig Knaphed, og vort Marked har i den Retning sjældent været saa daarligt forsynet som for nærværende. Som en Følge deraf har der ingen Forretning været og Raterne holde sig faste. Der er bleven sluttet adskillige Certepartier til Ostindien med Petroleum i Kasser, til en Fragtforhøjelse af ½ à 1 c. pr. Kasse; men det er hovedsagelig for Skibe, der ere ventede hertil; Efterspørgslen er stadig god. Der siges ligeledes at være bleven sluttet nogle Certepartier med Petroleum i Tønder for Skibe, der ere undervejs hertil, og et Par prompte Sinaaskibe have sikret sig gode Fragter.

Begæret efter Tonnage til Tømmer, fra Golfen til Sydamerika, har været mindre, men vil forhaabentlig igen blive livligt.

Endvidere meddeles os under 28de August:

I den nu forløbne Uge er der bleven gjort usædvanlig mange Forretninger, og Efterspørgslen efter alle Sorter Brødkorn har i lange Tider ikke været saa stor. Alt prompt Tonnage er hurtigt bleven optaget af Afladerne, hvorfor Fragterne atter udvise en Stigning, baade for hele Ladninger og Partafskibninger; men medens der vedbliver at være Knaphed paa Tonnage til September Lastning, have de stigende Fragter fristet Rederne til at udbyde deres Skibe for de kommende Maaneder, lige til Januar.

Det Rum, som de regelmæssige Rutebaade kunne udvære til Korn, er allerede optaget for de kommende to Maaneder, dels herfra, dels fra Nabohavnene, saa at et yderligere Begar fra Afskibernes Side maa tilfredsstillen ved Befragtning af fremmed Tonnage. Alle andre Brancher af Dampskibsbefragtning ere bleve fordelagtigt berørte af den nuværende Opgang i Kornfragterne, og Raterne ere gradevis, skønt langsomt, stegne, indtil vort Marked nu maa siges at være meget fast.

Der er kun gjort meget lidt Forretning i Sejlskibstonnage i den forløbne Uge. Efterspørgslen vedbliver imidlertid at være god i alle Retninger og Raterne faste, men Knapheden paa Skibe af passende Størrelse forhindrer en livligere Bevægelse i Markedet.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler den 23./4. September:

Der har i den forløbne Uge været nogen Tilbagegang i vort Fragtmarked, begrundet paa Eksportørernes Ulyst til at

befragte, idet de nemlig i Løbet af de sidste Par Uger have taget saa megen Tonnage op, at de ere godt dækkede for den nærmeste Fremtid.

Megen Tonnage har været udbudt, og Rederne vare gennemgaaende meget højt stemte, men de have ikke kunnet opnaa deres Rater. Til London betinges nu højest 1/3 d., hvortil de regelmæssige Turbaade udbyde en stor Del prompt Runn. Begæret til Rotterdam er nogenlunde, og 1,4¹/₂—1/5¹/₄ d. kan opnaas. Til Amsterdam, Weseren, Hamburg, Antwerpen, Dunkerque og Ghent noteres ³/₄ d. mere. Et Par 10/11,000 Qrs. Havre Dampere kunne sluttes til Rouen til 1/7¹/₂ d., maaske kan ogsaa 1/9 d. opnaas, hvis Positionen passer godt. Stettin og Lübeck noteres med Rmk. 12, Danmark Rmk. 14 pr. 2000 Kilos Rug. For Oliiekager til Danmark kan Rmk. 16 pr. 2000 Kilos opnaas.

Kronstadt til London noteres 23'— D./B. ¹/₄ Boards 24/6 d., Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 14 D./B.B., Honfleur Frcs. 32 D./B. 100/150 Stds. D./B. til Newcastle o/Tyne 30'—, ca. 150 Stds. D./B. Ipswich 32/6 d. D./B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Sundet. Kjøbenhavn. Om kort Tid males Fyrtaarnene til Ledefyrene i *Kronløb*, nemlig Fyrtaarnet paa Dampfærgelejerne Midtermole og paa Ø. Molens Yderende ved *Kjøbenhavns Frihavn*, hvide.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. I Følge Meddelelse fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er Sømærket ved S. Siden af Grunden *Blenheim* en rød Stage med Ballon mellem to opadbundne Koste.

Gotland. Om kort Tid skal *Fårösund* Fyr forandres, saa at det viser grønt Hurtigblink Ø. for den S.-lige og V. for den N.-lige Indsejlingsvinkel.

Nærmere Meddelelse senere.

Bottniske Bugt. I *Hudiksoall* Skjærgaard ere følgende Grunde fundne:

En 12 Fods Grund. 61° 35' 12" N. Br. 17° 9' 24" Ø. Lgd.

En 5 Fods Grund. 61° 34' 18" N. Br. 17° 12' 6" Ø. Lgd.

En 16 Fods Grund. 61° 34' 12" N. Br. 17° 11' 54" Ø. Lgd.

Ved *Stockviken* Lodsplads er den nye Baake nu opført.

Rusland. Finske Bugt. *Bronnaja* Baake, V. for *Oranienbaum*, er igen opført. Det er en 41 Fod høj Træbaake, 287 Fod over Vandet.

I den store Skibsfartskanal i *Neva Bugt* ligger et Fartøj sunket i 28 Fod Vand tæt ved sorte Tønde XII.

Vulfso N. Træbaaken paa *Vulfso Rev* er ombyttet med en Jernbaake af samme Udseende.

Tydskland. I Følge Meddelelse fra Udenrigsministeriet vises de to grønne Lanterner paa Duc d'Alben foran N.-Enden af Værket 4 b i *Swinemünde* Havn midlertidig fra et Fartøj paa samme Plads.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket 10 à 11 Kml. S. 13° V. fra Fyrskibet »*Haaks*«. En Mast er netop over Vandet.

Nordsøen. Et Vrag ligger sunket paa SØ-Enden af *Doggersbanke*. En Mast er 6 Fod over Vandet. 54° 33' N. Br. 2° 13' Ø. Lgd.

Norge. *Stegelnes* Fyrlampe paa *Vardø* er slukket.

Paa *Guldringnes* er tændt en Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelser fra N. 20° V. gennem N. og S. til Lyset skjules af *Vaarberget* i Ø. Lyset er rødt fra N. 20° V. til S. 45° V., fri S. om Grundene ved *Stegelnes*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Brændetid: 25de August—14de April. Fyret vises fra et 21 Fod højt Taarn. 70° 21' 25" N. Br. 31° 9' 0" Ø. Lgd.

Den 15de Sept. 1896 tændes *Vardø* Fyr paa Ø.-Kant af *Hornøen*. Det viser hvidt Et-Blink af 5 Sekunders Varighed hver ¹/₂ Minut og lyser fra N. 55° V. gennem N., Ø. og S. til S. 18° V. Flammens Højde: 189 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Fyret vises fra Gavlen af den hvide, 29 Fod høje Fyrmesterbolig. Brændetid: 25de August—14de April. 70° 23' 0" N. Br. 31° 12' 0" Ø. Lgd.

Senjehestnesset Fyrlampe viser nu rødt Lys fra N. 65° V., fri N. om *Kaltenboen*, gennem V. til S. 79° V., fri S. om *Kraaka* og den S. for liggende Grund, samt fra S. 48° V., fri N. om *Tægerne*, til S. 8° Ø., forøvrigt hvidt. 69° 3' 25" N. Br. 16° 47' 30" Ø. Lgd.

Den 1ste Okt. 1896 forandres følgende Fyrlamper saaledes:

Bessaker viser hvidt Fyr med Formærkelser fra N. 6° Ø., fri Ø. om *Drogsholmstenen*, til N. 12° Ø., fri V. om *Drogsholmen*, derfra rødt til N. 34° Ø., og hvidt med Formærkelser fra S. 51° V., fri N. om *Terningen*, til S. 63° V. fri S. om *Vetmobaen*. 64° 15' 15" N. Br. 10° 29' 15" Ø. Lgd.

Ramsøund viser Fyr med Formærkelsee fra S. 37° V., fri uden om *Strandholmerne*, gennem V. og N. til N. 40° Ø. Lyset er grønt fra S. 37° V. over *Drogsholmen* og *Moster-skjærene* til S. 50° V., fri inden om disse, rødt fra S. 55° V., fri inden om *Finmarkstøiten* og øvrige Grunde under *Hepsøen*, til S. 80° V., forøvrigt hvidt. 64° 19' 50" N. Br. 10° 27' 30" Ø. Lgd.

Den 10de Sept. 1896 tændes følgende Fyrlamper:

1. *Fancifjorden, Romsdalen*, viser Fyr med Formærkelser fra S. 78° V., fri S. om *Reknepynten*, gennem S. og Ø. til N. 74° Ø., fri S. om *Lanselpynten*. Lyset er rødt fra S. 74° Ø. til N. 81° Ø., fri N. om *Brokstadskjær*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 20 Fod. Fyret vises fra et lille, hvidt Jerntaarn paa Jernstativ, 25 Fod højt. 62° 44' 30" N. Br. 7° 16' 10" Ø. Lgd.

2. *Kraakholmen, Gimnessundet*, viser Fyr med Formærkelser fra S. 37° Ø., fri V. om *Bergsø*, gennem S., V. og N. til N. 41° Ø., klos til NV.-Kant af *Bergsø*. Lyset er rødt fra S. 2° Ø., fri Ø. om *Omøholmen*, til S. 83° V., fri N. om *Ekornen*, og fra N. 6° Ø., fri V. om *Bælgene*, til den NØ.-lige Lysgrænse, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 22 Fod. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Jerntaarn. 62° 58' 30" N. Br. 7° 47' 5" Ø. Lgd.

3. *Rødsandnes, Bremsnesfjorden*, viser Fyr med Formærkelser fra N. 2° V., fri Ø. om *Hognes, Smedbugtaren* og *Lilletaren*, gennem N., Ø. og S. til S. 3° V., fri Ø. om *Lindholmen*. Lyset er rødt fra N. 42° Ø., fri Ø. om *Indlandet* og V. om *Bolgfaldet*, til S. 15° Ø., fri V. om *Sildvaagnes*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 17 Fod. Fyret vises fra et hvidt, 13 Fod højt Jerntaarn. 63° 4' 5" N. Br. 7° 41' 10" Ø. Lgd.

4. *Nervikhammeren, Bjugnifjorden, Fosen*, viser Fyr med Formærkelser fra S. 69° V., fri N. om *Indstrandsrogna*, til V., fri S. om *Snelørskjær*, og fra N. 64° V., fri N. om *Bjugholmen*, gennem N. til N. 49° Ø., fri N. om *Venesel* og *Galten*. Lyset er rødt fra S. 78° V., fri S. om Grunden fra *Bjugholmen*, til Lysgrænsen V., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 29 Fod. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Jerntaarn. 63° 45' 10" N. Br. 9° 42' 20" Ø. Lgd.

5. *Sauøen, Froan, Fosen*, viser Fyr med Formærkelser fra S. 34° V. gennem S. og Ø. til N. 42° Ø., fri Ø. om *Gimsan*, samt ind mod Havnen. Flammens Højde: 29 Fod. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Jerntaarn. 64° 0' 0" N. Br. 9° 12' 0" Ø. Lgd.

Synsvidden: 6 Kml. Brændetid 1. August—16. Maj.

Tydskland. Fartøjet, som laa sunket i *Eider* mellem Tønde Nr. 9 og den ovenfor liggende sorte Baaketønde, er nu uskadeligt for Skibsfarten. Vragtønden er inddragen.

Holland. Zeegat van Terschelling. Lystønden i *Schuitengat*, tæt N. for Klokkebaakeskibet, er igen udlagt.

Fra den 9de Sept. 1896 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Oostoeer* ved *Helder* mod Skiver paa *Balgand*, SØ. for Fortet. Naar der skydes hejses rødt Flag og et andet Flag paa Fortet, og Vinklen fra dette mellem Ø. og SØ. er da spærret i 5000 Alens Afstand fra Fortet.

Zeegat van Brouwershaven. I *Hollandsch Diep* er Spidstønde Nr. 4 flyttet i 17 Fod Vand. 51° 41' 20" N. Br. 4° 30' 9" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 3a er udlagt i 16 Fod Vand. 51° 41' 20" N. Br. 4° 29' 14" Ø. Lgd.

Schelde. Den 8de Sept. 1896 flyttes *Nieuw-Neuzenpolder* Fyr i Kbl. V. t S. hen. Det skal vise rødt Lys over *Springer* til N. 29° V., hvidt Lys fra N. 29° V. til N. 22° Ø. 51° 21' 0" N. Br. 3° 46' 17" Ø. Lgd.

Skotland N. Den 15de Okt. 1896 tændes paa *Swilkie Point*, *Stroma N.* Pynt, et hvidt Blinkfy, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser Sex-Blink i 15 S., Mørke i 15 S. Flammens Højde: 101 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Fyret vises fra det nye Fyr-taarn.

Samtidig slukkes det hvide Baakefy.
Taagesignal gives med en Sirene, hvorom nærmere Meddelelse senere.

Beliggenhed: $58^{\circ} 41' 40''$ N. Br. $3^{\circ} 7' 0''$ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Den 1ste Sept. 1896 forandres det røde Fyr paa N.-Molens Hoved ved *Barfleur* Havn til et grønt Fyr.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig Paa Klippen *Mine Hoch*, 1 Kbl. SØ. for *Ile Raquenès*, $2\frac{1}{2}$ Kml. Ø. for *Pointe de Trévignon*, er opført en ort Baake med Cylinder, 10 Fod høj over Højvande. $47^{\circ} 46' 52''$ N. Br. $3^{\circ} 47' 47''$ V. Lgd.

Newfoundland V.-Kyst. Mellem *Indrie Shoal* og *Whale Rocks* strækker sig en Række Grunde. Kysten fra *Roche Harbor* til *Cow Head* er aflagt meget fejlt, hvorfor den største Forsigtighed maa vises ved Besejling. *Indrie Shoal* ligger paa $49^{\circ} 44',5$ N. Br. $57^{\circ} 58'$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Lubec Narrows. Baaken ved den V.-lige Barre, $\frac{1}{8}$ Kml. S. for *Lubec Channel* Fyr, er paa Grund af Uddybningsarbejder borttagen. Løbet skal uddybes til 12 Fod i 250 Alens Bredde.

Massachusetts. Damperen *The Venetian* er sunken i Løbet til *Boston Harbor*, tæt NV. for *Lower Middle Shoal* Tønde Nr. 8. Vraget er afmærket med tre Tønder. *Lower Middle Shoal* Tønder Nr. 8, 10 og 12 ere store Spirtønder. Tønde Nr. 5, *South Channel*, er en sortmalet Lystønde. Paa *Hunts Ledge. Nantasket Roads* og paa $\frac{3}{4}$ Favne Grunden, ved det S.-lige Indløb til *The Narrows*, foretages Uddybninger.

Vraget af Skonnerten *Lillie*, der laa sunket 4 Kbl. S. 74° Ø. fra *Deer Island* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

New York. Vraget af Lægteren, som laa sunken i *Gedney Channel*, er borttaget. En 24 Fods Pulle har dannet sig paa samme Sted. Den rød og sort vandret sribede Tønde, som laa ved Vraget, ligger nu 50 Alen N. 76° V. fra Pullen.

Fra *Old Orchard Shoal* Fyr-Station gives nu Taagesignal med Sirene, der hver $\frac{1}{4}$ Minut giver Et-Stød af $7\frac{1}{2}$ S. Varighed.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Ved *Gibraltar* er Fyrskibet ved Forlængelsen af *New Mole* igen udlagt.

Italien. I Begyndelsen af Oktober 1896 foretages følgende Forandringer:

Det røde, faste Fyr paa *Porto Maurizio* S.-Moles Hoved forandres til et rødt Fyr med Formærkelser og med større Lysevne.

Det hvide, faste Fyr paa Ø.-Molens Hoved forandres til et hvidt Fyr med Formærkelser og med større Lysevne

Før Forandringen kunne de nye Fyr brænde til forsøg. Ved *Manfredi Mole* i *Salerno* bygges en ny Arm. Paa dens Yderende er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 80° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 10° V. Synsvidden: 4 Kml.

Korsika V.-Kyst. Olmeto V. En 17 Fods Grund er funden c. 1 Kbl. V. for den lille Grund *Olmeto*. $41^{\circ} 27' 27''$ N. Br. $8^{\circ} 56' 58''$ Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Taganrok Bugt. Paa Fyrskibet *Bieglitski*s Station er udlagt to Vagere med Stage og Flag.

Kreta. Paa Ankerpladsen ved *Kanea* er der ikke Sandbund overalt, hvor Dybden er mindre end 19 Fv. Klippegrund med $16\frac{1}{2}$ Fv. er saaledes funden paa en Strækning af 500 Alen, hvis Midte ligger paa $35^{\circ} 31' 24''$ N. Er. $24^{\circ} 1' 25''$ Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Ved *Rio Grande do Sul* kunde Barren i Juni 1896 i 27 Dage passeres af Skibe med 12 Fods Dybgaaende.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Sept. 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	107	106 $\frac{3}{4}$	107
Thingvalla	46	45 $\frac{3}{4}$	46 $\frac{1}{4}$
Danmark	82	82 $\frac{1}{4}$	82 $\frac{1}{4}$
Norden	118	118 $\frac{1}{4}$	118 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn.....		88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{3}{4}$
Carl		51 $\frac{3}{4}$	52
Dannebrog		109	111
Skjold		64 $\frac{1}{2}$	64 $\frac{3}{4}$
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		110	150
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.....		35	45
Østersøen		49	50
Nordsøen	64 $\frac{1}{2}$	65	65 $\frac{1}{2}$
Torm		—	—
Foren Bugser-Selsk.....		91 $\frac{1}{2}$	94
Dansk-russisk Dampsk.....		70	90
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk.....		104	108
5 $\frac{0}{10}$ — —		—	—
5 $\frac{0}{10}$ Thingvalla 1882.....		99	102
5 $\frac{0}{10}$ — 1894.....		—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden.....		—	—
5 $\frac{0}{10}$ Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 $\frac{0}{10}$ Stats.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats.....		100 $\frac{1}{2}$	101
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....		97 $\frac{1}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns Kreditf.....		97	97 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser.....		97 $\frac{3}{4}$	98
4 $\frac{0}{10}$ — — 6 —		100	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 —	97 $\frac{3}{4}$	97 $\frac{1}{2}$	98
Aktier.			
Nationalbank.....		163 $\frac{1}{2}$	165
Privatbank	121 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	121 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank.....		124 $\frac{3}{4}$	126
Handelsbank		123 $\frac{1}{4}$	125
Burm. & Wain		107 $\frac{1}{2}$	108
Helsingørs Jernsk.....	112 $\frac{1}{4}$	112 $\frac{1}{4}$	112 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier		123 $\frac{3}{4}$	124
Vekselkurser.			
	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg	88.95	88.80	
London.....	18.13	18.10	
Paris	72.15	—	
Amsterdam	150.20	—	
Notering paa Berlins Børs d. 8. Septbr. 1896.			
Rubler		217.60	
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols		—	
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit		104.80	
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske		95.20	
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats		99.80	
4 $\frac{0}{10}$ — 1890		87.75	

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London.....	18.13	18.10
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Septbr. 1896.

Rubler	217.60
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols	—
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit	104.80
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske	95.20
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats	99.80
4 $\frac{0}{10}$ — 1890	87.75

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

Foren. Dampskibs. 72,000, »Thingvalla« 30,000, »Danmark« 80,000, »Norden« 38,000, »Kjøbenhavn« 16,000, »Carl« 74,000, »Dannebrog« 20,000, »Skjold« 60,000, »Nordsøen« 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.
Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:
Frederiksberggade Nr. 1.
Telefon 3669.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Dampskibe, Lægtre og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med alle nødvendige Maskiner. Billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Skibe optages paa Patentslip indtil 130 Fods Længde og 8 Fods Dybde.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Tjåders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4198.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

19de Series

6te Trækning begynder **ONSDAG** den 16de September 1896.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

(I denne Trækning vil mindst 685 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 4000 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.
1 — " 1000 —	1 — " 3000 —	1 — " 1000 —
1 — " 500 —	1 — " 2000 —	1 — " 500 —
1 — " 400 —	1 — " 1000 —	1 — " 400 —
1 — " 300 —	1 — " 900 —	1 — " 300 —
1 — " 200 —	1 — " 800 —	1 — " 200 —
7 — " à 100 —	7 — " à 400 —	7 — " à 100 —
27 — " 50 —	27 — " 300 —	27 — " 50 —
124 — " 30 —	124 — " 100 —	124 — " 30 —
256 — " 20 —	256 — " 40 —	256 — " 20 —
298 — " 15 —	298 — " 30 —	298 — " 15 —
502 — " 10 —	502 — " 15 —	502 — " 10 —
2687 — " 8 —	2687 — " 8 —	2687 — " 8 —

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, foruden den paa samme faldne Gevinst, endvidere 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Desuden: 685 Extragevinster à 10 Kr.

6093 Indskudsgevinster à 12 Kr. og 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Ialt: 18,500 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kroner og sælges à 5 Kroner 50 Øre overalt hos Kollektørerne og i Hovedkollektionen, Nørrevoildgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Lørdag den 12te Septbr. 1896, Kl. 11 Form., bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt 8600 Pd. Tovværk, 6400 Pd. Spild af Tovværk, 800 Pd. Klude, 550 Pd. gl. Zink, 214 Pd. gl. Kobber, 3000 Pd. gl. Sejldug, 600 Pd. Kautsjuk, 765 Pd. Messing, 12,400 Pd. Zinkaske, 26,400 Pd. Staalaffald, 61,100 Pd. gl. Jern, 1600 Pd. Papiraffald, 1 Symaskine, Ølkander og Tallerkener, emailerede og af Fajance, Messing-Sceptre, Riste og Indfatninger, 50 Sejldugs-Køjer, et Destillationsapparat, 1 Ur, 1 Sprøjte, 1 Decimalvægt, 107 Bliklamper, 2 Høvlbænke, Nedgangskapper, Trapper, Skuffer, Køjebunde og Køjesider, Skylighter, 7 Fade, 2 store Kar, Krudttønder, 3 Fartøjer, 1 Mast med Tilbehør, 9 Kobber-Luftkasser, 41 Lemme, 102 Vinduer, 90 Døre med Laase og Greb, 2 Urinbakker af Kobber, 15 Patentglas.

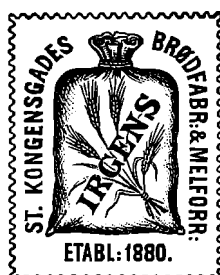
Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods Onsdag den 9. Septbr. og følgende Dage fra Kl. 10—2, hvor Kataloger til den Tid kunne erholdes.

Telefon 197.

Ekstrafine holdbare Tvebakker.
Rugbrød. Skonnerogger.

Mel, Gryn & Ærter
til billigste Notering.

63, St. Kongensgade 63.



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

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. September 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Losning af Farvetræ i Havre. — Konsulatet i Shanghai. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Udstillingen i Kiel. — Pilot chart. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børs-kurs.

Bogtrykkeri

udfører alle
maritime og merkantile
Tryksager.

Stort Udvalg af nyeste Typer.

Triers Bogtrykkeri

(G. L. LIND & NUMA FRÆNKEL)

Bredgade 32. Tel. 685.

Bogbinderi.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.

C. M. Fonnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.

Udvalg:

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.



Nordisk Flagfabrik,
Kjøbenhavn V.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial-, Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. $\frac{1}{4}$ Pd., 5 Øre pr. $\frac{1}{8}$ Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om **noje** at paase, at vort Firma: **C. F. Rich & Sønner** staar paatrykt Bagsiden af hver Pakke.

Ærbødigst

C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.
Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrøjer, Islænder, Vanter, Strømper.
Fabrik af Ollietøj og Udsalg til Fabrikspris.
Grundlagt 1738.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Jeg tillader mig at gøre mine ærede Kunder opmærksom paa, at min Forretning er flyttet fra St. Annæplads Nr. 18 til Nr. 14 i samme Gade, og anbefaler mig som hidtil baade med civilt Tøj, Uniformer og alt til Herreekvipering henhørende.

Ærbødigst

J. Brinch,

St. Annæplads 14.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance.

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Boutellerings-Anst. f. Exporten.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845. Telefon 248.

Skibsdagbøger,

5 Kr. 50 Øre pr. Stk.

Videreforsandlere Rabat.

Grundlagt 1841.

E. B. SALOMON

34 Vimmelskaflet Stuen 34

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velmagende
Kvaliteter.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.

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

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 21.

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

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftl.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Frits Ortmann,
Overretssagfører,
Amågerortov 16. Tel. 3225.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

W. JUUL'S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de kejserslige russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakerverer
til Skibsbrug.



PRESENNINGER.
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

JACOB HOLM & SØNNER,

KJØBENHAVN.

Fabrikanter af alle Sorter

Hamp-, Manila-, Kokos-, Jern- & Staal-Tovværk,

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
"RAHTJENS, NEW YORK"

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

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

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

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjeste, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Em. Z. Svitzers BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitser.
Kastrup, Høyer.
Frederikshavn, Svitserlund.
Korsør, Jørgensen.
Helsingør, Gottlieb.
Albuen, Gunnensen.
Gøteborg, Elfversson.
Trelleborg (Sverig), Smith.
Greifswald, Sprutli.
Gibraltar, Turner.

Paa Udkig.

Den belgiske Jurist Louis Frank har, skriver »Hansa«, i det sidste Hæfte af »Law Quarterly Review« leveret et interessant Bidrag om, hvem der i Kollisionstilfælde til Søs bør bære Tabet. Han drøfter deri den i den senere Tid meget omtalte Fastsættelse af Skaden, hvor Sammenstødet hidrører fra et Tilfælde, i hvilket begge Skibe have Skyld. Som bekendt hersker der paa dette Punkt i de forskellige Landes Lovgivninger meget afvigende Bestemmelser. Efter britisk Lovgivning bliver Skaden i et saadant Tilfælde ligeligt fordelt; i Frankrig, Belgien, Norge, Sverrig og Danmark bliver Bidraget til Skadeserstatning bestemt efter Størrelsen af den Skyldiges Forseelse, medens Skadeserstatningen i Tyrkiet og Ægypten bliver beregnet efter Forholdet af begge Skibes Værdier. Den tyske Handelslovbog bestemmer i Tilfælde, hvor begge Parter ere skyldige, at disse overhovedet ikke kunne gøre noget Erstatningskrav gældende lige over for hinanden.

Hr. Louis Frank taler gennem sin Artikel levende og overbevisende for en Fordeling af Skaden i Forhold til den Skyld, Parterne have i samme. Han henvender sig i første Række til de britiske Jurister, som han søger at overbevise om det fejlagtige i den engelske Fremgangsmaade. Naar England blot vil opgive det nu gældende System og indføre Fordelingen efter fransk og belgisk Mønster, blive de øvrige Søstater, efter Forfatterens Mening, snart tvungne til at følge efter. I Tyskland synes man i juridiske Krese at anse Bestemmelserne i den tyske Handelslovbog for de mest praktiske, idet man gaar ud fra, at Vurderingen af Skyldens forskellige Størrelser vil frembyde ualmindelig store Vanskeligheder, skønt man fra et sømandsmæssigt Standpunkt maa indrømme, at Systemet lader meget tilbage at ønske. Den, som har Hovedskylden i en Kollision, bidrager meget ofte, eller i mange Tilfælde, den mindste Del til Skadeserstatningen. Som oftest er det ene Skib udelukkende Skyld i Konfusionen, der plejer at være Forløber for Kollisionen, og naar det andet Skib i det yderste Øjeblik, hvor Faren er overhængende, begaar en lille Fejl, saa bliver det straks, hvad Erstatningspørgsmaalet angaar, ligestillet med Hovedsynderen.

For nogen Tid siden fandt man ved Losningen af Damperne »Egyptian Prince« og »Tuscan Prince«, der havde indtaget Bomuldsladninger i New-Orleans, Svovlstikker og Bagladepatroner stuede imellem Ballerne paa en saadan Maade, at det vakte Formodning om paatænkt Ildspasættelse. Man troede endvidere da at have fundet

Nøglen til de mange mysteriøse Ildebrande, der opstaa i Bomuldsladninger om Bord. Det britiske Udenrigsministerium har i den Anledning, gennem Ministeriet i Washington, udvirket en Undersøgelse af Forholdene, hvis Resultat nu foreligger. Tilfældene bleve af Undersøgelseskomiteen bedømte som Skødesløshed fra Arbejdernes Side, og paa ingen Maade som Forsøg paa Brandstiftelse. Begge Skibe bleve stuede af Negere, der paa Grund af den Overlast, de ere udsatte for af de hvide Arbejdere, som Regel bære Revolver og Patroner hos sig, og det antages nu, at disse farlige Genstande under Arbejdet i Lasterne ere faldne ud af Lommerne. Præsidenten for Bomuldsbørsen i New-Orleans fremhæver især, at det er Skibsofficerernes Pligt at have Overopsynet med Arbejdsfolkene om Bord, og at det maa lægges dem til Last, naar der sker den Slags Uordner, som ovenfor nævnte, under Arbejdet. Det lyder smukt, men de, som kende Forholdene i Bomuldshavnene, og i Særdeleshed i New-Orleans, ved ogsaa, hvor langt Skibsofficerernes kontrollerende Myndighed rækker. Vilde blot en af disse gøre Mine til at visitere en Arbejder, vilde det sikkert gaa baade ham og Skibet ilde. Kendsgerningen er, at man ofte finder Svovlstikker indstukne i Bomuldsballer, som aabenbart ere anbragte der i den Hensigt at antænde Ladningen. Hansa.

Som bekendt har der, skriver Norg. Sjøft., hersket Meningsforskel med Hensyn til, hvad der skulde henføres til den Slags Last, som Skibe, der ankommer til Storbritanien i Tiden fra 31te Oktober til 16de April, har Lov til at føre som Dækslast, og som i »Merchant Shipping Act« af 1894 er betegnet med »light wood goods«.

Paa Opfordring har nu »Board of Trade« udstedt følgende Instruktion til vedkommende Kontrollører af Trælastladninger.

Til »light wood goods« henregnes Planker, Pitprops, Sleepers, Battens, Bord, Plankeender, Lægter og norske Spirer, som ikke er over 15 Kubikfod.

Tømmer og Spirer af 8 Tommer i Tværmaal og derover eller 24 Tommer i Omkreds og opover, men ikke af større Kubikindhold end 15 Kubikfod, anses som »light wood goods«. Omkredsen af rundt Tømmer maales med Snor og af firkantet Tømmer med Krumpasser. Pitchpine, Mahogni, Eg, Teak, eller andre tunge Træsarter, selv i smaa Stykker, er altid forbudt at føre som Dækslast om Bord i Skibe, der ankommer til Havne i Storbritanien i Tiden fra 31te Oktober til 14de April.

Instruktionerne af 26de Juli 1894 ere herved ophævede.

Losning af Farvetræ i Havre.

Fra den danske Konsul i Havre have vi modtaget Følgende:

Skandinaviske Søfartstidender og Nordisk Skibsrederforenings Cirkulærer have i den senere Tid gentagne Gange omtalt en i Havre mellem Skibene, som indføre Farvetræ,

og disses Modtagere ført Kamp om Forstaaelsen af den i Certepartierne oftere forekommende Klausul: .

The cargo to be taken free from alongside at charterers risk and expenses.

Ved fire forskellige Domme er Havres Handelsret kommen til det Resultat, at trods nævnte Klausuls Tilstedeværelse, have Skibene, efter at Ladningen var vejlet

langs Skibssiden paa egen Bekostning, (saafremt Fragten var betalbar efter udleveret Vægt), yderligere at opstable den paa Kajen.

At Retten har kunnet dømme saaledes, maa nærmest tilskrives en meget gammel Usances Hævd, som skriver sig fra de Tider, hvor Kaptajner og Redere selv indførte Farvetræ til Havre og maatte opløse Ladningerne paa Kajen, for at kunne udbyde dem til Salg.

En af ovennævnte fire Sager, norsk Skib »Erling«, Kaptajn Mortensen, kontra Sapiéha, er bleven appelleret til højere Retten i Rouen. Kaptajnens Fordring gik her ud paa, at Modtageren burde bære de halve Vejnings- og de fulde Opstablingssomkostninger ved Losningen.

I denne Sag faldt der Dom den 5te August og er ved denne Dom Spørgsmaalet foreløbigt afgjort. Kaptajnens mere end rimelige Krav paa Erstatning af de halve Vejningsomkostninger forkastedes (her foreligger atter et Bevis for, hvor vanskeligt det er at omstyrte en indgroet Usance); Højereretten gav derimod Kaptajnen Medhold i, hvad angik Erstatningen for Omkostningerne ved Borttagningen fra Vægten og Opstabling paa Kajen. Disse sidste variere efter Ladningens Beskaffenhed med fra 25 til 75 Centimer pr. Ton og ere derfor af en vis Betydning for Skibene i de nuværende smalle Tider. Desværre tegner det til, at Dommen vil blive uden praktisk Virkning, idet Farvetræs-Importørerne paa Fragtmarkederne i England og Hamburg saavel som Barbados og St. Thomas, hvor saa godt som alle Farvetræsbefragtningerne sluttes, nu fordrer indført i Certepartierne, at den tidligere ret almindelige Betingelse for Losningen »free from alongside« forandres til »discharging to be effected according to custom of the port«, og da Usancen i Havre, at opstable Ladningen paa Kajen, ved Dommen af 5te August, som kun behandler Interpretationen af Certepartiet, selvfølgelig stæde er den samme, ville Skibene saaledes ej høste nogen Fordel af Dommen, saafremt Kaptajner og Redere ikke paa deres Side kæmpe imod og kun indgaa paa at slutte free from alongside.

Havre, den 10de September 1896.

Stram.

Vi skulle mulig komme nærmere tilbage til Appellationsrettens Dom.

Red.

Konsulatet i Shanghai.

Vi have modtaget Følgende:

I Søfartstidenden af 10de ds. findes anført, at Udenrigsministeriet har meddelt, at Grunden til, at Konsulen i Shanghai skulde være en juridisk eller statsvidenskabelig Kandidat var, at der er tillagt ham Jurisdiktionsmyndighed. Det er blot Skade, at Ministeriet ikke samtidigt meddelte, hvor mange Personer, der var at have Jurisdiktion over. Der findes vist næppe 15 danske Undersaatter i Shanghai, og da der, saa vidt jeg erindrer, blev bevilget 15 000 Kroner aarlig til Konsulatet, kan det i saa Fald blive 1000 Kr. pr. Hoved, som Jurisdiktionen koster, og dette kan egentlig ikke kaldes billigt. Og af danske Skibe findes der kun 2 à 3 mindre Dampskibe paa China-Kysten, som hovedsagelig fare mellem Høngkong og Hainan, og derfor ikke vil volde Konsulen Be-

svær. Der har vist ikke i de sidste 5 Aar været 5 danske Skibe i Shanghai, og der er aldeles ingen Udsigt til, at der vil komme nogen. Det maa derfor ogsaa være et forfærdeligt Driverliv at være Konsul i Shanghai, naar han ikke har andet at passe, end sin Konsul-Virk-somhed, og hvis den nye Konsul er en Mand, der har Lyst til at arbejde og til at gøre Fyldest for sin Gage, maa man beklage ham.

Jeg indser nu forøvrigt heller ikke, hvorfor en anset Købmand paa Pladsen, selv om han ikke er Jurist, ikke skulde kunne udøve Jurisdiktionsmyndighed over det Dussin Danske, som der maaske er i Shanghai, lige saa godt og bedre end en Jurist, der bliver sendt ud her hjemme fra, ikke kender Forholdene i China, og hvem Ingen kender. De kinesiske Autoriteter blive virkelig ikke imponerede, fordi en saadan Konsul kommer med sit Eksamenbevis. Hidtil er det jo gaaet ganske godt med Købmands-Konsulen i Shanghai; i det mindste har jeg aldrig hørt nogen Klage, og jeg har dog været der mange Gange. Hvis Ministeriet blot ævnede at sørge for, at dertil egnede Personer blandt Købmændene i de kinesiske Havne bleve valgte til Konsuler, behøve vi ikke at holde Konsuler til 15 000 Kroner om Aaret derude. Men Ministeriet har jo rigtignok i enkelte Tilfælde været særlig uheldig med Valget af sine Konsuler. Dersom det nu var Staten, der skulde betale disse 15 000 Kroner, har det vel endelig ikke saa meget at sige, om der bliver givet 15 000 Kr. mere eller mindre ud om Aaret til mere eller mindre unyttige Øiemed, men da det jo er Skibene, der lønner Konsulerne, kan man ikke fortænke os, der ere interesserede i Skibsfarten, i, at vi ere misfornøjede med en saadan Anvendelse af vore Penge.

En af dem, der lønner Konsulerne.

Spørgsmaal og Svar.

Den ærede Redaktion bedes klare mig følgende Sag. Spørgsmaalet er af stor Interesse, thi lignende Tilfælde ville desværre atter og atter forekomme, og saa er det jo ganske rart at vide: hvem? hvor? hvad?

Altsaa: Dag den og den passerede S. S. . . det og det Sted paa Rejsen til Østersøhav. En Mand faldt over Bord og druknede. Stoppede Kjøbenhavn; der var ikke Tid til Søforklaring, og Retten kunde heller ikke sættes. Fortsatte Rejsen.

Den Afdødes Tøj blev sat i Land paa Toldboden; her stod det i Begyndelsen uden Tilsyn (og der blev nok stjaalet af det) — senere kom det under Toldforvaring og kunde saa ikke udleveres uden efter Toldbehandling. Den Afdødes Tilgodehavende deponerede Kaptajnen hos sin Mægler eller Agent.

Nu kommer jeg til det brændende Punkt: 1) Sø- og Handelsretten vilde, efter hvad jeg erfarede, ikke tage sig af Tøjet og Pengene, thi Søforklaring var jo ikke optaget; — saa vidt mig bekendt skal Retten sende Bud til Politiet om Tøjet, men dette er saa vel at forstaa: efter aflagt Forklaring; 2) Skifteretten kunde ikke tage sig af den Afdødes Efterladenskaber, thi der var jo ingen Dødsattest; og 3) Politiet ønskede ikke at have noget at gøre med Sagen, der var dette uvedkommende.

Hvem var, hvem er da rette Vedkommende? Hvor skal man henvende sig? Hvad har en Skibsfører (eller hans Agent) at gøre i saadant Tilfælde? Det vilde være rart at vide, og herom kan den ærede Redaktion maaske give mig Oplysning. Og til hvem og hvor skal det deponerede Tilgodehavende, som den Afdødes Familie maaske haardt trænger til, men som den ikke kan faa (ej heller Tøjet), udbetales?

Det vilde vist glæde »Dansk Søfartstidende«s Læsere — ikke mindst dens ærbødige Undertegnede — om Tidenden vilde bringe en klar Redegørelse betræffende dette: hvem? hvor? hvad?

E. H.

Svar:

Skipperen bør, efter at have optaget den i Sølovens § 46 anmeldte Fortegnelse over den Afdødes Efterladenskaber, aflevere disse hvorsomhelst belejligt, forudsat at de blot komme under Tilsyn, samt deponere den Afdødes Tilgodehavende hos hvilkensomhelst paalidelig Mand, idet han derhos uopholdelig gør Anmeldelse om Dødsfaldet. Hvis den Afdøde er dansk, og har Bopæl her i Landet, gøres Anmeldelsen til Skifteretten paa den Afdødes Hjemsted; er han dansk, men uden Bopæl, maa Anmeldelsen kunne rettes til Kjøbenhavns Skifteret. Er den Afdøde Udlandning, maa den rettes til vedkommende Konsul. Anmeldelsen, der kan være mundtlig eller skriftlig, bør angive, at samt hvor og naar Dødsfaldet har fundet Sted, hvor Efterladenskaberne og Tilgodehavendet er anbragt, og — hvis Skipperen skulde vide noget derom — hvem den Afdødes Arvinger ere. En Genpart af ovennævnte Fortegnelse bør vedlægges. Det vil saa være Skifterettens (eller vedkommende Konsuls) Sag at foretage det videre Fornødne. Selvfølgelig maa Arvingerne vente med, at faa den Afdødes Efterladenskaber og Tilgodehavende udleveret, til Dødsfaldet foreligger behørig konstateret for Skifteretten gennem Dødsattest, Søforklaring eller andet.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Norden« har holdt en ekstraordinær Generalforsamling.

Kontrolkomiteens Formand, Overretssagfører Paludan, meddelte, at Bestyrelsen havde solgt Dampskibet »Nordkap« for 87,000 Kr., at aflevere i November. Af »Nordkap«, som var købt i 1878, var det nu vanskeligt at bringe noget ud i den almindelige Frøgtfart. Bestyrelsen stillede dernæst følgende Forslag:

»Generalforsamlingen bemyndiger Bestyrelsen til at anskaffe et Dampskib til Selskabet af en saadan Størrelse og paa saadanne Vilkaar, som Bestyrelsen anser hensigtsmæssigt samt til at tilvejebringe de dertil nødvendige Pengemidler, dels ved Dampskibet »Nordkap«s Netto-Salgssum, dels ved et saadant Beløb af kontante Reservefond, som Bestyrelsen finder forsvarligt og nødvendigt, dels endelig ved Udvidelse af Aktiekapitalen med et Beløb af 450,000 Kr., saaledes at Selskabets Aktionærer have Fortrinsret til Tegning af Aktier pro rata.

Det Skib, der saaledes anskaffes, maa, hvis det gøres fornødent, indgaa under Pantsætningen for de af Selskabet optagne 2 Laan i Dampskibet »Nordkap«s Sted.

Taleren bemærkede i sin Motivering bl. a., at man endnu kunde faa et nyt Skib til rimelig Pris. Man havde nærmest tænkt sig at købe en Baad omtrent af Nordhvalens Størrelse (lidt over 5,000 Tons.) De nye Aktier vilde blive udstedte til en Kurs af $3\frac{1}{2}$ pCt.

Revisor Møllmann stillede Forslag om, at Bestyrelsen bemyndiges til — paa det Tidspunkt, den fandt det belejligt — at anskaffe endnu et Skib. Naar der under saa lave Fragter som dette Aars kunde tjenes saa godt, som »Norden« gjorde (dens Aktiers høje Kurs vidnede derom), var der ingen Betænkelighed ved en saadan yderligere Flaadeforøgelse.

Konsul Henius og Veksellerer Thomsen støttede dette Forslag, som Hr. Paludan erklærede, at Bestyrelsen kunde akceptere. Forslagene kom ikke under Afstemning, da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

Udstillingen i Kiel.

Fra vor særlige Korrespondent.

Uagtet Udstillingen almindelig kaldtes den »Nautiske Udstilling«, vare dog de to største Bygninger optagne af en saakaldet Særudstilling for Hertugdømmerne Slesvig

og Holsten, der gav en Oversigt over disse Landes Kunst- og Industrifrembringelser. Den nautiske Udstilling var delt i tre Dele. Den tyske Marines Udstilling, den internationale Udstilling samt Fiskeriudstillingen, og det er da særlig disse to sidste, som jeg har beskæftiget mig med. Som almindeligt Indtryk kan jeg kun sige, at jeg blev skuffet, da jeg havde ventet mig betydelig mere af denne Udstilling, men dette finder dog maaske sin Forklaring i, at jeg endnu har den sidste Udstilling i London, der selvfølgelig var betydelig righoldigere, i frisk Minde.

Af Skibsværfter var der kun et, som havde en særskilt Udstilling, nemlig Howaldtswerke, Kiel, der havde udstillet, dels Dampstyreapparater, Dampspil, Ankerspil o. s. v., dels en Samling Modeller af de paa Værftet byggede Skibe, af hvilke flere vare under dansk Flag. I Terrænet bemærkedes særlig en af Julius Pintsch, Berlin, udstillet Lysbøje af Smedejærn, der fyldt eller ladet med Fedtgas angaves at kunne brænde i 6 Maaneder.

I selve Udstillingsbygningen maatte man beklage den næsten totale Mangel paa vejledende Beskrivelser af de udstillede Genstande. En Undtagelse herfra dannede »Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger«, hvis udstillede Genstande helt igennem vare ledsagede af en Beskrivelse. Af Nyt fandtes her udstillet en Redningsbaad, bygget af galvaniserede Staalplader, der angaves at have de Fortrin fremfor Træ, at Baaden blev lettere, havde større Stabilitet, samt at den ingen Pasning behøvede, men holdt sig tæt i al Slags Vejr, selv om den henstod i længere Tid i Skuret. Den udstillede Baad var ca. 25' lang med ca. $7\frac{1}{2}$ ' Bredde og med en angiven Vægt af 2700 Pund. Den havde ingen fast Køl, men derimod en Sænkekøl, gennem hvis Brønd Selvlænsningen fandt Sted.

Af Skibsmodeller fandtes en Del smukt udførte, blandt hvilke man særlig maatte bemærke tre Fuldmodeller af de sidst byggede Hamburg-Amerikanske Postdampere, Fürst Bismarck, Columbia og Dania; af den engelske Postdamper Tantallon Castle, tilhørende Currie Donald & Co., London, hvis Linie (The Castle Line) besørger Post- og Passagertjenesten mellem England og Syd-Afrika samt af forskellige moderne Kapsejlere. Flensborg Skibsbygnings-Selskab havde udstillet en Model af deres flydende Dok, i hvilken igen fandtes en Model af Hr. Alfr. Christensens Patent Oval Damper, der nu er under Bygning der. Hr. Arenhold Lüder, Kiel, havde endelig i 24 Kultegninger fremstillet den historiske Udvikling af Skibstyperne fra Romernes Dage til nu. Iblandt disse Tegninger fandtes to af danske Skibe, et Vikingskib og et af den danske Frøgat »Havfruen«.

Af nautiske Instrumenter, hvorunder indbefattedes Kompasser, Sekstanter, Lyd-Signaler, Sirener, Lanterner og elektriske Apparater af forskellig Art, fandtes en ret righoldig Udstilling. Blandt de danske Udstillere bemærkedes særlig Cornelius Knudsen, der dels havde en righoldig Udstilling, dels var den eneste Udstiller, der mødte med noget virkelig nyt, idet han havde udstillet et Rungs Bathometer, en Clausens Deflektor, samt en Loddemaskine, hvor Linen fra det store Hjul var ledet over et lille Hjul, paa hvilket var anbragt en Indikator, der angav hvor mange Gange Hjulet var gaaet rundt, altsaa hvor megen Line, der var udløbet. Ved denne Fremgangsmaade undgaas den Beregning, der ellers maa foretages, naar Indikatoren er anbragt paa det store Hjul, hvor Diameteren stadig bliver mindre, efterhaanden som Linen haspes af. Selve Linen bestod ikke som almindeligt af en enkelt Klaverstræng, men var slaaet af flere, hvorved den bliver tykkere og lettere holdes fri for Kinker. Hr. Corn. Knudsens Arbejder kunde iøvrigt fuldt ud taale Sammenligning med det bedste af de øvrige Udstilleres. Blandt disse bemærkedes særlig Wilh. Ludolph, Bremerhaven, der havde udstillet en Sekstant med dobbelt Kikkert til Natobservationer, C. Platt, Hamburg, der havde udstillet en lignende med enkelt stor Kikkert til samme Brug, E. A. Skell, Stettin, der havde udstillet

Kompasser, hvis Rose indstilledes af en paa Underkant af Rosen anbragt magnetiseret Ring, samt Steger jr., Kiel, der er Instrumentmager for den derværende Del af den tyske Flaade, og havde udstillet de af denne benyttede Kompasser og Nathuse samt Peilapparater o. s. v. Den tyske Marine har hidtil udelukkende benyttet Sprit-Kompasser, men foretager nu Forsøg med andre Kompasser.

Iblandt Redningsapparaterne lagde man særlig Mærke til en kæmpemæssig Redningsboje, der af Opfinderen, W. Brandt, Lübeck, havde faaet Navnet »Lubeca«. Bojen, der har samme Form som de almindeligt paa Dampskibe anbragte Redningsbojer, var 6' i Diameter, samt forsynet paa Indrekanten med et stærkt Net, i Form af en Pose, til hvilket var befæstet Proviant og Vand for et Par

Dage, Bølgedæmper, samt Dag- og Natsignaler. Dens Bæreevne angaves tilstrækkelig til at den kunne bjerge 40 Mennesker og dens Vægt til 260 Pund, saa at den let kan kastes i Vandet af et Par Mand.

Der fandtes endnu en righoldig Udstilling af Skibsproviant af forskellig Art, blandt hvilke bemærkedes Wulff & Arvé, Kjøbenhavn, med Konserves, Ventiler og Skibslanterner, blandt hvilke der dog ikke bemærkedes noget nyt. Iblandt »Marinevidenskabeligt« søgte jeg forgæves efter de danske Søkort, der fandtes anførte paa Fortegnelsen, men som jeg ikke kunde finde; iblandt de engelske Kort bemærkede jeg som noget nyt et Verdenskort, paa hvilket alle Kul- og Telegrafstationer langs Kysterne fandtes tydeligt angivne.

Pilot chart.

Kortet indeholder denne Gang blandt andet en Beskrivelse over pludselige Byger, som den 26de Marts d. A. blæste med stor Hæftighed i det nordlige Atlanterhav, og gjorde sig bemærket ved den Maade, hvorpaa de, uden noget som helst foregaaende Varsel, opstode. Et mindre Kort, fra 30° til 50° N. Br. og 15° til 55° V. Lgd., udviser de atmosfæriske Forhold paa den Tid, Bygerne rasede. En Beskrivelse, som Kaptajnen paa den firmastede Staalbark »Corunna« indsendte til Hydrographic Office over disse, vil bedst være i Stand til at give et Begreb om, hvor uventede Bygerne optraadte.

Den 26de Marts Kl. 9²⁸ Min. F. M. var Corunna paa 38° 56' N. Br., 38° 48' V. Lgd.; Vejret havde da i de forløbne 24 Timer været følgende:

I den første Del af Etmaalet jævn Kuling fra Syd med fint, klart Vejr; Kl. 4 F. M. d. 26de Marts noget mere Luft, Vindstyrke omtrent 5, med klar Himmel, styret Kurs n. s. v. N. O. Pludselig, og næsten uden foregaaende Tegn, springer en voldsom Byge op fra N. N. V., tager alt bak og smider de 3 Rejninger over Bord, saaledes at der ikke blev andet tilbage end Fokkemasten med Mersestang, Fokkeraa og Undermerseraa, Stormasten til underneden Æselhovedet med Storraaen, Krydsmasten med Berginerraa; den fjerde Mast gik

over Bord. Kort Tid efter var Vinden igen løjet af til jævn Kuling. Kaptajnen udtaler, at den Slags Byger ikke ere ualmindelige i Omegnen af det Sted, hvor Corunna befandt sig, samt at han oftere ved tidligere Lejligheder har truffet dem der. Vinden maa efter hans Mening have sprunget fra S. V. til Nord i Løbet af nogle faa Sekunder.

Corunnas Barometer viste den 26de Greenwich-Middag 30.42 Tommer; Middag-Greenwich d. 26de 30.28 Tommer, altsaa 5 Timer efter de havde haft Bygen; Vejret var da godt med klar Himmel og Vinden S. t. V. Foruden fra Corunna er der indløbne Råpporter fra flere andre Skibe over Bygerne, men det synes som om Følgerne have været alvorligst for først nævnte.

Udsigterne for Vejret i September ere: Som Regel godt Vejr i det nordlige Atlanterhav. Af og til Storme nord for den 35te Bredegrad og nær den amerikanske Kyst. Udsigt til tropiske Cycloner eller Orkaner. Taage vest for den 41de Meridian, over de store Banker og øst for Ny England. Isbjerge i Nærheden af Belle Isle og Syd paa, saa langt som til de store Banker.

Fortegnelse over de heldigste Meridianer, hvorunder Ækvator skal passeres af Skibe, der, efter at have rundet om Kap Horn, sejle Nord paa i det Stille Ocean, eller langs Vestkysten af Syd-Amerika, samt hvor man kan vente at møde og tabe Passaterne:

Rute	Maaned, i hvilken Ækvator passeres	Længde, hvorunder Ækvator passeres	Sands.-Brede, hvorunder S O.-Passaten tabes	Sands.-Brede, hvorunder NO.-Passaten træffes	Sands. Brede, hvorunder NO.-Passaten tabes.
Paa Rejse til U. S.	November	115° 00' V.	7° 00' N.	11° 00' N.	28° 00' N.
do.	December	115° 00' V.	6° 00' N.	9° 00' N.	27° 30' N.
do.	Januar	113° 45' V.	4° 30' N.	8° 15' N.	26° 00' N.

Ugens Havarier.

Afiene, Skonnert af Grønningen, der paa Rejsen fra Papeburg til Frederiksværk med Koks kom paa Grund paa Anholt, blev bragt flot af Bjærgningsdampskibet Drogden og indslæbt til Helsingør d. 12. ds. Skibet er en Del beskadiget. Føreren af Skibet, J. Bakker, er afgaaet ved Døden paa Vejen fra Anholt til Helsingør.

Christian, Skonnert af Rønne, fra Hjemstedet, ankom d. 8. ds. til Strandmøllen med 1900 Ctr. Kaolin. Den 11. ds., da største Delen af Ladningen var losset, knækkede Ankerkættingerne i den haarde Storm af Øst, og Skibet strandede

nord for Strandmøllen. Med Assistanse af Bjærgningsdampskibet Kastrop kom Skibet atter flot og er indbragt hertil for Reparation.

Amanda, Jagt af Odense, Nielsen, der for længere Tid siden sattes paa Grund ved Møen, er nu totalt Vrag. En Del af Lasten (Mursten) og Skibets Rigning er hjærget.

Nantes le Håvre, Dpsk. af Nantes, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Marseille til Stettin med en Ladning Oliekager grundstødt paa søndre Røse. Bjærgningsdampskibene »Kastrop« og »Øresund« assisterede og fik Skibet flot; en Del af Ladningen var losset i Lægtene. Skibet blev indbragt hertil. Fortsat Rejsen efter Dykkerundersøgelse.

Veritas, Barkskip af Jakobsstad, blev d. 12. ds., medens

det laa til Ankers mellem Nakkehoved og Svinbåden, paa sejlet af Barkskibet »Amandus« af Arendal. Amandus fik betydelig Skade paa Styrbords Boug, Veritas derimod mindre. Begge Skibene ere bragte til Helsingborg for Reparation.

Johan Siem, Dampskib af Kjøbenhavn, der som meddelt er kængret i Kajsers Wilhelms Kanal efter Grundstødning, ligger ved den 77 Kilometergrænse. Nordisk Bjærgnings Selskab i Hamburg arbejder Dag og Nat ved Skibet, men Arbejdet er meget besværligt og der vil hengaa endnu nogen Tid, inden Skibet er rejst. Skibet ligger kængret paa Siden med kun tre Fod over Vandet, og kun Skibe paa højst 8 Meters Brede og 4 Meters Dybgaende kan passere Kanalen.

Hermann Olsen, Skonnert af Rønne, fra Aalborg til Ribe, grundstødte den 13. ds. ved Aalgaard. Skonnerten er bragt flot af Svitzers og indbragt til Helsingør.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

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

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg Sagfører *Knud Petersen og Henr. Knudsen.*
 Aarhus — *A. Andresen.*
 Assens — *J. Jørgensen.*
 Esbjerg — *J. Clausen.*
 Faaborg — *J. Amtoft.*
 Frederikshavn. — *N. Petersen.*
 Kjøbenhavn Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen.*
 Kolding Overretssagfører *H. C. Bennetsen.*
 Marstal Sagfører *H. P. Nielsen.*
 Middelfart — *Philip Hansen.*
 Nexø — *H. Mauritzen.*
 Nyborg — *Chr. Qvist.*
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling.*
 Odense — *E. Kiørboe og C. Knudsen.*
 Rønne — *Janus Olsen.*
 Svendborg Overretssagfører *J. Jacobsen.*
 Vejle Sagfører *F. Knudsen.*

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Kaptajn N. F. Nielsen, som i flere Aar har sejlet med Barkskibet »Vega«, er den 26. August afgaaet ved Døden i Nørre Nebel ved Varde. Han blev i Fjor Sommer, da han opholdt sig paa Vestkysten af Syd-Amerika, angrebet af gul Feber og kunde ikke føre Skibet længere end til Asorerne, hvorfra han telegraferede hjem, at en anden Kaptajn maatte føre Skibet til Bestemmelsesstedet, Hamburg. Besætningen var tilmed bleven angrebet af Skærbug; Styrmanden og en Matros døde heraf. Fra Hamburg afrejste Kaptajn Hansen til Asorerne og førte Skibet lykkeligt hjem, fra Lissabon med nyt Mandskab. Kapt. Nielsen fulgte med, men var syg indtil sin Død. »Vega« føres nu af Kapt. N. J. Petersen af Nordby paa Fanø.

Med Skruedampskibet »Gunther«, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampf-schiff-Rhederei von 1889 i Hamburg, foretoges d. 12. ds. officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 240'—0" langt i Hoveddækket, 34'—0" bredt og 15'—10" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade-Kondensation samt med et nyt Forvarmersystem, hvis Fordele fuldt ud konstateredes paa Prøveturen, idet Fødevandet uden Til sætning af frisk Damp opvarmedes indtil 100° samtidig med, at det blev fuldstændig rensat for Luft og Fedt.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen indtil 900 Hestekraft og med normal Gang opnaaedes en Fart af 10¼ Mil med et Kulforbrug af kun 1¼ lbs. almindelige Dampkul pr. I. H. K.

En ny Damper, Jomsborg, er løbet af Stablen paa Gray & Co.'s Værft i West-Hartlepool. Den er bestemt til Firmaet C. K. Hansen her i Byen.

Det Kongelige Konsulat i New York har inberettet, at følgende danske Sømænd ere afgaaede ved Døden:

C. Jansen, 25 Aar gammel, forhyret med Brig »Havila« af New York, død af gul Feber i Santos d. 12. Maj f. A.

Lars Larsen, 23 Aar gammel, forhyret med Brig »Mansen« af New York, død den 16. August 1896.

Charles Seyton, 45 Aar gammel, forhyret med Fuldskeib »George Curtis« af Boston, død den 2. Marts 1890.

S. Chr. Sørensen, 35 Aar gammel, forhyret med Fuldskeib »El Capitan« af New York, død den 26. Juli 1892.

Da disse Sømænds Slægt og Hjemsted ere ubekendte, anmodes Enhver, som kan give nogen Oplysning herom, om at henvende sig til undertegnede Ministerium.

Udenrigsministeriet, d. 15. September 1896.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., bestemt til Alicante, Tarragona, Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Middelhavet. — Antwerpen, Caroc, pas. Constantinopel 14 Septbr., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Barcelona, Genua. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Barcelona, Spanien. — Dagmar, Gade, ankom til Trangsund 12. Septbr., bestemt til Alicante, Genua. — Douro, Brabrand, ankom til Havre 14. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, pas. Gibraltar 13. Septbr., bestemt til Southampton, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Malaga 14. Septbr., bestemt til Cadiz, Lisbon, Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersburg 12. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 8. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Southampton 5. Septbr., bestemt til Piræus, Batoum. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Smyrna 11. Septbr., bestemt til Southampton, Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Lisbon 11. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 9. Septbr., bestemt til Sortehavet. — Tejo, Fenger, afgik fra Memel 15. Septbr., bestemt til Oporto. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 8. Septbr., bestemt til Tunis, Piræus, Konstantinopel. — Vesuv, Norden, afgik fra Neapel 13. Septbr., bestemt til Marsala, Bari. — Viking, Jørgensen, ankom til Las Palmas 9. Septbr., bestemt til Madeira, Oporto. — Xenia, Erichsen, ankom til Riga 11. Septbr., bestemt til Finland, Malaga. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Valencia 13. Septbr., bestemt til Alicante, Malaga, Cadiz. — Louisiana, Jensen, pas. Ouessant 13. Septbr., bestemt til Bordeaux, New Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 14. Septbr.; bestemt til Christiansund etc. — Ceres, Svensson, ankom til London 13. Septbr., bestemt til Havre. — Charkow, Nielsen, ankom til Libau 11. Septbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til London. — Christiansund, Bay Schmitt, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 14. Septbr., bestemt til Kbhvn., Hull. —

Jolantha, Frisette, ankom til Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Stettin. — Kasan. Thomsen, passerede Hirtshals 15. Septbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 15. Septbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Hamburg 11. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 13. Septbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 11. Septbr., bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 12. Septbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 15. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 14. Septbr., bestemt til Kbhvn., Libau — Odin, Koefoed, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til Libau 14. Septbr., bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 13. Septbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, passerede Hanstholm 11. Septbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 13. Septbr. — Valdemar, Sørensen, passerede Hanstholm 15. Septbr., bestemt til Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Riga 13. Septbr., bestemt til Antwerpen.

Constantin, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. E. Sørensen, afgik fra Odense 16. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 16. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 16. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 16. Septbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 15. Septbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 15. Septbr., bestemt til Nakskov. — Union, N. C. Bloch, afgik fra Odense 16. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Sunderland 10. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 12. Septbr., bestemt til Rouen. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 15. Septbr., bestemt til Riga. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Reval 10. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Riga 10. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 6. Septbr., ankom til Rotterdam 12. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 4. Septbr., ankom til Amsterdam 11. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 11. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 12. Septbr., ankom til Riga 15. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 14. Septbr. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Hungerburg 15. Septbr., bestemt til Zaandam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Methil 11. Septbr., ankom til Kiel 15. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Libau 8. Septbr., ankom til St. Petersborg 10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra St. Petersborg 11. Septbr., bestemt til Antwerpen. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 12. Septbr., bestemt til Hamburg. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 6. Septbr., ankom til Stettin 9. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grimsby 15. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Skutskær 6. Septbr., ankom til Rouen 13. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Dieppe 10. Septbr., ankom til Boness 13.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristiania 15. Septbr., paa Rejse til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra New-York 12. Septbr., paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 4. Septbr., paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 15. Septbr., paa Rejse til New-York.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, ankom til St. Petersborg 8. Septbr. — Hermia, Warming, afgik fra St. Petersborg 8. Septbr., bestemt til Amsterdam. — Alice, Sørensen, afgik fra Kiel 8. Septbr., ankom til Libau 10. — Bornholm, Jensen, ankom til Neumühlen 9. Septbr., afgik fra Neumühlen 13., ankom til Libau 15. — Gøteborg, Madsen, ankom til Riga 8. Septbr., afgik fra Riga 12., bestemt til Hamburg. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Aarhus 11. Septbr. — Nauta, Steen, afgik fra Peterhead 9. Septbr. — Rønne, Hintze, ankom til Königsberg 14. Septbr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kjøge 11. Septbr., ankom til Limhamn 11., afgik fra Limhamn 12., ankom til Libau 15. — Marstrand, Lund, ankom til Libau 13. Septbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Åhus 9. Septbr., ankom til Libau 10., afgik fra Libau 14., bestemt til Odense.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Delfzyl 9. Septbr., ankom til Riga 14. — Dania, Troensegaard, afgik fra Odessa 11. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Fyen, Hansen, ankom til St. Petersborg 9. Septbr. — Hafnia, Neergaard, ankom til Kbhvn. 10. Septbr. — Jylland, Starck, af-

gik fra Riga 13. Septbr., bestemt til Dunkerque. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 9. Septbr., ankom til Riga 12. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra London 11. Septbr., ankom til Grangemouth 14.

Østerseen. Ella, Hansen, ankom til Stettin 12. Septbr. — Maia, Skov, ankom til St. Petersborg 8. Septbr. — Rita, Jensen, afgik fra Trångsund 11. Septbr., bestemt til Esbjerg. — Patria, Andersen, afgik fra Rotterdam 9. Septbr., ankom til Boness 11., afgik fra Boness 14., bestemt til Kronstadt. — Yrsa, Larsen, ankom til Assens 12. Septbr.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Riga 12. Aug., bestemt til Dordrecht — Frisia, Fisker, afgik fra Amsterdam 11. Septbr., bestemt til Venedig — Olga, Jørgensen, afgik fra Trelleborg 10. Septbr., ankom til St. Petersborg 14. — Scotia, Nielsen, ankom til Svendborg 8. Septbr., afgik fra Svendborg 15., bestemt til Sundsvall.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest, M. Olsen, afgik fra Boness 10. Septbr., anløb Frederikshavn 13.—14., ankom til Aarhus 15. — Orrik, Eriksen, afgik fra Aalborg 8. Septbr., anløb Aarhus 9., ankom til Altona 10., afgik fra Hamburg 12., anløb Aarhus 13.—14., ankom til Aalborg 15.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Libau 14. Septbr. — Thorvaldsen, P. N. Pii, ankom til Kbhvn. 14. Septbr. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kronstadt 12. Septbr. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Grangemouth 12. Septbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Blyth 14. Septbr. bestemt til Kronstadt. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Kronstadt 5. Septbr., bestemt til Dieppe. — Helge, D. G. Mathiessen, afgik fra Blyth 9. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Bryske 15. Septbr. — Christiansborg, Schultz, ankom til Kronstadt 15. Septbr. — Frederiksborg, Kyhl, ankom til Kronstadt 15. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Dunkerque 5. Septbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Riga 13. Septbr., bestemt til Brake — Uranienborg, van Deurs, ankom til Hull 14. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, afgik fra Jakobstad 8. Septbr., bestemt til Rouen. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 16. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Terneuzen 9. Septbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Gravelines 9. Septbr. — Nerma, Degn, afgik fra Gloucester 15. Septbr., bestemt til Aalborg. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Dunkerque 8. Septbr., ankom til Esbjerg 10., afgik fra Esbjerg 12., ankom til Methil 14.

Det store nordiske Telegrafskib. Store Nordiske, E. Suenson, ligger i Shanghai. — H. C. Ørsted, G. Ørsted, paa Kabelreparation i Nordsøen.

Sejlskibe.

Chr. Simoni, Aalborg. Caroline Smith, J. P. Ægidiusen, afgaaet fra Lappvik den 8. Septbr. til Aalborg. — Elisabeth, H. C. Jensen, afgaaet fra Burntisland den 11. Septbr. til Aalborg. — Flora, L. D. Larsen, ankom til Kotka 14. Septbr. — Caroline Smith, J. P. Ægidiusen, ankom til Aalborg den 14. Septbr.

Fanø, Sønderho. Hans, Brinch, ankom til Rio den 9. Septbr. fra Marseille. — Cathrina, Brinch, afgaaet fra Liverpool til Rio Grande, rapporteret d. 3. August paa 10° N. 26° V. Lgd. — Merida, Pedersen, afgaaet fra Københavns Red 12. Septbr. til Southampton. — Anna, Mortensen, ankom til Distrikt Hernø-sand den 12. Septbr. fra London. — Mary, Lydom afgaaet fra Halmstød 9. Septbr. til South Alloo. — Ane Jenssine, Øhle, ankom til Porto Cabello den 10. Septbr. fra Cardiff.

Fanø, Nordby. Anna, Clausen, passeret Cuxhavn 5. Septbr. fra Hamburg til Bahia. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra San Pedro du Pinatar 2. Septbr. til Santos. — Nordby, Christiansen, sejlet fra Port Natal 6. Septbr. til Barbados. — Lemvig, Thomsen, ankom 7. Septbr. til Port Elisabeth fra Hamburg. — Franz, Pedersen, indkom til Las Palmas med læk Skib 6. Septbr. fra Port de Bronc til Madagaskr. — Sophie, Svarrer, fra Cuxhaven 5. Septbr. til Rio Janeiro. — Dania, Nielsen, pass. Dunesness 6. Septbr. fra Hamburg til Pernambuco. — Thea, Jessen, udklareret fra Buenos Ayres 10. Septbr. til Rio Grande. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Leguna 8. Septbr. fra Ceara. — Sixtus, Lassen, forventes sejlfærdig 18. Septbr. fra Santos til New-York. — Thora, Thomsen, sejlet fra Nordby 10. Septbr. til Antwerpen. — Professor, Beck, ankom til Bahia Caraguay 25. Juli fra Guayaquil.

Svendborg. J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Kolding den 8. Septbr. — Caroline, Andersen, ankom til St. Vabry den 8. Septbr. — Hjalmar, Jacobsen, ankom til St. Petersborg den 8. Septbr. — Elise, Andreasen, ankom til St. Petersborg den 9. Septbr. — Guldberg, Rasmussen, ankom til Folkestone den 9. Septbr. — Danebrog, Børgesen, ankom til Scarborough d. 10. Septbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Kjøge den 11. Septbr. — G. R. Berg, Petersen, an-

kom til Kemi den 12. Septbr. — Marie, Nielsen, ankom til Rotterdam den 12. Septbr. — Niels, Hansen, ankom til Libau den 13. Septbr. — Phoenix, Hansen, ankom til Kragerø den 14. Septbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Nykjøbing p. F. den 14. Septbr. — Hansine, Hansen, ankom til St. Petersburg den 15. Septbr.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 13. September:

Udfragterne have som i den forløbne Uge været faatallige til Østersøen, om end Tendensen i denne Retning i de sidste Dage synes fastere; der er sluttet til Kronstadt Baade af den gængse Størrelse à 3/3—3/4¹/₂ og til Swinemünde à 3/6 option Stettin 4/— . Nordover ere Fragterne faste à 5/— Nordnorge for ca 1000 tons Baad, en naturlig Følge af denne Sæsons nær forestaaende Slutning. — Til Middelhavet har et jævnt Antal Befragtninger fundet Sted à 5/6 for Genua; Fragterne i denne Retning ere ikke fuldt saa høje som Ugen forud paa Grund af det faste Returnemarked.

Af Befragtninger kunne nævnes:

Kjøbenhavn 1300 3/9, 1350 3/9, 2000 3/6 300, Kronstadt 1550, 2000, 1600 3/3, 1700, 2500, 1700 3/4¹/₂, Riga 1180 3/9, Libau 1500 3/10¹/₂, Stettin 2200 4/—, Swinemünde 1600 3/7¹/₂, 2300 & 2500 3/6, 1800 3/6 option Stettin 4/—, Fairwater (Dunston) 850 4/3, 1900 3/9, Stockholm 1700 3/4¹/₂, Königsberg (Wear) 500 coke 8/—, Memel 1200 4/—, Middelfart 900 4/3, Aarhus 1200 4/—, Lübeck option Wismar 1700 4/3. — Bilbao (Dunston) 1700 & 1850 3/1¹/₂ 500 g. K., 3000 3/—, 1700 4/— 250 Kul 6/— Gods & Koks 48 Oporto 1050 3/9, Harstad 1200 5/—, Nordnorge 950 5/— . — Palermo 1900 6/3 300, Catania 2000 6/— 500 opt. Messina 6/1¹/₂ 300, Oran (Wear) 1650 6/— 300, Alexandria 2850 6/— 350, 3000 6/1¹/₂ 350, 2600 5/10¹/₂ 400, 1800 5/9 350, Barcelona 2500 8/6 400 48 d., option Dunston 8/7¹/₂, 2650 8/7¹/₂, Genua 3500 5/6 500, 3200 5/6 500, Ancona 2500 6/9 350, Savona 4400 5/6 350 eller 5/4¹/₂ 450, 2600 5/6, Civita Vecchia 2900 5/10¹/₂ 350, Triest 2700 6/6 300 9 d., Venedig 3100 6/10¹/₂ Kul 8/10¹/₂ Koks 350, Neapel (Wear) 2800 5/6 500, 2200 5/9 500 Kul 6/9 Sten 7/9 Koks, Passages 1050 6/6 250 Kul 9/6 Koks 48 d., Bari 1300 7/10¹/₂, Pozzuoli 2200 6/3 400, Marseille 2200 5/10¹/₂ 500, Torre del Annunziata (Wear) 2000 6.— 500 i frc., Cette 2000 6/3 free stev.

I Erts har der siden sidste Beretning kun fundet et mindre Antal Befragtninger Sted. Der synes ikke for Tiden at være noget større Behov for Tonnage, hvorfor Fragterne, omendskønt faste, ikke opvise nogen videre Stigning, hvilket var at vente i Forbindelse med det livlige og stigende Sortehavemarked.

Der er sluttet paa Basis af:

Bilbao—Newport 4/9, Rejser fra Oct. 96/Marts 97 4/4¹/₂, Rotterdam 5/9, Stockton 5/7¹/₂, Barrow 5/6.
Huelva 6 eller 9 Rejser Antwerp—Rotterdam 8/— free disch.

Ergasteria—Middlesbro 4/4¹/₂ 400/400 free disch.

Luleå—Rotterdam 5/9.

Ugen udviser et livligt Marked fra Sortehavet etc.; Fragterne ere stadigt faste, og Stigning har fundet Sted fra alle Pladserne, fra nogle Pladser Vedkommende en ret betydelig Stigning. Med fast Holdning fra Redernes Side kan yderligere Stigning ventes at indtræde.

Der er sluttet paa Basis af:

Odessa (berth) L. H. A. R. 10/6—11/—.

Nicolaieff (charter) 12/6 nc.

Varna—Bourgas—Sulina—Kustendje 12/—12/6 A. R. nc. eller any.

Donau 14/— 14/6 Antw. Rotterdam nc. eller any 6 d. for Hamburg.

Azoff 12/9 L. H. A. R. Amsterdam—Dunkirk eller any (berth) paa Certeparti pr. straks lasteklar Tonnage er en yderligere Avance 6 d.—9 d. erholdelig.

D'Hr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele den 12te September 1896:

Fragtmarkedet holder sig gennemgaaende fast, og især er dette Tilfældet for Dampernes Vedkommende; fra Staterne, Sortehavet, og fra La-Platafloden noteres ogsaa bedre Rater. En Del Fragtslutninger har fundet Sted for Sejlere, og omend de opnaaede Rater kun for enkelte Fragter ere lidt højere, synes Tendensen dog at være i Skibenes Favor for de fleste Markeders Vedkommende indenfor Kaperne. Fra Ostindien er det fremdeles daarligt, Ordrene ere faa, og Fragtsatserne lave; et Par Skibe rapporteres sluttet med Jærnbanesveller fra Java til Delagoa Bay à 31 Cents hollandsk. Fra Australien og Nærhed har der vist sig lidt mere Aktivitet i Hjemfragterne, der er sluttet til 23/6 fra Port Pirie til Kanalen, 22/6 fra Ny-Caledonia, 30/9 fra Sydney til London pr. Register Ton.

Fra Vestkysten Syd-Amerika er Noteringen fremdeles 17/6 for Hvede eller Salpeter Kanalen f. O.

Den ubefragtede Tonnage der er 83,000 Tons imod 78,000 forrige Uge.

Californien holder sig fast og aktiv til 27/6; der ventes god Udførsel af Korn, og da Tendensen for Salg i Europa er god, ventes der en yderligere Bedring i disse Fragter. Markedet fra Oregon har ikke fulgt med, men bedres antageligt senere, Noteringen er 28/9 fra Portland.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler den 30./11. September:

Det herværende Fragtmarked holdt sig den største Part af Ugen meget roligt og Forretningen gik kun trevent, men det synes nu som om det igen skulde blive fastere, idet der atter er mere Begær for Rum og Dampere ikke udbydes i overdreven stor Mængde. For prompt Rum til London vil man betale 1/3³/₄ d., til Rotterdam eller Amsterdam 1/5¹/₄ d., Elamburg, Antwerpen, Dunkerque eller Ghent 1/6 d. Til Weseren og Rouen er der i Øjeblikket intet fast fremme, men derimod kunne en eller to Dampere à 12,1800 Tons d. v. placeres til Bergen, hvortil der bydes 1/6 d. Til Stettin og Lübeck kan fremdeles Rmk. 12 pr. 2000 Kilos Rug opnaas, til Østsværrig samme Rate. Sydsverrig & Kjøbenhavn Rmk. 13—13¹/₂, Danmark indtil Aalborg inkl. Rmk. 14. For Oliekager til Danmark noteres 16—17 Rmk. pr. 2000 Kilos.

Fra Cronstadt til London kan opnaas 24/— D/B. 1/5 Boards 25/6 d., til Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 14, Honfleur Frcs. 33/34 D./B.

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.) Kåbellængder (Kbl) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

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

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Løbet i Nyminde-Gab er igen aabent og Baakerne rejste.

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

Paa Havreøen 11 Fod.

I Kanalen 10¹/₂ Fod.

Paa Fjordgrunden 10¹/₂ Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gotland. Fårösund Fyr er nu hurtigblinkende og viser grønt Lys fra S. 74° Ø. til S. 24° Ø., hvidt Lys fra S. 18° Ø. til S. 11° Ø., rødt Lys fra S. 11° Ø. til c. S., grønt Lys fra c. N. 49° V. til N. 40° V., hvidt Lys fra N. 40° V. til N. 32° V. og rødt Lys fra N. 32° V. til N. 17° V.

Naar man passerer Fyret, lyser det i nordvestlig Retning med uforstærket hvidt Lys.

Bottniske Bugt. Ved Rödskallen ere følgende Grunde fundne og afmærkes saaledes:

Mellem Rödskallen og Kallfjärdsgrund en 21 Fods Grund, der paa Ø-Siden afmærkes med en Stage, paa V-Siden med en rød Stage med nedadbunden Kost. 65° 20' 15" N. Br. 22° 18' 12" Ø. Lgd.

Sandgrunden strækker sig længere mod V., hvorfor Stagen med Kost flyttes noget V. hen. 65° 22' 10" N. Br. 22° 21' 30" Ø. Lgd.

V. for Sandgrunden, i Linien Junkö Baaker overet, er funden en 20 Fods Grund. Den røde Stage med Ballon mellem to nedadbundne Koste flyttes uden for denne Grund. 65° 23' 10" N. Br. 22° 20' 30" Ø. Lgd.

En 19 Fods Grund er funden paa 65° 15' 37" N. Br. 22° 12' 0" Ø. Lgd.

Fyret paa Rataskär viser hvidt To-Blink fra c. N. 8° Ø. til N. 46° Ø.

Finland. Finske Bugt. NV. for Leppäluoto, mellem Trångsund og Wiborg, ligger et Dampfartøj sunket. Om Natten vises en hvid Lanterne.

Tyskland. Ved den fremspringende Tilsanding i Gellenstrom mellem Tønde M og N er udlagt en rød Spirtønde.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. Paa Tønde 5's Station i Jade er i 5¹/₂ Fv Vand udlagt en Lystønde, som viser hvidt, fast Lys med Formørkelser.

Holland. Ems. Træbaaken med Ballon er igen opført paa N.-Enden af *Boschplaat* i *Ems* Munding.

I den sidste Halvdel af Sept. 1896 inddrages Fyrskibet »*Terschellinger Bank*» for en enkelt Dag.

Zeegat van Goeree. I *Bokkegat* er Spidstønde Nr. 4 flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand. 51° 52' 10" N. Br. 3° 59' 12" Ø. Lgd.

I *Bieningen* er den S.-lige Del af det gamle Løb mellem Spidstønderne Nr. 2 og 3 og Stumpstønderne Nr. 2 og 3 fuldstændig tilsandet, saa der kun er et Par Fod Vand.

I *Noordergat* ere følgende Tønder flyttede saaledes: Spidstønde Nr. 2 i 10 Fod Vand. 51° 55' 37" N. Br. 3° 58' 56" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 19 Fod Vand. 51° 55' 24" N. Br. 3° 59' 28" Ø. Lgd.

I *Zuid Pampus* er Dybden nu 6½ Fod. Den røde Lystønde, mærket K H, *Kwade Hoek*, er flyttet og ligger nu i 5½ Fod Vand. 51° 50' 38" N. Br. 4° 0' 38" Ø. Lgd.

Frankrig. I Slutningen af 1896 forandres *Gravelines* Fyr saaledes:

Fyret bliver et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 13° Ø. til N. 20° Ø., rødt Lys fra N. 20° Ø. til N. 27° Ø. Lysævnens: 26 Kml. for det hvide, 24 Kml. for det røde Lys. Flammens Højde bliver uforandret. Det nye Fyr kan forinden Tændingen brænde til Forsøg.

Den 1. Sept. 1896 slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa Fyrtaarnets Galleri. Nærmere Meddelelse senere.

Nordlige Atlanterhav.

Portugals V.-Kyst. Den 15. September 1896 tændes paa *Ponta do Cavallo*, V.-Pynten ved *Cesimbra* Bugt, et rødt, fast Fyr, der lyser over 240°. Flammens Højde: 122 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Spejllapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et hvidt, 25 Fod højt, cylindrisk Jærntaarn med graa Stræbere.

Beliggenhed: 38° 25' 53" N. Br. 9° 6' 56" V. Lgd.

Portugal. Tejo. Den 28. Sept. 1896 tændes *Bugio* nye, permanente Fyr. Det viser hvidt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 20 Sekunder og lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 82 Fod. Lysævnens: 17 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et Fyrtaarn paa Føret.

Beliggenhed: 38° 39' 32" N. Br. 9° 17' 51" V. Lgd.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Asorerne. Fayal SV. Omtrent 45 Kml. SV. for *Fayal* højeste Top er funden en Banke med 42 Fv. Vand. Den er omtrent 2 Kml. lang i N. t. Ø. og S. t. V. og 1 Kml. bred. Dens Midte ligger paa 37° 58' N. Br. 29° 18' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet »*Boston*» Nr. 54 er igen udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 39 inddraget.

Nantucket Sound. Den 15. Sept. 1896 forandres Fyrskibet »*Handkerchief Shoal S.*» Nr. 4 til at vise to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 39 Fod.

New Jersey. Et Vrag ligger sunket 8½ Kml. N. 23° Ø. fra Fyrskibet »*Northeast End.*» En Mast er 15 Fod over Vandet.

Maryland. Potomac River. Den 5. Sept. 1896 tændes paa *Lower Cedar Point* et fast Fyr, der viser hvidt Lys Horisonten rundt, undtagen fra N. 86° Ø. til S. 22° Ø., hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 11½ Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra en brun, firkantet Bygning, der staar paa det gamle Fyrtaarns Plads. 38° 20' 23" N. Br. 76° 59' 37" V. Lgd.

Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa hver 12 Sekunder slaas Et-Slag.

Samtidig tændes et hvidt, fast Fyr paa Toppen af *Lower Cedar Point* Baake. Flammens Højde: 28 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens Ø.-Kyst. Lystønden, der viser grønt, fast Lys, ved Yderenden af *Lido SV.*-Dæmning, er igen udlagt.

Kreta. Fyret paa Kap *Spinalonga* eller *Aghios Joannis* er midlertidigt slukket.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Louisiana. Spidstønden, som laa i Løbet mellem *Tiger Shoal* og *Trinity Shoal*, er til Forsøg ombyttet med en sort og hvid lodret sribet Fløjte-tønde.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Sept. 1896.

Dampskibs Aktier.	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Foren. Dampskib-Selsk.....	108½/4	½	108	108½/4
Thingvalla	46		46	46½/4
Danmark	84¾/4	84½/4	84	84½/4
Norden	119		118½/2	118¾/4
Kjøbenhavn.....	89½/2	89¾/4	89½/2	89¾/4
Carl	53	52¾/4	52½/2	52¾/4
Dannebrog.....	116½/2	116	116½/4	116½/2
Skjold	67½/2	68	67¾/4	68
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.			36	40
Østersøen			49½/2	50
Nordsøen	49	50	67	68
Torm	67	68	—	—
Foren. Bugser-Selsk.			91½/2	96
Dansk-russisk Dampsk.			70	90

Dampskibe Obligationer.

4 0/0 foren. Dampsk.			104	107
5 0/0 — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....			99	102
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
5 0/0 Nordsøen.....			—	—

Stats og Kreditforen. Obligationer.

3 0/0 Stats			—	—
3½ 0/0 uopsig. Stats			100½/2	100¾/4
3½ 0/0 Husejer Kreditk.....	97½/2		97½/4	97½/2
3½ 0/0 Kbhvns Kreditf.			97	97½/2
3½ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.	97½/2	¼	97½/4	97½/2
4 0/0 — — 6 —	99½/2		99½/4	99¾/4
3½ 0/0 Landkreditk. 3 —			97	97¾/4

Aktier.

Nationalbank.....			163¾/4	165½/4
Privatbank	122	121½/2	121½/4	121¾/4
Landmandsbank			124¾/4	126½/2
Håndelsbank	124		123½/2	124½/2
Burm. & Wain			108	108½/2
Helsingørs Jernsk.			113	115
Sukkerfabr.	92½/2		92½/2	92¾/4
Bryggeri Aktier	123½/2	¾/4	123½/2	123¾/4

Vekselkurser.

	åvista	10 d. d.
	Sælger.	Køber.
Hamburg	89	88.85
London.....	18.15	18.12
Paris.....	72.15	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Septbr. 1896.

Rubler	218.60
4 0/0 Russiske Consols	—
4½ 0/0 — Boden Kredit	105.10
6 0/0 Mexikanske	94.10
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.50
4 0/0 — — 1890.....	87.50

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

Foren. Dampskibs. 170,000, »Thingvalla« 8,000, »Danmark« 102,000, »Norden« 54,000, »Kjøbenhavn« 48,000, »Carl« 48,000, »Dannebrog« 60,000, »Skjold« 76,000, »Nordsøen« 8,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

P. Otzen & Thorstenson,

autoriserede Installatører af elektrisk
Belysning.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Lynafledere. Ringeapparater og Telefoner. Manometre.
Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

ARENTZ & ROSENFELDT'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Damp-
skibe, Løgtene og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med alle nødvendige Ma-
skiner. Billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Skibe optages paa Patentølp indtil 130 Fods Længde og
8 Fods Dybde.

Tjæders berømte
INSEKTPULVER.



Frederiksberggade 34.
Telefon 4128.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer.

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernerkort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,

anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jærnarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T. 37.

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

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

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

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og

Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN.

6, Sølvtorvet 6.

Presenninger

af H. E. Hansens gode velbe-
kendte vandtætte **Dug** haves
steds paa Lager.

Holbergsgade 15.

O. Rosenvinge, CANVAS and ROBE MERCHANT,

FILIALER { 118, Bromielaw, GLASGOW.
 „ { Clive Street, NORTH SHIELDS.

65, Quayside, Newcastle-on-Tyne.

Ordre og Correspondance anmodes indsendt til North Shields Kontoret.

Varerne leveres efter nedenstaaende Priser indtil videre notice, frit til nærmeste Dampskibsstation, hvor Skibet ligger paa Kontinentet, eller hvilket som helst Sted i Storbritanien. 3 à 6 Maaneders Kredit erholdes. Kontant godtgøres Rabat: 2 1/2 % Tougværk, 7 1/2 % Seildug.

Manilla	første Sort	26/-	pr. 50 Kilo.
(Coir) Græstougværk	do.	22/-	—
Hamp do.	do.	32/-	—
Flexible Staaltraadtrosser	do.	<u>med Certificat ifølge Lloyds Forlangende</u>	

90 Favne.

2 Toms	2 1/4	2 1/2	2 3/4	3	3 1/4	3 1/2	3 3/4	4	4 1/4	4 1/2
£ 3.5	£ 3.10	£ 4.10	£ 5.5	£ 6.0	£ 7.5	£ 8.0	£ 8.15	£ 9.10	£ 10.10	£ 12.5

Kortere Længder beregnet i Forhold til ovenstaaende Priser.

Rulle	29/	30/	31/	32/	33/	34/	35/	36/	38/	40/	42/
Manilla Spring 4 slaet,	15 Favne lang, med Staal Kause i begge Ender og Staal-Shackle:										
	7 toms	8	9	10	11	12					
	£ 3.5	£ 3.15	£ 4.5	£ 5	£ 6.10	£ 7.5					

Flexible Staaltraad No. 1, for Lossemantler.

pr. Favne	1 1/4 toms	1 1/2	1 3/4	2
	6 1/2 d.	7 1/2 d.	8 1/2 d.	10 d.

Flexible Staaltraad No. 2 for Lobende.

pr. 50 Kilo	1 1/4 toms	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4	3	3 1/4	3 1/2
	33/	29/	26/	24/	22/	21/	20/	20/	19/	18/

B. B. Staaltraad for staaende Rig.

pr. 50 Kilo	1 3/4 toms	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4	3	3 1/4	3 1/2
	19/	18/	17/6	17/	16/	15/6	15/	14/9

SEILDUG:

Monarck	No. 1	2	3	4	5	
	1/1	1/0 1/2	1/	11 1/2 d.	11 d.	pr. Yrd.
Government Navy	No. 1	2	3	4	5	
	1/0 1/2	1/	11 1/2 d.	11 d.	10 d.	»
Crown Royal Extra	No. 1	2	3	4	5	
	11 d.	10 1/2 d.	10 d.	9 1/2 d.	9 d.	»
Extra all long Flax	No. 1	2	3	4	5	
	10 1/2 d.	10 d.	9 1/2 d.	9 d.	8 1/2 d.	»
Best Long Flax	No. 1	2	3	4	5	
	9 d.	8 1/2 d.	8 d.	7 1/2 d.	7 d.	»
Presenningdug	30 Tommer bred, 7 1/2 d. pr. Yard.					

„Danak Sefarstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Danak Sefarstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. September 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: En Assurancesag. — Kap Verde Øerne. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Bogtrykkeri

udfører alle
maritime og merkantile
Tryksager.

Stort Udvalg af nyeste Typer.

Triers Bogtrykkeri

(G. L. LIND & NUMA FRANKEL)

Bredgade 32. Tel. 685.

Bogbinderi.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa **Gamle Carlsberg Export- og Lagerøl** direkte til os, da vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Indlandet.

Fabriken Alliance.

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Boutefellerings-Anst. f. Exporten.



J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845. Telefon 213.

Skibsdagbøger,

5 Kr. 50 Øre pr. Stk.

Videreførere Rabat.



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

støbt Staal, saasom:

Skibsstævne,
Skibsskræuer,
Rorrammer.

Stempler,
Krumtappe,
Amboite,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullepång er smeddeligt samt i Styrke og Seighed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

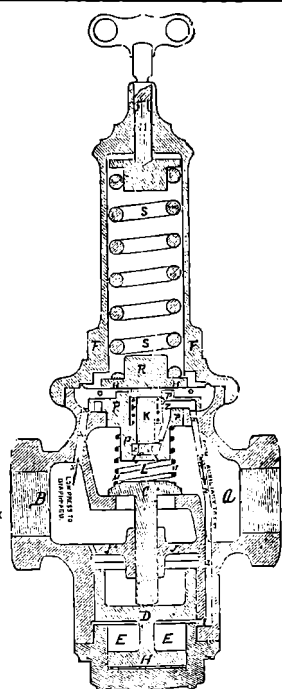
Jørgen Jensen's Eftf.

Jeg tillader mig at gøre mine ærede Kunder opmærksom paa, at min Forretning er flyttet fra **St. Annæplads Nr. 18 til Nr. 14 i samme Gade**, og anbefaler mig som hidtil baade med civilt Tøj, Uniformer og alt til Herreekvipering henhørende.

Ærbødigt

J. Brinch,

St. Annæplads 14.



Masons Damp- Reduktions-Ventiler

leveres

i 10 Størrelser for Rørdiameter $\frac{1}{2}$ "—5".

Disse Ventiler, der fremdeles hævde deres Overlegenhed i enhver Retning, have vundet meget stor Udbredelse og anvendes nu til Stadighed af vore største Skibsbyggerier og Fabrikker.

Illustreret Prislister tilsendes paa Forlangende.

Kontor og Lager: **Gothersgade 155.**

Telefon Nr. 956 & 3504.

A. B. Reck.

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 21.



Nordisk Flagfabrik,

Kjøbenhavn V.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Frits Ortmann,
Overretssagfører,
Amägartorv 16. Tel. 3225.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

5 Raadhusstræde 5
Kjøbenhavn K.

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

Leverandør
til de kejserlige russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Hølbredet,

bør føres i ethvert
Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS

Fiskekroge.

Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

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

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

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

RED HAND BRAND.

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

Em. Z. Svitzers
BJERGNINGS-
ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

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

En Assurancesag.

Sø- og Handelsretten har afsagt den nedenfor refererede Dom i en Sag af betydelig Interesse.

Dom i S. S. Nr. 15/96. Skibsrederne F. & A. Nielsen i Rudkjøbing mod Transportforsikringsselskabet »Schweitz« i Zürich.

Ved Kaskopolicen Nr. 2353 af 17. Aug. 95 blev den Skibsrederne F. & A. Nielsen i Rudkjøbing tilhørende Skonnertribrig »Nadinka«, hvis Kasko var takseret til 24,000 Kr., og som var c. 25 Aar gammel, forsikret for Tiden fra 18. Aug. 1895 til 17. Aug. 1896 for 16,000 Kr. i Transportforsikringsselskabet »Schweitz« gennem dets Generalrepræsentant her, Chr. Ørsted; i Følge Policen var Forsikringen afsluttet i Henhold til Konventionen af 2. April 1850 for det herværende kgl. oktr. Søassurancekompagni, og var det tillige i de Policen vedhæftede trykte Bestemmelser udtalt, at Skibet maatte være sødygtigt ved hver Rejse Begyndelse. Skibet var i Følge Certifikat af 21. Novbr. 1893 klassificeret for 5 Aar under 5/6 G. 1. 1. i Bureau Veritas og havde ved Besigtigelse efter en Reparation i Nantes i April 1894 faaet samme Klasse stadfæstet; i nævnte Certifikat var iøvrigt i Henhold til Klassifikationsforskrifterne udtalt, at i Havari- og Strandingstilfælde skulde Skibet paany besigtiges.

Paa en Rejse, som »Nadinka«, der skal have været et meget skarpt bygget, oprindeligt til Frugtfart bestemt Skib, tiltraadte d. 19. Oktbr. 95 fra Blyth med en Ladning Kul, forliste det totalt d. 21. s. M. i Nordsøen, og da Forsikringsselskabet vægrede sig ved at udbetale den samme derpaa af Rederne affordrede Forsikringssum, hvoraf iøvrigt den største Del skal have været genforsikret i det herværende kgl. oktr. Søassurancekompagni, anlagde Rederne nærværende Sag, hvorunder de have paastaaet Selskabet »Schweitz« ved dets ovennævnte Repræsentant tilpligtet at betale dem den omtalte Sum af 16,000 Kr., som de dog senere i Henhold til § 167 i Konventionen af 2. April 1850 have nedsat med 2 % til 15,680 Kr., af hvilket Beløb de derhos have fordret sig tilkendt Renter med 5 % aarlig fra Stævningens Dato d. 22. Febr. d. A., ligesom de have gjort Fordring paa Tilkendelse af Sagsomkostninger. Det indstævnte Selskab har derimod paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger.

Af en under Sagen fremlagt Udskrift af »Nadinka«s Logbog fremgaar: »Nadinka«, der var c. 229 Br. Reg. Tons drægtlig, og hvis Besætning bestod, foruden af Føreren Jørgensen og Styrmanden Stæhr, af 2 Matroser, 1 Letmatros, 1 Kok og 1 Ungmand, hvilke 5 alle vare mellem 22 og 16 Aar gamle, ankom d. 3. Aug. 1895 med en Ladning Træ til Blyth, i hvis Havn den fortojedes. Lørdag d. 5. Oktbr., da Skibet Kl. 3 1/2 Em. forhaledes over mod Kaj, tog det Grunden c. 20 Fv. fra denne og faldt med Lavvande over paa Banken, hvor det dog observeredes at ligge godt. Den næste Morgen gik man i Gang med at hale Skibet ind til Kajen, og kom det med Forskibet indtil 3 Fv. fra samme og langs Bougen paa et andet Skib ved Kajen, men kunde ikke komme længere paa Grund af for lidt Vand. Det observeredes da med Lavvande, at Skibet havde givet sig ved Skanddæk o. fl. Steder. Efter at Dækslasten var lossat færdig, bemærkedes der Kl. 3 1/2 Em., da Skibet rettede sig, 4 Fod Vand i Lasten. Man gik da i Gang med begge Skibets Pumper, hvorved Vandet inden Kl. 4 bragtes ned til 3 Fod, og, efter at Skibet derpaa var forhalet til den anden Side i flod Vand, og der var fortsat med Pumpningen til Dels under Medhjælp fra andet Skibsmandskab, blev der pumpet læns til Kl. 8 Aften og derefter, da Skibet atter tog 10" Vand i Timen, slaet læns ved Vagtskiftet hveranden Time. Mandagen d. 7. Oktbr. fandtes der 12" Vand ved Pumpen, og tog Skibet da 6" Vand i Timen, men blev der pumpet læns hver 4. Time og flere Gange i Løbet af den følgende

Nat. For d. 8. Oktbr. Morgen findes det anført, at Skibet da tog 1" Vand i Timen, og at der i Løbet af Dagen kom 5" Vand ved Pumpen, men at Skibet blev pumpet læns om Aftenen. Den 9. Oktbr. fandtes der om Morgenens og om Aftenen 12" Vand ved Pumpen og pumpedes der læns Morgen og Aften. For d. 10. Oktbr. er det anført, at Skibet da tog regelmæssig 6" Vand i 12 Timer, og at der om Aftenen var 9" ved Pumpen, men da sloges læns til 6". Den 11. Oktbr. om Aftenen fandtes der 9" Vand ved Pumpen, men sloges da læns. Den 12. Oktbr. Aften var der 12" Vand ved Pumpen, og der sloges da læns. Den 13. Oktbr. Aften var der 11" Vand ved Pumpen og sloges læns. For d. 14., 15. og 16. staar der intet anført i Logbogen. Den 17. Oktbr. blev Ladningen fra Skibets Rum, som havde været iværksat alle de foregaaende Dage, tilendebragt, og blev Skibet derpaa Kl. 1 Em. forhalet over paa Banken, Bunden rengjort og Kalfatring foretagen ved Stødene og Agterstævnen samt, hvor det fandtes nødvendigt, og Skibet blev derpaa om Aftenen forhalet ind i flod Vand igen. Den 18. Oktbr. indtog Skibet i Løbet af Dagen en fuld Ladning Kul paa c. 307 Tons, hvorved det kom til at ligge 12' 8" agter og 12' for, og anførtes der da at være 17" Vand ved Pumpen, men blev slaet læns. Den 19. Oktbr. om Morgen blev der atter pumpet læns, Skibet gjordes sejlklart og bugseredes ud samt afsejlede Kl. 3 Em., for at gaa med dets Ladning til Frederiksstad i Norge. Vinden var den Dag vestlig og steg efterhaanden fra laber Kuling til en Styrke af 3, (Søens Styrke 2); der styredes Kurser mellem Ø. og N. Den 19. Oktbr. Kl. 9 Aften angaves der at være 18" Vand ved Pumpen, der sloges læns, men Skibet tog 6" à 7" Vand i Timen, hvorfor der hver Time blev pumpet læns, hvad Kaptajnen senere har omtalt tog c. 5 Minutter. Søndag d. 20. Oktbr. var Vinden om Morgenens gaet nordlig og blev op ad Dagen N. O. med en Styrke fremdeles af 3 (Søen 2 à 3), og Skibets Kurs ændredes til noget sydligere end Ø. For Vagten fra Kl. 12 til 4 Morgen anførtes det, at der toges 6" à 7" Vand i Timen og fremdeles pumpedes hver Time. For Vagterne fra Kl. 4 til 8 Morgen og 8 til 12 Form. observeredes der 12" Vand i Timen og pumpedes læns hver 1/2 Time, hvad der fortsattes i Vagten Kl. 12 til 4 Em., da Vandet observeredes at være i Tiltagende. Kl. 4 Em. bleve begge Skibets Pumper satte i Gang, og holdtes der af med Søen, idet Skibet styredes i S. S. O. misv. Kl. 5 ændredes Kursen, idet der styredes V. S. V. for Landet, og observeredes Vandet fremdeles at tiltage ved Pumperne. Kl. 6 1/2 Søndag Em. erklærede Mandskabet ikke at kunne udholde at pumpe, tilmed da Vandet dog voksede, og styredes der derfor efter en Fiskerkutter, som praajedes forude til Luvart, hvorpaa hele »Nadinka«s Mandskab, efter at have pejlet 28" Vand ved Pumperne, gik om Bord i samme, medtagende lidt Tøj. Den næste Morgen, d. 21. Kl. 8, gik 4 Mand igen fra Kutteren, der havde holdt det gaende i Nærheden, om Bord i »Nadinka«, hvor der da observeredes 6' til 7' Vand ved Pumperne, og Kl. henad 1 samme Eftermiddag saas det fra Kutteren, at »Nadinka« gik til Bunds.

Efter at »Nadinka«s Besætning var kommen tilbage her til Landet, aflagde den Søforklaring d. 8. Novbr. f. A. i Rudkjøbing. Under samme erklærede Kaptajnen, at Skibet vel var blevet noget lækt ved at komme til at ligge paa den omtalte Banke ved Blyth, men ikke saa meget, at der efter hans Mening var Grund til at træffe særlige Foranstaltninger i den Anledning, saa meget mindre som Skibet blev almindelig tæt igen, efter som Ladningen blev lossat, og at Skibet ogsaa ved det af ham og Styrmanden efter Losningen foretagne Eftersyn, hvorunder de kalfatrede det, hvor det fandtes nødvendigt, viste sig at være i behørig Stand, samt at det laa flod, medens Kulladningen

indtoges, uden at vise sig utæt, hvorfor han heller ikke havde fundet Grund til at faa foretaget yderligere Undersøgelse, idet Skibe, der give sig noget ved at komme til at ligge tørt, sædvanlig ogsaa af sig selv blive tætte igen i Vandet. Om Grunden til, at Skibet sprang læk i Søen, kunde han derimod ikke sige noget nærmere, medens Styrmanden under Søforklaringen anførte, at Grunden maatte være den, at det havde arbejdet en Del i Søen. Styrmanden forklarede i Forbindelse dermed, at da han og Kaptajnen efter Losningen i Blyth undersøgte Skibet, var der kun to Steder, hvor der var Anledning til at kalfatre, og at han ikke bemærkede, at det trak Vand, da det atter kom til at flyde, samt at det vel var nødvendigt at pumpe noget efter Ladningens Indtagelse, men ikke saa meget, at han, der da pejlede Pumperne, fandt nogen Betænelighed ved at gaa til Søs. Af de to Matroser bemærkede den ene, at der vel blev pumpet noget inden Afsejlingen fra Blyth, men at intet da gav ham Anledning til at tro, at Skibet havde nogen Læk, idet det oftere havde trukket mere Vand; medens den anden udtalte, at der vel efter hans Skøn var ikke saa lidt Vand ved Pumperne ved Pumpningen inden Afsejlingen, men at han dog ikke nærede nogen Betænelighed ved at gaa med Skibet, saa længe det ikke trak mere Vand, medens det maatte have arbejdet sig mere læk i Søen. I et under Sagen fremlagt Brev fra Kaptajnen af 16. Marts d. A. har denne derhos paa Forespørgsel udtalt, at naar han ikke paa Rejsen fra Blyth holdt af tidligere og vendte om, var det, fordi der ikke syntes ham at være Grund dertil, saa længe Skibet ikke var »ualmindelig lækt«, tilmed da det havde to gode Pumper, og det i det 1ste Etmaal med Lethed holdtes læns af en Mand, og da der tillige, naar Vinden vedblivende holdt sig vestlig, var mere Sandsynlighed for at naa Norge. Om Søndagen gik Vinden imidlertid først nordlig og derpaa østlig, og der kom da en Del Sø fra den Kant, hvorfor Skibet arbejdede noget, hvad der efterhaanden blev stærkere, og rullede tværs i Søen samt begyndte at tage Vand over Dækket, og Vandet tiltog da i Skibet, saa at det fra Kl. 3—4 Eftermiddag blev nødvendigt at bruge begge Pumper og pumpe med alle Mand samt først at holde af med Søen og derpaa at styre efter Humberfloden.

Under Sagen er det endvidere tillige oplyst, at »Nadinka«s Rederi senest d. 10. Oktbr. modtog et Brev fra dets Kaptajn fra Blyth — hvorfra Brevet maa antages afsendt d. 7. eller senest d. 8. s. M. — hvilket Brev nu ikke er kommet til Stede, men som straks blev meddelt det indstævnte Forsikringsselskabs Agent, Mægler Buch i Rudkjøbing, saaledes at det dog mulig kun blev oplæst for ham, og tilskrev han derpaa straks d. 10. Oktbr. efter Aftale med Rederne Selskabets Generalrepræsentant hersteds, Hr. Ørsted, et Brev saalydende: »Jeg undlader ikke at meddele Dem, at »Nadinka« er ankommen til Blyth og losses ved Sounders Kaj; den er bleven læk ved at blive næppet og trækker 3" i Timen. Med Hensyn til Udgifterne forespørger Rederiet, om De er villig til at godtgøre Deres Andel, hvad rimeligt er for at undgaa Havari. Ærede imødeses omgaaende.« Paa denne Skrivelse svarede Generalrepræsentanten d. 12. Oktbr. saaledes: »Besvarende Deres ærede af 10. ds. er det ikke værdt, at Kaptajnen paa »Nadinka« gaar til større Omkostninger end strængt nødvendigt i Anledning af, at Skibet er blevet læk. Det er tilstrækkeligt for os, naar han reparerer billigst muligt, og sammen med Regningen for Reparationen sender et Udtog af sin Logbog, hvoraf det fremgaar, paa hvad Maade Skaden er sket. Han behøver altsaa ikke at foretage Besigtigelse eller tage andre bekostelige Forholdsregler.«

Det indstævnte Selskab har støttet sin Frifindelsespaastand paa, at »Nadinka« efter det saaledes foreliggende ikke kan antages at være sprunget læk i Søen paa Rejsen fra Blyth, men derimod var usødygtigt, da det afgik fra Blyth — Indstævnte har til Bestyrkelse heraf fremlagt Erklæringer fra tvende herværende Besigtigelsesmænd ved

Søassuranceselskaber —, og at Forliset derhos formentlig vilde være undgaaet, hvis Skibet, da Vandet straks paa Rejsen første Dag steg betydeligt, var vendt om i Tide. Forliset maatte derfor i Henhold til Sølovens §§ 248 og 249 Nr. 1 og 2 samt §§ 68 og 180 i ovennævnte Konvention af 2 April 1850 være Selskabet uvedkommende. Sagsøgerne have derimod gjort gældende, at den lidet betydelige Skade, som Skibet havde faaet ved det ved Begyndelsen af Losningen i Blyth indtrufne Uheld i Virkeligheden havde fortaget sig som ved en tidligere Lejlighed ganske af sig selv, idet Skibet trak sig sammen under Losningen, hvad der ogsaa viste sig ved det af Kaptajnen og Styrmanden foretagne Eftersyn, hvorved kun en Smule Kalfatring fandtes nødvendig, der straks foretoges, at Skibet altsaa var i fuldkommen sødygtig Stand, da det afgik fra Blyth, og at der ikke da havde været nogen Grund til ikke at tiltræde Rejsen, hvad heller ikke nogen af Besætningen havde følt Betænelighed ved, samt at det heller ikke kunde bebrejdes Skibet, at det ikke var vendt om før, da det maatte antages, at det først var den Søndag den 20 Oktober indtraadte Forandring af Vind og Sø, der havde medført, at Skibet sprang læk og at Rejsen, der formentlig ellers havde kunnet gennemføres med Held, maatte opgives, hvorhos den Omstændighed, at Skibet maatte være vendt om lidt for sent, i alt Fald ikke kunde frigøre Assurandørerne, jfr. Sølovens § 248. Men Sagsøgerne have derhos endvidere fremhævet, at Kaptajnen ved sin Optræden efter det i Blyth indtraadte Uheld i alt Fald kun havde fulgt den af ham søgte og ham ved Forsikringsselskabets Generalrepræsentants ovenfor gengivne Skrivelse meddelte Instruktion, og at Selskabet følgende i ethvert Fald ikke kunde være frigjort derved, at Skibet gik til Søs, uden at der foretoges yderligere Foranstaltninger, selv om man mulig maatte finde, at dette i og for sig havde været mindre rigtigt.

Sø- og Handelsretten skønner nu heller ikke rettere, end at det af Selskabets herværende Generalrepræsentant under 12 Oktober f. A. afsendte Brev i en ganske særlig Grad maatte være bestemmende for Kaptajnen med Hensyn til, hvad der af denne vilde være at foretage i Henseende til Reparation af Skibet, og at særlig den Passus i det nævnte Brev: »Han behøver altsaa ikke at foretage Besigtigelse eller tage andre bekostelige Forholdsregler«, maatte være afgørende for ham i Retning af ikke at tilkalde sagkyndig Assistance, hvorved det umuliggjordes for ham at fremskaffe Sødygtigheds-erklæring, samt at han som Følge deraf kun var henvist til sin egen og Styrmandens Bedømmelse af, om Skibet var sødygtigt, hvilket disse saa meget mere kunde være berettigede til at tro, som ingen af Mandskabet iøvrigt yttrede nogen Betænelighed ved at gaa til Søs dermed. Selv om Skibet derfor maatte antages ikke at have været i sødygtig Stand efter det af Kaptajnen foretagne Eftersyn — hvad der ikke herefter findes Anledning til at komme ind paa —, findes det ikke at kunne lægges Rederiet til Last, at Skibet afgik, uden at der blev foretaget mere end oplyst. Det indstævnte Selskab vil derfor blive at dømme overensstemmende med den endelig nedlagte Paastand. Transportforsikringsselskabet »Schweitz« skal altsaa til Sagsøgerne, Skibsrederne F. & A. Nielsen i Rudkjøbing, betale de paastaede 15680 Kr. med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 22 Februar d. A. til Betaling sker og Sagens Omkostninger med 200 Kr.

Dommen er underskrevet af d'Hrr. J. C. Breininger, G. Heckscher, F. V. Schierbeck og L. V. E. Vett.

Af Rettens Formand, J. N. A. Madvig, er afgivet følgende dissenterende Votum:

Selv om det i Dommen omtalte Brev fra »Nadinkas« Kaptajn til dets Redere om det Skibet i Blyth overgaaede Uheld maatte have indeholdt en nogenlunde fyldestgørende Meddelelse om samme — den Yttring, der skal have staaet i dette ikke tilstedekomne Brev, at »Nadinka« trak 3" Vand i Timen, stemmede iøvrigt i alt Fald ikke med Skibs-

dagbogen for de paagældende Dage —, indeholdt det i Dommen gengivne Brev af 10 Oktober til Forsikrings-selskabets Generalrepræsentant ikke nogen Anmodning om at faa meddelt, hvad Selskabet begærede foretaget, men kun en iøvrigt uklar Forespørgsel om Selskabets Villighed til at godtgøre Udgifter i Anledning af Uheldet, og vel var nu Generalrepræsentantens Svarskrivelse af 12 s. M. langt fra heldig affattet, men, samtidig med at den udtalte, at det ikke var værdt at gaa til større Omkostninger end nødvendigt i Anledning af at Skibet var blevet lækt, og at der ikke behøvedes foretaget Besigtigelse — hvorved kun kunde antages ment en officiel Undersøgelse — eller andre bekostelige Forholdsregler (hvorunder f. Eks. maatte regnes Søprottest og Søforklaring i Udlandet, jfr. § 166 i Konvention af 2 April 1850, idet der kun forlangtes et Udtog af Logbogen), forudsattes det dog udtrykkelig i Brevet, at der vilde være at foretage en Reparation af Skibet, som kun ønskedes iværksat billigst muligt. Jeg kan derfor ikke være enig i, at dette Brev af Rederne og Kaptajnen med Føje kunde opfattes saaledes, at det fritog ham for en saadan Undersøgelse og Reparation, som maatte være nødvendig for at sikre sig, at Skibet inden Afrejsen var i fornøden sødygtig Stand, og at han og Rederiet skulde være fri for Ansvar i saa Henseende. Sagens Udfald maa derfor efter min Opfattelse udelukkende blive afhængig af, hvorvidt Skibet ved Afrejsen virkelig var i sødygtig Stand, idet jeg maa give Sagsøgerne Medhold i, at det ikke kunde berøve dem deres Ret til Forsikringsbeløbet, at Kaptajnen maatte have fejlet ved ikke efter Afrejsen fra Blyth tidligere at holde af og søge tilbage til Land, jfr. Sølovens § 248, hvad der saaledes ikke er Grund til at komme ind paa.

Jeg maa nu imidlertid efter alt foreliggende være af den Mening, at »Nadinka« ikke var i sødygtig Stand ved Afgangen fra Blyth. Af selve Logbogen ses det, at det Skibet d. 5. Oktbr. f. A. overgaaede Uheldig havde et ikke ringe Omfang og bevirkede en ikke ringe Skade, idet Skibet gav sig ved Skanddæk og flere Steder, og idet det derved fik 4 Fod Vand i Lasten. Vel lykkedes det nu i Løbet af de følgende Dage ved fortsat Pumpning at faa Skibet læns, dog at det endnu d. 10. og 12. Oktbr. tog 12" Vand i Døgnet, men det maa herved bemærkes, at Skibet samtidig blev helt udlosset og følgelig kom til at ligge højere i Vandet. Den efter Udlosningen den 14. Oktbr. fra Kl. 1 Em. ved Kaptajnen og Styrmanden foretagne Undersøgelse og Kalfatring, — denne sidste omfattede iøvrigt efter Styrmandens Udsagn under Søforklaringen i Rudkjøbing kun to Steder —, kan formentlig heller ikke efter de Forhold, hvorunder den foregik paa den omtalte Banke, siges at have været tilstrækkelig omfattende og fyldestgørende, medens der ikke iøvrigt foretoges noget. Det viste sig da ogsaa straks den næste Dags Aften, d. 18de, da Skibet havde indtaget ny Ladning, at det allerede da igen havde trukket 17" Vand, og derefter kunde Skibet efter min Opfattelse ikke da siges at være hægt og tæt, og det burde derfor ikke være afsejlet, uden at i alt Fald en yderligere Undersøgelse var sket. — Det to Dage efter indtraadte totale Forlis findes ogsaa udelukkende at maatte tilskrives den saaledes ved Skibets Afsejling tilstedeværende Skade. Skønt Skibet nemlig d. 19. Oktbr., efter at være afsejlet, havde Medbør, og skønt Vinden da først var laber Kuling og derefter fra Kl. 4 til 8 kun havde en Styrke af 2 og fra Kl. 8 til 12 af 3 og Søen kun en Styrke af 2, og skønt der heller ikke iøvrigt ses da at være indtraadt nogetsomhelst, som kunde medføre, at Skibet sprang læk, viste der sig ikke blot Kl. 9 Aften paany 18" Vand ved Pumpen, men Skibet, der pumpedes læns hver Time, tog da 6" a 7" Vand i Timen. Dertil skal endnu føjes, at Skibet vel d. 20. Oktbr. efterhaanden fik Modvind, men Vinden og Søen vare dog fremdeles heller ikke da stærkere end 3 og Vejret altsaa ikke anderledes, end at Skibet, hvis det virkelig havde været tæt og sødygtigt ved Afgangen, uden Vanskelighed maatte have kunnet fortsætte Rejsen, og

paa denne ses der heller ikke den Dag at være indtraadt noget særligt, men ikke desto mindre trak Skibet, som fra Kl. 5 Morgen maatte pumpes læns hver halve Time, allerede da 12" Vand i Timen. Herimod kan det nu ikke komme i Betragtning, at Besætningen ikke havde nogen Betænkelighed ved at gaa med Skibet, saa lidt som at dette og andre Skibe i andre Tilfælde med lige saa stor Læk skulde have fuldført deres Rejse. Det afgørende kan kun blive, om Skibet i Strid med § 68, jfr. 180, i Konv. af 2. April 1850 med Sølovens § 249 Nr. 1 og med selve Policens Betingelser er afgaaet i usødygtig Stand — ude af Stand til under almindelige Omstændigheder at fuldføre den forsikrede Rejse —, og da dette som anført efter min Mening i Følge det foreliggende maa antages at have været Tilfældet, finder jeg, at det indstævnte Selskab burde frifindes, men Sagens Omkostninger ophæves.

Kap Verde Øerne.

Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«
fra en Skibsfører.

Paa Rejsen: Kap Verde-Øerne — Paranagua, i Juli 1896.

I de senere Aar har der udviklet sig en ikke ubetydelig Skibsfart mellem disse Øer og den nyeste Republik, — Transportartiklen er Salt, og at dette kan konkurrere med det indenlandske fra Macau og Mossoro, kommer ene og alene af, at de brasilianske Købmænd endelig ere blevene kede af dette vigtige »republikanske« Saltforetagende, der slugte Millioner af Statens og Privates Midler, men som til Gengæld aldrig havde Salt.

I Juni i Aar laa der alene i Ilha de Sal 7 større Sejl-skibe, der alle skulde laste Salt til Brasilien, og hvoraf de to vare danske, et norsk og Resten sydamerikanske. Foruden fra Sal udføres der Salt fra Øerne Boavista og Mayo. Fragterne ere for Tiden 16/— for mindre og 14/— for større Skibe, og det meste Salt gaar til Rio, Santos og Paranagua. Det maa absolut paamindes Redere og Skibsførere ikke at slutte deres Skibe »efter Tørn«; ikke mindre end 4 af de Skibe i Sal havde denne uheldige Klausul, og da der højst kan udskibes 100 Tons om Dagen — og det da kun under særlig gunstige Omstændigheder — og da disse 4 omtalte Skibe alle lastede en 1000 Tons, vil det let indses, hvor daarlige Udsigter det sidst ankomne Skib — et af Danskerne — har.

Rejsens Længde beror paa Aarstiden; i Maj og Juni i Aar kan jeg notere følgende Resultater: norsk 3 m. Skon. »Eidsvold«, 38 Dage fra Pernambuco; dansk Bark »Daniel«, 44 Dage fra Pernambuco; samt Brig »Sonia« med 38 Dage fra Para. Alle de sydamerikanske Paketter havde ca. 3 Maaneders Rejse, men de regne det ogsaa for aldeles udmærket at kunne gøre to Rejser om Aaret i denne Fart.

Det retter sig meget efter Aarstiden, hvilken Rute man skal tage derop; den bedste Tid er fra Juli til November til at gøre hurtige Rejser i, men samme Tid er saa til Gengæld den daarligste paa Øerne, da det da ofte kan blæse haardt fra S. V., hvorved ofte mange Skibe drive i Land, da Ankerpladserne paa Saltøerne ere aabne for alle sydlige og vestlige Vinde. I den øvrige Tid af Aaret maa man staa mere eller mindre op i N. O. Passaten, indtil man kan ligge langs paa den anden Boug. Det siger sig selv, at man fra Para og Steder der omkring maa helt ud af Passaten; »Sonia« var saa heldig paa 29° N. Br. at faa en 8 Dages vestlig Vind, hvorved den kom østeri.

Skibsudgifterne paa de kapverdiske Øer ere ualmindelig smaa, for en Skude op til 300 R. T. ca. £ 15. Arbejdsfolk faas for 2 Kr. om Dagen paa egen Kost, hvorimod alle Skibsfornødenheder ere ublu dyre. Derfor, skal man sejle med Fordel i denne Fart, maa man absolut intet købe der, naar undtages Salt, fersk Fisk, Færkræ og Æg. Af indførte Sager

— der dog sjældent er at faa — koster Beskøjter 6 d., Ris 5 d., Kartoffler 7 d., Sukker 6 d., alt pr. $\frac{1}{2}$ Kilo.

Lods findes; men endskønt jeg havde Lodsflag oppe, baade ved Ankomsten til Ilha Sal og Boavista, kom de dog ikke ud. Lods er ogsaa aldeles unødvendig, men man har jo Forpligtelser overfor sine Assurandører.

Hovedudgifterne bestaar af Tonnageafgiften, ca. 22 Øre pr. R. T., samt til Karantænevæsenet. Nedenstaaende næsten utrolig Konti findes opførte paa Toldbodregningen fra Ilha Sal:

Vesitas sanitarias (2.) = To Besøg af Doktoren, nemlig ved Skibets Ankomst og ved Udløsningen af Karantæne	Rs. 3,000
Importo de quarantine (Karantænevæsenet)	- 16,047
Direitos sanitarias (Sundhedsafgift)	- 15,000
Carte de raudes (Sundhedspas)	- 1,200
Cerviço do escalas emquarantena (Tjenesteforbindelse med Land, forlangt af Karantænebetjentene)	5,400
2 Guardos de saude (2 Betjente i 3 Dage, d. e. 45 Timer)	- 4,800
Rs. 5,300 = £ 1	Rs. 45,447

Ikke sandt, et forbavsende Resultat! Jeg gad se det Ansigt, visse Redere vilde sætte op ved at modtage saadan en Regning. At det skulde nytte for en Skibsfører at gøre Udhævelser over disse skændige Optrækkerier, tror jeg ikke; det maa snarere tilkomme f. Eks. »Nordisk Skibsrederforening« igennem Konsulatet i Lissabon at indhente lidt nærmere Oplysninger om disse mere end mærkelige Udgifter.

Af andre Udgifter, der paa en Maade ere faste nok, uden dog at kunne henregnes til de »faste Udgifter«, er Ballasten. Sand har man Lov at kaste i Vandet, hvor man ligger til Ankers, hvorimod man enten selv maa lette og sejle et Par Mil til Søs for der at kaste over Bord sine Sten — om man har nogle — eller ogsaa leje Lægtene til at hente dem, hvilket koster Rs. 1,200 pr. 10 Tons. Desuden maa man betale en Afgift til Købmanden, fordi dennes Folk kaster Saltet om Bord paa Dækket. Denne Afgift beregnes til Rs. 60 pr. Moio Salt eller £ 1 pr. 190 Tons. Endvidere velsignes man med en Toldbetjent, der opholder sig om Bord hele Tiden og ikke forlader Skuden, før Ankeret er lettet og Sejlene satte. Denne Fyr maa vi betale Kr. 2 pr. Dag foruden Kosten, og det samme faar en lignende Svend i Land ogsaa af Skibet. Hvad denne sidste bestiller, eller paa hvad Maade han fortjener disse Penge, forbliver os naturligvis en Gaade.

Der findes nemlig paa disse Øer ikke et Menneske, der kan tale eller forstaa noget andet Sprog end portugisisk. Selvfølgelig gør de med os, som de lyster, thi i al Fald Karantæneudgifterne synes umuligt at kunne være lovlige. En Konsul er der vel — Hr. Alex. José Vera Cruz — men han kan man heller ikke tale et Ord med. Som dansk Konsul, hvad har denne Mand nu derfor? Skal han lønnes efter den nye Lov, faar han næppe en Reis om Aaret, thi det er jo først i de to sidste Aar, at der er kommen danske Skibe der. Han ser ogsaa meget nedslaaet ud og inviterer aldrig Skibsførerne til Frokost mere, hvilket han tidligere ikke var bange for.

Hoteller eller Restaurationer findes ikke paa disse Saltøer, men til Gengæld ere vore Købmænd ualmindelig gæstfrie Folk. Under mit 14 Dages Ophold i Boavista ikke saa meget som saa jeg Landets Penge; kommer man en enkelt Gang i Land, straks er Købmanden personlig paa Broen for at tage imod os, fører os til sit Hjem, hvor vi kunne faa alt, vi ønske os.

En kapverdiansk Middag er just ikke meget velsmagende for den europæiske Tunge. Den bestaar i Reglen af Bønnesuppe, derefter en Ret Fisk eller Hummer, ovenpaa et Par Retter Steg og som Dessert Bananer; alt er dog tillavet paa kapverdiansk, der desværre ikke er efter vor Smag. Selvfølgelig bæres man altid ved en saadan Middag med Fruens og den øvrige Families Selskab. Fruen forholder sig dog yderst passiv; det er nemlig Manden, der sørger for Gæsternes saavel timelige som aandelige Vel, medens de smaa sortøjede

»Svigerinder« sidde bøjede over deres Tallerkener, som om de generede dem, skønt nok snarere det modsatte er Tilfældet. De mere dem tydeligt nok over de høje, kraftige, lyse Nordboer, der, trods deres bedste Vilje, dog ikke kan faa disse kapverdianske Herreretter til rigtig at smage, og som ofte maa sige »Nej Tak« til en Ret, som de ikke kender det ringeste til. Paa den anden Side fornøjer det ogsaa os at studere disse smaa, men velskabte og smukke sydlandske Frøkner; da det jo er skralt med Konversationen, søge vi at holde os skadesløse ved at tie bomstille og forsøge at se aandrige ud, betragte alt med et frygteligt kritisk Blik, undertrykke meget sigende Smil omkap med »Svigerinderne«, men ellers naturligvis opføre vi os som Gentlemen. Den mest beklagelsesværdige er næsten Værten, hvie Pligt det jo er at underholde sine Gæster, og hvilket maa ske ved allehaande Fagter og underlige Gærninger til stor Moro for de smaa Frøkener. For Resten kunde vore hjemlige Handelsmatadorer have godt af at gennemgaa et Kursus i sydlandsk Gæstfrihed, uden at de derved vilde tage ret megen Skade.

Kap Verde-Øerne bestaa af ialt 14 Øer, hvoraf de vigtigste og største ere St. Vincent med Byen Porto Grande (7000 Indb.), hvor der er udmærket Havn, beskyttet mod alle Vinde, samt Kuloplag, Dampskibsforbindelse med Evropa m. m., St. Jago med Byen Porto Praya af samme Størrelse og Betydning som P. Grande; St. Antonio, den største af alle og med de højeste Bjerge (9000 F.), samt Saltørne Sal. Boavista og Mayo.

Befolkningen er udelukkende af Negerracen, saaledes findes der paa Saltørne maaske næppe en Snes Personer, som kan kaldes for europæiske Hvide. Man træffer her meget smukke Negertyper, særlig blandt det svage Køn, skønt denne Benævnelse vel næppe anerkendes der, da Kvinderne maa arbejde ligesaa haardt som Mændene. Disse — Negerdamerne — ere ikke alene velskabte, men have ofte tillige det nydeligste Ansigt, en udmærket Profil, fyrige udtryksfulde Øjne, en — forholdsvis — pæn Mund, blændende hvide Tænder og ret smukt Haar. Deres svage Side er jo, at Skindet er aldeles kulsort, hvilket jo, desværre for dem, ikke lader sig ændre.

Prisen paa Saltet, kastet frit paa Dækket, er ca. Kr. 10 pr. Maio à $2\frac{1}{4}$ Tons, eller med andre Ord, man faar 5 Pd. Salt for 1 — skriver én — Øre. Mon det ikke kunde betale sig at bringe Salt fra Kap Verde Øerne til Danmark? Saltet er jo ikke saa fint som St. Ybes eller Cadix Salt, men det er ganske pænt; og lad os antage, at Skibe kunde faas for 15/— pr. Ton, saa blev Prisen for vore Købmænd ca. 1 Øre pr. Pd.

De bedste Salthuse ere Augusto Vera Cruz, St. Vincent; dennes Nevø — vor Konsul — Alex. José Vera Cruz, Ilha Sal, eller Sr. Antonio Carvalho, Boavista. Nic.

Ugens Havarier.

Ella, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom for Udgaende fra Stettin d. 15. ds. i Kollision med det engelske Dpsk. Wally. Ella fik flere Plader i Bougen om Bagbord trykkede ind.

Capella, finsk Bark, paa Rejsen fra Nystad til Kjøbenhavn med Træ, er bleven paasejlet af en ubekendt Dampner og har maattet søge ind til Slite for at faa sin Skade udbedret.

Grip, Dpsk. af Trondhjem, paa Rejsen fra Odense til Sverige, kom d. 19. ds. paa Grund ved Lillegrunden i Storebelt. Hertha bragte Skibet flot og ind til Korsør. Fortsat Rejsen.

Elisabeth, 3/m. Skonnert af Aalborg, med Stenkul fra Burntisland til Hjemstedet, er d. 18. ds. om Morgenen bleven oversejlet Nord for Trindelen af Dpsk. Well Park af Greenock. Skonnerten sank 5 Minutter efter Sammenstødet. Samtlige om Bord værende 8 Mand og Kaptajnens Datter reddede sig

ved at springe om Bord i Damperen, der landsatte dem i Frederikshavn.

Arnio, Barkskib af Raumo, fra Newcastle til Åbo med Kul, kom d. 20. ds. paa Grund paa Saltholmen.

Arendal, norsk Brig, fra England med Kul til Odense, kom d. 18. ds. paa Grund paa Sletten. Dpsk. Fremad af Odense assisterede.

Fram, Dpsk. af Tvedstrand, med Kul til Skjelskør, kom d. 19. ds. for Indgaaende paa Grund. Flot med Assistance af Dpsk. Skjelskør.

Sandbæk, Skonnert af Vejle, fra Hjemstedet til Halmstad i Ballast, er i en haard Byge d. 20. ds. kængret en Mil syd for Anholt Fyr. Føreren, Nikolaj Nielsen af Vejle, Styrmanden, Karl Andersson af Stockholm, og en tysk Passager Willy Bolins druknede. Kun Kokken reddedes. Kokken havde bundet sig fast ved Rigningen, og efter 24 Timers Forløb reddedes han af Fisker Kristen Pedersen af Hundested i meget forkommen Tilstand.

De to Søkende, Jagt af Thurø, er d. 20. ds. sunket ved Nordvestsiden af Langeland. Om Besætningens Skæbne vides endnu intet.

Bjærgtet Skibsmandskab.

Standart, russisk Kejserskib, har i Nordsøen paa en Prøvetur bjærgtet 17 Mand og en Kvinde fra Dpsk. Corrisande af Christiania, som blev antruffen synkefærdig. Corrisande er d. 18. ds. indbragt til Christianssand af Dpsk. Martha, der traf Corrisande mellem Hanstholm og Oxø. Corrisande havde brækket sin Axe og var bleven læk.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

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

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

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

Fra Sø og Land.

Verdens kraftigste Fyr, der nu er under Bygning paa Penmarkodden i Departementet Finisterre, skal, efter hvad der paastaas, sættes i Virksomhed i Slutningen af næste Sommer. Om dette Fyrtaarn meddeler »Petit Journal« følgende interessante Detalier:

Taarnets Højde er 63 Meter og kan ved Dagslys i smukt Vejr ses i en Afstand af 30 Kilometer. I Mørket skal Lyset kunne ses 100 Kilometer. Lanternens runde Form hindrer imidlertid Lysstraalen i at træffe Øjet direkte paa en længere Afstand end 50 Kilometer; men Skyerne vil belyses 50 Kilometer længere. Lysets store Kraft skal bevirkes ved et Apparat med Lynblinkere, der i 1892 indførtes paa Cap la Hève's Fyrtaarn i Frankrig. Disse Lynblinkere ere baserede paa det Princip, at et Lyn, som ikke varer længere end et Tiendedels Sekund, naar at gøre sig fuldt mærkbart paa Nethinden. Gaaende ud fra dette Princip skal det nye Fyr udsende Lyn af koncentreret Lys over Oceanet hvert femte Sekund, skønt de ikke varer længere end en Tiendedels Sekund.

St. Catherines Fyr paa Øen Wight har en Lysstyrke paa 600 Carcellamper, medens det nye Fyr paa Penmarkodden, hvilket skal opkaldes efter Marskalken, Fyrst d' Eckmühl, forsynes med 3,600,000 Carcellamper eller 36 Millioner Normallys, og denne Lysstyrke skal, efter hvad der berettes, tilvejebringes ved elektriske Apparater, der kun har en Trediedel saa stor Intensitet som de Maskiner, der anvendes ved Catherines Fyr. I fuld færdig Stand vil Penmarkfyret koste 24,000 £, af hvilken Sum Staten betaler det halve, medens den anden Halvdel betales af Marquisinde Blocqueville, en Datter af Fyrst d' Eckmühl.

I April dette Aar blev der, skr. »Børsenhalle«, i Filadelfia, under Navn af »The American Merchant Marine Association«, stiftet en Forening, der, saavel hvad selve Foreningen angaar som de Mænd, der staar i Spidsen for den, vækker betydelig Opmærksomhed. Dens Bestræbelser skulle nemlig gaa' ud paa at faa en Lov i Stand, i Følge hvilken der paa Varer, som ikke ere indførte i amerikanske Skibe, skal betales en Diskriminationstold af 10 Procent, og paa denne Maade vilde selvfølgelig europæiske Skibe ikke kunne føre Varer til de forenede Stater. Det er vel derfor denne Plan er lagt, men skulle alle Varer føres dertil, strækker ikke den nuværende amerikanske Handelsflaade til, hvorfor det ogsaa i det omsendte Cirkulære hedder, »at der maatte bygges Skibe for Hundreder af Millioner Dollars, for at al Indførsel og Udførsel af Varer skulde kunne foregaa i amerikanske Skibe«. Som man forstaar, gælder det her ikke noget mindre end at tilvejebringe et Monopol, der selvfølgelig vilde bringe de interesserede uhyre Fordele.

I Følge »Liberté« har den kinesiske Regering engageret 3 franske Skibbygningsingeniører og 10 Formænd til at overtage Lødselen af Værftet i Futschau, hvor der skal bygges et Antal hurtige Krydsere paa 4000 Tons Deplacement. Der skal endvidere gives Ordre til Bygningen af flere store Skibe i Europa, om det bliver i Frankrig, Tyskland eller Storbritanien afhænger af den Beretning, Li-Hung-Tschang afgiver ved sin Hjemkomst. De til Kina engagerede Franskmænd ville tage de nyeste i Skibbygningens Tjeneste anvendte Maskiner med derud. At Valget er fuldet paa franske Skibbyggere, skulle disse kunne takke deres Landsmand i Futschau, den franske Gesandt, M. Franden, for.

Dampskibet »Nordpol«, Kapt. Arnesen, af Kjøbenhavn, reddede for nogen Tid siden i Finske-Bugten, 30 Kml. N. V. for Dagerort, Besætningen paa den norske Brig »Antilla« af Arendal, som den traf i synkefærdig Stand.

Kapt. Tønnesen, Fører af den sunkne Brig, har nu i en finsk Avis udtalt sin og sit Mandskabs Tak til Nordpols

Kaptajn og Besætning, saavel for Redningen, som for udvist Gæstfrihed om Bord. Bjærgningen omtales meget rosende, og især fremhæves det, at to Dampere, før Nordpol kom ned til Briggen, vare passerede denne, uden at yde Assistance, skønt der var Nødsignaler hejste.

Føreren af Dampskibet »Laura«, Kapt. Christiansen, er ankommen til Reykjavik paa sin 100' Rejse som dette Skibs Fører. I denne Anledning afholdtes der i Reykjavik et vellykket Festmaal for ham, der havde fundet stor Tilslutning, og under hvilket den megen Sympati og Anerkendelse, som den dygtige Fører har fundet, fandt mange Udtryk. Byen var flagsmykket.

I Anledning af vor Meddelelse i Bladets sidste Nummer om Kaptajn N. P. Nielsens Dødsfald, tilskrives os d. 18. ds. fra Hamburg:

Der var intet Tilfælde af Skørbug om Bord i »Vega«, der i enhver Henseende havde Overflod af de Forfriskninger og Proviantgenstande, der forebygger denne Sygdom, men paa Grund af det slette Drikkevand fra Equador led Føreren og flere af Mandskabet paa Hjemrejsen af »Berri Berri«, hvoraf dog ingen af Besætningen døde; Styrmanden og en Matros døde heller ikke af denne Grund, men derimod af gul Feber under Opholdet i Equador.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, pas. Dover 19. Septbr., bestemt til Alicante, Tarragona. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Middelhavet. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Smyrna 18. Septbr., bestemt til Southampton, Antwerpen. — Castor, Holm, pas. Ouessant 17. Septbr., bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Barcelona. — Dagmar, Gade, afgik fra Åbo 22. Septbr., bestemt til Alicante. — Douro, Brabrand, ankom til Kbhvn. 19. Septbr., bestemt til Frederikstad. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 22. Septbr., bestemt til Kbhvn. St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Lisbon 22. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Kiev, Rabe, ankom til Kbhvn. 22. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Bordeaux 22. Septbr., bestemt til La-rochelle, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 18. Septbr., bestemt til Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Constantinopel 21. Septbr., bestemt til Batoum, Odessa. — Nicolai II, Jespersen, pas. Gibraltar 20. Septbr., bestemt til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 23. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 9. Septbr., bestemt til Piræus, Smyrna. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Oporto, Denia. — Tomsk, Andersen, ankom til Tunis 20. Septbr., bestemt til Piræus, Constantinopel, Smyrna. — Vesuv, Norden, afgik fra Bari 22. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Madeira 18. Septbr., bestemt til Huelva, Oporto, Kbhvn. — Xenia, Erichsen, ankom til Trangsumd 20. Septbr., bestemt til Koika, Helsingfors, Malaga. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Denia 13. Septbr., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til Bordeaux 15. Septbr., bestemt til New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 20. Septbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 21. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Ceres, Svensson, afgik fra London 18. Septbr., bestemt til Havre. — Charkow, Norden, pas. Skagen 18. Septbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 21. Septbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 20. Septbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Danzig 21. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Harboe, afgik fra Königsberg 21. Septbr., bestemt til Kbhvn., Hull. — Jolantha, Niedersøe, afgik fra Kbhvn. 22. Septbr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til Königsberg 20. Septbr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 22. Septbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 21. Septbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, afgik fra Hull 20. Septbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 18. Septbr., bestemt til Kbhvn.,

Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Hamburg 22. Septbr., bestemt til Königsberg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 20. Septbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 15. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 22. Septbr., bestemt til Kbhvn. Antwerpen. — Odin, Koefoed, ankom til Königsberg 17. Septbr., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 21. Septbr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 17. Septbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 20. Septbr., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Færøerne og Island. — Valdemar, Sørensen, ankom til Riga 20. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 19. Septbr., bestemt til Kbhvn., Libau.

Constantin, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 22. Septbr., bestemt til Aalborg. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 22. Septbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 24. Septbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 23. Septbr., bestemt til Leith via Odense og Aarhus. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 23. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 22. Septbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Sunderland 10. Septbr., ankom til Kronstadt 17. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 12. Septbr., ankom til Rouen 19. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 15. Septbr., ankom til Riga 18. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Reval 10. Septbr., ankom til Rotterdam 19. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Riga 10. Septbr., ankom til Rotterdam 17. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Rotterdam 17. Septbr., ankom til Blyth 19. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Amsterdam 17. Septbr., ankom til Boness 19. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 11. Septbr., ankom til Kronstadt 18. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 14. Septbr., ankom til Buenos Ayres 20. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 19. Septbr., bestemt til Rouen. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Hungerburg 15. Septbr., ankom til Zaandam 22. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Methil 11. Septbr., ankom til Kiel 15. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra St. Petersburg 17. Septbr., bestemt til Rotterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 11. Septbr., ankom til Antwerpen 18. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grimsby 15. Septbr., bestemt til Kronstadt. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 12. Septbr., ankom til Hamburg 19. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Stettin 19. Septbr., ankom til St. Petersburg 22.

Heimdal, Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Rouen 19. Septbr., ankom til Boness 22. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Boness 17. Septbr., ankom til Kbhvn. 20.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Swinemünde 22. Septbr., paa Rejse til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New-York 12. Septbr., paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 21. Aug., ankom til New-York 4. Septbr. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 18. Septbr., paa Rejse til New-York.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, afgik fra St. Petersburg 15. Septbr., bestemt til Hamburg. — Hermia, Warming, ankom til Amsterdam 16. Septbr., afgik fra Amsterdam 20., ankom til Grangemouth 22. — Alice, Sørensen, afgik fra Libau 15. Septbr., bestemt til London. — Bornholm, Jensen, afgik fra Libau 16. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Hamburg 20. Septbr., bestemt til Riga. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Aarhus 17. Septbr., ankom til Landskrona 17., afgik fra Landskrona 21., bestemt til Stockholm. — Nauta, Steen, ankom til Königsberg 16. Septbr., afgik fra Königsberg 19., bestemt til St. Petersburg. — Rønne, Hintze, afgik fra Königsberg 17. Septbr., ankom til St. Petersburg 20. — Ajax, Brorsen, afgik fra Libau 20. Septbr., bestemt til Odense. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Odense 17. Septbr., afgik fra Odense 20., bestemt til St. Petersburg. — Marstrand, Lund, afgik fra Libau 17. Septbr., ankom til St. Petersburg 19., afgik fra St. Petersburg 22., bestemt til Holbæk.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Riga 20. Septbr., bestemt til Dordrecht. — Dania, Troensegaard, afgik fra Odessa 11. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersburg 16. Septbr., bestemt til Hamburg. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 21. Septbr., bestemt til Hernøsand. — Jylland, Starck, ankom til Dunkerque 21. Septbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 18. Septbr., bestemt til Zaandam. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Grangemouth 18. Septbr., ankom til Kbhvn. 21.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Stettin 17. Septbr., ankom til Helsingør 18. — Maia, Skov, afgik fra St. Petersburg 17. Septbr., ankom til Lübeck 22. — Rita, Jensen, ankom til

Esbjerg 17. Septbr. — Patria, Andersen, ankom til Kronstadt 21. Septbr. — Yrsa, Larsen, afgik fra Assens 16. Septbr. ankom til St. Petersborg 20.

Union. Anglia, Nielsen, ankom til Dordrecht 19. Septbr. — Frisia, Fisker, afgik fra Amsterdam 11. Septbr., bestemt til Venedig — Olga, Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 14. Septbr., bestemt til Aarhus. — Scotia, Nielsen, ankom til Sundsvall 19. Septbr.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Byske 15. Septbr. — Christiansborg, Schultz, ankom til Borgå 20. Septbr. — Frederiksborg, Kyhl, afgik fra Kronstadt 20. Septbr., bestemt til Sundsvall. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Dunkerque 16. Septbr., bestemt til Lovise. — Rosenborg, Schultz, ankom til Brake 18. Septbr. — Uranienborg, van Deurs, afgik fra Hull 19. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Rouen 19. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Terneuzen 18. Septbr., bestemt til Repola

Danmark. Rolf, J. G. Halm, ankom til Rotterdam 22. Septbr. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Gand 21. Septbr. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Kbhvn. 21. Septbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kronstadt 19. Septbr. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Kronstadt 15. Septbr., bestemt til Dieppe. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Kronstadt 18. Septbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Gravelines 15. Septbr., ankom til Dundee 17., afgik fra Dundee 18., ankom til Methil 18., afgik fra Methil 20., bestemt til Esbjerg. — Nerma, Degn, ankom til Aalborg 22. Septbr. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Methil 17. Septbr., ankom til Esbjerg 19., afgik fra Esbjerg 21., bestemt til Newcastle.

Det store nordiske Telegrafelskab. H. C. Ørsted, G. Ørsted, i Tuborg Havn. — Store Nordiske, E. Suenson, i Shanghai.

Norden. Nordhvalen afgik fra Baltimore 2. Septbr. til Aarhus. — M. C. Holm pas. Helsingør 19. Septbr. — Nordvest, ankom til Marianopol 5. Septbr. fra Cette. — Nordpol ankom til Bona 12. Septbr. fra Marseille. — Nordstjernen afgik fra Bona 9. Septbr. til Aberdeen. — Norden afgik fra Kotka 1. Septbr. til Piteå, Cette og Marseille.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Rosa, Brinck, ankom til Falmouth 14. September fra Montevideo, afgaaet derfra d. 17. til Havre, ankom til Havre d. 21. — Anna Agnete, Mathiasen, passeret Gibraltar 9. Septbr. fra San Pedro del Penatar til Santos. — Paul, Hensen, indkom til Pernambuco 25. August for Proviant, sejlet derfra 28. Septbr. til Falmouth. — Franz, Pedersen, er efter endt Reparation sejlet fra Las Palmas 13. Septbr. til Madagaskar. — Thora, Thomsen, ankom til Antwerpen 16. Septbr. fra Nordby. — Mærdor, Brinck, sejlet fra Hamburg 16. Septbr. til Maracaibo. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra Adelaide 16. Septbr. til Port Pirie. — Laura, Callesen, sejlet fra Hamburg 19. Septbr. til Guayaquil. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Santos 19. Septbr. fra Hamburg. — Afma, Ankersen, sejlet fra Rio Grande 12. August til Massaro. — Amete, Nielsen, ankom til Rio Janeiro 20. Septbr. fra Cap Verde Isld.

Fane, Sønderho. Henny, Ibsen, ankom til Hamburg 16. Septbr. fra Sydhavsøerne. — Else, Thomsen, ankom til Pensacola 16. Septbr. fra Santos. — Cathrina, Brinck, ankom til Rio Grande 18. Septbr. fra Liverpool. — Mary, Lydom, ankom til South Alloo 17. Septbr. fra Halmstad. — Phonix, Øhle, afgaaet fra Port Elizabeth 29. Septbr. til Tybee f O. — Killeena, Hansen, afgaaet fra Rio 28. Septbr. til Apalachicola. — Merida, Pedersen, afgaaet fra Cronstadt til Southampton, passeret Skagen 13. Septbr.

Den Kgl. Grønlandske Handel. Constance, H. V. Bang, afgaaet fra Kjøbenhavn 10. Maj til Nordgrønland, præjet 18. September paa 59° 14' n. Br. og 6° 4' v. Lgd.

Marstal. Hebe, Fr. Clausen, ankom til Rotterdam 16. Sept. — Gorm, J. C. Svane, ankom til Heiligenhafen 19. Sept. — Stella, R. M. Rasmussen, ankom til Mariager 19. Sept. — Prøven, P. L. Schmidt, pass. Kjøbenhavn 15. Sept. paa Rejse til Sanct Brieux med Trælast. — Kodan, P. K. Hansen, ankom til Middelfart 17. Sept. — Alf, H. Rasmussen, ankom til Havre 16. Sept.

M. Christiansen, Rønne. Rolf, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 8. Sept. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Nestved 10. Sept. — M. Christiansen, Bager, ankom til Greenwich 14. Sept. — Tre Søstre, Petersen, ankom til Bristol 14. Sept. — Erik, Sonne, ankom til Colberg 18. Sept. — Næstved, Larsen, ankom til Rügenwalde 16. Sept. — Kastor, Clausen, ankom til Danzig 17. Sept. — Thyra, Schou, ankom til Dublin 21. Sept.

Svendborg. Christine, Rasmussen, ankom til Ymuiden 15. Septbr. — Magnet, Jensen, ankom til Leith 14. Septbr. — Odin, Strøm, ankom til Bogense 16. Septbr. — Fiona, Christensen, ankom til Kolding 17. Septbr. — Svend, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 17. Septbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 17. Septbr. — Urda, Nielsen, ankom til Skelefeå 17. Septbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Livorno

17. Septbr. — Union, Rasmussen, ankom til Svinemünde 17. Septbr. — Fremad, Brandt, ankom til Torneaa 18. Septbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 19. Septbr. — Mine, Møller, ankom til Kongsberg 19. Septbr. — Grethe, Hansen, ankom til Dunkerque 20. Septbr. — Svafva, Høgsted, ankom til Christinestad 19. Septbr. — Insulaneren, Hansen, ankom til Kramfors 21. Septbr. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til St. Petersborg 19. Septbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Nørresundby 21. Septbr. — Sofie, Jensen, ankom til Masnedsund 20. Septbr. — Skjold, Larsen, ankom til St. Petersborg 18. Septbr. — Astræa, Rasmussen, ankom til Queenstown 19. Septbr. — Estrup, Andreasen, ankom til Queenstown 19. Septbr. — Freir, Christensen, ankom til St. Valery 21. Septbr. — Hans, Iversen, ankom til Kramfors 22. Septbr. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Frederikstad 21. Septbr. — Helge, Hansen, ankom til St. Valery 21. Septbr. — Danebrog, Børgesen, ankom til Warkworth 19. Septbr. — Johs. Grønsund ankom til St. Valery 21. Septbr. — Athene, Hansen, ankom til St. Petersborg 21. Septbr. — Hertha, Hansen, ankom til Newhaven 21. Septbr.

Fragtberetninger.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 4de September:

Omendskønt Antallet af Dampskibe, der ere blevne befragtede i den forløbne Uge, har været overordentlig stort, repræsenterer disse Befragtinger hovedsagelig Forretninger, som tidligere ere sluttede af Afskibere og Mæglere.

Efterspørgslen fra Evropa efter vore Kornsorter, skønt endnu livlig, udviser for Øjeblikket ikke det Højtryk, som var saa fremtrædende i de forløbne to Uger, og som kulminerede i en Kappedrid om at sikre sig alt det Skibsrum, der var til at faa fat paa. Dampskibe ere blevne tilbudte rigeligere for de kommende Maaneder, og for endnu fjernere Lastning synes Rederne at være tilbøjelige til at slutte deres Baade, selv til Rater lidt under de nuværende. Der er bleven gjort god Forretning i Tømmerbefragtinger til tilfredstillende Fragter, og de atlantiske Bomuldshavne begynde saa smaat, skønt modstræbende, at acceptere de nuværende højere Fragter. Her synes at være stærk Mangel paa en Damper til at lade Petroleum i Kasser til Java, og for et Skib af passende Størrelse vil der sikkert kunne opnaas en Forhøjelse i de sidst sluttede Fragter ad den Kant. Der synes at være god Efterspørgsel efter Dampskibe til at lade Fosfat, i Særdeleshed til Østersøhavnene. Betragt man i det hele taget vort Fragtmarkeds Situation for Dampere, er der al Udsigt til, at Rederne ville vedblive at finde god Beskæftigelse for disse i den nærmeste Fremtid; man maa imidlertid ikke glemme, at den nuværende politiske Agitation, med deraf følgende Forstyrrelser i vor Finansverden, ere Faktorer, der maa tages med i Betragtning, da de hvilket som helst Øjeblik kunne forårsage mere eller mindre gunstige Svingninger i vor Eksportforretning.

Sejlskibsfragterne holde sig meget faste. Raterne for Petroleum i Kasser til Ostindien udvise endnu en Forbedring, ellers have vi i andre Brancher intet af Interesse at meddele.

Vor Korrespondent i St. Petersborg meddeler den 6./18. September:

Siden jeg sidst tilskrev Dem, har en stærk Fragtstigning fundet Sted herfra, og Markedet er nu meget fast. For prompt Rum i Særdeleshed er Begæret godt, og Tonnage kan sluttes til 1/6³/₄ d. London eller Hull, 1/7¹/₂ d. Kiel, Rotterdam, Amsterdam, 1/9 d. Hamburg, Weseren, Dunkerque, Ghent. Endvidere er der Efterspørgsel for Baade fra 8/1600 Tons til 1/7¹/₂ London eller E. C. 1/10¹/₂ d. Christiania, 2/— Glasgow. Til Stettin eller Lübeck kan Rmk. 14 pr. 2000 Kilos Rug opnaas. Der bydes for 5/600 Tons Dampere Rmk. 13 til Østverrig, 14 til Sydverrig, 15 til Danmark og Hertugdømmerne, 16 til Østnorge og 17 til Bergen, alt pr. 2000 Kilos Rug. For mindre Dampere kan muligvis betinges 1/2—1 Rmk. mere.

Rederne have gennemgaaende været overordentlig højt stemte under denne sidste Fragtstigning og ventede med at bortlutte deres Baade, indtil de vare meget prompte, og dette har vist sig at være rigtigt, idet Fragterne i den forløbne Uge Dag for Dag ere stegne. Om Fragterne nu ville holde sig, er vanskeligt at sige, men da der vistnok er en betydelig Mængde Varer at afskibe endnu, baade fra de russiske, finske og svenske Havne, og da de fleste af de store Dampere, som i saa høj Grad trykkede vort Marked i Sommer, nu have søgt bort fra Østersøen, er det næppe rimeligt, at en Tilbagegang med det første vil indtræde.

Fra Cronstadt ere ligeledes betydelig højere Fragter opnaaelige, og prompte Baade kunne placeres til London eller Hull til 25/6 d. D./B., 1/5 Boards 27/—, Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 16, maaske endog Hfl. 17 D/B—B. Honfleur Frs. 37¹/₂ D./B.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Limfjorden S. Aalborg Ø. Taarnet paa den højtliggende *Norre-Tranders Kirke*, Ø. for *Aalborg*, vil blive nedrevet og et nyt opført.

Kattegat. En Skonnert er sunken i c. 20 Fv. Vand, c. 5 Kml. S. for Fyrskibet »*Anholt-Knob*«.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bråviken. En 13 Fods Grund, der hedder *Anholms Sydvestra Grund*, er funden Ø. for *Flatön*. Den er afmærket med en rød Stage med Kost. 55° 32' 36" N. Br. 16° 52' 52" Ø. Lgd.

I Løbet fra *Pampusfjärden* til *Norrköping* er udlagt fire sortmalede Lystønder, som viser rødt, fast Lys:

1. En i Stedet for Pyramidetønden i *Pampus*. 58° 37' 41" N. Br. 16° 16' 54" Ø. Lgd.
2. En ved den femte Prik ved *Händelö*. 58° 37' 39" N. Br. 16° 14' 3" Ø. Lgd.
3. En ved den fjerde Prik i *Björnviken* ved *Grymö*. 58° 38' 4" N. Br. 16° 12' 0" Ø. Lgd.
4. En ved Stagen ved *Erstauddgrundet* ved *Tittut*. 58° 37' 36" N. Br. 16° 11' 27" Ø. Lgd.

Flammens Højde: 7 Fod. Tønderne lyse, saa længe Skibsfarten paa *Norrköping* er naaben.

Stockholms Skærgaard. I Sept. 1896 afholdes Skydeøvelser i *Trälhavet*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Ekholmen* og *Tisterön*, og Poster med røde Flag ere udsatte paa begge Sider af Skydepladsen. Anvisninger skulle øbettinget følges.

Bottniske Bugt. *Storjungfrun* røde Bifyr lyser nu fra S. 55° Ø. gennem Ø. til N. 83° Ø., over hele den Ø. for Fyret liggende Grund *Storgrundet*.

Norra Qvarken. Den 15de Sept. 1896 tændes *Holmögadd* nye Fyr. Lysevnen 14½ Kml.

Rödkallen. En 21 Fods Grund er funden i *Germundsö* Fyrs hvide, faste Lysvinkel. 65° 21' 0" N. Br. 22° 16' 0" Ø. Lgd.

Germundsö Fyrhus holdt overet med Udkigstaarnet paa *Svartön* leder fri Ø. om Gruunden.

Rusland. Libau. Paa Koffardihavnens S.-Moles Hoved er Fyret midlertidig slukket.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Fyrlamperne paa *Husø* ved *Ona* og paa *Kvaløklub* ved *Sandø*, *Romsdal*, brænde indtil videre.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra 15de til 17de Okt. 1896 foretages Skydeøvelser fra Kysten V. for Fort *Kugelbake* i indtil 7 Kml. Afstand mellem VNV. og NØ. t. N. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Kugelbake*, og Dampere ligge ude ved Hovedfarvandet for at advare Skibe. Naar der skydes, er Farvandet spærret for al Sejlads.

Den 15. Okt. 1896 forandres *Rothe Sand* Fyr til et elektrisk Fyr. Synsvidden: 17 Kml. De to Orienteringsfyre under Hovedfyret slukkes. For Besejlingen af *Weser* bliver Fyret at benytte uforandret, kun med den Forskel, at Overgangen fra den faste Sektor, der lyser ned ad Floden, til den faste Sektor, der lyser op ad Floden, ved *Wangeroog* ny elektriske Fyr betegnes ved, at dette Fyrs røde Lys overgaar til hvidt Tre-Blink.

Paa Sejladsen forbi *Rothe Sand* Fyr mellem de to hvide, faste Sektorer viser det rødt To-Blink fra S. 84° V. til S. 68° V., rødt, fast Lys fra S. 68° V. til S. 63° V., rødt Et-Blink fra S. 63° V. til S. 49° V., rødt, fast Lys fra S. 49° V. til S. 38° V. og rødt To-Blink fra S. 38° V. gennem S. til S. 16° Ø., men disse røde Lys vedkomme kun Besejlingen af *Jade*.

Kommer det elektriske Lys i Uorden, benyttes Petroleum.

Det N.-lige Bifyr bliver uforandret.

En graa Fortøjtønde er udlagt ½ Kbl. ØSØ. for *Rother Sand* fyrtaarn. Den maa ikke benyttes uden særlig Tilladelse.

Jade. Fyrskibet »*Minsener Sand*« er igen udlagt paa Station, og Fyrskibet »*Genius Bank*« er igen udlagt paa Station og Lystønden inddragen.

Holland. Zeegat van Terschelling. *Oostgat* er lukket og Afmærkningen inddragen.

Noordergronden rød og hvid vandret stribede Anduvningstønde med to Balloner er nu Anduvningstønde for *Noord-oostgat*. Løbet er afmærket saaledes:

Spidstønde Nr. 1 i 9½ Fv. Vand. 53° 25' 43" N. Br. 5° 7' 29" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 14 Fod Vand. 53° 24' 51" N. Br. 5° 7' 25" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 19 Fod Vand. 53° 24' 16" N. Br. 5° 7' 3" Ø. Lgd.

Den røde Kugletønde Nr 5 med Kegle over Diamant, *Engelschhoek*, har nu Nr. 4, og Spidstønderne Nr. 6, 7 og 8 have nu Nr. 5, 6 og 7.

Stumptønde Nr. 1 i 7½ Fv. Vand. 53° 25' 44" N. Br. 5° 8' 4" Ø. Lgd

Stumptønde Nr. 2 i 14 Fod Vand. 53° 24' 52" N. Br. 5° 7' 56" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr 3 i 19 Fod Vand. 53° 24' 1" N. Br. 5° 8' 8" Ø. Lgd

Stumptønde N. 6 med afkortet Kegle, *Hcertjeston*, har nu Nr. 4. Stumptønde Nr. 7, *Binnen Noordvarder*, har nu Nr. 5, og Stumptønde Nr. 8 med Kryds, *Spathock*, har nu Nr. 6.

Den mindste Dybde er 9½ Fod ved Spidstøndelinien, 10 Fod midt i Farvandet og 11½ Fod ved Stumptøndelinien. **Zuidersee.** Ved *Medemblik* nedrives den femte Mølle ikke, saa Ledemærket gennem *Gammels* bliver uforandret.

Harlingen høje Ledefyr er igen tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Hoek van Holland. *Noorderhoofd* Baakefyr paa Hovedet af *Noorddam* er forhøjet 10 Fod. 51° 59' 12" N. Br. 4° 5' 6" Ø. Lgd.

I *Brouwerhavensche Gat* er Spidstønde Nr. 12 flyttet i 28 Fod Vand. 51° 45' 28" N. Br. 3° 56' 4" Ø. Lgd.

Belgien. Antwerpen. I *Antwerpen* er Tidsignalet flyttet fra *Hansahaas* til Taarnet paa Lodshuset paa højre Bred af *Schelde*.

England. Medway. I *Gillingham Reach* er det uddybede Løb afmærket saaledes. Paa Løbets N.-Side:

East Middle røde Spidstønde i 18 Fod Vand, 8 Kbl. NØ. ½ Ø. fra *Gillingham Kirke*. 51° 23' 55" N. Br. 0° 34' 50" Ø. Lgd.

West Middle røde Spidstønde i 17 Fod Vand. 6 Kbl. NØ. t. N. ½ N. fra *Gillingham Kirke*.

Paa S.-Siden af Løbet:

Rød og hvidt tærnet Stumptønde Nr. 1 i 18 Fod Vand, 9,9 Kbl. NØ. t. Ø. ¼ Ø. fra *Gillingham Kirke*.

Rød og hvid tærnet Stumptønde Nr. 2 i 18 Fod Vand, 6,8 Kbl. NØ. ½ Ø. fra *Gillingham Kirke*.

Rød og hvid tærnet Stumptønde Nr. 3 i 17 Fod Vand, 5 Kbl. NNØ. fra *Gillingham Kirke*.

Rød og hvid tærnet Stumptønde Nr. 4 i 16 Fod Vand, 5,1 Kbl. N. 7/8 V. fra *Gillingham Kirke*.

I det uddybede Løb i *Gillingham Reach* er der nu 17 Fod Vand, Springtids Lavvande, med Undtagelse af en Plade 1½ Kbl. Ø. ½ N. fra *War Department Piers* Yderende og en Spids med 4 à 10 Fod Vand, der strækker sig c. 100 Alen NNØ. ud fra Yderenden af *Chatham Dockyard* Ø.-Grænse.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Somme. Ved Løbet over *Bancs de Somme* ligger den S.-lige Tønde 1,100 Alen N. 65° V. fra *Cayeux* Fyr. 50° 10' 32" N. Br. 1° 28' 35" Ø. Lgd. Løbet og Grundene have forandret sig meget.

NV. for *Havre* er Batteriet *Huguenots*, der brugtes til Mærke S. om *Banc de l'Eclat*, nedrevet.

En sort Baake med Cylinder er opført ved Indløbet til *Erqui* Havn, c. 200 Alen S. for Ydeenden af den gamle Mole, der bliver forlænget. Om Natten vises en rød Lanterne fra Baaken

Kerity. Paa Klippen *Men Guen* er opført en sort Jærnbakke med Cylinder, 9 Fod høj over Højvande. 47° 47' 22" N. Br. 4° 22' 53" V. Lgd.

England. Falmouth. En sort og hvid lodret stribet Stumptønde, der hedder *St. Just*, er i 30 Fod Vand, Springtids Lavvande, udlagt paa Kanten af Gruunden paa V.-Siden af *St. Just Pool*, 1,7 Kml. N. ¾ Ø. fra *Black Rock* Baake.

Bristol Channel. En sort Spidstønde, der hedder *Berrow*, er i 6 Fv. Vand, Springtids Lavvande, udlagt paa N.-Kanten af *Berrow Sand*, fra V.-Enden af *Steeptholm Island* i SØ. t. S. ¼ S., 2 Kml. og fra *Berrow Kirke* i NV. ¼ V., 3,8 Kml.

Englands V.-Kyst. Paa Fyrskibet »*Cardigan Bay*« gives Taagesignal nu med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 2 Minutter giver To-Stød, hvert Stød af c. 4 S. Varighed. Naar et Skib nærmer sig, forkortes Pauserne, og kommer det i farlig Nærhed, gives Signal uden Ophold, til Skibet er passeret.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ouessant. Fra 1ste Okt. 1896 foretages i Nærheden af *Creac'h* Fyrtaarn Forsøg med forskellig farvede Lys, Costons Blus.

Lervily Signal-Station er midlertidig lukket.

Spanlens SV-Kyst. Da Løbet over *Terron Barre* har forandret sig, kunne Ledefyrene ikke benyttes, før de ere flyttede. 37° 12',7 N. Br. 7° 6',7 V. Lgd.

Saint Pierre et Miquelon. Den røde Tønde ved *Chatte de Miquelon* er ombyttet med en hvid og sort vandret stribet Tønde, der ligger c. 100 Alen NNØ. for Yderenden af Grunden 47° 6' 0" N. Br. 56° 20' 45" V. Lgd.

Nova Scotia. Halifax. Paa den Ø-lige Del af *Purcell Cove Reef* er udlagt en sort Vager, 1/2 Kbl. N. 53° Ø. fra den S-ligste Spids af *Revet*, som ved Lavvande falder tør. 44° 36' 45" N. Br. 63° 33' 45" V. Lgd.

Hawkesbury. *Tupper Point* Fyrtaarn er forhøjet 10 Fod, og det røde, faste Fyr er nu 52 Fod over Vandet og lyser ogsaa mod S. Synsvidden: 8 Kml. 45° 37' N. Br. 61° 22' V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. New York. Fløjtetønden, der til Forsøg var udlagt 50 Alen N. 76° V. fra *Gedney Channel* Fløjtønde, er inddragen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanlen, Carthagena. En 18 Fod høj Baake er opført paa Grunden *Santa Anna*, 1/2 Kbl. N. 84° V. fra Pynten *Santa Anna*. 37° 34' 43" N. Br. 0° 58' 34" V. Lgd.

Det lille Taarn *El Fortin*, Ø. for *Denia*, som benyttes til Ledemærke mellem Grundene *El Cabalo* og *La Androna*, er nedrevet. I dets Sted er paa Fortets Mur malet et rødt Mærke, som holdt overet med det røde Mærke paa *Mont Mongo* leder til Havnen.

Sardinien Ø.-Kyst. Den hvide Stage med Fløj, mærket *Capo Ceraso*, paa Grunden ud for Kap *Ceraso* er igen opført.

Østerrig Ungarn. Paa Yderenden af Molen, der bygges ved Koffardi havnen ved *Pola*, er tændt to røde, faste Fyr, lodret for hinanden. 44° 52' 34" N. Br. 13° 50' 50" Ø. Lgd.

Om kort Tid tændes paa Yderenden af den lille Mole ved *Luka* Havn et rødt, fast Fyr. 42° 43' 50" N. Br. 17° 51' 38" Ø. Lgd.

Babac V. Om kort Tid tændes paa Kysten ved *Pasman* et rødt, fast Fyr. 43° 57' 24" N. Br. 15° 23' 15" Ø. Lgd.

Sabloncello Kanal. Det røde Fyr ved *Orebit* er forsterket. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises nu fra en Pæl. Flammens Højde: 17 Fod. 42° 58' 20" N. Br. 17° 10' 34" Ø. Lgd.

Rusland. Fyrskibet *Adjigiola* er midlertidig ombyttet med *Berecan* Vagtskib. Det viser hvidt, fast Fyr fra en Baake. Flammens Højde: 17 Fod. Taagesignal gives med Klokke.

Bug. Pynt *Sarikalsk* hedder fremtidig Pynt *Sakena*.

Algier. I Slutningen af 1896 forandres Kap *Matifou* Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 1/4 Minut viser Tre-Blink saaledes: Blink 1/2 S., Mørke 2 1/2 S., Blink 1/2 S., Mørke 2 1/2 S., Blink 1/2 S., Mørke 8 1/2 S. Lysævnens: 28 Kml. Flammens Højde bliver uforandret.

Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes. Synsvidden: 8 Kml. Før Tændingen kan det nye Fyr brænde til Forsøg.

En 17 Fods Grund er funden i 6 Fv. Vand, 3 1/2 Kbl. N. 68° V. for *Taska* Pynt. 36° 35' 5" N. Br. 1° 55' 50" Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Kuba S.-Kyst. Et Telegraf-Kabel er udlagt mellem *Cienfuegos* og *Manzanillo* over *Casilda*, *Tunas de Zaza*, *Jucaro* og *Santa Cruz del Sur*.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

I Juli 1896 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 28 Dage passeres af Skibe med 12 Fods Dybgaaende.

Karantænebestemmelser m. m.

Portugal. — *St. Petersborg* og Havnene ved *Den Finske Bugt* ere erklærede for kolerafri.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Sept. 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	110	109 ³ / ₄	109 ¹ / ₂ 110
Thingvalla	48 ¹ / ₂	8 ³ / ₄	48 ¹ / ₂ 49
Danmark	88	87 ³ / ₄	87 ³ / ₄ 88
Norden	118 ³ / ₄	117 ³ / ₄	117 ³ / ₄ 118
Kjøbenhavn.....	93 ¹ / ₂	94 ¹ / ₄	94 94 ¹ / ₄
Carl	60	59 ³ / ₄	59 ¹ / ₄ 59 ¹ / ₂
Dannebrog	118	117 ³ / ₄	117 ³ / ₄ 118
Skjold	73	73 ¹ / ₄	73 73 ¹ / ₂
Jydsk Engelsk Dpsk.....			— —
Bornholm 1866.....			— —
Bornholm			— —
Helsingørs Dampsk.	42	41 ¹ / ₂	41 ¹ / ₂ 42
Østersøen	56	55 ⁵ / ₇ 57	57 ¹ / ₂ 60
Nordsøen			68 ¹ / ₂ 70
Torm			78 93
Foren. Bugser-Selsk.	93		92 ¹ / ₂ 95
Dansk-russisk Dampsk.			70 90
Dampskibe Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.			104 108
5 0/0 — — — — —			— —
5 0/0 Thingvalla 1882.....			— —
5 0/0 — — 1894.....			— —
5 0/0 Norden.....			— —
5 0/0 Nordsøen.....			— —
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats.....			— —
3 1/2 0/0 uopsig. Stats			100 ¹ / ₄ 101
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....			97 ¹ / ₂ 97 ³ / ₄
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....	97 ¹ / ₄		97 ¹ / ₂ 97 ¹ / ₂
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			97 ¹ / ₂ 98
4 0/0 — — 6 —	99 ¹ / ₂		99 ¹ / ₂ 99 ³ / ₄
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —			97 ¹ / ₄ 97 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....			156 ³ / ₄ 158 ¹ / ₂
Privatbank			121 ³ / ₄ 122
Landmandsbank.....	124 ¹ / ₂		124 ¹ / ₂ 125
Handelsbank			123 ¹ / ₂ 125
Burm. & Wain.....	108 ³ / ₄	109 ¹ / ₄	109 ¹ / ₄ 109 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.....			112 ¹ / ₂ 113
Sukkerfabr.	92 ³ / ₄		92 ³ / ₄ 93
Bryggeri Aktier	123 ¹ / ₄		123 123 ¹ / ₂
Vekselkurs.			
	Åviets Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg	89.05	88.90	
London.....	18.13	18.10	
Paris.....	72.10	—	
Amsterdam	150.20	—	
Notering paa Berlins Børs d. 22. Septbr. 1896.			
Rubler		217	
4 0/0 Russiske Consols		103.80	
4 1/2 0/0 — Boden Kredit		104.25	
6 0/0 Mexikanske		93.90	
5 0/0 Rumænske Stats.....		99.90	
4 0/0 — — 1890.....		87.25	

	Åviets Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London.....	18.13	18.10
Paris.....	72.10	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Septbr. 1896.

Rubler	217
4 0/0 Russiske Consols	103.80
4 1/2 0/0 — Boden Kredit	104.25
6 0/0 Mexikanske	93.90
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.90
4 0/0 — — 1890.....	87.25

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

Foren. Dampskibs. 186,000, »Thingvalla« 28,000, »Danmark« 52,000, »Norden« 56,000, »Kjøbenhavn« 100,000, »Carl« 214,000, »Dannebrog« 62,000, »Skjold« 160,000, »Østersøen« 12,000 »Nordsøen« 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2 3/4 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Formue c. 3 1/4 » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

ARENTZ & ROSENFELDT^S SKIBS- OG MASKINBYGGERI,

Ny Kalkbrænderihavn, nær Frihavnen,

paatager sig saavel Reparation som Nybygning af mindre Dampskibe, Lægtre og Sejlskibe af Staal og Træ.

Værkstederne ere indrettede med alle nødvendige Maskiner. Billigt og hurtigt Arbejde garanteres.

Skibe optages paa Patentsalp indtil 130 Fods Længde og 8 Fods Dybde.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

TJÆDERS
INSECTPOWDER
THE BEST IN THE WORLD.



Frederiksberggade 34.
COPENHAGEN. Telefon 4198.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danek Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

Petersen & Niensens
**Galvaniserings-
Anstalt,**
Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T. 37.



F.W. Bergstrøm, 23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



E. Husted & Co.

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



Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N. 13.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tilliges Boghandel.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20 —	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Oktober 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Styrmandenes Lønningsvilkkaar. — Brand i Bomuldsfadninger. — Literatur. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Bogtrykkeri

ndfører alle
maritime og merkantile
Tryksager.

Stort Udvalg af nyeste Typer.

Triers Bogtrykkeri

(G. L. LIND & NUMA FRÆNKEL)

Bredgade 32. Tel. 685.

Bogbinderi.

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

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 21.



Nordisk Flagfabrik,
Kjøbenhavn V.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.
Telefon 3326.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.

Udealg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial-, Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. 1/4 Pd., 5 Øre pr. 1/8 Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om **nøje** at paase, at vort Firma: **C. F. Rich & Sønner** staar paatrykt Bagsiden af hver Pakke.

Ærbødigst

C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,
Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.

Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrøjer, Islænder, Vanter, Strømper.
Fabrik af Olietøj og Udsalg til Fabrikspris.

Grundlagt 1738.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

CARL NILSSON.

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

(forhen Amaliegade 37).

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

Eneforhandling af:

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

Andersen & Co.
Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibeatræ ogsaa paa Lager.

Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson,

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845. Telefon 248.

Skibsdagbøger,

5 Kr. 50 Øre pr. Stk.

Videreførelere Rabat.

Grundlagt 1841.

E. B. SALOMON

34 Vimmelskaflet 34
Stuen

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

C. J. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

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

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

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

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af
Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Frits Ortmann,
Overretssagfører.
Amågerortov 16. Tel. 3225.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Holman-Bang og C. Bourtard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaffet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL'S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de kejserslige russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.



PRESENNINGER,
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø Sømandsskole

begynder nyt Kursus den late Oktober d. A. Unge Sømand
kunne blive uddannede i theoretisk og praktisk Sømandskab.
Sprog, Sløjd, Musik og Sang m. m. samt tillige i Kogning.
Efter endt Kursus kunne Eleverne vente at faa Hyre med
Skibe i Langvejsfart.

Nærmere Oplysninger meddeler

P. H. Clausen,
Skolens Bestyrer.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
"RAHTJENS, NEW YORK"

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

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

RED HAND BRAND

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Em. Z. Svitzers

**BJERGNINGS-
ENTREPRISE**

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

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

Paa Udkig.

I Tyskland afsagdes d. 18de September ved »Oberseeamt« en Dom over et Tilfælde, der fandt Sted forrige Vinter om Bord i Flensburger-Damperen »Hermann«. Skibet havde sidste Vinter paabegyndt en Rejse fra Libau til Hull med en Ladning Stykgods. I Bunkerne var desforuden anbragt 85 russiske Emigranter. Før Afrejsen havde en russisk Udvandreragent henvendt sig til Kaptajnen med Anmodning om, hemmeligt at tage et Antal unge Mennesker med, der paa den Maade vilde unddrage sig den russiske Militærtjeneste, Kaptajnen nægtede paa det bestemteste at efterkomme Ønsket. Ikke desto mindre var det lykkedes Agenten, ved 1ste Styrmands Hjælp, at smugle 25 unge Mennesker om Bord, og at skjule dem, dels i Forlasten, dels i Agterpeaktanken, uden at Kaptajnen vidste noget derom. Den 3die Januar gik Damperen til Søs; næppe havde Slæbedamperen og Lodsens forladt Skibet førend Styrmanden kaldte de skjulte Passagerer paa Dækket. Det viste sig imidlertid nu, at af de 15 Personer, der havde været i Peaktanken, vare 6 kvalte paa Grund af den daarlige Luft, der var fremkommen i Tanken ved, at Mandehulsdækslet havde været skruet til. Da det blev meldt Kaptajnen, gik han hen paa Agterdækket, hvor de øvrige Passagerer vare beskæftigede med at foretage Oplivningsforsøg, som dog bleve uden Resultat; han lod derpaa Ankeret, som man havde iadet falde, hive op igen, og fortsatte Rejsen til Hull, hvor han meldte Sagen til den tyske Konsul. Ligene bleve, halvanden Time efter Opdagelsen, at Personerne vare kvalte, begravede paa sømandsmæssig Maade.

Søretten i Flensburg har den 28de Januar d. A. undersøgt og paadømt Sagen saaledes, at 1ste Styrmand blev erklæret for den eneste skyldige i de 6 Russeres Død, hvorfor hans Styrmandsbevis blev ham frataget, Kaptajnen og 2den Styrmand bleve derimod frikendte; dog havde Rigskommissæren nedlagt Protest mod deres Frifindelse.

Efter en længere Raadslagning besluttede »Oberseeamt«, at Dommen skulde forandres til, at foruden 1ste Styrmand ogsaa Kaptajnen skulde miste sit Kaptajns-certifikat, men have Lov til at sejle som Styrmand. Hvad Kaptajns Handlemaade angik, saa kunde han ikke overbevises om, at have begaaet nogen Fejl før Skibets Afgang, da han ikke vidste nogen Besked om de om Bord smuglede Passagerer, men endogsaa havde advaret sit Mandskab mod at være behjælpelig med at skjule Folk om Bord. Derimod havde han efter Afgangen ikke handlet rigtigt; thi om han ogsaa selv var uden Skyld i Ulykkestilfældet, havde han paa en Maade haft Del i Følgerne ved at undlade at gaa den korte Strækning tilbage til Havnen for at søge sagkyndig Hjælp til de kvalte Personer, men derimod fortsat Rejsen for derved at forskaane sig selv og sit Rederi for Ubehageligheder. Ligeledes havde han handlet urigtigt i at begrave dem efter 1½ Times Forløb, og Grunden til, at han mistede sit Kaptajns-certifikat var, at han havde undladt at lade foretage yderligere Oplivningsforsøg. 1ste Styrmand var efter Rettens Udtalelser især

at dadle, og om han end ikke var udelukkende Skyld i 6 Menneskers Død, saa var han dog langtfra uden Skyld deri, idet han maatte vide, at i den Luft, der var i Tanken, kunde ingen Mennesker leve, hvorfor han skulde have sørget for, at det havde været muligt for de Forulykkede at kunne fjerne Dækslet, og derved skaffe sig frisk Luft. 2den Styrmand blev frikendt.

Hansa.

Fanø Sømandsskole begynder i Dag sine Vinterkursus, og vi benytte Lejligheden til paany at henlede Opmærksomheden paa denne Institution, der allerede har udrettet meget godt. Vi have fra Skolens Bestyrer faaet tilsendt en Oversigt over dens Virksomhed i 1895—96; det fremgaar af denne, at Skolen fra 15. Juni 1895 til 15. August 1896 var besøgt af 47 Elever, af hvilke 9 havde Fripladser. Skolen har modtaget Understøttelser fra »Foreningen til Søfartens Fremme«, »Kjøbenhavns Skipperforening«, »Fanø Assuranceforening«, »Fanø Skibsrederforening«, »Fanø Spare- og Laanekasse« og »Det Raben Levetzause Fond«. Da de Beløb, Eleverne svare i Skolepenge, imidlertid ere særdeles lave, arbejder Skolen, trods den Interesse, der saaledes fra forskellig Side er vist den, med smaa Midler, og det vilde være meget ønskeligt, om den kunde faa Raadighed over større. Vi anbefale derfor Autoriteter og Private, der nære Interesse for vor Sømandsstands praktiske Uddannelse, at støtte Skolen.

I Følge Sh. Gz. har den tyske Regering udstedt et Reglement for Sejladsen igennem Nord- og Østersøkanalen, der træder i Kraft straks. Opmærksomheden henledes især paa Følgende:

Den kejserlige Regering paatager sig ingen Forpligtelser til at yde Erstatning for Skade, som Skibe paadrage sig medens de ere i Kanalen, selv om saadan Skade er foraarsaget ved Fejl begaaede af Kanallodserne eller andre af Administrationens Embedsmænd.

Kanalen kan befares Dag og Nat af alle Nationers Skibe, mod Betaling af de fastsatte Afgifter, og forudsat at Skibenes Størrelse ikke overskride følgende Dimensioner: Dybgaaende, 6 Meter (19 Fod 6 Tommer); største Brede, 20 Meter (65 Fod); Længde, 135 Meter (438 Fod 9 Tommer); Masternes Højde over Vandlinien, 40 Meter (130 Fod). Skibe, der have et Dybgaaende af mere end 6½ Meter (21 Fod), maa i Forvejen henvende sig til Havneautoriteterne i Kanalens Munding, for at der i god Tid kan tages Foranstaltninger, gaaende ud paa, at de kunne passere andre Skibe paa de dertil indrettede Stoppesteder i Kanalen.

Fremmede Krigsskibe kunne kun passere Kanalen, naar de ad diplomatisk Vej have opnaaet Tilladelse dertil.

Kanallodserne ere foruden deres Lodstjeneste betroede Told- og Politikontrol over de Skibe og Lægtene, der ere underlagte deres Kommando.

Sø- og Handelsretsdomme.

S. S. 45/06.

Den 20. Oktober f. A. forefaldt om Aftenen Kl. ca. 11, i Nærheden af Smygehuk paa den svenske Kyst i Østersøen, et Sammenstød mellem den engelske Damper »Ebro«, 716 Netto Register-Tons, og den svenske Damper »Condoren«, 888 Netto Reg.-Tons. Først nævnte var paa Rejsen fra Tyne til Neufahrwasser med Kul og sidst nævnte var paa Rejsen fra Hudiksvall til Rouen med en Trælastladning. »Condoren« løb med sin Stævn ind i »Ebro«s bagbords Bov; begge Skibe fik betydelig Skade og gik til Kjøbenhavn. Her anlagde »Ebro«s Fører Sag mod Kaptajn D. Torm paa »Condoren«s Kaptajns, Rederes og Assurandørers Vegne, og fordrede en Erstatning paa ialt 17,885 Kr., hvori var medregnet Godtgørelse for 21 Dages Ophold à 40 Øre pr. Dag for hver af Skibets Netto Reg.-Tons eller 6014 Kr., hvorimod Kaptajn Torm ved Kontrastævning fordrede »Condoren« tilkendt 13,241 Kr., derunder medregnet Godtgørelse for 13 Dages Ophold, opgjort paa samme Maade til 4618 Kr.

Af »Condoren«s Dagbog og de af Besætningen afgivne Forklaringer fremgaar det, at Skibets Dækslast forude havde en Højde af henvend 13 Fod, men den var ikke til Hinder for, at Lysene fra Sidelanterne, der vare anbragte i Skærme paa Kommandobroen, kunde vise sig frit af alle Genstande, ogsaa oftere, saa at de krydsede hinanden omtrent en Kabel-længde foran for Boven. Det var klar Luft, Vinden jævn fra VNV. Skibet styrede misvisende V. $\frac{3}{4}$ N. — Første Styrmand havde Vagten, en Matros stod ved Rattet, en Ungmand havde Udkig. Skibet løb fuld Fart, c. 9 Knob. Kl. c. 10 $\frac{3}{4}$ Aften bemærkede Styrmanden, der var paa Kommandobroen, en hvid Toplanterne forude om Bagbord og straks efter ogsaa en hvid Toplanterne forude om Styrbord i en Afstand af 4—5 Kvartmile og c. 1 $\frac{1}{2}$ Streg fra Boven, samt kort efter samme Dampers grønne Lanterne og den røde Lanterne paa Damperen om Bagbord. »Condoren« holdt sin Kurs. Ca. 10—12 Minutter senere var Damperen om Bagbord kommen omtrent tværs af »Condoren«, og den anden Damper, der senere viste sig at være »Ebro«, var da 3—4 Streger om Styrbord c. 1 $\frac{1}{2}$ Kvartmile borte, og Styrmanden saa stadig saavel dens Toplanterne som dens grønne Lanterne. I den Tro, at Damperen vilde holde sin Kurs og at der saaledes ikke var nogensomhelst Fare for Sammenstød, gik Styrmanden nu ned i sit Lukaf for at urinere og drikke lidt Vand; men da han havde været nede i en Tid, som han anslog til c. 4—5 Minutter og var i Begreb med at gaa op igen, mærkede han et haardt Stød, og da han kom op paa Kommandobroen, laa »Ebro« og »Condoren« langs Siden af hinanden, hvoraf han sluttede, at »Ebro« havde forandret Kurs umiddelbart før Sammenstødet. »Condoren«s Sidelanter, vil han have bemærket, brændte klart, da han, inden han gik ned, havde set Skinet fra dem paa Støtterne om Dækslasten. »Condoren« havde faaet Skade forude paa styrbords Side og dens Stævn fandtes bøjet over mod Styrbord. — Rorgængerens Forklaring udviser, at han ikke bemærkede nogen fremmed Damper, førend han hørte et Dampfløjtstød fra »Ebro«. Styrmanden gik ned en 3—4 Minutter før Sammenstødet uden at give ham nogen Besked eller Ordre, og han blev alene paa Broen. Da han efter at have hørt Dampfløjtstødet spejdede ud, saa han »Ebro« ligge vistnok kun $\frac{1}{2}$ Skibslængde fra »Condoren«, med sin Stævn omtrent lodret mod denne og lidt agterligere end dennes Stævn. Da han indsaa, at et Sammenstød var uundgaeligt, lagde han øjeblikkelig Roret haardt Styrbord, for at dreje af til Bagbord, men da han ikke saa paa Kompasset, kunde han ikke sige, hvor meget »Condoren« fik drejet inden Sammenstødet; det var dog vistnok kun lidt. Efter hans Formening forløb kun meget kort Tid fra »Ebro«s Fløjtstød til Sammenstødet. — Udkigsmanden forklarede, at han saa »Ebro«s hvide Lanterne en lille Smule om Styrbord omtrent et Kvarterstid før Sammenstødet; 5—6 Minutter senere saa han ogsaa dens grønne Lanterne c. 1 Streg fra Boven; 6—7 Minutter der-

efter bemærkede han pludselig, at »Ebro«s grønne Lanterne forsvandt og at dens røde kom til Syne. Han varskoede til Styrmanden, da han første Gang saa Toplanteren, men ikke senere; da han mente, at Forandringerne bleve bemærkede. Da han hørte Fløjtstødet, saa han, at »Condoren« drejede noget til Bagbord. Et Par Minutter før Sammenstødet vil han have set Skinet af Sidelanterne paa Støtterne til Dækslasten; han hørte den grønne Lanterne blive knust ved Sammenstødet og mærkede, at Oliebeholderen var varm, da han kort efter tog den op. — Baadsmanden havde raabt paa Rorgængerens, at han skulde skynde sig med at dreje Rattet. — Kaptajnen vaagnede ved Sammenstødet og fór op paa Broen uden at tage Tøj paa, medens Styrmanden først kom lige efter. Roret laa da haardt Styrbord og Skibene laa langs hinandens Side. Kursen paa Kompasset var da bestemt V. $\frac{1}{2}$ S, paa hvilken Kurs der ikke var Deviation. Toplanteren og den røde Lanterne brændte, den grønne Lanterne var knust, men endnu varm.

Af »Ebro«s Dagbøger og Besætnings Forklaringer fremdrages: Vejret var saaledes som forklaret af »Condoren«. »Ebro« styrede misv. Ø. t. S. $\frac{3}{4}$ S. og løb c. 7 $\frac{1}{2}$ Knob. 2. Styrmand havde Vagten og var paa Kommandobroen, Kaptajnen var afvekslende paa Broen hos den Kommanderende og nede. En Matros stod ved Rattet, en anden paa Udkig. Det var uomtvistet, at Skibets Lanterner brændte klart. Klokken 10,25 saas en hvid Lanterne ret forude i c. 7—8 Kvartmiles Afstand. — Udkigsmanden forklarede, at denne Lanterne lidt efter Kl. 10,40 var paa »Ebro«s bagbords Bov, men han saa ingen Sidelanter paa Skibet. Kl. 10,55 skiftede Vagten og han gik ned. Her hørte han Dampfløjtstødet og at alle Mand kaldtes paa Dækket. Staaende under Broen saa han Sammenstødet, der forefaldt henvend 5 Minutter efter Fløjtstødet, saaledes at »Condoren« løb mod »Ebro« i en Vinkel, der var noget mindre end ret, regnet agterfra. Udkigsmanden, der kom paa Post Kl. 10,55, saa lige indtil Sammenstødet ikke nogen Sidelanter paa »Condoren«. Denne svingede for styrbords Ror og ramte »Ebro« under en Vinkel mindre end ret, regnet agter fra. — Rorgængerens havde været afløst fra Kl. 10,25 til 10,43 for at efterse Lanterne. Da han derefter igen tog Roret, var Kursen endnu Ø. t. S. $\frac{3}{4}$ S., men han fik Ordren »Bagbord« og gjorde tre Omdrejninger paa Rattet, hvorved »Ebro« drejede til S. Ø. t. Ø., hvorefter han af sig selv støttede, og formentlig laa Roret midtskibs, da han Kl. 10,55 blev afløst. Han meddelte sin Afløser, at Kursen var Ø. t. S. $\frac{3}{4}$ S., idet han tilføjede nogle Ord, der gik ud paa, at hvis Roret laa til nogen af Siderne, var det til Bagbord. Han gik derefter ned. Rorgængerens, der afløste ham, forklarede, at Kursen blev opgivet ham til Ø. t. S. $\frac{3}{4}$ S., men at Skibet stevnede en Streg sydligere med støttet Ror. Nogle Minutter senere fik han Ordre af Styrmanden til at lægge Roret mere Bagbord, for at faa det modgaaende Skib mere om Bagbord, og inden Roret endnu var støttet, gav Styrmanden et Stød med Dampfløjten og beordrede Roret haardt Bagbord. Da Dampfløjtstødet var givet, var det andet Skib, efter hans Skøn, ca. 1 Kvartmil borte. Han saa paa Vandet, at »Condoren« kom ned mod »Ebro« for Styrbords Ror; den ramte »Ebro« under en Vinkel mindre end ret, regnet agter fra. Han saa ingen Sidelanter paa »Condoren«. 1. Styrmand saa »Condoren«s Toplanterne forude uafbrudt i samme Retning, indtil han Kl. omtrent 10,50, da den gispedes at være 2—3 Kvartmile borte, beordrede »Bagbord, omtrent 1 Streg«, hvilket han gjorde for at vise »Condoren« rødt Lys og for at faa dennes hvide Lanterne paa Bagbords Bov. Efter at »Ebro« havde drejet ca. 1 Streg, blev Roret støttet og laa midtskib, da han blev afløst. Kursen var, efter hans Formening, da devierende S. Ø. + Ø. $\frac{3}{4}$ Ø., hvilket han meddelte 2. Styrmand, ligesom han ogsaa gjorde denne opmærksom paa den modgaaende Dampers Toplanterne, og dertil meddelte Kaptajnen, der var paa Underbroen, den Forandring, der var gjort med Kursen. Da han var afløst, gik han ned i Bestiklukafet, men efter at have hørt Dampfløjten, gik han atter op paa Broen, hvor han saa

»Condoren« komme svingende for styrbords Ror, saa at den ramte »Ebro« omtrent ved Klydset under en Vinkel af ca. 4 Streger, regnet agter fra. Ingen af »Condoren«s Sidelanterner brændte, særlig ikke den grønne, som han saa efter. 2den Styrmand saa, da han Kl. 10,55 overtog Vagten, »Condoren«s Toplanterne en Streg om Bagbord; han iagttog den i Kikkert og opdagede efter faa Minutters Forløb selve Skibets Omrids lidt mere paa bagbords Bov i en Afstand af ca. 2 Kvartmil; han gav Ordre til at lægge Roret bagbord, hvorved »Ebro« formentlig dog kun drejede $\frac{1}{2}$ Streg, hvad han sluttede af Retningen af det andet Skibs Toplanterne. Da »Condoren« var kommen paa kun ca. $\frac{1}{2}$ Kvartmils Afstand, beordrede han Roret »haardt Bagbord« og gav samtidig et kort Dampfløjtestød. Kaptajnen beordrede umiddelbart derefter Maskinen stoppet og 1. Styrmand hjalp med at lægge Roret haardt iborde. »Condoren« var da ca. 4 Streger fra »Ebro«s bagbords Bov og syntes at komme for styrbords Ror. Fra Fløjtestødet blev givet, indtil Sammenstødet forløb kun faa Minutter. Umiddelbart før Sammenstødet saa han ikke nogen Sidelanterne paa »Condoren«. »Ebro« laa da S. Ø. an. — Kaptajnen siger intet nyt, kun saa han efter Sammenstødet »Condoren«s røde Lanterne brænde. Lige før Sammenstødet saa han, at »Ebro« efter Pælekompasset laa S. Ø. an; men han huskede ikke, hvad dette svarede til paa Brokompasset.

Sø- og Handelsretten udtaler sig saaledes: Efter alt, hvad der foreligger, maa det nærmest antages, at de to Dampere vilde været gaaede klare af hinanden, hvis de begge to havde beholdt deres tidligere Kurser ganske uforandrede, og at Sammenstødet skyldtes den Omstændighed, at de begge ændrede samme og begge drejede »Ebro« til Styrbord og »Condoren« til Bagbord. Forsaavidt »Ebro« nu til Støtte for den af samme foretagne Drejning har paaberaabt sig, at den, da »Condoren«s Sidelanterner, og særlig dens grønne Lanterne, ikke vare synlige, havde været berettiget til at betragte »Condoren« som en lige modgaaende Damper, hvorfor »Ebro«, ifølge § 15 af Anordningen af 18. Februar 1887 (Søvejsreglerne), skulde dreje af til Styrbord, findes det uforment at komme ind paa, hvorvidt »Condoren«s Sidelanterner virkelig brændte begge og brændte tilstrækkelig klart, og paa hvad der i saa Fald maatte være Grunden til, at de ikke saas fra »Ebro«. Dette Skib var nemlig, naar den ikke saa »Condoren«s Sidelanterner, uberettiget til at gaa ud fra, at der forelaa et Tilfælde, der faldt ind under den nævnte § 15, og til at handle derefter, men burde tværtimod, da den saa i Virkeligheden ikke kunde vide, hvorledes de to Skibe laa for hinanden, have holdt sin Kurs uforandret og derimod handlet under Iagttagelse af Søvejsreglernes § 18. Men det findes ogsaa uforment at komme ind paa, hvorvidt »Ebro« ikke, som af »Condoren« anbragt, mulig har drejet mere, end fra dens Side indrømmet, og paa, om Sammenstødet ikke mulig, som af »Ebro« forment, kunde have været undgaaet, hvis »Condoren« havde drejet til Styrbord i Stedet for til Bagbord. Den af »Ebro« begaaede nys nævnte Fejl blev nemlig mere end opvejet ved, at »Condoren«s Styrmand havde forladt sin Vagt og var gaaet ned, og det endog uden at give Rorgængereren, der intet vidste om, at »Ebro« var i Sigte, nogen som helst Besked, hvorved »Condoren« i 4 à 5 Minutter blev uden al Kommando, og hvorved al Mulighed udelukkedes for at møde et Tilfælde, som det indtrufne, paa behørig Maade.

Da »Condoren« som Følge deraf maa siges at have haft den overvejende Skyld i det skete Sammenstød, findes Indstævnte (»Condoren«), under Hensyn til 2. Stykke i Sølovens § 220, at burde betale Sagsøgeren 6000 Kr. i Erstatning med 5 pCt. Renter fra Stævningens Dato og 200 Kr. i Sagsomkostninger, medens Sagsøgeren bør være fri for Indstævntes Tiltale.

Styrmændenes Lønningsvilkaar.

Vi have modtaget Følgende:

Med megen Interesse fulgte jeg i 1894 den i »Dansk Søfartstidende« førte Diskussion om vore Styrmænds Lønningsvilkaar, og i disse Dage har jeg haft den Tilfredsstillelse i Bladets Nr. 37 af 10de dennes atter at se dette bedrøvelige Forhold gjort til Genstand for Omtale og at læse den ærede Redaktions sympatiserende Bemærkninger. Læsningen af denne Artikel genkalder i min Erindring en Samtale, som jeg for et Aars Tid siden havde med en ældre Dampskibsfører, som paaviste, hvorledes Styrmænds mærkelig lave Lønning ogsaa paa indirekte Maade bidrager til at forurette dem under Forhold, hvor de snarere burde favoriseres.

Dampskibsføreren fortalte, at han paa en af sine Rejser havde været saa heldig at bjærge et Skib, som var i Havsnød, og at der ved Retten blev tilkendt hans Skib en temmelig betydelig Bjærgeløn.

Vi kom derefter til at tale om Bjærgelønnens Fordeling, og jeg hørte da til min store Forundring, at naar Rederiet og Kaptajnen har faaet hver sin lovbestemte Part, bliver Resten fordelt til Skibets Besætning paa den Maade, at enhver faar Part i Forhold til sin Lønning og ikke, som man skulde tro, i Forhold til sin tjenstlige Stilling om Bord og sin Andel i Redningsarbejdet.

Ja, saaledes byder Sølovens § 228, fortsatte Kaptajnen, og i dette Tilfælde var Følgen, at f. Eks. min Styrmand, som ledede det hele, til Dels farefulde Arbejde, med at sætte Fartøj ud, anbringe Slæber i det havareerede Skib, og derefter Vagt om Vagt med mig deltog i og havde sin fulde Del af Ansvar under den vanskelige Navigering med det hjælpeløse Skib paa Slæb, kun faar Andel i Bjærgelønnen i Forhold til sin Gage, der er 90 Kr. om Maaned, medens 1ste Maskinist, der ved hele Bjærgningsforetagendet kun havde den Ulejlighed, som var en Følge af Rejsens Forlængelse ud over den sædvanlige Tid, faar Bjærgeløn i Forhold til sin Gage, der er 190 Kr. maanedlig.

Sølovens Bestemmelse om Bjærgeløns Fordeling i Forhold til Lønning viser sig her i høj Grad uretfærdig, og der er ikke Tvivl om, at der burde fastsættes Regler for Fordeling efter Charge og Stilling, og gøres Forskel paa Dækspersonale og Maskinfolk, og særlig beklageligt er det, at Styrmanden, som baade i Henseende til Kommando og Ansvar er første Mand om Bord, næst efter Føreren, slaas i Hartkorn med hele det øvrige Mandskab.

Mest paatrængende er det imidlertid, at der stræbes hen til en Forbedring af Styrmandsklassens Lønningsforhold, og da Rederierne under de nuværende Konjunkturer ingenlunde ere ugunstigt stillede, burde det vistnok tages under Overvejelse, om ikke Tiden er kommen, hvor Rederne uden Savn kunde imødekomme Styrmændenes berettigede Krav paa at faa en Lønning, der staar i Forhold til deres betydningsfulde Stilling og store Ansvar. Man tør vel haabe, at d'Hr. Skibsførere, saa vel hver for sig, som gennem deres Foreninger, beredvillig ville gøre sig til Talsmænd for den Klasse, som de selv have tilhørt, og det maa anbefales Styrmændene at slutte sig sammen, for saa vidt muligt i Forening at arbejde for deres Stands Interesser.

Carus,
Mægler.

Brand i Bomuldsfadninger.

Herom har »Hansa« fra en Hr. Døring i Leer modtaget Følgende:

Naar De i Deres ærede Blad i Anledning af de hyppige Ildebrande i Bomuldsfadninger, der blive indladede

i New Orleans, bl. a. skriver, at det er en Kendsgæring, at »der ofte er fundet Tændstikker stukket ind mellem Ballerne, aabenbart i den Hensigt at fremkalde en Brand om Bord«, saa er jeg fuldstændig enig med Dem. Som Bevis herfor tillader jeg mig at henvise til, hvad der er skrevet derom i »Befrachter«, 3. Oplag, Side 277, hvor det hedder: »I Følge Meddelelse fra Genua af 5. December 1883 vil en af de derværende Bomuldsimportører, i de af ham indførte Bomuldsballer, flere Gange have fundet Tændstikker, løse eller i smaa Æsker. Disse kan naturligvis kun være anbragte der i forbryderisk Hensigt, og forklarer muligvis de nu saa ofte forekommende Ildebrande om Bord i de med Bomuld ladede Skibe«. Videre hedder det Side 276: »I New Orleans er i Aaret 1880 fire med Bomuld lastede Skibe bleven et Rov for Luerne, uden at man har kunnet gøre sig Regnskab for, hvorledes Branden er opstaaet. Et Tilfælde, der hændte et Bremer-Skib, har dog spredt lidt Lys over Sagen. En Aften bemærkede Kaptajnen en ejendommelig brændt Lugt om Bord i Skibet, uden at han kunde udforske Aarsagen dertil. Efter længere Tids Søgen finder Styrmanden tilfældig i anden Kahyt, der i Reglen ved Bomuldsladninger bliver benyttet til Lasterum, et Stykke Bomuld, der ved nærmere Undersøgelse viser sig at indeholde en fed, klæbrig, brændende Masse. Heraf fremgaar det aabenlyst, at det havde været Hensigten at stikke Skibet i Brand. Kaptajnen gjorde straks Anmeldelse, hvilket havde til Følge, at Skibet uopholdelig blev bevogtet af to Opdagelsesbetjente. Paa-faldende er det, at saa snart der kommer Ild i et Skib, er der øjeblikkelig en Slæbebaad ved Haanden, der fører Vandslanger med sig for at slukke Ilden. Denne faar sig jo en, i Forhold til Skibets og Ladningens Værdi, stor Sum tilkendt for den første Hjælp, den bringer.

Literatur.

Af C. F. Bergs Ordbog for Skibsredere, Skibsførere og Styrmand foreligger nu 3die Hæfte, hvorved Værket føres frem til »Dispache«. Hæftet indeholder, foruden udførlige Skildringer af en Del Havnebyer m. m., af større Bidrag en Artikel om »Certeparti«, i hvilken gives en, væsentlig paa Udtalelser i den maritime Presse støttet Fremstilling af Afsluttelse af Certepartier; Artiklen er ført saa nær til Dato, at det nye engelske Kulcerteparti, der traadte i Kraft d. 1. Juli d. A., er medtaget; de Forslag, der ere udgaaede fra Nordisk Skibsrederforening om Af-fattelse af Pitchpine-Certepartier og Is-Certepartier, ere ligeledes medtagne. Af andre Artikler nævne vi fremdeles den om »Dagbog«, i hvilken Journalføringen efter de nye nordiske Sølove klart og udførligt fremstilles. Vi anbefale fremdeles Værket, der tegner til at blive en fortræffelig Haandbog for alle, der direkte eller indirekte have med Skibsfarten at gøre.

Nautisk Almanak for 1897, af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen, er nu udkommen paa Universitetsboghandler Gads Forlag. Almanaken indeholder hovedsagelig de samme Data som de foregaaende Ud-gaver, og Tabellerne udmærke sig ved deres sædvanlige, tydelige Fremstilling, der giver dem et ikke ringe Fortrin fremfor de tilsvarende billige engelske Almanaker, hvorfor vi ogsaa kunne med-give den vor bedste Anbefaling.

Spørgsmaal og Svar.

En Matros af min Besætning var, under stormfuldt Vejr i Søen, saa uheldig at falde og støde sig saa slemt, at jeg saa mig nødsaget til at efterlade ham paa Hospitalet i en

udenlandsk Plads. Efter min Mening tilkommer der Manden foruden frit Hospital og fri Hjemrejse, i Følge Lovens § 90 kun Hyre indtil den Dag da Skibet afsejler, men da Konsulen mente, at Vedkommende kunde gøre Fordring paa Hyre indtil han atter kom til en dansk Plads efter at være helbredet, bedes De godhedsfuld oplyse, hvilket der er ret.

Ærbødigst

En Abonnent.

Svar:

Hvis den Paagældende i det nævnte Tilfælde afskediges, tilkommer der ham kun Hyre til Afmønstringen, eller, hvis saadan ikke finder Sted, til den Dag, Skibet afsejler, samt Pleje (Sølovens § 90, 3. St.) og fri Hjemrejse med Underhold til nærmeste indenlandske Havn (§ 98, 1. St.).

Hvis han derimod ikke afskediges, tilkommer der ham fuld Hyre »under Sygdommen« — hvilket Udtryk formentlig maa forstaaes som »ganske som om han var blevet paa Skibet« — saunt Pleje og fri Hjemrejse med Underhold under denne, (ligeledes §§ 90 og 98).

Jeg var befragtet for en Rejse fra Helsingborg til Danzig med Lerfabrikata. Certepartiet siger, Skibets Størrelse er cirka 85 Ton d. v., der er ingen Register Tons angivet, og det skal for Befragterens Regning indtage en fuld og bekvem Ladning, saa meget Skibet kan rumme og bære. I hvis Favør er dette cirka, der er nævnt om Skibets Størrelse.

Svar:

Ved cirka forstaaes i Østersøbefragtninger 10 Procent paa hver Side af Skibets i Certepartiet opgivne Ladeevne, og det er udelukkende Skibets Valg, hvormed Last det vil tage indenfor denne Grænse.

Fra Sø og Land.

Fyrdirektøren har godhedsfuldt tilsendt os nogle Berigtigelser angaaende den i Bladets sidste Nummer efter »Petit Journal« optagne Notits om »Verdens kraftigste Fyr«. Naar der saaledes staar, at i Mørke skal Lyset kunne ses 100 Kilometer, maatte dette forstaaes saaledes, at hvis Fyret var saa højt, at Jordens Runding ikke skjulte det, vilde det i middelklar Luft kunne ses 100 Kilometer. I Stedet for »Lanternens runde Form«, skulde der have staaet »Jordens runde Form«. For at det direkte Lys af Fyret skal kunne ses 50 Kilometer udkræves der en ekseptionel stor Øjehøjde, med 6 Meters Øjehøjde vil det nemlig kun ses i 40 Kilometers Afstand. Lysstyrken af St. Catharine Fyr paa Isle of Wight er 6 à 700,000 becs Carcel, og ikke, som opgivet, 600 becs Carcel. Grunden til, at St. Catharine Fyr, hvis elektriske Lampe har en Lysstyrke af 3,800 becs Carcel, medens Lysstyrken af de to Lamper i d' Eckmühl Fyr er 1,000 becs Carcel, giver saa meget mindre Lysstyrke end sidstnævnte, er den, at Lyset i det første Fyr samles i et meget større Antal langsomt roterende Straaler.

Posten som Havnefoged i Nykjøbing F. og Brofoged ved Christian IX's Bro er ledig.

Dampskibsselskabet Dannebrog giver 5 pCt. à Konto-Udbytte for indeværende Aar.

Kaptajn A. J. Mathiasen fylder d. 4. Oktober 70 Aar. i hvilken Anledning den almindelige danske Skibsførerforening har arrangeret et Festmåltid for ham.

Sh. Gz. skriver den 18de dennes: For kort Tid siden omtalte vi det danske Skoleskib »Georg Stage«s Besøg i Liverpool. Under Skibets Ophold i Mersey-Floden blev ikke mindre end 25 Dreng forlyrede fra Liverpool. Siden da har Skibet besøgt adskillige tyske Byer og er gaaet hjem til København. Derfra er nu sendt 15 Dreng til Liverpool, som straks have taget Ophold i »Sailors Home« til de kunne faa Hyre. 5 have allerede faaet en saadan, og de øvrige ville sikkert uden Vanskeligheder snart blive forlyrede. Det lader i det hele taget til, at der er god Efterspørgsel efter godt uddannede og velopdragne Dreng.

Den 12te dennes fandt Indvielsen af den ny Sluse (»Ecluse du Nord«) Sted i Dunkerque Havn. Dens Bygning har kostet 10 Millioner frs.; den er 81 Fod bred i Midten, Portene ere 590 Fod fra hinanden og den har en Dybde af 33 Fod. Trods dens store Dimensioner, bliver Vandet bragt op eller ned til den ønskede Højde i 7 Minutter, den hydrauliske Mekanisme arbejder med et Tryk, der svarer til 50 Atmosfærer.

Hamburger-Dampere Rhaetia blev for nylig arresteret i New-Orleans, efter Forlangende af et Medlem af Skibsarbejdernes Union, som under sit Arbejde i Skibet faldt ned i Lasten og brækkede sit Ben, som en Følge af, at en Kæde sprang. Skibet blev tvunget til at deponere 15,000 Dollars i Kaution før end det fik Lov at sejle.

Ugens Havarier.

Herman, Skonnert af Ærøskjøbing, er strandet ved Dunbeath, Mandskabet reddet. Skibet Vrag.

Anna Mathilde, 3m. Skonnert af Riga, har været paa Grund ved Dragør. Flot med Assistance af Svitzers.

Alexandra, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 28. ds. kommet paa Grund ved Alicante.

Amarant, Brig af Rønne, er indløben til Cardiff med Skade paa Sejl.

Ann, Galease af Marstal, til Königsberg med Guano er indkommen læk til Pillau.

Bedale, Dpsk. af Frederiksværn, fra Middlesbro til Stettin med Jern er, efter Grundstødning ved Kullen, indbragt til Helsingør d. 28. ds.

Orrik, Dpsk. af Kjøbenhavn, er gaaet i Dok i Hamburg for at faa en Skrueskade udbedret.

Saltbæk, Skonnert af Vejle, der kæntret blev indbragt til Helsingør skal af Bjærgerne afleveres i Vejle mod en samlet Bjærgeløn af 5000 Kroner.

Hengest, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Middlesbro kollideret med en Bøje.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Alicante 28. Septbr., bestemt til Tarragona, Odessa. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Finland. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Alger 23. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Barcelona 25. Septbr., bestemt til Genua, Livorno. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton, 22. Septbr., bestemt til Barcelona. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 26. Septbr., bestemt til Alicante. — Douro, Brabrand, ankom til Frederikstad 25. Septbr., bestemt til Canariske Øer. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 23. Septbr., bestemt til Kbhvn. St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Gibraltar

21. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 23. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Larochele 24. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til St. Petersburg 18. Septbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Batoum 24. Septbr., bestemt til Novorossisk, Odessa. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 28. Septbr., bestemt til La Rochelle. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersburg 28. Septbr., bestemt til Barcelona. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 27. Septbr., bestemt til Piræus. — Tejo, Fenger, ankom til Oporto 28. Septbr., bestemt til Denia, Malaga. — Tomsk, Andersen, ankom til Piræus 28. Septbr., bestemt til Constantinopel, Smyrna. — Vesuv, Norden, afgik fra Bari 22. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Huelva 24. Septbr., bestemt til Oporto, Kbhvn. — Xenia, Erichsen, ankom til Helsingfors 27. Septbr., bestemt til Rafsø, Malaga. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Malaga 28. Septbr., bestemt til Gibraltar, Cadiz, Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til Bordeaux 15. Septbr., bestemt til New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 28. Septbr., bestemt til Kbhvn, Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 26. Septbr., bestemt til Kbhvn, Vestnorge. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 28. Septbr., bestemt til Libau. — Charkow, Norden, pas. Skagen 28. Septbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 27. Septbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 28. Septbr., bestemt til Christianssund etc. — Fanø, Jørgensen, ankom til Hamburg 27. Septbr., bestemt til Aarhus. — Frederik, Harboe, ankom til Pillau 23. Septbr., bestemt til Kbhvn., Hull. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 23. Septbr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 28. Septbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 28. Septbr., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 28. Septbr., bestemt til Kbhvn, Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 28. Septbr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Königsberg 26. Septbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 23. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 28. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Odin, Koefoed, ankom til Hamburg 26. Septbr., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Perm, Christensen, ankom til London 28. Septbr., bestemt til Havre. — Pregel, Egidiussen, pas. Hanstholm 26. Septbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 27. Septbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Færøerne og Island. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Riga 27. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Antwerpen 27. Septbr., bestemt til Riga.

Constantin, C. A. Svane, afgik fra Kbhvn. 1. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 1. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 30. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 30. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 29. Septbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Andersen, afgik fra Leith 29. Septbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 29. Septbr., bestemt til Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 30. Septbr. bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Kronstadt 28. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Rouen 29. Septbr., bestemt til Sunderland. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 25. Septbr., bestemt til London. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Rotterdam 25. Septbr., ankom til Blyth 26. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Burntisland 29. Septbr., bestemt til Kiel. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Blyth 24. Septbr., ankom til Libau 29. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 23. Septbr., ankom til Libau 29. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Kronstadt 27. Septbr., bestemt til Amsterdam. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 19. Septbr., ankom til Rouen 28. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Montevideo 26. Septbr., bestemt til Rio de Janeiro. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 14. Septbr., ankom til Buenos Ayres 20. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Zaandam 27. Septbr., ankom til Sunderland 28. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Kiel 22. Septbr., ankom til Riga 25. — Magnus, W. Aaris, afgik fra St. Petersburg 17. Septbr., ankom til Rotterdam 26.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Antwerpen 25. Septbr., bestemt til Kronstadt — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 27. Septbr., bestemt til Antwerpen. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Hamburg 29. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Grimsby 15. Septbr., ankom til Kronstadt 23.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Boness 25. Septbr., ankom til Kbhvn. 28. — Kam ma, H. C. Lagesen, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., ankom til Uleåborg 28.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn 29. Septbr. paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kristiania 29. Septbr., paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik New-York 26. Septbr. paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berenzen, afgik fra Kristianssand 18. Septbr., paa Rejse til New-York.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, ankom til Hamburg 23. Septbr. — Hermia, Warming, afgik fra Grangemouth 25. Septbr., ankom til Kbhvn. 29. — Alice, Sørensen, ankom til London 22. Septbr., afgik fra London 26., ankom til Burntisland 8. — Bornholm, Jensen, ankom til Rotterdam 24. Septbr., afgik fra Rotterdam 29., bestemt til Burntisland. — Gøteborg, Madsen, ankom til Riga 26. Septbr., afgik fra Riga 29., bestemt til Hamburg. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Stockholm 24. Septbr., afgik fra Stockholm 27., bestemt til St. Petersburg. — Nauta, Steen, ankom til St. Petersburg 22. Septbr. — Rønne, Hintze, afgik fra St. Petersburg 26. Septbr., bestemt til Rudkjøbing. — Ajax, Brorsen, ankom til Odense 23. Septbr., afgik fra Odense 26., ankom til Limhamn 28. — Marstrand, Lund, ankom til Holbæk 28. Septbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til St. Petersburg 25. Septbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Dordrecht 27. Septbr. — Dania, Troensegaard, afgik fra Odessa 11. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Fyen, Hansen, ankom til Hamburg 23. Septbr. — Hafnia, Neergaard, ankom til Hernø sand 23. Septbr. — Jylland, Starck, afgik fra Dunkerque 24. Septbr., ankom til Newcastle 26. — Russia, Rasmussen, ankom til Zaandam 25. Septbr. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 26. Septbr., ankom til Reval 29.

Østerseen. Ella, Hansen, afgik fra Helsingør 27. Septbr., bestemt til Wick. — Maia, Skov, afgik fra Lübeck 26. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Rita, Jensen, afgik fra Esbjerg 23. Septbr., ankom til Burntisland 28., afgik fra Burntisland 29., bestemt til Karrebæksminde. — Patria, Andersen, afgik fra Kronstadt 24. Septbr., ankom til Riga 26. — Yrsa, Larsen, afgik fra St. Petersburg 24. Septbr., ankom til Flensburg 29.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 24. Septbr., ankom til Sunderland 26. — Frisia, Fisker, afgik fra Amsterdam 11. Septbr., bestemt til Venedig. — Olga, Jørgensen, ankom til Aarhus 23. Septbr., afgik fra Aarhus 26., bestemt til St. Petersburg. — Scotia, Nielsen, afgik fra Sundsvall 25. Septbr., bestemt til Dordrecht.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, afgik fra Eyske 25. Septbr., bestemt til Ghent. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Borgå 26. Septbr., bestemt til Terneuzen. — Frederiksborg, Kyhl, ankom til Sundsvall 22. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Torneå 26. Septbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Bremen 28. Septbr., bestemt til Sundsvall. — Uranienborg, Olsen, ankom til Kronstadt 27. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Skodsborg, Schmidt, ankom til Jacobstad 24. Septbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Trangsund 25. Septbr. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Rouen 24. Septbr., bestemt til Åbo.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Rotterdam 22. Septbr. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Blyth 26. Septbr. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Libau 26. Septbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kronstadt 19. Septbr. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Dieppe 26. Septbr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Kronstadt 18. Septbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Esbjerg 22. Septbr., afgik fra Esbjerg 25., ankom til Methil 27. — Nerma, Degn, afgik fra Aalborg 25. Septbr., ankom til Aarhus 26., afgik fra Aarhus 28., bestemt til Umeå. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Newcastle 24. Septbr., afgik fra Newcastle 27., ankom til Esbjerg 29.

Det jysk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest, M. Olsen, afgik fra Boness 25. Septbr., ankom til Frederikshavn 28. — Orrik, Eriksen, afgik fra Aalborg 22. Septbr., ankom til Altona 24., afgik fra Hamburg 26., anløb Aarhus 28., ankom til Randers 29. — Octa, P. Enemark, afgik fra Randers 22. Septbr., anløb Aarhus 23., ankom til Altona 25., afgik fra Hamburg 26., ankom til Aalborg 28.

Norden. Nordhvalen, afgik fra Baltimore 2. Septbr., ankom til Aarhus 21. — Nordvest, er afgaaet fra Marionopol, pas. Constantinopol 20. Septbr. — Nordpol, afgik fra Bona 17. Septbr. til London. — Nordstjernen, afgik fra Bona 9. Septbr., ankom til Aberdeen 21. — Norden, afgik fra Kotka 1. Septbr. til Piteå, Cette og Marseille, pas. Helsingør 17. Septbr.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Embla, Jepsen, ankom til Mauritius 19. Aug. fra Madagascar. — Clara, Nielsen, sejlet fra Swansea 21. Septbr. til Cape Town. — Mærdor, Brinck, fra Cuxhavn 20. Septbr. til Maracaibo. — Gladstone, Christiansen, ankom til Port

Pirie 20. Septbr. fra Adelaide. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Rio Janeiro 23. Septbr. fra Rangoon — H. Grohmann, Nielsen, sejlet fra Rio Janeiro 23. Septbr. til Kanalen f. O. — Wilhelmine, Oldefar, fra Port Elisabeth 28. Juli til Apalachicola via Barbados. — Dora, Sonnicksen, passeret Gibraltar 21. Septbr. fra Barcelona til Hamburg. — Laura, Callesen, til Søs fra Cuxhavn 26. Septbr. fra Hamburg til Manta. — Venus, Pedersen, ankom til King Georgs Sound 21. Septbr. fra Port Natal. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Laguna 25. Aug. fra Pernambuco. — Doris Brodersen, Nielsen, prajet 26. Aug. paa 19° S. 36° W. fra London til Port Natal. — S. S. Thor, sejlet fra Nordby 26. Septbr. til Elmshorn, indkom for Storm til List 27. Septbr.

Svendborg. Lyø, Jensen, ankom til St. Petersburg 22. Septbr. — Christine, Mortensen, ankom til Holmsund 22. Septbr. — Roska, Møller, ankom til Vasa 22. Septbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til St. Petersburg 23. Septbr. — Hans, Christensen, ankom til Odense 23. Septbr. — Kasper, Hansen, ankom til Norrkøping 23. Septbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Risør 27. Septbr. — Lilli, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 27. Septbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til St. Petersburg 27. Septbr. — Martin, Mortensen, ankom til Stettin 28. Septbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Drøbak 29. Septbr.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 26. September:

Frugtmarkedet har siden min sidste Beretning været i høj Grad animeret, og i saa godt som alle Retninger er ved sidste Uges Befragtninger opnaaet Rater betydeligt over det normale. Der siges her i Dag, at en mindre lokal Baad har opnaaet 20/ fra Donauen.

Kulfragterne variere en Del i Henhold til Damprens Position etc., i Gaar blev saaledes en 1600 T. Damper sluttet til 5/ Swinemünde, medens i Dag 4/6 er bleven accepteret for en 2400 Tons Baad. Sandsynligt vil førstnævnte Rate igjen kunne opnaas for Damper af moderat Størrelse, da der er adskillige presserende Ordre i Markedet. — En 2100 Tons Baad har i Dag opnaaet 4/6 for Cronstadt.

Af de sidste Dages Befragtninger nævnes: Tyne etc. til Kronstadt 2100 4/6, Pillau 1550 5/—, Neufahrwasser 1800 4/9, Colberg 800 5/3, Swinemünde 1800 5/, 1400 4/6, Stettin 1500 5/3, Lübeck 1600 4/9, Kiel 1000 4/10¹/₂, Kjøbenhavn 1500 4/9, Oporto 1200 5/10¹/₂, Lissabon 800 6/, Carthagena 1600 8.—, Savona 3600 6/1¹/₂, Genua 2400 5/9 Livorno 2000 6/1¹/₂, Piræus 2000 5/6, Alexandria 4000 6/3.

Fra Odessa er opnaaet 15/— til Rotterdam for en 4800 Tons Baad, 25. Oktober, og til picked port H. K. Cont. er en prompt 4000 Tonner sluttet til 16/. — For November Lastning har en 5600 Tonner accepteret 12/ til L. H. A. R., Halvdelen Byg.

Fra Sulina er sluttet til 15/ n. c. Oktober Lastning, og fra Donanen store Baade til A. R. c. 18/6 for prompt 15/6 for November Lastning.

Begæret efter Tonnage fra Ertshavnene er livligere, om end Befragterne holde sig noget tilbage paa Grund af de høje Fragter. Der er sluttet Bilbao til Glasgow 5/9 Rotterdam 6/7¹/₂, Middlesbro 6/3, Stockton 6/4¹/₂.

Alexandria noterer for prompt 13/6 cottonsæd 2/9 Hvede til London eller Hull.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 11te September:

Vi ere i Stand til at berette om en Uge, der igen har været fuld af Liv og Virksomhed i Befragtninger af Dampskibe herfra. Der har været stadig Efterspørgsel efter Tonnage til de forskellige Sorter af vort Brødkorn, og en stor Knaphed paa Rum til tidlig Afskibning har bevirket en yderligere Forbedring i Raterne. Det er vanskeligt at faa Dampere til fulde Ladninger, saavel til September som Oktober Lastning, og passende Skibe til Cork for Ordre have opnaaet en betydelig Fragtforhøjelse. Adskillige store Dampere have været placerede for to Rejser fra Atlanterhavskysten til fulde Rater; den første Rejse skulde fuldføres i November, den anden i Januar, hvilket udviser den Tro hos Befragterne, at de nuværende Rater ville holde sig ind i det kommende Aar. Her har været Efterspørgsel efter Tonnage saa langt frem som til Marts, men vi have endnu ikke hørt om nogen Afslutning. Korntrafikken igennem Golfhavnene vil blive af store Dimensioner denne Vinter, og der er allerede sluttet mange Baade til den Fart.

De atlantiske Bomuldshavne have til Slut maattet give

efter for de højere Priser, Rederne forlangte, og deltagte nu i den almindelige Efterspørgsel efter tidlige Dampere. Skibe i heldige Positioner have været i Stand til at faa meger gode Fragter, og der er Udsigt til yderligere Stigning. I de øvrige Grene af vor Eksportforretning har der ogsaa været god Efterspørgsel efter Dampskibstonnage.

Forretningen i Sejltonnage har ikke været videre betydelig siden vor sidste Meddelelse, og har hovedsagelig været begrænset til Petroleumsladninger, saavel for Petroleum i Kasser til Ostindien, som i Tønder til Europa, til omtrent tidligere Rater. Efterspørgen til Ostindien vedvarer, men den tilbudte Tonnage er ringe. Vi kunne mælde om enkelte Tømmerbefragtninger fra Golfen til Syd-Amerika, men Begæret i denne Branche synes at være tilfredsstillt for Øjeblikket.

Endvidere meddeles os den 18de dennes:

Skønt vi atter ere i Stand til at meddele om en stor og meget tilfredsstillende Forretning i Korn, der udviser stadig Fremgang i Raterne, eksisterer her dog ikke for Øjeblikket den stærke Efterspørgsel efter Tonnage, der karakteriserede vort Marked i de foregaaende Uger. Vore Aflasteres Behov til Oktober saavel som til November Lastning, har gjort det muligt for Rederne at opnaa højere Fragtrater, men ud over disse Maaneder er der intet sluttet til de Fragter, Dampskibene nu forlange, hvilket derfor snarere tyder hen imod en Dalen i Fragterne. Der har været en god Efterspørgsel efter fulde Ladninger til danske Havne for Februar og Marts Lastning, og vi kunne notere nogle enkelte Afslutninger til 3 sh. 3 d. à 3 sh. 4½ d. for Skibe af Mellemstørrelse. Atlantiske Bomuldsfragter ere faste, men Befragterne synes ikke at være i Trang for Tonnage, skønt fulde Rater ere let opnaaelige for prompte Baade. Ostindiefragterne ere matte, uden videre Efterspørgsel, og Trælsthavnene synes at være fuldt ud forsynede for det nuværende Behov.

Antallet af ubefragtede Sejlskibe her og i Nabohavnene er bleven reduceret til et Minimum, hvorfor de Forretninger, der ere gjorte siden vor sidste Meddelelse, have indskrænket sig til Skibe, der ventes hertil. Et ikke ringe Antal Skibe ere blevene befragtede med Petroleum til Europa, men i andre Brancher har Manglen paa Tonnage forhindret en yderligere Udvikling af Forretning. Raterne holde sig faste til alle Retninger, og Udsigterne for de kommende Maaneder synes endnu favorable for Rederne.

D'Hrr. **Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele den 26de September 1896:

Fragtmarkedet vedbliver aktivt med opadgaaende Tendens i de fleste Markeder for saavel Damp- som Sejlskibe, dog især for førstes Vedkommende, og særligt gode Fragter erholdes for prompt Tonnage fra Donafluoden, Sortehavet og Staterne.

Fra River Plate spores der ogsaa Aktivitet til højere Rater, der er fornylig sluttet à 18/6, siden à 20/— og senest à 21/6, alt fra de højere Flodhavne, med 5/— Afdrag for Komplettering i La Plata — for Oktober-December lastefærdige Dampere. For Sejlskibe er der endnu ingen Efterspørgsel fra Floden.

Fra Donafluoden ere prompte Dampere optagne til 18/— à 18/6 Antwerpen, Rotterdam, Hamburg.

Fra Sulina sluttet à 15/—; Nicolaieff 15/— à 15/6. New-Orleans til Liverpool 43/9, Rotterdam 45/—, Hamburg 46/—, Wilmington til Liverpool 40/—, Bremen 41/3, alt pr. Reg. Ton. New-York til C. f. O 11,000 Quarters à 4/—.

Fra Golfhavnene forlange store Sejlere nu 100/— til U. K. Kont., og prompte Fartøjer opnaar maaske ogsaa den Rate, da Købmændene sidder inde med Ordre for hvilke der gjordes Regning paa Dampere, som imidlertid nu finde bedre Employ andetsteds.

Fran San Francisco er betalt 31/3 for prompt og 27/6 à 28/9 for November-December Lastning.

Salpeter Fragterne ere stille, og Ostindiemarkedet har endnu ej vist synderlig Bedring for Sejlere; prompte Dampere have derimod faaet bedre Rater fra Calcutta & c.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler den 13./25. September:

I den forløbne Uge have Fragterne herfra igen været underkastede en betydelig Stigning, og Grunden hertil maa nærmest tilskrives Redernes overordentlig faste Holding. I Samklang med Noteringerne andet Steds fra, stege ogsaa Raterne herfra Dag for Dag, men Højdepunktet turde vel nu snart være naaet, især for Kornfragternes Vedkommende, hvorimod endnu højere Rater uden Tvivl ville blive betalte for Træ. Efterspørgslen er kun for ganske prompt Tonnage, og for saadan kan nu opnaas 1.9 d London, Hull eller Leith, 1,10½ d. Rotterdam, Amsterdam, Kiel, Hamburg eller Weseren. Til Antwerpen, Dunkerque og Ghent er Begæret kun ringe, og kun 1/9—1/10½ d. kan ved Anlægning betinges. En mindre Damper sluttedes til Bergen til 2/—, prompt Afskibning. Stettin eller Lübeck noteres med Rmk. 13 pr. 2000 Kilos Rug, Sydsverrig Rmk. 15, Danmark Rmk. 16 og Østnorge Rmk. 17.

Fra Kronstadt kan opnaas 28/— D/B. 1/4 Boards 29/6 d. til London eller Hull og Hfl. 18½ D/B. B. til Rotterdam eller Amsterdam.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordøen. Jyllands V.-Kyst. Løbet i *Nymind-Gab* er igen tilsandtet og den forreste Ledebaake nedlagt.

Isefjord. I *Roskilde-Fjord* er Renden N. for *Kronprinds Frederiks-Bro* nu uddybet til 12½ Fod, og ved *Frederikssund* Havn er der ved Brohovedets N.-Side uddybet til 12¼ Fod. Skibe med indtil 12 Fods Dybgaende kunne saaledes nu søge *Frederikssund*.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Den 21de Aug. 1896 ere følgende Fyr tændte ved Indløbet til *Jakobstad*:

1. Paa Øen *Rummelgrund* et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 72° V. gennem V. til N. 73° V. Flammens Højde: 9 Fod. Linseapparat af 6te Orden. 63° 44' 37" N. Br. 22° 34' 46" Ø. Lgd.
2. Paa Øen *Bredhällan* et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 35° Ø. gennem S. til S 56° V., rødt Lys fra S. 56° V. til S. 72° V. og hvidt Lys fra S. 72° V. gennem V. til N. 77° V. Flammens Højde: 26 Fod. Linseapparat af 6te Orden. 63° 44' 37" N. Br. 22° 35' 28" Ø. Lgd.
3. Paa Øen *Borgmästargrund* et rødt og hvidt vekslende Fyr, der lyser over Søen og Reden. Flammens Højde: 11 Fod. 63° 42' 58" N. Br. 22° 42' 10" Ø. Lgd.
4. Paa Øen *Hellön* et hvidt og rødt vekslende Fyr, der kun lyser fra N. 71° V. til N. 70° V. Flammens Højde: 35 Fod. 63° 42' 49" N. Br. 22° 43' 1" Ø. Lgd.

Fyrene vises fra smaa, hvide Fyrhuse.

Åbo Distrikt. Tæt N. for 10 Fods Revet *Majorka* er i 24 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort opadbunden Kost, 1,1 Kbl. N. 64° Ø. fra N.-Spidsen af Øen *Nikuluoto*. 60° 21' 50" N. Br. 21° 46' 57" Ø. Lgd.

Jungfrusund. ¼ Kbl. SV. t. V. for 7 Fods Grunden *Furuskärsklak* er i 26 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med en opadbunden over en nedadbunden Kost, 2¾ Kbl. S. 44° V. fra Øen *Furuskär* SV.-Spids. 60° 6' 2" N. Br. 22° 19' 56" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Onas. Grunden *Rågskärgrund*, som er over Vandet og ligger 5,3 Kbl. N. 38° V. fra *Rågskär* Lods-hus, er afmærket saaledes:

En Stage, hvid foroven, rød forneden, med to røde Koste, staar i 7½ Fv. Vand, ¾ Kbl. S. 50° Ø. for Grunden. 60° 11,5 N. Br. 25° 30,9 Ø. Lgd.

En rød Stage med en nedadbunden Kost staar i 6½ Fv. Vand 1,9 Kbl. S. 2° V. fra Grunden og 7 Kbl. S. 33° Ø. fra en 9 Fods Sten.

Lovisa. ¾ Kbl. VSV. for 9 Fods Revet *Mognäs* er i 26 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en opadbunden over en nedadbunden Kost, 3,1 Kml. S. 29° Ø. fra *Lovisa Kirke*. 60° 24,7 N. Br. 26° 18,2 Ø. Lgd.

Wiborg. Vraget, som laa sunket NV. for *Leppäluoto*, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Rusland. Libau. Paa Koffardihavnens S.-Moles Hoved ved *Libau* er tændt et hvidt, fast, midlertidigt Fyr.

Tyskland. Rostock. Warnow er nu afmærket med Duc d'Alber og røde Spirtønder.

Wismar Bugt. Den sorte Spidstønde ved *Mätenhemd* ligger ½ Kml. VNV. fra Baaken paa Øen *Waltsch*

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Gjertsø og Kalvetangen. Den 1ste Oktbr. 1896 tændes følgende Fyrlamper, der vise Lys med Formørkelser:

1. *Gjertsø*, paa Sydpynten. Lyset er hvidt fra N. 86° Ø. gennem S. og V. til N. 75° V., N.-Kant af *Husørenden*, rødt fra N. 75° V. til N. 65° V. Flammens Højde 16 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 14' 25" N. Br. 10° 28' 55" Ø. Lgd.
2. *Kalvetangen*, paa *Føyenland*. Lyset er hvidt fra S. 77° Ø., S.-Kant af *Husørenden*, gennem Ø. og N. til N. 25° V., fri N. om Bøjerne ved Kanalmundingen, grønt fra N. 25°

V. til N. 47° V. Flammens Højde: 10 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 14' 35" N. Br. 10° 27' 15" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordøen. Ifølge Meddelelse fra »Det Forenede Dampskibs Selskab«: Den 26de Sept. 54° 20' N. Br. 5° 50' Ø. Lgd. Vraget af en Bark, fuld af Vand og flydende paa Lasten.

Norge. Lille Sirevaag og Nerstrand. Den 1ste Okt. 1896 tændes følgende Fyrlanper, der vise Lys med Formærkelser:

1. *Lille Sirevaag*, ved det V.-lige Indløb til *Egersund*, c. 7 Kbl. N. 53° Ø. fra *Grundundsholmen* Fyr. Det lyser c. 1/2 Streg paa begge Sider af Linien til dette Fyr. Holdte overet lede Fyrene fri V. om *Trye* og netop Ø. om *Gulholmen*. Flammens Højde: 105 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 58° 28' 0" N. Br. 5° 55' 25" Ø. Lgd.

2. *Nerstrand, Buknfjord* paa *Tangenæs*, Ø.-lige Side af Indløbet til Havnen. Det lyser fra N. 76° Ø., fri S. om *Varnæs*, gennem S. og V. til N. 65° V., fri S. om *Holmerne* i Havnen. Lyset er rødt, fra N. 85° Ø. og S. 74° Ø., over *Faldø* og *Oveskjær*, fra S. 19° Ø. til S. 12° Ø., over *Gapskjær* med omliggende Grunde, og fra S. 52° V., fri S. om *Lille Færø*, gennem V. til N. 77° V., fri N. om *Store Færø* med nærliggende Skær, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 21 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 20' 5" N. Br. 5° 52' 55" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Da *Mittelgrund* har forandret sig, ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Fyrskibet »*Elbe Nr. IV*« er flyttet c. 4 1/2 Kbl. NV. hen i 7 Fv. Vand. 53° 56' 21" N. Br. 8° 39' 50" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde Nr. 10 er flyttet i 32 Fod Vand 1 Kbl. N. hen. 53° 56' 25" N. Br. 8° 40' 19" Ø. Lgd.

Tønden med Kors *Mittelgrund* V. er flyttet 4 1/2 Kbl. VNV. hen i 19 Fod Vand. 53° 56' 35" N. Br. 8° 36' 25" Ø. Lgd. Den V.-lige sorte Spidstønde ved *Mittelgrund* S.-Side er flyttet 1 2/3 Kbl. NV. til V. hen i 19 Fod Vand. 53° 55' 57" N. Br. 8° 37' 40" Ø. Lgd.

Den Ø.-lige sorte Spidstønde ved *Mittelgrund* S.-Side er flyttet 2 1/2 Kbl. V. t. N. hen i 21 Fod Vand. 53° 55' 42" N. Br. 8° 38' 39" Ø. Lgd.

Spirstønde N er flyttet 1/2 Kbl. N. t. V. hen i 25 Fod Vand. 53° 55' 13" N. Br. 8° 39' 54" Ø. Lgd.

Spirstønde O er flyttet 1/3 Kbl. NØ. t. Ø. hen i 22 Fod Vand. 53° 54' 50" N. Br. 8° 40' 44" Ø. Lgd.

Jade. Den 15de Okt. 1896 tændes *Wangeroog* nye, elektriske Fyr. Det viser hvidt Tre-Blink fra N. 77° V. til N. 20° V., hvidt, fast Lys for N. 20° V. til N. 15° V., hvidt Fire-Blink fra N. 15° V. til N. 37° Ø., rødt, fast Lys fra N. 37° Ø. til N. 49° Ø., hvidt Tre-Blink fra N. 49° Ø. til N. 70° Ø., rødt, fast Lys fra N. 70° Ø. til N. 83° Ø., Mørke fra N. 83° Ø. gennem Ø. til S. 77° Ø. og hvidt Tre-Blink fra S. 77° Ø. til S. 39° Ø. Retningerne kunne forandres lidt efter Farvandets Forandringer. Flammens Højde: 92 Fod. Synsviddens: 16 Kml.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Wangeroog Bifyr er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 39° Ø. gennem S. og V. til N. 77° V. Flammens Højde: 84 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Det vises fra samme Fyrtaarn som Hovedfyret.

I *Jade* er Vragtønden SØ. for Tønde Nr. 13 inddragen. Vraget er uskadeligt for Skibsfarten.

Holland. I *Holland* begyndes Vinterafmærkningen.

Zuidersee. I *Doove Balg* har der mellem Stumptønde Nr. 5 og 6 skudt sig en Hage med 13 Fod Vand ud i Farvandet. Ved dens Yderende skal udlægges en Stumptønde Nr. 5 a med afkortet Kegle, og om Vinteren en sort Vager med afkortet Kegle.

En grøn Stumptønde er udlagt paa *Vrouwenzand* ved et Vragstykke, der ligger 1/2 Kbl. SØ. fra Stumptønde Nr. 6 b. 52° 49' 58" N. Br. 5° 25' 8" Ø. Lgd.

Zeevat van Goeree. Det nye Løb i *Aardappelengat* er nu afmærket saaledes:

Spidstønde Nr. 1 i 21 Fod Vand, 51° 47' 30" N. Br. 4° 9' 19" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 15 Fod Vand. 51° 47' 30" N. Br. 4° 9' 42" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 22 Fod Vand. 51° 47' 30" N. Br. 4° 9' 58" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i 19 Fod Vand. 51° 47' 27" N. Br. 4° 10' 16" Ø. Lgd.

Rødmalet Lystønde MH i 13 Fod Vand. 51° 47' 10" N. Br. 4° 10' 47" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 19 Fod Vand. 51° 46' 54" N. Br. 4° 11' 22" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 1 i 16 Fod Vand. 51° 47' 50" N. Br. 4° 8' 25" H. Lgd.

Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle i 20 Fod Vand. 51° 47' 38" N. Br. 4° 9' 8" Ø. Lgd. Denne Tønde skal om kort Tid ombyttes med en sortmalet Lystønde, A G Nr. 1.

Stumptønde Nr. 2 i 20 Fod Vand. 51° 47' 36" N. Br. 4° 9' 32" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 3 i 16 Fod Vand. 51° 47' 35" N. Br. 4° 9' 56" Ø. Lgd.

Sortmalet Lystønde A G Nr. 2 i 17 Fod Vand. 51° 47' 34" N. Br. 4° 10' 12" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 4 i 18 Fod Vand. 51° 47' 19" N. Br. 4° 10' 43" Ø. Lgd.

Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 5 med Kegle i 16 Fod Vand. 51° 47' 11" N. Br. 4° 11' 6" Ø. Lgd.

I *Aardappelengat* er der nu 19 Fod Vand.

Belgien. Den 1. Oktb. 1896 forandres Taagsingnalet paa følgende Fyrskibe saaledes:

1. »*West Hinder*«. En Sirene giver hver 2 Minutter Et-Stød, og midt i Pausen Et-Stød af 2^s. Varighed. Kommer Sirenen i Uorden, gives samme Signal med Klokke.

2. »*Wandelaar*«. En Sirene giver hver 2 Minutter To-Stød, og midt i Pausen Et-Stød af 2^s. Varighed. Kommer Sirenen i Uorden, gives samme Signal med Klokke.

3. »*Weilingen*«. En Sirene giver hver 2 Minutter Tre-Stød, og midt i Pausen Et-Stød af 2^s. Varighed. Kommer Sirenen i Uorden, gives samme Signal med Klokke.

Frankrig. De to grønne Fyr, som afmærkede Ruinerne af den gamle Ø.Mole ved *Calais*, ere slukkede. De endnu tilbageværende Rester af Molen afmærkes med grønne Fyr, anbragte paa en Baake, et Fartøj eller en Tønde.

England. Themsen. Ved Indløbet til *Themsen* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

Gunfleet Spit Tønde 3 1/2 Kbl. NØ. t. Ø. hen i 33 Fod Vand, fra *Gunfleet* Fyr i SØ. 1/2 Ø., 3 Kbl.

West Gunfleet Tønde 2 Kbl. SØ. 3/4 S. hen i 29 Fod Vand, fra *Gunfleet* Fyr i SV. t. V., 5 Kml.

Shingles Elbow Tønde 3 Kbl. Ø. t. S. 3/4 S. hen i 23 Fod Vand, fra *East Girdler* Tønde i NV. 3/4 N., 9 Kbl.

West Shingles Tønde 2 Kbl. ØSØ. hen i 29 Fod Vand, fra *North West Shingles* Baake i SV. t. V. 3/4 V., 2,1 Kml.

Dybderne veg Springtids Lavvande.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. N. fra kan man kun staa ind i *Portland* Havn mellem N.-Enden af Bølgebryderen og Pæleværk A samt mellem Pæleværkerne B og C. De øvrige Løb ere spærrede.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. St. Lawrence Bugt. Løbet over *Barren* ved *South Tracadie Gully* har trukket sig c. 1/2 Kbl. S. efter. Det forreste Ledefyr er derfor slukket.

Forenede Stater i Nordamerika. New York. I *Gednej Channel* er den rød og sort vandret sribede Spirstønde, som laa ved Grunden, der havde dannet sig mellem Tønde E 7 og E 8, inddragen, da Grunden er borttagen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien. Ved S.-Molens Hoved ved *Cagliari* Havn foretages Uddybningsarbejder. Man skal gaa V. om Uddybningsmaskinen.

Rusland. Dnieper. Løbene *Zburiev* og *Roatch* ere nu aabne. Følgende Bestemmelser for Sejladsen ere gældende for Besejlingen af *Roatch*: Løbet kan kun benyttes om Dagen og af Skibe, hvis Dybgaende forhindrer dem i at benytte *Zburiev*; Sejlskibe maa kun benytte Løbet, naar de slæbes; det er forbudt at ankre mellem *Litvinka* Armen og Udløbet i *Limanen*.

Karantænebestemmelser m. m.

Gibraltar. — Skibe fra *Port Said* tilstaaes fri Praktika, naar 7 Dage forløbene efter Afrejsen, og Sundhedstilstanden om Bord er god. Megføres Passagerer fra *Ægypten*, underkastes Skibene Karantæne.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	110	109 ³ / ₄	109 ³ / ₄	110
Thingvalla			47	47 ³ / ₄
Danmark	90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄	92
Norden			119	119 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	96		96	96 ¹ / ₂
Carl	65	64 ³ / ₄	64 ¹ / ₄	64 ³ / ₄
Dannebrog	115	114 ³ / ₄	114	114 ¹ / ₂
Skjold	78 ¹ / ₄	79	78	78 ¹ / ₄
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....	46 ¹ / ₂	45 ¹ / ₂	46	46 ¹ / ₂
Østersøen	60		59 ¹ / ₂	60
Nordsøen			70	75
Torm			80	100
Foren. Bugser-Selsk.....			91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk.....			75	90
Dampskibs Obligationer:				
4 0/0 foren. Dampsk.....			104	108
5 0/0 — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....			—	—
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
5 0/0 Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 ¹ / ₂ 0/0 uopsig. Stats			100	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ 0/0 Husejer Kreditk.....	96 ³ / ₄		96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ 0/0 Kbhvns Kreditf.....			96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....			97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
4 0/0 — — 6 —			99 ¹ / ₄	100
3 ¹ / ₂ 0/0 Landkreditk. 3 —			97	98
Aktier.				
Nationalbank.....	157 ¹ / ₄		157	157 ¹ / ₂
Privatbank			121 ¹ / ₄	121 ¹ / ₂
Landmandsbank			124 ¹ / ₂	125
Handelsbank			123 ¹ / ₂	124 ¹ / ₂
Burm. & Wain	109		109	109 ¹ / ₄
Helsingørs Jernsk.....			112 ³ / ₄	113 ³ / ₄
Sukkerfabr.....	94		93 ³ / ₄	94
Bryggeri Aktier	122 ¹ / ₄	121 ³ / ₄	121 ³ / ₄	122

Vekaelkurreer.

	åvieta Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.13	18.10
Paris	72.10	—
Amsterdam	150	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Septbr. 1896.

Rubler	217.50
4 0/0 Russiske Consols	103.20
4 ¹ / ₂ 0/0 — Boden Kredit	103.80
6 0/0 Mexikanske	93.90
5 0/0 Rumænske Stats	100
4 0/0 — 1890	86.75

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

Foren. Dampskibs. 200,000, »Thingvalla« 30,000, »Danmark« 78,000, »Norden« 50,000, »Kjøbenhavn« 58,000, »Carl« 142,000, »Dannebrog« 68,000, »Skjold« 100,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Skib til Salg.

En Skonnerbrig, ca. 330 Tons d. w., Klasse † 3/3 II til 1399, kobberfast og kobberforhudet, smuk Model, meget fin Sejler, aldeles fortrinlig vedligeholdt, vil blive bortsolgt underhaanden.

Nærmere Oplysninger meddeles virkelige Reflektanter af undertegnede Skibsmæglere.

HECKSHER & SØN,
Amaliegade 33.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

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

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

Holger Drachmann

Sømandshistorier.

Meget billig Folkeudgave.

408 Sider. 20 Fortællinger.

Kun 3 Kr.,

eleg. indb. 4 Kr. 50 Øre.

Alle Drachmanns ypperste Fortællinger fra Sø og Strand findes i dette smukt udstyrede Værk.

Gyldendalske Boghandel.

TJÆDERS INSECTPOWDER
THE BEST IN THE WORLD.



Frederiksberggade 34.
COPENHAGEN. Telefon 4128.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Paa Undertegnedes Forlag
er udkommet:

Nautisk Almanak,

beregnet til Greenwich Meridian
for Aaret 1897.

Udgivet af J. A. D. Jensen.
Navigationdirektør.
Pris 50 Øre.

G. E. C. Gad,
Vimmelskaftet 32.

DENTIN

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

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

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L.

anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jærnarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T. 37.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

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

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Til Proviantering.

De ærede Messeforstandere paa de udkommanderede
Skibe bedes, hvis de stille mere end almindelige Fordringer
til Holdbarhed, indsende deres Bestillinger paa **Gamle
Carlsberg Export- og Lagerøl** direkte til os, da
vore Forhandlere kun føre Øl, beregnet til Forbrug i Ind-
landet.

Fabriken Alliance.

Kjøbenhavn V.

Gl. Carlsbergs Boutellerings-Anst. f. Exporten.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjødler
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplikator Kompasser,

Sprit- og Baadkompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

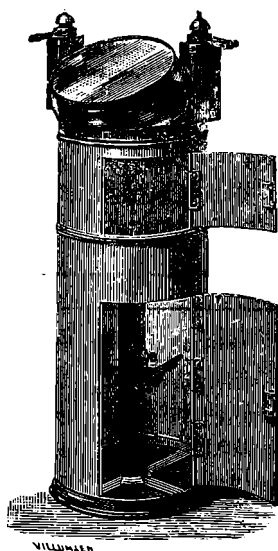
Paralellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede	25 Øre,	udenlandske	85 Øre
De øvrige Sider	—	20	do. 25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/0	30 0/0	50 0/0
Mindre end 1/2 Side	10 0/0	20 0/0	40 0/0

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, torsdag den 8. oktober 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — »Kings Lynn« for Ordre. — Libelle-Kvadrant. — Finansloven og Skibsfarten. — Generalforsamlinger. — Adresse-Klausulen. — Ugens Havarier. — Diviations-Klausulen. — Fra Sø og Land. — Skibs-efterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Bogtrykkeri

udfører alle
maritime og merkantile
Tryksager.

Stort Udvalg af nyeste Typer.

Triers Bogtrykkeri

(G. L. LIND & NUMA FRANKEL)

Bredgade 32. Tel. 685.

Bogbinderi.

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

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 21.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

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

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Københavns Frihavn.
Generalagent for »Pommerania«.

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,
tegner Forsikring af Skibe. Skibeparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier, modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Københavns Havn.

J. Chr. Petersens Papirhandel,

Store Kirkestræde 1.

Grundet 1845. Telefon 243.

Skibsdagbøger,

5 Kr. 50 Øre pr. Stk.

Videreforsandlere Rabat.



Nordisk Flagfabrik,
Kjøbenhavn V.

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

anbefales fra Lager.

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

Thomas Krarups Eftfl.

(H. I. L. Smith),

23, Brogade 23. — Kjøbenhavn, C.

Færdigsyede Klædninger med flot Snit,

Ravndugstøj, Lærredstøj, Bluser, Benklæder.

Uldtøj, Underbenklæder, Uldtrøjer, Islænder, Vanter, Strømper.

Fabrik af Olietøj og Udsalg til Fabrikspris.

Grundlagt 1738.

Fra **Kjøbenhavns Frihavn** udbydes:

Cognac og Rom, sin Kvalitet, 40 Øre pr. Liter. Brændevin 26 Øre. Fortoldede Varer: Portvin, sin Kvalitet, 1 Kr. pr. Fl., Sherry 75 Øre, Cacao Likør 125 Øre, Kirsebærsaft 60 Øre pr. Fl.

Vinhandelen, Baggesensgade 20.

Chr. Funder.

Kjøbenhavn.

Telefon 3671.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

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

Eneforhandling af:

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

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

støbt Staal, saason:

Skibstævne,
Skibskruer,
Rorrammer,

Stempler,
Krumtappe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc.

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

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensen's Eftf.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaffet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de køjsrlig russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Hølbredet,

bør føres i ethvert
Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø Sømandsskole

begynder nyt Kursus den 1ste Oktober d. A. Unge Sømand
kunne blive uddannede i theoretisk og praktisk Sømandsskab.
Sprog, Sløjd, Musik og Sang m. m. samt tillige i Kogning.
Efter endt Kursus kunne Eleverne vente at faa Hyre med
Skibe i Langvejsfart.

Nærmere Oplysninger meddeler

P. H. Clausen,
Skolens Bestyrer.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.
MANUFACTURERS OF

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

RED HAND BRAND

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

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.



Jul. Tybrings

Frimærkeforretning,

Klosterstræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko.

Em. Z. Svitzers
BJERGNINGS-
ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

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

Paa Udkig.

»Ariadne Steamship Company« har tilsendt Fairplay følgende Skrivelse:

I Juli d. A. ladede Dampskibet »Ariadne« en Ladning Sæd i Marianopol, og Kaptajnen modtog Instruktioner fra Afladerne om at henvende sig til »London Coal Company« i Gibraltar, for der at modtage Destinationsordre. Damperen ankom d. 1ste August til Gibraltar, hvor Kaptajnen modtog Ordre af D'Hrr. Siegmund Vasens Agent, »at gaa til Rotterdam«; men samtidig meddelte et andet Firma ham, at de havde modtaget følgende Telegram fra D'Hrr. F. Lenders & Co.: »Telegrafer os S. S. Ariadnes Ankomst, og lad den afvente vore Instruktioner.« Kaptajnen modtog et Brev overensstemmende hermed. Efter at have modtaget begge disse Ordre, telegraferede han til sit Rederi, der atter satte sig i Forbindelse med D'Hrr. F. Lenders & Co., som derpaa gav deres Agent i Gibraltar Ordre til at meddele Kaptajnen, at han havde at rette sig efter den af Siegmund Vasen givne Ordre, at gaa til Rotterdam.

Efter at Rederiet har sendt Fairplay en Kopi af Korrespondancen og Telegrammerne, vekslede i Anledning af ovenstaaende, udtaler Firmaet, at efter dets Mening er det nuværende Ordresystem meget ufuldstændigt, da der ikke er nogen bestemt Regel for, at en Kaptajn kan være sikker paa, at den Person, der overrækker ham hans Ordre, i Virkeligheden har den rette Fuldmagt dertil. I dette Tilfælde gave to Agenter modsigende Ordre, der gjorde det i høj Grad vanskeligt for Kaptajnen at vide, hvorledes han skulde handle.

Herpaa svarer Fairplay: Kaptajnen skulde have fordret en skriftlig Erklæring fra Afladeren i Marianopol om, at han havde at henvende sig til »London Coal Company« i Gibraltar for Ordre, og efter at have modtaget Ordre igennem dette Firma skulde han have handlet overensstemmende med den, og ikke bekymret sig om Meddelelser fra anden Haand. Det synes imidlertid at fremgaa af den os sendte Korrespondance, at Kaptajnen kun har modtaget mundtlige Instruktioner paa Ladepladsen, hvilket aldrig er absolut sikkert, da Afladerne kunne nægte at have givet saadanne. Har man derimod sort paa hvidt, kan der ingen Misforstaaelser indløbe. Da Kaptajnen i dette Tilfælde ikke havde taget den Forholdsregel at gardere sig selv ved en Skrivelse, følte han rimeligvis, at det under de forhaandenværende Omstændigheder vilde være uklogt at handle efter London Coal Compagnys Ordre, førend Forholdene bleve nærmere undersøgte.

I den af den engelske Generalkonsul i St. Petersborg hjemsendte Rapport nævnes ogsaa Lodsvæsnet, og det omtales, i Følge Fairplay, paa følgende Maade: Den største og mest fremherskende Aarsag til Klager i St. Petersborg af engelske og fremmede Skibsførere, giver Lodsvæsnet Anledning til, saavel ved Lodsernes Udygtighed, som ved de store Afgifter, der afkræves Skibsfarten for deres Afbenyttelse. Lodspengene for at passere igennem Broerne ere fastsatte ved Lov og beregnes efter en stigende Skala, men desforuden er der vilkaarligt indført en ny Afgift,

hvis Erlæggelse er paabudt i alle Tilfælde, med 50 Cop. pr. Fod Dybgaaende, naar et Skib forandrer Plads i Nevaen eller den nye Havn, selv for en meget kort Distance, og selv om der ikke er anvendt Lods. Forøvrigt har den Slags russisk Despotime længe forulæmpet og ærgret Skibsførere og Redere, og den formindskes ikke ved, at St. Petersborg Lodserne udmærke sig ved Mangel paa Erfaring og Dygtighed.

Kaptajn Wynd, Fører af Dundee Damperen »Loch Ness«, er i Følge »Dundee Advertiser« af Kriminalretten i Flensborg dømt til 6 Ugers Fængsel for Drab. Da Skibet i Januar Maaned lossede Kul i Flensborg, styrtede en af Kularbejderne med en Luge ned i Underlasten, hvorved han paadrog sig saa alvorlige Kvæstelser, at han døde to Timer efter. Paa Basis af den, af to Besigtigelsesmænd afgivne Erklæring, at Kaptajn Wynd var ansvarlig for, at hans Skib var i Orden, samt at han burde have sørget for Reparationen af den beskadigede Luge, dømte Retten ham skyldig. Af Certepartiet fremgaa, at Kaptajnen skulde benytte Købmandens Stuver, denne overtog ogsaa Arbejdet, og lossede Skibet paa sædvanlig Maade. Om Aftenen lagde hans Folk Lugerne over og toge dem af om Morgen; under dette Arbejde hændte det, at en Mand, der var beskæftiget ved Storlugerne, snublede og gik paa Hovedet ned i Lasten med den Luge, han havde fat i. Den, paa den Afdødes Vegne, tilkaldte Besigtigelse paastod, at Lugen passede daarligt, hvorimod der ved en foretaget Undersøgelse, da Skibet kom hjem, intet fandtes at være i Vejen med den. Den Afdødes Slægtninge anlagde Sag om Skadeserstatning imod Skibet, og det Offentlige rejste kriminel Tiltale mod Kaptajnen for Drab. Endelig blev man enige om Forlig med Hensyn til Skadeserstatningen, samtidig med, at Fordringen om kriminel Tiltale skulde bortfalde. Dette lod sig imidlertid ikke gøre, da de to Processer vare fuldstændige uafhængige af hinanden. Der blev stillet en Kautions paa £ 500 for Skibet og paa £ 130 for Kaptajnen. Dersom Kaptajnen nægter at underkaste sig Rettens Dom vil han miste sin Kautions, og i Fremtiden være udelukket fra at kunne komme til Tyskland. Da Arbejdsmanden var i Købmandens Tjeneste og fuldstændig udenfor Kaptajnens Autoritet eller Kontrol, synes Sagen for denne at stille sig lovlig haardt.

Norsk Skibsførerforenings Bestyrelse har enstemmig vedtaget følgende Resolution:

»Norsk Skibsførerforening stiller sig i Spidsen for den Bevægelse, der er rejst for at faa dannet en Landsforening med Krese Landet rundt og med det Formaal at indsamle et Fond til Pension og Understøttelse for Sømænd og Sømænds Efterladte. Meningen er, at Fondet senere skal gaa ind under den Pensionskasse, der eventuelt oprettes ved Lov.«

Mange deler, skriver »Norg. Sjøft.«, vist med os Glæden over, at Skibsførerforeningen har optaget den i vort Blad gtagne Gange udtalte Tanke om Dannelsen af Krese Landet over til Fremme af Pensionsagen.

Enhver er vist enig med os i, at »Norsk Skibsførerf.« næst Sømandskommissionen, er den Institution, det nærmest maatte paahvile at gaa »i Spidsen« for denne for hele vor

Sømandsstand saa vigtige Sag, og vi tror derfor at kunne bringe Foreningen med vor egen alle Interesseredes Tak for, at den nu har taget Initiativet hertil.

„Kings Lynn“ for Ordre.

Vi have modtaget Følgende:

Skibe fra St. Petersborg, bestemte til Kjøbenhavn eller Helsingør for Ordre, ere i Aar blevne beordrede til »Merchants Berth Lynn Harbour«, og da de fleste Skibsførere have akcepteret Ordren uden Indsigelse, og derved resikeret at foraarsage deres Rederi Tab, tillader jeg mig at advare derimod. Dernæst skal jeg anbefale enhver Skibsreder, at meddele sine Skibsførere, der muligvis ikke læse disse Linier, at de ikke modtage ovennævnte Ordre, men enten helt nægte at modtage den eller nedlægge Protest imod den. Kutymen er først fremkommen i Aar, tidligere har der kun været Tale om Kings Lynn, uden nærmere Betegnelse af Lossepladsen.

Som et Eksempel paa det Tab, der kan foraarsages ved at acceptere ovennævnte Ordre skal fremføres, at en svensk Skonnert ved Ankomsten til Kings Lynn gik ind i Dokken, efter at Lodsens havde fraraadet Skibsføreren at gaa til den anviste Losseplads »Merchants Berth«. Købmanden nægtede imidlertid at modtage Ladningen i Dokken, og forlangte, at Skibet skulde gaa til den i Ordren anviste Plads; efter Ankomsten hertil, faldt Skibet to Gange om, blev lækt og fik Vand i Lasten, hvoraf Følgen var, at det atter maatte ind i Dokken for at reparere.

Kort Tid efter maatte en dansk Skonnert, der ogsaa havde modtaget Ordre til »Merchants Berth«, ligge og vente paa tilstrækkeligt Vand.

Af ovenstaaende vil det fremgaa, at et Skib aldrig burde befragtes eller modtage Ordre til at losse paa et bestemt Sted i en Havn, da det let kan foraarsage et langt Ophold. Kommer Skibet til en saadan Havn med neap-Tid, maa det som oftest vente paa Vand for at komme til Lossepladsen uden at erholde Liggedagspenge for den derved mistede Tid, ligesom det, naar flere Skibe ere bestemte til den samme Losseplads, maa afvente Tørnen, hvilket i Stedet for Erstatning kun har Ubehageligheder og Tab til Følge.

J. Ph. J.

Libelle-Kvadrant.

Som bekendt benytter man Kimmingen ved Maaling af Højdevinkler til astronomisk Pladsbestemmelse paa Søen i Stedet for den virkelige Horisont; men Kimmingen er ofte utydelig i Særdeleshed om Natten eller i taaget Vejr, og de Instrumenter med Libelle, der paa Landjorden benyttes i lignende Øjemed, kunne ikke anvendes om Bord, da de kræve et ubevægeligt Underlag. Man har derfor i Tidernes Løb mange Gange forsøgt at fremstille særlige Apparater til Højdemaaing om Bord uden Kimmingens Hjælp, men hidtil uden synderlig Held.

Nu skal det imidlertid være lykkedes en tysk Instrumentmager, Butenschön, at konstruere en »Høhenwinkelmesser mit Libelle« eller »Libelle Kvadrant«, der kan anvendes paa Søen til Maaling af Højder uden Benyttelse af Kimmingen.

Instrumentet er, som det fremgaar af Navnet, forsynet med en Libelle. Det holdes under Brugens i Haanden og har den store Fordel, at Himmellegemet og Libellen samtidig kunne betragtes.

I Kikkerten er der nemlig under en Vinkel paa 60° med Aksen anbragt et gennemboret Spejl, hvori Blæren fra en underneden paa den drejelige Alhidade siddende Libelle kan ses i opret Stilling, samtidig med at Traadkorset og Himmellegemet viser sig gennem Spejlets Aabning.

Ved Benyttelsen af Instrumentet gør man bedst i at rette Kikkerten mod Genstanden (Solen eller Stjernen), indtil den er synlig midt i Traadnættets Kvadrat, og saa fastholde denne Retning. Dernæst indstilles Libellen ved Hjælp af Alhidadens Drivskrue, saaledes at Enderne af Blæren ligge lige langt til begge Sider af Traadkorset, hvilken Indstilling let kan foretages med Nøjagtighed, hvorefter Vinklen aflæses.

Overalt hvor Libelle-Kvadranten har været fremvist eller prøvet, siges den at have vundet almindelig Bifald, og ved en Undersøgelse, der er anstillet af Deutsche Seewarte, har man fundet, at Fejlen ved en enkelt Observation gennemsnitlig beløb sig til c. 3 Minutter.

Instrumentet, der senere er blevet forbedret saaledes, at Vinkler nu med lidt Øvelse antagelig kunne maales noget mere nøjagtige, og som med alt Tilbehør samt Certifikat fra Deutsche Seewarte kun koster 60 Mark skal være en Del anvendt i flere Landes Koffardimariner.

Finansloven og Skibsfarten.

I Folkethingets Møde i Forgaars fremlagde Finansministeren Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1897 til 31. Marts 1898. Vi gengive nedenfor de Punkter i dette, der ere af Interesse for Skibsfarten.

Efter at der paa den nu gældende Finanslov er bevilget Midler til Lønning af udsendte Konsuler i Gøteborg, Shanghai, London, Rio de Janeiro og New Orleans — af hvilke de tre første ere besatte — foreslaas der nu bevilget 6000 Kr. til en udsendt Vicekonsul i Buenos Aires under Henviisning til vore kommercielle Interesser i Argentina og paa Grund af, at der derovre er bosat et stort Antal dansk fødte Personer.

Ved Jerup, mellem Aalbæk Redningsstation og Frederikshavn, foreslaas oprettet en Redningsstation med Baade, saaledes at den betjenes af Mandskabet fra Aalbæk Station. — I Hjørring Amt foreslaas Anlæg af en Del Veje, der skulle gøre det lettere og hurtigere for Redningsbaadene at naa Strandingsstederne. Det er Mening efterhaanden at udstrække denne Foranstaltning til de øvrige Amter paa Vestkysten. — Paa Strækningen Frederikshavn — Skagen foreslaas bortsprængt samtlige de Vrag af hidtil strandede Skibe, der ere farlige for Rednings- og Fiskerbaade; fremdeles et Vrag ud for Gl. Skagen og et ud for Thyborøn Redningsstation.

Til Udgivelsen af en ny, 13de, Udgave af den officielle danske Skibsliste foreslaas bevilget 5000 Kr.

Paa Fyrvæsenets Budget foreslaas 66,500 Kr. til Fuldendelsen af et Fyrtransportskib til Brug inden for Skagen; 43,000 Kr. til et Taagesignalapparat ved Nordre Røse Fyr; 28,000 Kr. til et nyt Fyrapparat og en Fyrmesterbolig ved Tranekær Fyr; 81,000 Kr. til et nyt Fyrapparat ved Nakkehoved Fyr og til Forhøjelse af det vestre Fyrtaarn; Fyrets Lysstyrke vil herved forøges mere end 200 Gange, en Forandring, der ved et saa vigtigt Fyr, der hidrager til at lede Sejladser ved den nordlige Indsejling til Sundet, vil være til stor Gavn; da der ved dette Fyr, paa Grund af Farvandets Beskaffenhed, ikke kan anbringes Taagesignalapparat, er en stor Lysstyrke særlig ønskelig. For at faa den fulde Gavn af det kraftigere Apparat vil det være nødvendigt at forhøje Fyrtaarnet, hvorved tillige opnaas, at Fyret ikke som nu skjules i vestlig Retning af det høje Land ved Gilbjerg-

hoved. — Til et Fyrtransportskib i Nordsøen foreslaas som 1ste Udgift bevilget 79,500 Kr. I Motiverne til dette Forslag hedder det, at man fra Esbjerg i længere Tid har ønsket Belysning af Slugen og en bedre Belysning af Graadyb ved Hjælp af Lystønder, den første Foranstaltning særlig af Hensyn til de mange Fiskekuttere, der fiske nord for Horns Rev og som med opfriskende vestlig Kuling maa søge Læ ved at gaa gennem Slugen ind til Graadyb, samt til det ikke ringe Antal mindre Skibe, der sejle med Trælast fra Norge til Esbjerg. Ønskeligheden af en bedre Belysning af Graadyb ved Stationering af to Lystønder i den indre Del af Farvandet er fremdragen af Førerne af de Skibe, der sejle med Landbrugsprodukter fra Esbjerg til England; Skibene ville ved denne Foranstaltning være mindre udsatte end nu for, at usigtbart Vejr forhindrer Afgang fra Esbjerg. Til Pasning af disse Lystønder i Slugen og Graadyb og eventuelt andre Steder foreslaas anskaffet en mindre Damper til ialt 90,000 Kr.; det er Meningen, at den tillige skal assistere ved Isbrydning, ved Ind- og Udbringning af Lodser og i det Hele som Hjælpedamper; det menes, at Havnen, der i sidste Isvinter betalte c. 20,000 Kr. til Dampskibshjælp, herved vil spare betydeligt.

Til Gennemførelse af et Sømærkesystem og Forbedring af Afmærkningen i vore Farvande foreslaas bevilget 8300 Kr. Medens de fleste europæiske Stater efterhaanden have gennemført en systematisk Afmærkning af deres Farvande, har dette endnu ikke fundet Sted for de danske Farvandes Vedkommende; vel er der fastsat visse Regler for Afmærkningen af vore Farvande, men dels ere disse Regler paa flere Steder ikke gennemførte, dels ere de heller ikke helt ud gennemfærlige eller fyldestgørende. Det har derfor længe været Marineministeriet Ønske at kunne iværksætte en systematisk Afmærkning af vore Farvande; men Forholdene have hidtil stillet sig ugunstige for Tankens Realisation, navnlig fordi Søkortarkivet paa Grund af andre paatrængende Arbejder vanskelig kunde udføre det store Arbejde i Kortene, som en saadan Forandring vilde medføre. Denne Hindring er nu ikke længere tilstede, og Ministeriet anser derfor Øjeblikket for gunstigt til at iværksætte den ønskede Revision af vor Farvandsafmærkning. Det Princip, der ønskes gennemført, er dette, at Sømærkets Form, Farve og Topbetegnelse angiver Sejlruten, og det er tillige det, der principaliter blev anbefalet af Washington-Konferencen i 1889, og som er antaget i Frankrig og England.

Til Udgivelse af en »Islandsk Lods«, som paa Grund af den tiltagende Trafik paa Island savnes meget, og til hvilken Materiale nu haves, søges 2400 Kr.

Meteorologisk Institut ønsker at udgive en nautisk Aarbog, indeholdende dels samtlige indenlandske nautiske Observationer, dels saadanne lagtagelser fra fjernere Farvande, som ere af almen Interesse, alt ledsaget af de fornødne Kort. En saadan Aarbog menes at ville være af stor videnskabelig og praktisk Betydning; Udgivelsen vil koste 4100 Kr. aarlig.

Som Bidrag til Opførelse af to nye Fyr ved Skagi og Gróttá paa Island — en Foranstaltning, der betegnes som værende af stor Betydning for det ikke ringe Antal danske Skibe, der besøge Island — foreslaas bevilget 11,000 Kr.

Til Ruten Korsør—Kiel foreslaas anskaffet et nyt Skib til at erstatte »Freja«, der nu er 33 Aar gammelt og ganske forældet. Det nye Skib, der skal være en tidsvarende Passagerdamper, foreslaas bygget som Skrueskib med kraftige Maskiner, udførte efter Triplesystemet. Det anslaas at ville koste c. 520,000 Kr. »Sophus Danne-skjold-Samsø« skal da benyttes som Reserveskib.

Som 1ste Bidrag af en Bevilling paa 350,000 Kr. søges bevilget 110,000 Kr. til Anlæg af en ny Fiskerihavn ved Esbjerg paa Grund af den stærke Udvikling, Fiskeriet og Fiskehandelen paa denne Plads er undergaaet.

Det foreslaas at bevilge 3,460 Kr. til et Telefon-

anlæg fra Esbjerg til Fanø med Station i Nordby. Denne Foranstaltning vil have væsentlig Betydning for Fanøs store Rederier. Taksten for 3 Minutters Samtale mellem Fanø og Esbjerg tænkes sat til 35 Øre; for Samtaler mellem Fanø og Steder ud over Esbjerg beregnes Taksten som for Esbjerg.

Til Tilvejebringelse af et Telefonanlæg fra Nyborg over Svendborg og Rudkøbing til Marstal med Stationer i de 3 sidstnævnte Byer 62,610 Kr.

Denne Forbindelse formenes at ville blive af væsentlig Betydning særlig for Rederierne i Svendborg, Marstal m. v. saavel som ogsaa for den lokale Trafik mellem Svendborg, Rudkøbing og Marstal.

Taksten for 3 Minutters Samtale mellem Svendborg paa den ene Side og Rudkøbing eller Marstal paa den anden Side, samt mellem sidstnævnte 2 Byer indbyrdes tænkes ansat til 50 Ø. For Samtaler mellem Rudkøbing eller Marstal og Steder ud over Svendborg er det Meningen at beregne Taksten som for sidstnævnte By.

Under Hensyn til den store Betydning, som det paabegyndte ny Havneanlæg ved Gudhjem formenes at ville faa for Fiskeriet paa Bornholms nordøstlige Kyst, foreslaas at tilstaa Havnen et Laan paa 60,000 Kr., der forrentes og afdrages med 6% aarlig.

Det foreslaas at ansætte en fast Fiskeriagent i England.

Generalforsamlinger.

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri har holdt ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Palludan dirigerede. Bestyrelsens Formand, Overdommer Rosenstand aflagde Beretningen.

Værftet har i 1895—96 gjort en Omsætning af 2,325,245 Kr. 15 Øre imod 2,249,628 Kr. 51 Øre forrige Aar.

Bruttoindtægten har, som det fremgaar af Regnskabet været 409,131 Kr. 15 Øre imod forrige Aar 417,697 Kr. 32 Øre, medens Driftsomkostninger og Administration eksklus. Af-skrivninger have andraget 273,849 Kr. 31 Øre imod forrige Aar 262,253 Kr. 87 Øre. Overskuddet for Aaret bliver herefter 135,281 Kr. 84 Øre; heraf er afskrevet paa Værftets Ejendele 32,171 Kr. 89 Øre, hvorefter til Rest 103,109 Kr. 95 Øre, der foreslaas fordelt med 6 p Ct. Dividende til Aktionærerne 96,000 Kr., Reservefondet 4000 Kr., Tantième i Følge Lovene 2,258 Kr. 18 Øre og Resten 851 Kr. 77 Øre overført til næste Aar. Reservefondet ejer herefter 46,642 Kr. 45 Øre. Tilskuddet til Alderdoms- og Forsørgelseskassen var 11,208 Kr. 40 Øre, hvorefter denne med Fradrag af udbetalte Understøttelser ejer 102,976 Kr. 86 Øre. Til Syge- og Begravelseskassen har Værftet bidraget 1500 Kr.

Tørdokken har i Aarets Løb været benyttet af 37 Skibe, tilsammen 41,967 Gross Tons, imod forrige Aar 34 Skibe, tilsammen 32,720 Gross Tons og der er repareret ialt 111 Skibe i Aar imod 124 forrige Aar. Som Reparationsaar har 1895—96 været knapt saa gunstigt som det foregaaende. Omsætningen har været større, men det har skortet paa de store og vellønnende Havarister.

Af nyt Arbejde har Værftet i Aarets Løb afleveret 6 Dampere af tilsammen 4,155 Gross Tons og 2,760 ind. H. K. imod forrige Aar 6 Skibe, tilsammen 6,194 Gross Tons, 2,720 ind. H. K.

Samtlige Skibe ere byggede til Veritas eller I.loyds højeste Klasse, og Maskinerne ere alle triple Expansion med Overflade-Kondensator.

Ved Driftsaarets Slutning havde i Arbejde og Bestilling seks nye Skibe, hvoriblandt de to, »Italia«, Fragtdamper til »Svenska Lloyd« i Gøteborg og Nr. 63, Fragtdamper til Dampskibsselskabet »Dannebrog«, ere de største Dampere, som Værftet endnu har bygget og skulle laste hver 3,000 Tons død Vægt.

Værftet vil med disse Arbejder, som tilsammen repræsenterer 1,727,332 Kr., være beskæftiget til ind i Foraaret 1897. Det ny Driftsaar maa saaledes siges at begynde særdeles gunstigt.

En Aktionær foreslog derefter at tilstaa Bestyrelsen et Honorar paa 6000 Kr. for dens store Arbejde i Aarets Løb. Beløbet skulde overføres paa næste Aars Regnskab.

Forslaget vedtoges enstemmigt, ligesom der enstemmigt blev givet Decharge.

Da Medlem af Bestyrelsen, Skibsbygger Rohmann, i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, foreslog Bestyrelsen Generalforsamlingen, at der foreløbig ikke valgtes noget nyt Medlem i den Afdødes Sted, for at Bestyrelsen som hidtil i fuld Enighed kunde arbejde videre paa de store, paabegyndte Uvidelser af Værftet.

Forslaget vedtoges enstemmig.

Det fratrædende Bestyrelsesmedlem, Overdommer Rosenstand genvalgtes.

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

Adresse-Klausulen.

Uddrag af den svensk norske Generalkonsuls Aarsberetning fra Genua:

I det hele frembyder Forholdene i de italienske Havne ikke faa Vanskeligheder for de nordiske Skibsførere, saavel paa Grund af de mange ukendte Forhold og Bestemmelser, som paa Grund af Sproget, der i Almindelighed hindrer Skibsførerne i direkte Forhandling, baade med Myndighederne og med Varemottagerne. I Italien vil derfor ikke alene Konsulaternes Raad og Vejledning være af stor Betydning, men det er i Almindelighed ogsaa af største Interesse at skaffe Skibene en dygtig og paalidelig Skibsmægler, til hvem Førerne med fuld Tillid vil kunne henvende sig, og det kan ikke noksom anbefales at vise den største Forsigtighed ved Valget af en saadan. Skibsmægleren vil i Almindelighed være den, til hvem Skibsføreren først henvender sig, og det viser sig desværre ikke sjældent, at Konsulens Befatning med Skibenes Angiggende lige over for Myndigheder og Varemottagere først søges, naar et uheldigt Raad eller Undladelse af at foretage en eller anden Forsigtighedsregel allerede har bragt Skibsføreren i Ulejlighed, som det tidt kan volde Vanskelighed nok at faa afviklet.

Det frie Valg af Skibsmægler til Varetagelse af Skibets Interesser under Udlosningen er imidlertid i adskillige Tilfælde Rederiet og Skibets Fører afskaaren allerede ved Fragtslutningen, idet der i Certepartierne hyppig findes en Klausul om, at Føreren skal være forpligtet til paa Lossestedet at overdrage Skibets Klarering til en i Certepartiet nærmere opgiven Person. Hvis nu denne tillige var Varesenderens Repræsentant, vilde Forholdet ved første Betragtning være nogenlunde klart, da det kunde synes rimeligt, at Afsenderen gjorde sit bedste for i enhver Henseende at varetage sine Interesser ved Ladningens Fremkomst, men det mærkelige ved dette højt ejendommelige Forhold er, at Skibets Klarering i Certepartierne i Almindelighed er overdraget Varemottageren eller en af ham nærmere angiven Person, — en Ordning, der tydelig viser, at Interesser, der ikke ligger ganske klart for Dagen, her er medvirkende.

I Certepartierne er under de her beskrevne Omstændigheder ofte stipuleret en temmelig betydelig Mulkt, som Skibet vil have at betale for det Tilfælde, at dets Klarering overdrages en anden Mægler end den i Klausulen angivne Person. Foruden Forpligtelsen til at benytte en bestemt

Skibsmægler er der i Certepartierne for Kulfragter ikke sjældent ogsaa fastsat en bestemt Takst for Stuver, hvilken ofte i ganske betydelig Grad overstiger de almindelige Priser paa Stedet.

Da Varemottageren i mange Tilfælde ikke selv befatter sig med Skibsmæglerforretninger, forekommer det hyppigt, at Skibets Klarering af ham overdrages en virkelig Skibsmægler mod Deling af Klareringskommissionen, og det ses endog, at vedkommende Indehaver af den omhandlede Certepartiklausul udbyder og sælger sin Ret til at ekspedere et Skib ganske som om det drejede sig om en almindelig Handelsvare. (»Norg. Sjøft.«).

Ugens Havarier.

Rota, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Aabenaar til Nantes indløbet til Cowes med Tab af Stortop og Klyverbom efter Kollision med Dpsk. Southwark.

Dacapo, Skonnert af Sandelfjord, kom d. 3. ds. om Aftenen paa Rejsen fra Skotland til Königsberg med en Ladning Sild paa Grund paa søndre Røsse. Svitzers bragte Skibet flot og ind hertil.

Carrie, Dpsk. af W. Hartlepool, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Østersøen med Trælast paa Grund ud for Dragør. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Sunniside, Dpsk. af Sunderland, kom d. 1. ds. paa Rejsen fra Riga til Rotterdam med Trælast paa Grund paa Stubben. Svitzers bragte Skibet flot, og Rejsen fortsattes.

Carolus, Skonnert, der paa Rejsen fra Sundswall til Warnemünde med Trælast var søgt ind i Sundet for at proviantere, kom d. 3. ds. paa Grund i Drogden. Flot ved egen Hjælp.

Tre Søstre, dansk Brigantine (Skbg. af Rønne), er i Følge Telegram fra London sunket ud for Lundy Island efter Kollision. Besætningen, 7 Mand, er reddet. Skibet var paa Rejsen fra Cardiff til Lissabon.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som bekendt, d. 8. September kæntrade i Kaiser Wilhelm Kanalen efter Grundstødning, blev d. 4. ds. hævet. Efter endt Lempning og Losning af Ladningen i Schirnauer See er Skibet slæbt til Kiel. Skibet er meget beskadiget og kommer i Dok d. 8. ds.

Anna Caspar, Barksbib af Dragør, ankom d. 29. September til Granton fra Kronstad med en Ladning Brædder. Skibet havde været 25 Dage til Søs og udstaaet meget haardt Vejr, i Særdeleshed i Nordsøen, hvor det havde vedholdende NNO. Storm med høj Sø, og mistede Skibet her sin Dækslast og alt opstaaende. Endelig fik Skibet haard Vestenstorm i Forthen og mistede Gaffel og flere Sejl.

Axel, Galease af Ebeltøft, er d. 3. ds. indbragt til Aarhus paa Slæb af Dpsk. Fanø. Galeasen, der var ladet med Brænde, var truffen 10 Kvartmil NV. for Hjelmen med Nødflag oppe.

Rønne, Dpsk. af Rønne, bestemt til Rudkjøbing med Solsikkekager, kom d. 1. ds. paa Grund paa Thurø Rev. Flot med Assistance af Dpsk. Rolf og ankommet til Rudkjøbing.

Neptun, Jagt, Hansen, kom d. 30. Septbr. paa Grund paa Navergrund og er endnu ej bragt flot paa Grund af Lavvande.

Neptun, Skonnert af Mariehavn, har Natten til d. 3. ds. paasejlet den paa Herthas Flak for Anker liggende Fiskekutter Nr. 78, Jønstrup, af Frederikshavn. Kutteren fik Bougsprydet, Stang og Kranbjælken knækket. Neptun fortsatte Rejsen.

Bjerget Skibsmandskab.

Estrup, Skonnert af Svendborg, Andreasen, ankom d. 1. Okt. til Bergen og landsatte der Besætningen fra det svenske Barksbib Signe af Vaddø, ialt 10 Mand. Besætningen blev optaget af Estrup efter i 30 Timer at have drevet om paa

Søen i deres egen Baad. Signe var d. 27. f. M. sprunget læk og maatte forlades 30 Sømil SO. for Fair Island.

Talis, Dpsk., er ankommet til Plymouth og landsat Besætningen fra Skonnerten Franciska af Vejle, der paa Rejsen fra Skellefteå til Antwerpen med en Ladning Tjære kæntrede og sank i Nordsøen.

Deviations-Klausulen.

North of England Protecting and Indemnity Association henleder Opmærksomheden paa den nylig afsagte Dom i S/S. Granadas Sag. Vi skal i Korthed referere, hvad Sagen drejede sig om.

S/S Granada indtog i Valencia et Parti Løg, hvorfor der blev udstedt Konnossement, hvori det hed: »Shipped in apparent good order and condition by . . . in and upon the steamship called the Granada, whereof is Master for this present voyage, and now lying in the Port of Valencia and bound for Liverpool . . . onions . . . stated to be marked and numbered as per margin, but not guaranteed hereby to be so marked and subject to the conditions of this Bill of Lading to be delivered from ship's deck (where the ship's responsibility shall cease) at the aforesaid Port of Liverpool«. Fremdeles var der følgende Klausul: »with liberty to call at any port or ports in any rotation in the Mediterranean or on the coast of Spain, Portugal, France, or United Kingdom, or in the Azores or elsewhere, whether in geographical order or not, for the purpose of receiving and delivering coals, cargo, or passengers, or for any other purpose whatsoever, and with liberty to tranship any of the Cargo at steamer's expense but shipper's risk and under the conditions of carriage exacted by the forwarding steamer, to sail with or without pilots, to tow and be towed, to assist vessels in all situations, to deviate for any purpose and to carry goods of all kinds«.

Efterat Valencia-Partiet var indtaget, gik Skibet Nord paa langs Kysten, søgende Ladning, til Burriana, Castillon og Moncofar, og først fra sidst nævnte Plads afgik det til Liverpool. Ejerne af det i Valencia indtagne Parti anlagde derpaa Sag mod Rederiet for det Tab, der var paaført dem ved, at Skibet saaledes havde forsinket Afgangen til Liverpool, og de fik Ret. Dommeren lagde Vægten paa, at det gjaldt en Rejse fra Valencia til Liverpool — det var det væsentlige, og alle nærmere Betingelser maatte betragtes i Belysning heraf; derfor kunde det ikke antages, at Rederiet havde Ret til at sende S/S Granada fra Valencia mod Nord til Burriana etc., altsaa i stik modsat Retning af den Vej, Skibet skulde tage, naar det var bestemt for Liverpool. Rederiet vilde støtte sin Ret hertil paa den sidst citerede Klausul, men det fik altsaa ikke Medhold. Den ovennævnte engelske Forening har besluttet at appellere, men har dog fundet allerede nu at burde gøre sine Medlemmer bekendt med Dommen, som er af betydelig Interesse. Sagen er nemlig den, at i de moderne spanske Frugtcertepartier nævnes der en Mængde Havne, ganske uden Hensyn til deres indbyrdes Beliggenhed, saa at Rederne staa magtesløse overfor Befragterne, og i Virkeligheden uden Regres til nogen, naar de har maattet betale forhøjet Assurancepræmie eller Erstatning til Ladningsejere paa Grund af den Orden, hvori Befragterne har fundet for godt at vælge de forskellige Lastehavne.

North of England Protecting and Indemnity Association tilraader derfor, at der i Certepartierne træffes følgende Aftale med Befragterne:

- 1) enten at de garanterer kun at sende Skibet til Havne i homewards rotation med en passende Konnossementsklausul, der giver Tilladelse til at anløbe saadanne Havne for at laste eller losse Ladning etc.

- 2) eller, hvis Befragterne ikke ville gatantere dette, at de da ville paatage sig at præsentere Konnossementer, der indeholder Navnene (i deres Rækkefølge) paa alle andre Havne, som Skibet vil anløbe, med Ordet via foran, og tillige indeholdende udtrykkelig Tilladelse til at load or discharge cargo or passengers etc. Naar Befragterne ikke ville eller kunne garantere dette, at de da
- 3) garanterer at betale den Assurancepræmie for Ladningen, som maa betales paa Grund af Deviation som en Følge af, at Skibet retter sig efter Befragternes Instruktioner med Hensyn til den Orden, hvori Havnene anløbes, eller betale en forholdsvis forhøjet Fragt.

Vi kan indskrænke os til at erklære os fuldstændigt enige med North of England Protecting and Indemnity Association.

Cirkul. fra Nord. Skibsrfor.

Fra Sø og Land.

I Følge Indberetning fra den kongelige Generalkonsul i London, er en dansk Sømand, K. E. Larsen, 20 Aar gammel, der den 13de Januar 1896 tog Hyre med det engelske Skib »Vera«, Kaptajn Shields af Victoria i Australien, den 1ste Marts d. A. afgaaet ved Døden ved Drukning.

Da Afdødes Slægt og Hjemsted ere Ministeriet ubekendte, opfordres herved enhver, der maatte kunne give Oplysning herom til desangaaende, at henvende sig til undertegnede Ministerium

Udenrigsministeriet, den 30te September 1896.

En Notits bedes optagen om, at der under 20de Juli d. A. er udgaaet et Cirkulære til de brasilianske Toldembedsmænd om, at den specifikke Vægt af 1 Liter Salt ved Beregningen af Indførelstold anslaaes til 860 Gram, medens den forhen er bleven sat til 1 Kilo 102 Gram.

Udenrigsministeriet, den 2den Oktober 1896.

Vi have modtaget Følgende:

Den smukke Tanke, Kaptajn M. N. Fischer undfangede, og til hvis Udførelse han selv gjorde Begyndelsen, nemlig hos Aktionærerne i det forsvundne Skib »Wedle« at indsamle et Beløb til Vejle Sømandsforening, har han nu realiseret paa den Maade, at han til Kassereren for ovennævnte Forening har indbetalt 212 Kr., hvorfor Bestyrelsen bevidner ham sin bedste Tak. Sømandsforeningens Kassebeholdning er for Tiden 1350 Kr., hvoraf Renten i Følge Lovene maa uddeles i Februar 1897. X.

Siden Indførelsen af »Turretdæk«-Dampskibe i 1892 ere Antallet af nye Typer hurtigt blevne forøgede paa Englands Østkyst. D'Hrr. Readhead & Sons i Syd Shields kom først med en Type, som paastodes at have ualmindelig stor Bæreevne uden væsentlig Forandring i Skrogets Sammensætning.

For kort Tid siden offentliggjordes, at et Teesfirma havde taget Patent paa en Model til et »Truuk« Dampskib, som snart skulde under Bygning, og d. 21de ds. løb der igen en ny Type af Stablen fra D'Hrr. John Priestman & Co.s Skibsværft i Sunderland.

Denne Type kaldes »patent selftrimmer«. Dette Skib, hvis Navn er »Unique«, er bygget for et Glasgowfirmas Regning, skal sejle under norsk Flag og er klassificeret i norsk Veritas. Denne Type er ligesom de andre med Hensyn til Bov og Agterende, men Forskellen gælder særlig Dækkene, og Fordelene ved den er en reduceret Nettotonnage, Besparelse af Trimmingsudgifterne samt større Stabilitet. Den ny Type har vakt adskillig Opsigt, og Fartøjet vil blive fulgt med Interesse. skr. »Sh. Gz.«

Et Spørgsmaal, der ikke er uden Interesse for Redere og Ejerne af Tørdokke, er opstaaet ved, at en Belfast Damper, Fernside, der blev repareret i Limerick Tørdok, kændrede i denne. Af Rederiets Beretning fremgaar det, at Blokkene og Støtterne, som bleve leverede af Havneautoriteterne, vare mangelfulde; i ethvert Tilfælde gav de efter, saa at Skibet kændrede styrbord over, og blev beskadiget ved at Kimmingen tændede mod Tørdokkens Bund. Foruden Rederiets Fordring om Godtgørelse forlanges Entreprenøren, der havde paataget sig Skrabning og Malning af Skibet, Godtgørelse for Tabet af Stil-ladser og Malergrej. Paa den anden Side paastaa Havne-
autoriteterne, at de af dem leverede Blokke og Støtter vare i forsvarlig Tilstand og frasige sig som en Følge deraf all Ansvar for Ulykken.

Den russiske Kejseryacht Standart er i London for-
sikret af Burmeister & Wains Skibsværft for £ 460,000. Efter Sigende er Yachten endnu ikke endelig modtaget af Czaren, men skal paa Tilbagereisen til Østersøen atter overleveres til Værftet for at foretage de officielle Prøveture.

Fairplay.

Rulleskibet »Ernest Bazin«, som menes at fremkalde en Re-
volution i Skibbygning, vil ikke komme til Søs saa tidlig som ventet. Den strandede nemlig paa en Sandbanke i Seinen under Bugseringen til Rouen. Overbygningen maatte nedtages og anbringes paa Flodbredden, medens Rullerne, som bleve meget beskadigede, blive reparerede. Naar dette er gjort, vil Skibet atter blive samlet og Rejsen fortsat til Rouen, hvor det skal bygges færdigt.

Kultransport i Lægtene har nu ogsaa faaet Indpas i
Kystfarten. I Begyndelsen af Aaret blev der bygget to
Staal lægtene og en dertil indrettet Damper til »Rotterdam coal
and Shipping Syndicate«, som regelmæssig have sejlet mellem
denne Plads og Tyne eller Wear. Der er nu for nylig an-
kommen en ny Staal lægte, tilhørende d'Hrr. W. Cory & Co.,
i Seaham-Havn for at lade Kul. Den lader omtrent 400 Tons
med 8 Fods Dybgaende, har korte Master, der kan lægges
ned og sejler med en Besætning af 3 Mand og en Dreng.
Naar den er lastet vil en af samme Selskabs Dampere tage
den paa Slæb til London, det er Meningens saaledes at etablere
en regelmæssig Fart paa denne By, hvorved et betydeligt
Fragtbeløb antages at kunne spares.

Den 11te ds. løb der fra »Cleveland Dockyards« i Middles-
borough 3 Staal lægtene af Stablen, der ere byggede til Bug-
sering over Søen. Hver Lægte skal laste 350 Tons med 8
Fods Dybgaende. Paa samme Værft er Kølen lagt til en
lignende Lægte paa 1000 Tons d. V.

Fra Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri er der
udgaaet Bekendtgørelse om, at de Spillere, der ønske at be-
holde deres gamle Nummere, maa afhente disse senest
Mandag den 12. Oktober da Salget af de ufornyede Lodder
straks tager sin Begyndelse efter nævnte Dag.

Opmærksomheden henledes paa omstaaende Bekend-
gørelse om et Diskussionsmøde i den alm. danske Skibsfører-
forening i Morgen, Fredag Aften.

*Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-
afdeling.*

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, an-
kom til Tarragona 3. Oktbr., bestemt til Marseille, Sortehavet.

— A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 6. Oktbr.,
bestemt til Nystad. Råfsö — Antwerpen, Caroc, ankom til
Antwerpen 3. Oktbr., bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. —
Castor, Holm, ankom til Genua 2. Oktbr., bestemt til Livorno,
Neapel, Bari, Sicilien. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til
Barcelona 3. Oktbr., bestemt til Tarragona, Denia etc. — Dagmar,
Gade, afgik fra Southampton 1. Oktbr., bestemt til Alicante. —
Douro, Brabrand, afgik fra Frederikstad 30. Septbr., bestemt
til Canariske Øer. — Georgios I, Kihl, ankom til Kbhvn.
6. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — J. C. Jacobsen, Bech,
afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., bestemt til Stockholm, Mem. — Kiew,
Rabe, ankom til Bordeaux 1. Oktbr., bestemt til Kbhvn., St.
Petersborg. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 1. Oktbr., be-
stemt til St. Petersburg. — Leopold II, Kruse, afgik fra St.
Petersborg 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — L. P.
Holmblad, Koch, ankom til Novorossisk 3. Oktbr., bestemt til
Odessa. — Nicolai II, Jespersen, ankom til Antwerpen 28.
Septbr., bestemt til La Rochelle, Havana. New-Orleans. —
O. B. Suhr, Lissner, afgik fra St. Petersburg 6. Oktbr., bestemt
til Nystad, Christineslad, Barcelona. — Omsk, Rasmussen,
afgik fra Antwerpen 27. Septbr., bestemt til Piræus, Constanti-
nopol. — Tejo, Fenger, ankom til Denia 5. Oktbr., bestemt
til Malaga, Cadiz, Lisbon. — Tomsk, Andersen, ankom til
Constantinopol 3. Oktbr., bestemt til Smyrna, Antwerpen. —
Vesuv, Norden, afgik fra Gibraltar 1. Oktbr., bestemt til South-
hampton, Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Oporto 30.
Septbr., bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Xenia, Erichsen,
ankom til Råfsö 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Malaga. —
Baron Stjernblad, Michélsen, afgik fra Lisbon 5. Oktbr., be-
stemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Bordeaux
2. Oktbr., bestemt til New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 6. Oktbr., bestemt
til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal
5. Oktbr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom
til Kbhvn. 5. Oktbr., bestemt til London. — Charkow, Norden,
ankom til Libau 3. Oktbr., bestemt til Hull. — Christian IX,
Møllerup, ankom til Königsberg 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn.,
London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn.
6. Oktbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra
Hull 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha,
Frisenette, afgik fra Liverpool 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn. —
Kasan, Thomsen, ankom til London 5. Oktbr., bestemt til
Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith
26. Septbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-
Kaas, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til Hamburg. —
Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 28. Septbr., bestemt
til Kbhvn., Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr.,
bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, afgik fra
Holtenu 5. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Moskow, Petersen,
afgik fra Riga 4. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij
Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 30. Septbr., bestemt
til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Ant-
werpen 5. Oktbr., bestemt til Libau. — Odin, Koefoed, afgik
fra Holtenu 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen,
ankom til Havre 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. —
Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr., bestemt til
Libau. — Romny, Harder, ankom til Hull 2. Oktbr., bestemt
til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 19. Septbr.,
bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, ankom til
Kbhvn. 6. Oktbr., bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen,
ankom til Antwerpen 2. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Riga. —
Vendssyssel, Sørensen, ankom til Riga 3. Oktbr., bestemt til
Antwerpen. — Expres, Kolster, afgik fra Kbhvn. 6. Oktbr.,
bestemt til Königsberg.

Constantin, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 7. Oktbr.,
bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik
fra Newcastle 6. Oktbr., bestemt til Odense. — Georg, L. P.
Therkildsen, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Newcastle.
— Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 6. Oktbr.,
bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra
Odense 8. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederiks-havn. —
Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 7. Oktbr., bestemt til
Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik
fra Nakskov 7. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg,
Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith
6. Oktbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra
Kronstadt 28. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W.
Wrisberg, afgik fra Sunderland 3. Oktbr., bestemt til Stettin. —
— Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 25. Septbr., an-
kom til London 2. Oktbr. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra
Blyth 29. Septbr., ankom til Kbhvn. 3. Oktbr. — Svend, Aug.
S. Hveysel, afgik fra Burntisland 29. Septbr., ankom til Kiel
3. Oktbr. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Blyth 24. Septbr.,
ankom til Libau 29. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra
Boness 23. Septbr., ankom til Libau 29. — Danmark, T.
Heintzelmann, afgik fra Kronstadt 27. Septbr., ankom til Amster-
dam 3. Oktbr. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 19.

Septbr., ankom til Rouen 4. Oktbr. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Montevideo 26. Septbr., bestemt til Rio de Janeiro. — Volmer, M. A. Ribber, afgik fra Buenos Ayres 3. Oktbr. bestemt til Rio de Janeiro. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Sunderland 1. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Riga 30. Septbr., bestemt til Ghent. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Rotterdam 2. Oktbr., ankom til Blyth 4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Antwerpen 25. Septbr., ankom til Kronstadt 2. Oktbr. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 27. Septbr., ankom til Antwerpen 5. Oktbr. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Hamburg 29. Septbr., ankom til St. Petersburg 4. Oktbr. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 1. Oktbr., bestemt til Brake.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., ankom til Kramfors 5. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., ankom til Kemi 28.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 2. Oktbr. paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 6. Oktbr., ankom til Stettin 7. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 26. Septbr. paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 18. Septbr., ankom til New-York 2. Oktbr.

Dampskibsselskabet Form. Agnete, Schmiegelow, afgik fra Hamburg 30. Septbr., ankom til Methil 3. Oktbr. — Hermia, Warming, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., ankom til Libau 5. — Alice, Sørensen, afgik fra Burntisland 29. Septbr., ankom til Kiel 3. Oktbr. — Bornholm, Jensen, ankom til Burntisland 1. Oktbr., afgik fra Burntisland 3., ankom til Kbhvn. 6. — Gøteborg, Madsen, ankom til Hamburg 5. Oktbr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 29. Septbr., afgik fra St. Petersburg 4. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Nauta, Steen, afgik fra St. Petersburg 29. Septbr., ankom til Nyborg 4. Oktbr. Rønne, Hintze, ankom til Rudkjøbing 1. Oktbr. — Ajax, Brønsen, afgik fra Limhamn 30. Septbr., ankom til Libau 2. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra St. Petersburg 29. Septbr., ankom til Vejle 4. Oktbr. — Marstrand, Lund, afgik fra Holbæk 1. Oktbr., ankom til Libau 3.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Dordrecht 4. Oktbr., bestemt til Riga. — Dania, Troensegaard, ankom til Kbhvn. 3. Oktbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Hamburg 1. Oktbr., ankom til Hamburg 5. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Sundsvall 4. Oktbr., bestemt til Dieppe. — Jylland, Starck, afgik fra Newcastle 29. Septbr., ankom til Kbhvn. 2. Oktbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Zaandam 29. Septbr. ankom til Riga 4. Oktbr. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Reval 3. Oktbr., bestemt til Rotterdam.

Østersøen. Ella, Hansen, ankom til Wick 30. Septbr., afgik fra Wick 30., bestemt til Watersound. — Maia, Skov, ankom til St. Petersburg 30. Septbr., afgik fra St. Petersburg 5. Oktbr., bestemt til Lübeck. — Rita, Jensen, ankom til Karrebæksminde 2. Oktbr. — Patria, Andersen, afgik fra Riga 2. Oktbr., bestemt til Zaandam. — Yrsa, Larsen, afgik fra Flensburg 2. Oktbr., ankom til St. Petersburg 6.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Sunderland 30. Septbr., ankom til Kbhvn. 3. Oktbr. — Frisia, Fisker, ankom til Venedig 29. Septbr. — Olga, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 30. Septbr., afgik fra St. Petersburg 4. Oktbr., bestemt til Flensburg. — Scotia, Nielsen, ankom til Dordrecht 4. Oktbr.

Danmark. Rolf, J. G. Haln, afgik fra Grangemouth 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Blyth 30. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Libau 29. Septbr., bestemt til Rotterdam. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Kronstadt 1. Oktbr., bestemt til London. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Grangemouth 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Kronstadt 29. Septbr., bestemt til Zaandam.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Ghent 5. Oktbr. — Christiansborg, Schultz, ankom til Terneuzen 2. Oktbr. — Frederiksborg, Kyhl, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Torneå 4. Oktbr., bestemt til Dunkerque. — Rosenborg, Schultz, ankom til Sandarne 6. Oktbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Jakobstad 5. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Trangsund 2. Oktbr., bestemt til Terneuzen. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Åbo 5. Oktbr. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Jakobstad 2. Oktbr., bestemt til Rouen.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Methil 30. Septbr., ankom til Frederikshavn 3. Oktbr. — Nerma, Degn, ankom til Umea 3. Oktbr. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 30. Septbr., ankom til Methil 2. Oktbr., afgik fra Methil 5., bestemt til Esbjerg.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest, M. Olsen, afgik fra Aarhus 1. Oktbr., anløb Frederikshavn 2., ankom til Newcastle 5. — Orrik, Eriksen, afgik fra Randers

29. Septbr., anløb Aarhus 30., ankom til Kiel 1. Oktbr., afgik fra Kiel 3., ankom til Aalborg 4. — Octa, P. Enemark afgik fra Aalborg 29. Septbr., anløb Kiel 1.—2. Oktbr., ankom til Hamburg 3.

Norden. Nordhvalen, ankom til Aarhus 21. Septbr. — Nordvest, afgik fra Marianopol til Frederikshald, pas. Constantinopol 20. Septbr. — Nordpol, ankom til London 29. Septbr. — Nordstjernen, ankom til Aberdeen 21. Septbr.

Sejlskibe.

Chr. Simoni, Aalborg. Elisabeth, H. C. Jensen, afgik Tirsdag den 15. ds. fra Burntisland til Aalborg. Oversejlet og sunket ved Trindelen den 18. ds. — Kirstine, J. K. Jensen, afgik fra St. Davids 18. Septbr., ankom til Aalborg 25. — Caroline Smith, J. P. Ægidiussen, afgik fra Aalborg 26. Septbr., bestemt til Pyterlax.

Moses & Søn G. Melchior, Kjøbenhavn. Brig Clara, Bartram, passerede Prawl Point d. 1. ds. paa Rejse fra Vestindien til Kjøbenhavn. Att vel.

Fane, Nordby. Kronprinsesse Louise, Jepsen, ankom til Rio Janeiro 30. Septbr. fra Marseille. — Medor, Svarrer, sejlet fra Port Elisabeth 2. Septbr. til St. Thomas. — Copley, Struckmann, ankom til Cape Town 1. Oktbr. fra Cardiff. — Union, Svarrer, ankom til New-York 1. Oktbr. fra Rio Janeiro. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Barbados i Midten af f. M. fra Port Elisabeth. — Thea, Jessen, ankom til Rio Grande 24. Aug. fra Buenos Ayres. — Nancy, Svarrer, sejlet fra Rio Grande 25. Aug. til Mossaro. — Sørine, Andersen, sejlet fra Liverpool 3. Oktbr. til Rio Janeiro. — Johanne, Nielsen, sejlet fra Raiatea 7. Aug. til Punta Delgade. — Alexandra, Nielsen, prajet 11. Septbr. paa 10° S. 24° W. — Dorane, Rødgaard, ankom til Calcutta 8. Septbr. fra Port Natal.

Svendborg. Ydun, Klagenberg, ankom til Wasa 30. Septbr. — Neptunus, Jensen, ankom til Ymuiden 29. Septbr. — Agnete, Møller, ankom til Vlaardingen 1. Oktbr. — Solon, Hansen, ankom til Bervick on Tweed 1. Oktbr. — Diana, Falentin, ankom til Dunkerque 1. Oktbr. — Kirstine, Dam, ankom til Libau 1. Oktbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Inverness 2. Oktbr. — Venus, Jensen, ankom til St. Petersburg 2. Oktbr. — Embla, Mikkelsen, ankom til Dysart 4. Oktbr. — Fønix, Hansen, ankom til St. Petersburg 3. Oktbr. — Fedes, Nielsen, ankom til Stettin 5. Oktbr. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Stubbekjøbing 6. Oktbr. — Odin, Strøm, ankom til Nystad 6. Oktbr. — Valdemar, Petersen, ankom til Frederikstad 6. Oktbr.

Fragtberetninger.

Den i vort sidste Nummer rapporterede Opgang i Fragterne holder sig vedblivende, og der er saaledes sluttet fra Amerika, northern ports, 4/— pr. prompt Afskibning, medens der for Afskibning pr. Januar/Februar bydes 3/3—3/6 efter Størrelse.

Fra New-Orleans og Golf Havnene noteres respektive 15—16/— og 44/—45/— pr. Ton n. r., og fra La Plata er der betalt 20/— à 21/—, — hvilket alt jo er ganske betydelig højere end for $\frac{2}{3}$ Maaneder siden.

Fra Donau, Azoff og Sortehavet er der fragtet et meget betydeligt Antal Dampere, og Efterspørgslen efter aldeles prompt Tonnage o: Lastning primo/medio Oktober er endnu livlig; der betales f. Eks. til 16/— fra Nicolajeff respektive til 14/— ab. Odessa, — men for senere Afskibninger synes der kun at være Interesse til lavere Rater.

Alexandria noterer 13/— — 14/— pr. Ton cotton seed til U. K. — og udtaler Haabet om en yderligere Stigning.

Østersøen viser vedblivende en glædelig Fasthed, der heldigvis synes at ville vedblive; — fra Libau betales f. Eks. nu glat væk 1/6 til London, og Reval slutter 1/10 $\frac{1}{2}$ til Rotterdam, 1/9 til London; — fra Petersburg betales 2/— Hamburg, 2/— 2/3 Bergen, 1/9 — 1/10 $\frac{1}{2}$ London, Rotterdam.

Af Træfragter er der jo nu kun faa tilbage, og for disse betales gennemgaaende høje Rater da Ladningerne gerne ønskes aftagne i Aar. For mindre Sejlere betales saaledes 24/6 Mk. og for større 23/25 Mk.

Kulfragterne ere stadig faste, og der er rigelig Efterspørgsel efter Tonnage; der betales 4/3—4/6 Tyne Swinemünde — 4/6 Forth — 4/9 Kbhvn. 4/6 Forth — Kronstadt — 5/6—6/— Danmark 5/— Forth — Kiel — 5/3 Kbhvn. og en enkelt Baad er endog sluttet til 5/6 Forth Kbhvn. for ca. 1700 Tons.

Vor Korrespondent i St. Petersburg meddeler den 20./2. Oktober:

Siden min sidste Beretning ere Fragterne herfra yderligere

stegne, men Markedstonen er i Dag ikke saa fast som for en Uge siden, idet Eksportørerne i Øjeblikket ikke ere i stærk Trang for Tonnage. De have dækket sig ganske godt i den senere Tid, og tage kun op lige hvad de bruge, hvorfor Begæret kun drejer sig om prompte Baade. For saadanne kunne nu opnaas 1/10¹/₂. London eller Hull, 2/— Rotterdam, Amsterdam, Weseren eller Hamburg. Til Antwerpen er der i Øjeblikket intet fast i Markedet og til Dunkerque eller Ghent er der kun nogle faa mindre Partier, for hvilke man ligeledes vil betale 2/—. For Hør noteres til sidst nævnte to Pladser 28 Frcs. pr. Ton. Til Stettin eller Lübeck er der sidst sluttet til Rmk. 12¹/₂—12 pr. 2000 Kilos Rug. Der bydes til Danmark Rmk. 16/17 og til Sydsverrig 15/16 pr. 2000 Kilos Rug.

Fra Cronstadt, prompt, kan nu opnaas 30/—D/B, 31/6d¹/₄ Boards til London, Hfl: 19 D/B. B. til Rotterdam eller Amsterdam, Frcs. 45 D/B. til Honfleur. Et Par Baade sluttedes à 31/6 D/B. B. til Hull, prompt Afskibning.

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 relativsø.

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

Store-Bælt. Laalands V.-Kyst. Den 16de Okt. 1896 tændes paa NV-Pynten af *Albuén* et fast Vinkelfyr, der viser rødt Lys fra S. 30° Ø. til S. 51° V., grønt Lys fra S. 51° V. til N. 85° V., hvidt Lys fra N. 85° V. til N. 17° V. og rødt Lys fra N. 17° V. gennem N. og Ø. til S. 75° Ø. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 10 ¹/₂ Kml. for det hvide og røde, 9 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 34 Fod højt, hvidt, firkantet Taarn med lysegraa Tag.

Beliggenhed: 54° 50' 12" N. Br. 10° 57' 57" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes de nuværende to røde, fæste Fyr.

Østersøen. Bornholm V. Rønne. Vageren med rød Stage og Kost vec 15 Fods Pullen paa N.-Siden af *Søndre Rev*, tæt NØ. for Bølgebryderens N.-Ende, er inddragen.

Dybden paa Pullen er samtidig forøget til 18 Fod og paa-tænkes yderligere forøget til 20 Fod.

Island Ø. Vopnafjördr. Dybden paa *Midtjardarbodi* er funden at være 12 Fod ved Springtids Lavvande, hvilket er betydelig mindre end tidligere opgivet. Grunden er ca. 70 Alen i Omkreds, bestaar af store Sten bevoxede med Tang og falder til alle Sider stejlt af til 30 à 40 Fv. Vand. Den ligger i Mærkerne: »Fjeldet *Naustin* paa S.-Siden af *Eidisvik* netop fri af Landet N. for *Vidvik*«, og »Fjeldet *Nordre-Hågungr* overet med *Fiskanen*«. 65° 53',₃ N. Br. 14° 25',₃ V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Ved det mellemste Indløb til *Brahestad* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

N. for 14 Fods Grunden *Uusimatala* er i 5 Fv. Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadbunden Kost, 3,₆ Kml. S. 70° V. fra *Isokraaseli* Baake. 64° 39' 27" N. Br. 24° 24' 29" Ø. Lgd.

N. for 18 Fods Grunden *Wälimalata* er i 26 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadbunden Kost, 1,₉ Kml. S. 74° V. fra *Isokraaseli* Baake. 64° 40' 7" N. Br. 24° 28' 1" Ø. Lgd.

Rueland. Reval Bugt. Den N.-lige af de to Ledebaaker paa *Vulfse* er ødelagt. Den opføres igen i 1897.

Tyskland. Kieler Fjord. I *Kieler Fjord* er den V.-lige Tønde ved Telegraf-Kablet mellem *Brauner Berg* og *Jägerberg* flyttet 1 Kbl. nærmere til Land. Den ligger nu i 25 Fod Vand i Linien Telegraf-Baakerne ovdret.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohuslän. Den 5te Okt. 1896 tændes paa *Sotberget* paa *Orust*, inden for *Kråksundsgap*, et hvidt, hurtigblinkende Fyr. Flammens Højde: 137 Fod. Synsvidden: 12,₅ Kml. Holdt overet i N. 44° Ø. og S. 44° V. med det ydre *Kråksundsgap* Fyr leder det i Sundet mellem *Bråtb* og *Kråkholmen*. Fyrets Lysstyrke aftager paa begge Sider af Fyrinien. 58° 7' 15" N. Br. 11° 28' 30" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Ifølge Meddelelse fra Kaptajn *Altemann*, russisk Skonnert »*Moewe*«, laa et for nylig kæntræt, kobberforhudet Vrag paa ca. 400 Tons den 23de Sept. paa 63° 32' N. Br. 1° 37' Ø. Lgd.

Den 27de Sept. 35 Kml. S. 70° V. fra Fyrskibet »*Borkum-Riff*«. Et drivende Vrag.

Tyskland. Elben. Det hvide Fyr med Formørkelser paa *Juelsand* er slukket og et hvidt, fast, midlertidigt Fyr tændt. Fyret skal flyttes til en ny Fyrbygning.

Holland. Paa *Ameland* Dæmning er der paa det Stykke, som ligger mellem den N.-lige og S.-lige Gennemsejling, anbragt 12 Baaker for ved Højvande at afmærke Dæmningen. Baakerne staa fremtidig ude om Sommeren.

Zuidersee. Om kort Tid flyttes Ledefyrene ved *Enkhuisen*, saa at de lede over *Slijk* gennem den gravede Rende.

Zeegat van Goeree. 1 *Aardappelengat* en Stumptønde Nr. 2 med afkortet Kegle nu ombyttet med en sortnalet Lystønde, A G. Nr. 1.

England. Paa følgende Steder er oprettet Lloyds Signal-Stationer: *Cromer*, 52° 56' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd.; *Bakton*, 52° 51' N. Br. 1° 29' Ø. Lgd. og *Winterton*, 52° 43' N. Br. 1° 42' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Den 1. Okt. 1896 tændes S. for *St. Helier* to Ledefyr. Forfyret er et hvidt Fyr med Formørkelse hver 5 Sekunder, Lys 4₅, Mærke 1₅. Det lyser fra S. 76° V. til S. 88° V. Det er anbragt c. 11 Kbl. N. 45° Ø. fra Fort *Regent* Signal-mast. Linseapparat af 4de Orden. 49° 10' 5" N. Br. 2° 5' 0" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 70° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 85° V. Det er anbragt 1 Kml. N. 82° Ø. fra Forfyret.

Holdte overet i N. 82° Ø. lede de fra *St. Brelade Bay* er passeret til det røde og det grønne Fyr paa *Albert Pier* ere overet i N. 23° Ø., hvorpaa disse Fyr holdes overet til Havnen.

Frankrig. Iles Chausey. Baaken NØ. for *Gros-Mont*. midt i *Sound de Chausey*, er ødelagt.

Englands S.-Kyst. Paa *Cowes* Red har *Prince Consort Shoal* flyttet sig c. 1 Kbl. S. 70° Ø. hen. Den mindste Dybde, 18 Fod, findes nu ca. 4 Kbl. N. 63° Ø. fra *Royal Yacht Club*. Den røde Spidstønde afmærker N.-Siden af Grunden.

Englands V.-Kyst. Ved Indløbet til *Dee* ere følgende Forandringer i Afmærkningen nu foretagne:

Mellem *North West Patch* Tønde og *Earwig* Tønde, ved Løbets NØ.-Side, ere følgende Tønder udlagte:

Middle Patch Spit rød og hvid lodret stribede Stumptønde i 23 Fod Vand, 2,₇ Kml. NV. t. N. ¹/₄ N. fra *Rhyl Pierhoved*.

Chester Flat rød og hvid tærned Stumptønde i 17 Fod Vand, 2,₅ Kml. NØ. t. N. ¹/₄ N. fra *Rhyl Pierhoved*.

Ved Løbets SV.-Side:

West Rhyl røde Spidstønde i 15 Fod Vand, 3,₄ Kml. NV. fra *Rhyl Pierhoved*.

North Rhyl røde Spidstønde i 20 Fod Vand, 1,₈ Kml. N. ¹/₄ V. fra *Rhyl Pierhoved*.

Prestatyn røde Spidstønde i 11 Fod Vand, 2,₈ Kml. NØ. t. Ø. ¹/₄ Ø. fra *Rhyl Pierhoved*.

Earwig Tønde er nu sort med Ballon og ligger i 9 Fod Vand, 1 Kml. NV. t. V. ¹/₄ V. fra *Talacre* Redningsbaads Hus.

West Hoyle Tønden er nu en sort Spidstønde med Ballon.

North West Patch Tønden er nu en rød og hvid tærnet Stumptønde med Cylinder.

Talacre Tønden er udlagt ved Kanten af Grunden ud for *Talacre*. Det er en sort Spidstønde, som ligger i 20 Fod Vand, 1,₂ Kml. V. t. N. ¹/₂ N. fra *Air Point* Fyr.

Følgende Tønder ere inddragne: *Chester Bar*, *North East Middle Patch*, *Middle Patch Elbow*, *South West Hoyle*, *Hoyle Spit* og *South East Middle Patch*.

Dybderne ved Springtids Lavvande.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Ved Grunden *Saint-Seurin* ere følgende 4 Spirtønder flyttede og ligge nu saaledes: Tønden N.

for *Saint-Seurin*. 45° 30' 47" N. Br. 0° 52' 47" V. Lgd. Den første Mellemtønde. 45° 29' 52" N. Br. 0° 50' 27" V. Lgd. Den anden Mellemtønde. 45° 28' 43" N. Br. 0° 48' 42" V. Lgd. Tønden S for *Saint-Seurin*. 45° 26' 46" N. Br. 0° 46' 50" V. Lgd. Tønderne er som Styrbords Mærker røde med Kegle som Topbetegnelse.

Spanien. Ved *Cadiz* Havn forlænges Bølgebryderen ved *Pynt San Felipe* c. 300 Alen. Ved Yderenden af Forlængelsen er udlagt en sort og hvid sribet Spidstønde med Stage og Ballon. Tønden skal holdes om Styrbord for Indgaaende. Efterhaanden som Arbejdet skrider frem, flyttes Tønden udad, den inddrages, naar Arbejdet er fuldført.

Paa Bølgebryderen er tændt to faste Fyr. Det ene er hvidt og lyser Horizonten rundt. Det andet viser rødt Lys over 140° mod Havnen og grønt Lys over 140° mod Søen. Flammens Højde: 32 Fod. De vises fra en sort Pæl. Fyrene flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem.

Nova-Scotia. **Halifax.** Ved Indløbet til *Bedford Basin* er Jernbanebroen over *The Narrows* ved *Halifax* borttagen. Dybden i Løbet er 31 Fod ved Lavvande. 44° 40' N. Br. 63° 36' V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. **Nassachusetts.** Omtrent den 15de Okt. 1896 flyttes Fyrskibet »*Nantucket New South Shoal*« Nr. 66, c. 17 $\frac{1}{4}$ Kml. SØ. hen og faar Navnet »*Nantucket Shoals*« Fyrskib. Det skal ligge i 30 Fv. Vand, 14 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 44° V. fra *Asia Rip*, *Phelps Bank*. 40° 36' 55" N. Br. 69° 37' 0" V. Lgd.

Klokketønden uden for Indløbet til *Quiks Hole* er ombyttet med en sværere Klokketønde, hvis Klokke vejer 500 Pund.

New York. Den 10de Okt. 1896 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet »*Fire Islands*«. Det skal da hver $\frac{1}{2}$ Minut give To-Stød saaledes: Stød 3^s, Pause 4^s, Stød 3^s, Pause 20^s.

Maryland. **Potomac River.** Den 10de Okt. 1896 forandres følgende Fyr saaledes:

Lower Cedar Point Fyr, bliver et hvidt, fast Fyr, der lyser Horizonten rundt.

Upper Cedar Point Fyr bliver et fast Fyr, der viser hvidt Lys undtagen fra N. 44° Ø. til N. 75° Ø., hvor Lyset er rødt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Den 1ste Novbr. 1896 inddrages, paa Grund af Molens Forlængelse ved *Civitavecchia*, Tønden ved Molens N.-Ende.

Taranto Bugt. Paa *Tarantola* er opført en Træbaake med en Pyramide og Fløj paa Toppen. Den staar c. $\frac{1}{2}$ Kbl. nærmere *San Vito* Kysten end den tidligere.

Tønden ved Grunden er inddraget.

Brindisi. Om kort Tid ombyttes det hvide Blinkfyr paa *Pynt Riso* med et hvidt, fast Fyr. 40° 39' 43" N. Br. 17° 58' 28" Ø. Lgd.

Algier. Kap *Matifou* Fyr er slukket og et hvidt, fast, midlertidigt Fyr tændt

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. **Alabama Mobile Bay.** En rød Klokketønde, *Knoll*, er udlagt i 5 Fv. Vand tæt V. for S.-Spidsen af *Southeast Shoal* paa Ø. Siden af Indløbet til *Main Ship Channel*, fra *Fort Gaines* overet med Ø. Siden af *Sand Island* Fyrtaarn i S. 20° Ø. og fra *Mobile Point* Fyr i S. 15° V.

Mexiko. Ved *Santa Guilla* er tændt et hvidt, fast Fyr med Blus. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyret vises fra et halv rødt, halv hvidt, 52 Fod højt Jern-taarn, paa *Santa Guilla Reef*. 19° 8' 10" N. Br. 95° 48' 45" V. Lgd.

Coatsacoalcos Ledefyr. Forfyret er et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. 18° 9' N. Br. 94° 24' V. Lgd. Bagfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 51 Fod. Det er ambragt c. $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Forfyret. Holdte overet i S. 30° Ø. lede de gennem den gravede Rende over Barren.

Ved *Seiba Playa*, *Arcas Cays* og *Alacran Reef* ere Fyr-taarne under Bygning.

Ved *San Domingo* er det røde Fyr paa Bryggeriet ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 10 Kml.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. **Rio Janeiro Havn.** En argentinsk Dampet ligger sunken $\frac{3}{4}$ Kml. NØ. for *Enchadas Island* Anlægsbro. Master og Skorsten ere over Vandet. Vraget er ikke afmærket. 22° 52' 25" S. Br. 43° 9' 45" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra ægyptiske Havne ved *Middelhavet* er nedsat til 5 Dage, naar de medføre Passagerer, ellers til 2 Dage.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Oktb. 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	112	111 $\frac{3}{4}$	111 $\frac{3}{4}$ 112
Thingvalla	45 $\frac{3}{4}$	45 $\frac{1}{2}$	45 45 $\frac{1}{4}$
Danmark	94 $\frac{1}{2}$	95	94 $\frac{1}{2}$ 95
Norden	121 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	121 $\frac{3}{4}$ 122
Kjøbenhavn	99 $\frac{1}{4}$	99	98 $\frac{3}{4}$ 99
Carl	67	65 $\frac{3}{4}$	65 $\frac{1}{2}$ 65 $\frac{3}{4}$
Dannebrog			113 $\frac{1}{4}$ 115
Skjold	81	81 $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$	81 $\frac{1}{2}$ 81 $\frac{3}{4}$
Jydsk Engelsk Dpsk.			— —
Bornholm 1866.			110 150
Bornholm			— —
Helsingørs Dampsk.			53 55
Østersøen	66	66 $\frac{1}{4}$	66 $\frac{1}{2}$ 67
Nordsøen	70 $\frac{1}{2}$		70 72
Torm			83 99
Foren. Bugser-Selsk.			91 96
Dansk-russisk Dampsk.			75 100
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.			104 $\frac{1}{2}$ 108
5 0/0 — —			— —
5 0/0 Thingvalla 1882.	99 $\frac{1}{2}$		99 $\frac{1}{2}$ 100
5 0/0 — 1894.			90 104
5 0/0 Norden			103 104 $\frac{1}{2}$
5 0/0 Nordsøen			— —
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats			— —
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats			100 100 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk.			96 $\frac{1}{4}$ 97
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf.			96 $\frac{1}{2}$ 97 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.	97 $\frac{1}{4}$	97	97 97 $\frac{1}{4}$
4 0/0 — — 6 —			99 $\frac{1}{4}$ 100
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 —			97 98
Aktier.			
Nationalbank	157 $\frac{1}{4}$		157 157 $\frac{1}{2}$
Privatbank			121 $\frac{1}{4}$ 122
Landmandsbank			124 $\frac{1}{2}$ 126
Handelsbank			123 $\frac{1}{2}$ 124 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain			108 109
Helsingørs Jernsk.			107 107 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.			93 $\frac{1}{2}$ 94
Bryggeri Aktier	120 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{3}{4}$	120 $\frac{1}{2}$ 120 $\frac{3}{4}$

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.13	18.10
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Oktbr. 1896.

Rubler	217.95
4 0/0 Russiske Consols	—
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit	104.30
6 0/0 Mexikanske	94.60
5 0/0 Rumænske Stats	100.20
4 0/0 — — 1890	87.60

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

Foren. Dampskibs. 162,000, »Thingvalla« 16,000, »Danmark« 76,000, »Norden« 88,000, »Kjøbenhavn« 126,000, »Carl« 178,000, »Dannebrog« 86,000, »Skjold« 236,000, »Helsingørs Dampsk. Selskab« 12,000, »Østersøen« 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder **Freitag den 9de ds., Kl. 7 Em.**, i Foreningens Lokale, St. Anna Plads 13, et **Diskussionsmøde** for at drøfte Hensigtsmæssigheden af de foreslaaede nye Lydsignaler for Skibe under Taage.

Bestyrelsen.

Meddelelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri

Til forestaaende 1ste Trækning udløber Fornyelsesfristen den 12te Oktober, altsaa

paa Mandag.

Da den største Del af de ved Lotteriets Udvidelse tilkomne nye Lodder forud er optaget og der som Følge heraf kun bliver et mindre Antal disponibelt for Salg, **ser man sig i den Nødvendighed**, til Fordel for nye tiltrædende Spillere, **straks at maatte raade over de Lodder, der efter Fornylsesfristens Udløb henligge uafhentede.**

Idet man tillader sig at henlede Opmærksomheden herpaa, **specielt for at de ærede Spillere, der ønske at beholde deres gamle Nummer, kunne faa Fornylsen berigtiget i rette Tid**, tilføjes det, at nærmere Bekendtgørelse angaaende den nye Gevinstfordeling senere vil udgaa.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

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

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

M. Christiansen, Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Tranalt og Kreditplagsvarer.

M. Christiansen.

John Hintze.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.



F.W. Bergstrøm,
23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Metalspejllapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

Paa Undertegneds Forlag
er udkommet:

Nautisk Almanak,

beregnet til Greenwich Meridian
for Aaret 1897.

Udgivet af J. A. O. Jensen.

Navigationdirektør.

Pris 50 Øre.

G. E. C. Gad,

Vimmelskaftet 32.

Dampbaade.

Forskellige Størrelser og
Slags købes og sælges ved

A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.

GÖTEBORG.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T. 37.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1831.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10-8, hvortil ogsaa Bidrag til
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre	
De øvrige Sider	—	do. 25 —	
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, torsdag den 15. oktober 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Søvejsreglerne. — Jacob Meyer. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

William Olsens Eftf.

PAPIRHADEL.

Holbergsgade 26. Telefon 327.

Lager af

Konnossementer.

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 21.

Tvangs-Auktion

over

Dampbaade.

Lørdag den 17. Oktober d. A., Eftm. Kl. 2 $\frac{1}{2}$, sælges ved offentlig Auktion, der afholdes paa Auktionsdirektørens Kontor paa Raad- og Domhuset, 4 Aktieselskabet Havnen tilhørende Skrue-Dampbaade, nemlig:

Prins Axel, dr. 4 $\frac{7}{8}$ 100 Tons Netto.

Prins Aage, do. do.

Prins Erik, do. do.

Prins Vilgo, do. do.

Baadene, der ere byggede af Staal i Harburg 1894 og have en Længde af 33 Fod, en Bredde af 7,7 Fod (største), en Dybde (midtskibs) af 3,4 Fod og kunne rumme 32 Personer, ere beliggende i Trangraven paa Kristianshavn, og kunne beses ved Henvendelse til Undertegnede.

Betalingen erlægges til Undertegnede, paa hvis Kontor, Amagervej 16, Maalebrev og Synsforretninger over Baadene ere til Eftersyn, og hvor Konditionerne for Auktionen kunne erholdes.

Kjøbenhavn, d. 10. Okt. 1896.

Frits Ortmann,
Overretssagfører.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.

Telefon 3326.

Læge Hans H. Sørensen.

Konsultation i Hud- og Urinvejs sygdomme.

Havnegade 25 $\frac{1}{2}$, daglig 11-1
og Mandag, Onsdag, Fredag 6-7.

Frits Ortmann,

Overretssagfører,

Amagervej 16. Tel. 3225.

Richs nye Kaffetilsætning

i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial-, Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. $\frac{1}{4}$ Pd., 5 Øre pr. $\frac{1}{8}$ Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om nøje at paase, at vort Firma: **C. F. Rich & Sønner** staar paatrykt Bagsiden af hver Pakke.

Ærbødigst

C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

Den anerkjendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson,

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Telefon 120.

Telefon 126 $\frac{1}{2}$.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.

Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

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

Eneforhandling af:

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

Fra **Kjøbenhavns Frihavn** udbydes:

Cognac og Rom, sin Kvalitet, 40 Øre pr. Liter. **Brændevin 26 Øre.** Fortoldede Varer: **Portvin,** sin Kvalitet, 1 Kr. pr. Fl., **Sherry 75 Øre, Cacao Likør 125 Øre,** Kirsebærsaft 60 Øre pr. Fl.

Vinhandelen, Baggensgade 20.

Chr. Funder.

Kjøbenhavn.

Telefon 3671.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.

Fine, kraftige Kvaliteter.

Udsalg;

Østergade 10, Kjøbenhavn.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af

Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Grundlagt 1841.

E. B. SALOMON

34 Vimmelskaflet 34
Stuen

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

C. F. Schlüter,

Skandinavien største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Pæder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves, torrede og saltede

Grøntsager

anbefales d'Herr.

Skibsprovianderere.

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

**Internationalt
Bureau**

(oprettet 1870)
Indehavere:
P. Hofman-Bang og C. Boutard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.
Indregistrering af Varemærker etc.

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskafet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL'S
Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
OG Frihavnen
anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.
Leverander
til de kejserslige russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

**HOTEL
GÖTHEBORG**
St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

**Fritz Meyers
Etablissement**
14 Gothersgade 14.
Belysnings-Apparater
og Lanterner
til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petroleum og
elektrisk Belysning.
Metal- og Lakerverer
til Skibsbrug.



PRESENNINGER,
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere,

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø Sømandsskole

begynder nyt Kursus den 1ste Oktober d. A. Unge Sømand
kunne blive uddannede i theoretisk og praktisk Sømandskab.
Sprog, Sløjd, Musik og Sang m. m. samt tillige i Kogning.
Efter endt Kursus kunne Eleverne vente at faa Hyre med
Skibe i Langvejsfart.

Nærmere Oplysninger meddeler

P. H. Clausen,
Skolens Bestyrer.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
"RAHTJENS, NEW YORK"

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

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

RED HAND BRAND

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

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

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Danchells Fabriker.
Linoleum.
Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

**Delmenhorster
Linoleumfabrik.**

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa



som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Linoleum

og
Voxdug

til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,
St. Kjøbmagergade 26.

**Em. Z. Svitzers
BJERGNINGS-
ENTREPRISE**

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

- »EM. Z. SVITZER«,
- »KATTEGAT«,
- »FREDERIKSHAVN«,
- »HELSINGØR«, »ØRESUND«,
- »SKANDINAVIEN«,
- »DROGDEN«, »HERTHA«,
- »KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

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

Paa Udkig.

Efter hvad vi have erfaret, er der fra »Shipmasters Society«, i London, indgaaet en Forespørgsel til den herværende »Almindelige danske Skibsførerforening«, der repræsenterer Skibsførere fra hele Landet, om hvorvidt denne Forening maatte være villig til Samarbejde med den engelske Forening med Hensyn til alle Spørgsmaal af international Natur — saasom Søvejsregler, Karantæneforhold, Anbringelse af Fyrtaarne og Fyrskibe etc. — der have Interesse for Førere og Officerer af Koffardimarinens.

Skibsførerforeningen har besvaret dette Spørgsmaal med et »Ja«. Koalitionen, om vi saa kan kalde den, er desuden tiltraadt af »Norsk Skibsførerforening«, Christiania, samt »Seeschiffer Verein« af Hamburg.

Det glæder os at kunne notere denne Sammenslutning, idet vi antage, at Skibsførerne der igennem kunne opnaa en større Indflydelse paa Afgørelsen af de forskellige Spørgsmaal vedrørende den almindelige Skibsfart, end de hidtil have haft, og som det synes os, de ere fuldt berettigede til at fordr.

Regeringen har i Folkethinget indbragt et Forslag til Lov om Tillæg til Søloven, der gaar ud paa, at Overtrædelse fra Afladerens Side af de Forskrifter og Regler, som i Henhold til Sølovens § 26 ved Anordning fastsættes for Indladning m. m. af Sprængstoffer og brandfarlige eller ætsende Varer, er underkastet de samme Straffebestemmelser, som i saa Henseende gælde for Skipperen, og som findes i Sølovens § 292; og at der til Sølovens § 294 føjes et nyt Stykke, hvori fastsættes, at Tilside-sættelse af, hvad der paa Skib skal iagttages til Undgaaelse af Sammenstød, straffes med Bøder fra 10 til 500 Kr.

Den nuværende Bevægelse med Hensyn til Lydsignaler i Taage daterer sig, skriver »Nautical Magazine«, fra en Conference, som Board of Trade holdt den 8.

Maj d. A. Ved den Lejlighed foreslog Mr. Ritchie (Formanden ved Board of Trade) nogle vigtige Forandringer foretagne ved Washington-Reglerne. De nye Regler tiltalte imidlertid heller ikke i deres forandrede Form de tilstedeværende Medlemmer af Konferencen, og Liverpool »Steamship Owners' Association« udgav straks et Cirkulære, i hvilket de udtrykte deres Misfornøjelse med dem. Til Trods herfor og til Trods for andre Tegn paa Misbilligelse i den engelske Handelsmarine, forelagde Board of Trade sit Forslag for de øvrige maritime Stater, med Ønsket om at opnaa deres Sanktion, ganske som om Forslaget var blevet almindelig anerkendt i England, hvilket senere har vist sig langt fra at være Tilfældet. Formændene for Liverpool »Steamship Owners Association« og »The Chamber of Shipping« have i Forening sendt Board of Trade en Skrivelse, i hvilken de gør Fordring paa at repræsentere $\frac{9}{10}$ Dele af hele Storbritanniens Handelstønde, som efter deres Mening protesterer imod Indførelsen af de nye Lydsignaler.

Paa den anden Side har »The Council of the Shipmasters' Federation« nægtet at modtage en Indbydelse af Liverpool »Steamship Owners Association« til paany at deltage i en Polemik om Signalerne, under Tilføjelse af, at de ikke ser nogen Grund til at afvige fra den Stilling, de indtog ved Raadslagningen med Board of Trades Præsident, der førte til det ovenfor nævnte Resultat. Det er fastslaaet, at Board of Trades Forslag er Resultatet af en Overenskomst, som dette Departement og »Shipmasters Federation« ere blevne enige om. Med dette for Øje er det højst usandsynligt, at den Opposition, som Liverpool-Rederne har stillet sig i Spidsen for, vil føre til noget Resultat. Maaske at Oppositionen for en stor Del skyldes den fejlagtige Opfattelse, at det er Washington-Reglerne i deres Helhed, der stadig foreslaas indførte. Hvad der nu end er Aarsagen, saa eksisterer Oppositionen, som tilsyneladende er meget stærk, og som er meget uheldig for Board of Trade, fordi den lægger det Hindringer i Vejen ved Opnaelsen af en endelig international Overenskomst.

Søvejsreglerne.

Den almindelige danske Skibsfører-Forenings Diskussionsmøde.

I Skibsfører-Foreningen afholdtes i Fredags et Diskussionsmøde om Board of Trades Forslag til »Lydsignaler under Taage etc.«

Formanden begyndte med at takke de tilstedeværende Medlemmer, fordi de var mødt, uagtet Mødet kun havde været indvarslet med saa ganske kort Varsel, og meddelte, hvad der var Grunden til dette Mødes Afholdelse. Det var ikke, fordi Bestyrelsen mente, at den Diskussion, der vilde blive ført, eller det Resultat, man kom til, vilde have nogen særlig Indflydelse paa selve Sagen, men da »Nordisk Skibsrederforening« i Kristiania, der jo som bekendt omfattede alle de skandinaviske Lande og baade Sejl- og Dampskibsbranchen,

havde tilskrevet Bestyrelsen og indtrængende anmodet om at sende den en Udtalelse om Board of Trades Forslag, ønskede Bestyrelsen gerne at rette sig efter Foreningens Ønske i saa Henseende.

Formanden rekapitulerede derefter, hvad der var gaaet forud for disse Forslag fra Board of Trade:

Som man vil erindre, blev der i 1889 afholdt en Kongres i Washington, hvortil der var indbudt Delegerede fra de forskellige søfarende Stater, og hvor Danmark var repræsenteret af Chefen for Skibsmaalingen og Skibsregistreringen, Bureauchef Aug. Schneider, og afdøde Kammerherre Garde. Der var naturligvis mødt Delegerede fra alle de forskellige søfarende Nationer, ja selv fra Kina mødte Delegerede. Før jeg gaar over til at omtale de Resultater, Washington Kongressen kom til, skal jeg dog forudskikke, at der var en vis Jalousi til Stede hos Englænderne, fordi Indbydelsen ikke var gaaet ud fra dem, idet de hidtil havde taget Tæten med Hensyn til Søfarts-Forhold. Men fra Amerikanernes Side gjordes det gældende, at det var Englændernes egen Skyld,

naar de ikke selv havde taget Initiativet til at indbyde til en saadan Kongres. Sagen er nemlig den, at hidtil havde Englænderne ikke alene taget Téten, men egentlig talt villet dominere det Hele uden at tage Hensyn til de smaa søfarende Nationers Mening, og de havde ved forskellige Lejligheder henvendt sig til de forskellige søfarende Nationer, for at opfordre dem til at slutte sig til Forslag, som de selv var fremkomne med, og derefter senere selv forandret dem. Saaledes ved Bestemmelserne om Signaler for Fiskerbaade, som Englænderne frenkam med, og saa varede det næppe et Aar, da strøg de igen flere af de Regler, de havde opfordret de andre Nationer til at vedtage, saaledes at der nu er forskellige Bestemmelser for de danske, de hollandske og de franske Fiskerbaade og for de engelske.

Før jeg omtaler de Resultater, man kom til i Washington Kongressen, vil jeg først nævne, hvad vi i Øjeblikket har. Vi har for Øjeblikket 3 Signaler, det vil sige, der er paa en Maade 5 Signaler, og naar der siges 3, tror jeg navnlig det er, fordi de i Reglerne betegnes med a), b) og c).

a) hedder: Et Dampskib, som gaar for Damp, skal med Damppipen eller et andet Dampsignalapparat — mindst hvert andet Minut — give en lang Tone;

b) hedder: Et Sejlskib under Sejl skal med Taagehornet — mindst hvert andet Minut — give følgende Signal:

Naar det har Vinden Styrbord ind — Tværs eller foran for Tværs — 1 Tone;

naar det har Vinden Bagbord ind — Tværs eller foran for Tværs — 2 kort efter hinanden følgende Toner;

naar det har Vinden agten for Tværs — 3 kort efter hverandre følgende Toner;

c) ethvert Skib, hvad enten det er et Dampskib eller Sejlskib, skal, naar det ligger stille, ringe med Klokker mindst hvert andet Minut.

Det er jo faktisk 5 Signaler, man skal huske paa.

Disse er altsaa de Bestemmelser, der eksisterede, den Gang Washington Kongressen traadte sammen. Der delte de Arbejdet imellem sig saaledes, at de nedsatte en hel Del forskellige Udvalg eller Komiteer, og en af disse Komiteer havde med Lydsignaler at gøre. Der frenkam Forslag, og til Slut vedtog Kongressen følgende under § 15:

Alle i denne Paragraf anordnede Signaler for Skibe, der er let (jeg vil gøre opmærksom paa, at naar der i den danske Oversættelse staar »let«, forstaas derved »undervejs«, altsaa et Skib, der har Ankeret oppe) skal gives:

1. Af »Dampskibe« med Damppipen eller Sirenen;
2. Af »Sejlskibe« med Taagehornet.

Ordene »lang Tone«, brugte i denne Paragraf, skal betyde: En Tone af fra 4 til 6 Sekunders Varighed.

Et Dampskib skal være forsynet med en stærkt lydende Pibe eller Sirene, hvis Lyd skal frembringes ved Damp eller noget, der erstatter Damp, saaledes anbragt, at Lyden derfra ikke afskæres af nogen Forhindring om Bord.

Det skal endvidere have et stærkt lydende Taagehorn, indrettet til at give Lyd ved Hjælp af mekaniske Midler, og desuden en stærkt lydende Klokke.

Et Sejlskib af eller over 20 Tons Brutto-Tonnage skal være forsynet med et lignende Taagehorn og Klokke.

I Taage, Tykning, Snevejr eller under svære Regnbyger skal, hvad enten det er Dag eller Nat, de i denne Paragraf anordnede Signaler bruges paa følgende Maade:

- a) Et Dampskib, der gør Fart, skal med Mellemrum af højst 2 Minutter give 1 lang Tone;
- b) Et Dampskib, der er let, men som ligger stoppet uden at gøre Fart, skal med Mellemrum af højst 2 Minutter og med omtrent 1 Sekunds Mellemtid give 2 lange Toner;
- c) Et Sejlskib, der er let, skal med Mellemrum af højst 1 Minut give følgende Signal:

Naar det har Vinden Styrbord ind, Tværs eller foran for Tværs, 1 Tone,

naar det har Vinden Bagbord ind, Tværs eller foran for Tværs, 2 paa hinanden følgende Toner,

naar det har Vinden agten for Tværs, 3 paa hverandre følgende Toner.

- d) Et Skib, der ligger til Ankers, skal med Mellemrum af højst 1 Minut kime med Klokker i omtrent 5 Sekunder.
- e) Et Skib til Ankers i rum Sø skal, dersom det er et Dampskib, naar det ikke ligger paa sædvanlig Ankerplads, og naar det er i en saadan Stilling, at det danner en Hindring for Skibe, der er let, med Mellemrum af højst 2 Minutter give 2 lange Toner med Damppipen eller Sirenen, efterfulgt af Ringning med Klokker; eller dersom det er et Sejlskib med Mellemrum af højst 1 Minut give 2 Toner med Taagehornet, efterfulgt af Ringning med Klokker.
- f) Et Skib, der bugserer, skal i Stedet for de under Punkterne a) og c) i denne Paragraf anordnede Signaler med Mellemrum af højst 2 Minutter give 3 paa hverandre følgende Toner, nemlig: 1 lang Tone efterfulgt af 2 korte Toner. Et Skib, der bliver bugseret, tillades det at give samme Signal; men det maa ikke give andet Signal.
- g) Et Dampskib, der ønsker at tilkendegive et andet Skib, at: »Mit Skib gør ikke Fart; De kan forsigtig passere forbi mig« — tillades det at give 3 paa hverandre følgende Toner, nemlig: kort, lang, kort med Mellemrum af omtrent 1 Sekund.
- h) Et Skib, der er i Færd med at udlægge eller optage et Telegrafkabel, skal — naar Taagesignal høres fra et Skib, der nærmer sig — som Svar give 3 paa hverandre følgende lange Toner.
- i) Et Skib, der er let, og som paa Grund af at det ikke er under Kommando, eller, fordi det ikke kan manøvrere saaledes, som paabudt i disse Regler, er ude af Stand til at gaa af Vejen for et Skib, der nærmer sig, skal — naar Taagesignal høres fra et Skib, der nærmer sig — som Svar give 4 paa hverandre følgende korte Toner.

Sejlfartøjer og Baade af under 20 Tons Brutto-Tonnage skal ikke være forpligtede til at give de ovenfor anordnede Lydsignaler, men gør de det ikke, skal de med Mellemrum af højst 1 Minut give et andet fyldestgørende Signal.

- § 16. Ethvert Skib skal i Taage, Tykning, Snevejr eller svære Regnbyger gaa med moderat Fart under forsigtig Hensyntagen til de stedfindende Omstændigheder og Forhold. Et Dampskib, der hører, tilsyneladende foran for Tværs, et Taagesignal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, forsaavidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tillader det, stoppe sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er overstaet.

Som de Herrer vil se, er der saaledes her blevet tilføjet 6 nye Signaler. Regner man altsaa dem med, vi har nu, under a), c) og d), vilde vi faa i det hele 9. Efter at Washington-Kongressen havde vedtaget, dels disse Regler og dels de andre Ændringer, som de var blevne enige om i Søvejsreglerne, saa forcerede man det igennem i Amerika, idet man ganske kort Tid efter vedtog det i Senatet, saaledes at det i Øjeblikket er Lov i Amerika, og vi har altsaa faktisk i Øjeblikket forskellige Regler for Afvigningen til Søs i Amerika og i Europa. Dette var naturligvis meget forhatet, Amerikanerne havde ikke behøvet saaledes at forcere det igennem, og det viste sig ogsaa senere, efter at Kongressen var vendt hjem, og man fik at vide, hvad der var blevet foreslaaet, — thi Kongressen var naturligvis ikke lovgivende, og kunde ikke gøre det obligatorisk for noget Land at vedtage Bestemmelserne — at der særlig mod disse Lyd- eller Taagesignaler rejste sig en meget skarp Opposition, idet man

gik ud fra, at naar man fik saa mange forskellige Signaler, som her var foreslaaet, vilde det mere vilde end blive vejledende, særlig i snævre Farvande, hvor ikke to Skibe, men maaske 16, 20 eller flere Skibe vare samlede.

Der blev saa i England nedsat en Kommission for at udarbejde det fornødne, og denne Kommission kom til det Resultat, at den vilde slaa en Del af disse forskellige Signaler sammen, saaledes at den kun foreslog 2 ny Signaler forudem dem, vi i Forvejen har. Der vil saaledes i det hele blive 5 Signaler a, b, c, d og e.

Det, som stryges, er for det første Washington-Kongressens Regel under e: Et Skib til Ankers i rum Sø osv. Altsaa til Forskel fra Skibe, der ligger til Ankers i almindelige snævre Farvande og har et andet Signal — da man syntes, det var ligegyldigt, om Skibet laa til Søes eller et andet Sted. Dernæst kommer Reglerne for Skibe, der bugserer, Skibe, der udlægger Telegrafkabler og Skibe, der er let, men af en eller anden Grund ikke er under Kommando. Alle disse Tilfælde slaas sammen under et, og der foreslaas et Signal for dem.

Kommissionen i England kom altsaa til det Resultat, at den vilde foreslaa følgende Forandringer i Washington Kongressens Bestemmelser — (og det er Board of Trade, der bærer dette Forslag frem) — under § 15: 1. og 2. forbliver uforandret. a), b), c), ligeledes. d. forbliver ligeledes uforandret efter Washington Bestemmelserne. e. kommer til at lyde:

Et Skib, der bugserer, — et Skib, der er i Færd med at udlægge eller optage et Telegrafkabel, samt et Skib, der er let, men som, enten fordi det ikke er under Kommando, eller fordi det ikke kan manøvrere saaledes som paabudt i disse Regler, ikke er i Stand til at gaa af Vejen for et Skib, der nærmer sig, skal i Stedet for de under Punkterne a. og c. i denne Paragraf anordnede Signaler, med Mellemrum af højst 2 Minutter give 3 paa hinanden følgende Toner, nemlig: 1 lang Tone efterfulgt 2 korte Toner. — Et Skib, der bliver bugseret, har Tilladelse til at give samme Signal, men det maa ikke give noget andet Signal.

Tilladelsen for Sejlfartøjer under 20 Tons Brutto til at benytte andre Signaler forbliver staaende.

At Signaler for Skibe, der har hinanden i Sigte, gøres tvungne, hvilken Regel Board of Trade ogsaa foreslaar, er en Bestemmelse, der vel ikke har noget med Taagesignaler at gøre, da den skal gælde lige fuldt, enten der er Taage eller ej.

De Herrer vil se, det er 2 nye Paragrafer, der foreslaas, 1 for Dampskibe, der er let, men ikke gør Fart, og 1 for Skibe, der bugserer, udlægger Telegrafkabler og Skibe, der er let, men ikke under Kommando; disse Tilfælde skal tilkendegives ved et bestemt Signal.

Dette foreslaar Board of Trade, men selv mod disse Signalers Indførelse har der rejst sig Opposition fra Rederierne i England, hvorimod, saa vidt mig bekendt, Skibsfører-Foreninger i England har vedtaget en Resolution om, at de kunde ønske, at disse 2 Signaler blev føjet til det, vi allerede har.

Kapt. Bonde syntes, man burde støtte det Forslag, der var fremkommet fra Board of Trade. Man havde længe savnet saadanne Lydsignaler, og det vilde derfor være heldigst, om de blev anvendte og prøvede. Naar aldrig noget Nyt blev forsøgt, kunde man jo heller ikke faa nogen Kundskab om, hvorvidt det var godt eller ikke.

Kapt. Torm beklagede, at der ikke var flere farende Skibsførere til Stede, thi det var egentlig dem, der fra første Haand var interesserede i Sagen; for Rederne var det til Dels en mere ligegyldig Sag, skønt de naturligvis ikke gerne vilde have flere Havarier end nødvendigt. Han vilde tilstaa, at han ikke havde haft Tid eller Lejlighed til at sætte sig ind i Sagen, men han syntes, det hidtil var gaaet ganske godt, saaledes som man havde det nu, og var af den Mening, at jo færre Signaler, Anordninger og Forordninger, man havde, des bedre, da det var saa yderst sjældent, at man fik noget, der var særligt betydningsfuldt. Washington

Bestemmelserne syntes han, var noget udviklede, de lugtede vel meget af Teori, han troede ikke, der havde været mange af de farende Søfolk til Stede ved deres Udarbejdelse, og mente, de stillede altfor store Fordringer til en almindelig Skippers Hukommelse.

Formanden bemærkede, at det, Forsamlingen skulde tage Bestemmelse om, ikke var Washington-Kongressens Regler, men Board of Trade's Forslag, og vilde tilføje, at der ogsaa i Amerika havde rejst sig en stærk Opposition mod Washington-Bestemmelserne, hvorimod der var megen Støtning for Board of Trade's Forslag.

Kapt. Torm hævdede, at Board of Trade Forslagene stammede fra Washington-Bestemmelserne. Blandt disse var der enkelte, der kunde være gode, men han troede, man stod sig lige saa godt ved at undvære dem. Board of Trade's Forslag var en Sammensmeltning af nogle af Washington-Bestemmelserne; han holdt ikke af Sammensmelteri i det Hele taget. Det kunde være meget godt at sige, at et Skib, der bugserer, et Skib, der udlægger Kabler, samt et Skib, der er let, men ikke under Kommando, skal have ét Signal, men der var en meget betydelig Forskel med Hensyn til disse 3 Slags Tilfælde. Ligger man i Taage og hører et Fløjtesignal, er det netop af Vigtighed at faa at vide, om det er et Skib, der løber med en 5—6 Mils Fart, eller det ligger stille. Saa foretrak han Washington-Bestemmelserne, der havde man dog Signaler, saa man vidste, hvorledes man var stillet. Board of Trade's Forslag var altfor usikre og svævende. I det Hele taget var det meget vanskeligt at give Regler for saadanne Signaler. Vi have saaledes et Signal for Skibe, der ligger stille; det kunde være meget godt i aaben Sø, men i et snævert Farvand, hvor der var 50—60 andre Skibe i Nærheden, kunde det Skib, der laa stille, blive nødt til at gøre en Bevægelse, at gaa til Side, fordi der kom andre Skibe, og saa havde man intet Signal til at tilkendegive, at et Skib, der ligger stille, paa en Gang faar i Sinde at gaa frem. Dernæst var det med Taagesignalerne meget vanskeligt at bedømme, hvor Lyden kom fra. Han syntes ikke, det var paatrængende nødvendigt at faa nye Signaler, og havde ikke hørt, at der var megen Interesse derfor. Saadanne nye Bestemmelser gik mange Gange ud over Skibsførerne, det saa man ved Søretterne; saa blev de dømt for én Fejl, saa for en anden. Han mente ogsaa, at i snævre Farvande kunde saadanne Signaler let afstedkomme mere Skade end Gavn.

Kapt. Bonde mente ikke som Kapt. Torm, at der ingen Forandringer skulde gøres, eller at Søfolk ikke kunde tage Vare paa mere, end de nu havde. Han syntes heller ikke, det var saa vanskeligt at undgaa hinanden i snævre Farvande. Han fandt, at det f. Fks. næsten var lettest at sejle paa Themsen i Taage, da holdt hver sig omhyggeligt til sin Side. I aaben Sø var det særlig heldigt at have Signaler. Nu hed det, »naar du hører en Fløjte skal du stoppe.« Men det har Kaptajnerne ikke Lov til for Rederne, og desuden, stopper begge Skibe, kommer de aldrig forbi hinanden. Det vilde være heldigt om man paa en eller anden Maade kunde sige: »Jeg stopper, gaa du, saa passerer vi hinanden.« Han syntes ikke, det kunne gaa an at lade Folk hjælpe sig som hidtil; med den store Trafik, vi har nu, maa der gøres noget for at Skibene kan sejle mere sikkert i Taage. Der var jo ogsaa gjort mange Forsøg. En Svensker havde jo foreslaaet, at man skulde have et Fortepiano om Bord, saa man ved at spille paa det kunne udtrykke alle Skibets Bevægelser. Der var ogsaa foreslaaet at have en Basfløjte, en Tenorfløjte og én med Mellemtoner. Men det kunde Søfolk ganske vist ikke holde Rede paa. Men 4 Signaler, var han vis paa de fleste af dem kunde passe. Om ikke paa anden Maade kunde de male dem op paa Kommandobroen som i Svitseres Skibe. Der havde de 7—8 Signaler, og det gik udmærket; de kunde fortælle hinanden meget med Fløjten. Han syntes, Foreningen burde støtte Board of Trade's Forslag, og saa vidt han havde læst, støttede ogsaa Skibsfører-Foreningerne i England disse Forslag.

Kapt. Torm mente, at det var et stort Spørgsmaal, om

Skibsførerforeningerne i England støttede disse Forslag. Han troede ikke, det kunde nytte, at man fik at vide, at et Skib, man nærmede sig, enten laa stille eller blev bugseret. Man maatte have forskellige Signaler herfor, Bugsering blev jo mere og mere anvendt. Man saa nu store Lægttere blive bugserede fra England til Holland og ogsaa ofte gennem Kanalen. Dog var det jo ikke Meningen, at Skibene skulde gaa af Vejen for et Skib, der bugserer; det var ingen Steder Lov. Den eneste sikre Fremgangsmaade at sejle paa i taaget Vejr var at gaa langsomt; først naar man saa hinanden kunde man egentlig gøre noget. Man burde frem for alt holde paa, at Skibene gik langsomt i Taage, og det var jo paabudt. Frem skulde man ganske vist, og saa længe man skulde sejle i Taage, vilde der af og til ske Ulykker. Han syntes dog ikke, de skete hyppig, man maatte snarere undre sig over, at der ikke skete flere.

Kapt. Bonde fandt ogsaa, at Forslaget om Signalerne ikke var fuldkomment, men antog, at de ikke for Tiden kunde skaffes bedre, siden saa mange Kommissioner havde været nedsat for at ordne disse Forhold. Han holdt fremdeles paa, at disse Forslag blev prøvede, saa kunde Bestemmelserne forandres, hvis det var nødvendigt. Sejle med Sikkerhed i Taage kunne man ikke, uden at Skibene modererede deres Fart til 3—4 Mil, men det vilde næppe nogen Sinde blive overholdt.

Kapt. Mathisen udtalte, at han heller ikke var rigtig inde i de Forhold, men han kunde ikke gaa ind paa, at et Skib, der bugserer, og et Skib, der ligger stille, kunde regnes for lige. Da ethvert Skib mindsker Fart under Taage, og et Skib, der bugserer, kun gaar med en 3—4 Mils Fart, var det altsaa under akkurat samme Forhold, som de Dampere, der mødte det.

Kapt. Torm mente, det kunde i Grunden være temmelig ligegyldigt, til hvad Anskuelse man kom her i Danmark, thi de havde allerede taget Bestemmelse i England, og saa maatte vi rette os efter den.

Formanden kunde ikke forstaa Kapt. Torms Standpunkt. Han vilde kunne forstaa den, hvis Kapt. Torm havde sagt: »Vi vil blive staaende ved det gamle, vi vil ikke have noget som helst nyt.« Men det var ikke saaledes. Kapt. Torm foretrak Washington Forslagene, hvor man havde 6 nye Signaler, fordi han mente, Board of Trade's Forslag ikke var betegnende nok, og han mente, det var nødvendigt at have særlige Signaler for Skibe, der bugserer, og, som det ganske rigtigt blev fremhævet, blev Bugsering nu meget anvendt, man bugserede store Lægttere fra Havn til Havn; ganske vist anvendtes der meget lange Slæbere paa 6—800 Fod og mere, men det var meget vanskeligt for et bugserende Skib at manøvrere. Formanden bemærkede til Kapt. Mathiesen, at naar denne sagde, at da et Skib, der bugserer, gik med en Fart af 3—4 Mil, maatte det regnes lig med ethvert andet Skib i Taage, da disse skulde minke Fart, maatte Kapt. Mathiesen dog erindre, at de bugserende Skibe heller ikke maa blive ved at gaa med fuld Fart i Taage, ellers skete Loven ikke Fyldest. Kapt. Torm havde endvidere bemærket at han ikke var sikker paa, hvorvidt de engelske Skibsførerforeninger gik med til Board of Trade's Forslag. Han vilde dertil bemærke, at han i den Henseende ganske vist kun kendte, hvad der var sket i en af disse, men det var en meget indflydelsesrig Forening, nemlig London Ship-Master Society, som allerede i 1889, inden Washington-Kongressen, havde anmodet om at faa indført et af disse Signaler, der nu blev foreslaaet, nemlig med Hensyn til »towing« (Skibe der bugserer). Han fandt det højst rimeligt, om man ogsaa brugte et og samme Signal i Taage for disse Tilfælde. At et Skib laa helt stille i aahen Sø, var jo et sjældent Tilfælde — det kunde vel ske, at der kom Brud paa Maskinen, som de ikke kunde sætte i Stand eller lignende — saa det Tilfælde sikkert uden Risiko kunde tages med under samme Signal.

Kapt. Torm bad undskylde, hvis han ikke havde udtrykt sig tydeligt. Han havde ikke det mindste imod Love og An-

ordninger, hvis de blot var gode. Han vilde indrømme, at man trængte til Forbedringer paa enkelte Omraader, men han var skeptisk overfor disse Forslag. Han vilde hellere beholde det, man nu havde, end faa noget, der maaske var værre. Hvorledes Skibsførerne i England stillede sig, vidste han ikke, men Skibsrederne rundt omkring i Verden stillede sig absolut derimod. Saaledes Skibsrederne i De forenede Stater, i Nederlandene, Admiralitetet i Storbritanien, The Trinity House ligeledes; ogsaa Board of Trade har afgivet Erklæring om, at Lydsignaler i Taage vare bedrageriske. Der var saaledes Udtalelser nok fra Autoriteter imod disse Forslag.

Kapt. Møller: Det kunde maaske interessere Forsamlingen at høre noget fra Rapporten i Washington, den Gang Sagen blev diskuteret der, nemlig, at Englænderne da fremførte en Del Spørgsmaal, stillede til søfarende Personer rundt omkring i England, angaaende Forslag om at forandre Lydsignalerne, og deres Svar. Disse viste, at 119 Skibsførere absolut var imod Indførelsen af et tvungent System af Lydsignaler; 10 Redere havde samme Synspunkt. Af Dampskibsførere, som nok vilde gaa med til nogle laa ganske simple Signaler, var der 48, men kun 2 Redere. 28 Skibsførere stemte for Vedtagelsen af et komplet Signalsystem. Englænderne havde saaledes, inden de kom til Washington villet føle sig for hos de forskellige Skibsførere og Rederier, for at kunne fremlægge bestemte Udtalelser under Diskussionen.

Formanden fandt ikke, at disse faa Tal fra en saa stor Nation som den engelske var af nogen Betydning.

Kapt. Bonde: Det vilde sikkert gaa med den Sag som den Gang Lanterne blev indførte; ingen mente at kunne blive klog paa, hvorledes de skulle benyttes, nu ved alle det. Han vidste af Erfaring, hvor nyttige de frivillige Lydsignaler var, og vilde ønske, at de blev udtrykkelig paabudte i Loven.

Formanden bemærkede, at Board of Trade netop ønskede, at disse Forslag blev obligatoriske.

Kapt. Torm mindede om, at han fra Begyndelsen havde beklaget, at der var saa faa farende Skibsførere til Stede, hvorfor det ikke var muligt at faa at vide, hvorledes de stillede sig til Spørgsmaalet, men da det jo nærmest var dem, der havde Interesse af Spørgsmaalet, vilde han foreslaa, at der blev udsendt et tryk Cirkulære til de farende Skibsførere, hvori Sagen blev fremstillet, og hvorpaa de skulde svare Ja eller Nej.

Formanden bemærkede hertil, at den første Henvendelse fra Nordisk Skibsreder-Forening var, saa vidt han erindrede, fremkommen allerede den 20. August. Derefter var der blevet holdt Bestyrelsesmøde, hvorefter Bestyrelsen svarede Nordisk Skibsreder-Forening, at den nødigt vilde paatage sig Ansvaret for at besvare denne Henvendelse, uden først at have hørt de farende Skibsføreres Mening. Bestyrelsen antog imidlertid ikke, at det lod sig gøre at faa et vel besøgt Møde af farende Skibsførere indkaldt før Vinteren, og anmodede derfor om at maatte vente med Svaret. Bestyrelsen fik da fra Foreningen den Meddelelse, at det hastede meget med at faa et Svar, da det ellers vilde være uden Værdi. Saa holdt Bestyrelsen igen et Møde, og besluttede at indkalde Medlemmerne saa hurtigt ske kunde, for at diskutere Sagen. Bestyrelsen gik ud fra, at dersom der ikke mødte nogen, maatte den være berettiget til at svare selv, idet den da havde gjort, hvad der stod i dens Magt. En anden Ting var, at Formanden ikke gav meget for de Svar, der vilde komme ind ved at sende Cirkulærer rundt, idet man først ved at diskutere Sagen og høre, hvad der kunde siges pro et contra, kunde danne sig en begrundet Mening. Det var ofte, at Folk havde en bestemt Mening om en Sag, men kom de til at høre eller diskutere om den, fik de maaske en ganske anden. Han vilde varmt anbefale, at der blev taget en Bestemmelse straks.

Kapt. H. W. Petersen: Med Hensyn til dette Signal, der skal gælde for 3 Tilfælde, saa er det jo en Sammen-smeltning af 3 Signaler, og Ideen synes ikke saa gal. Det er naturligvis bedre, bestemt at vide, hvilket Skib, man møder,

men ved dette Signal faar man dog at vide, at det er et Skib der befinder sig i et af disse 3 Tilfælde. Der bliver givet en Advarsel, og man kan sige til sig selv: »Du skal være forsigtig med at gaa for tæt Agten om den Damper, den har maaske et Skib paa Slæb.« Det er i alle Tilfælde et Vink, og vi skulle være glade for ethvert Vink, vi kan faa. Han kunde ikke være enig med Kapt. Torm i, at de Regler, man havde, var gode nok, og vilde stemme for, at Forslaget gik igennem.

Kapt. Heckscher vilde slutte sig til Kapt. Petersens Bemærkning. Overfor Kapt. Mathiesen vilde han bemærke, at et Dampskib, der bugserer, ikke er stillet som enhver anden Damper. En almindelig Damper kan bakke, det kan et Skib, der bugserer, ikke; paa Grund af den lange Line kan det kun dreje langsomt, og det risikerer, selv om det kan stoppe, at Slæberen bliver uklar, saa det er givet Øjeblik ikke kan gaa frem. Han syntes, Forslaget var tilraadeligt.

Kapt. Mathiesen: Kapt. Heckscher havde misforstaaet ham, eller han havde ikke udtrykt sig rigtigt. Han mente ikke, at en Damper, der bugserede, var stillet lig med enhver anden Damper, men mente, at et Skib, der fik Signalet at at høre, vidste, at det var et Skib, der kom med langsom Fart, og saa var der det selv samme at gøre, enten det var en bugserende Damper eller en almindelig Damper, nemlig at søge at undgaa den. Han vilde pointere, at han fandt det urigtigt, at der var selv samme Signal for et fuldkomment stille liggende Skib og for et Skib med langsom Fart. Han vilde hellere foreslaa, at man for de stille liggende Skibe kunde bruge Anker-Signalet.

Kapt. Torm: Det var ganske vist meget godt at faa at vide, at det Skib, man møder, er i et af de 3 Tilfælde, men naar man hører Dampfløjten, ved man ogsaa, at der er et Skib, og at der skal passes paa, og mere faar man ikke at vide.

Kapt. Breiningen syntes ikke, at Forholdene var ens for Skibe, der laa stille, og Skibe, der laa til Ankers. Det kom an paa, hvor det paagældende Skib laa. Paa et Sted, hvor der var Ebbe og Flod, var der megen Forskel.

Kapt. H. W. Petersen: Der var en anden Sag, han ønskede at omtale, skønt han ikke vidste, om det vedkom dette Spørgsmaal. Det var om de Apparater, man bruger til at give Lyd fra sig for at forhindre Paasejling i Taage. Han var meget imod Brugen af Sirener, idet man mange Gange tog Fejl af Fyrskibe. Han syntes, det var ganske forkasteligt, at Dampere brugte Sirener, og ønskede, det maatte blive forbudt.

Formanden sluttede sig til Kapt. Petersens Anskuelse i den Retning; han havde mange Gange ærgret sig over Brugen af Sirener af den Grund, Kapt. Petersen anførte, og af samme Grund over Brugen af elektrisk Lys som Toplanterne. Han vilde ogsaa gøre opmærksom paa, at der i Begyndelsen af Forslaget staar, at Dampskibe skal være forsynede med stærkt lydende Fløjte eller Sirene, saa der var al Grund til at tage den Sag frem her. Han vilde imidlertid minde om Anledningen til Diskussionen, nemlig at give et Svar til Nordisk Skibsreder-Forening angaaende Board of Trade's Forslag, der jo gik ud paa kun at tage 2 ny Signaler op og have ét Signal for alle Skibe, der laa stoppet.

Kapt. Torm vilde minde om de mange, der havde udtalt sig imod Forslaget, og nævned, at ogsaa den tyske Regering havde udtalt sig derimod, ligeledes havde den Komite, der var nedsat for at prøve Washington-Bestemmelserne, indrømmet, at hvor der var mange Skibe sammen, kunde det ny System lede til Konfusion og Misforstaaelse. Trinity House udtalte følgende: »Uagtet de foreslaaede Regler utvivlsomt er Resultatet af et omhyggeligt Studium og en grundig Overvejelse, er de dog baseret paa en Forudsætning, som faktisk er falsk, den nemlig, at det skulde være muligt nøjagtigt at bestemme, fra hvilken Kant Lyden høres i Taages.»

Formanden bemærkede, at han havde talt med Bureau-chef Schneider, der jo var en af de Delegerede ved Kongressen i Washington, og altsaa var fuldstændig inde i Spørgsmaalet og havde levende Interesse derfor; han havde sagt, at enhver Regering, nu ogsaa den amerikanske, havde sluttet sig til Board of Trade's Forslag.

Kapt. Mathisen foreslog, at man indførte disse 2 ny Signaler frivilligt, ligesom Dampene allerede havde andre Signaler, de havde Lov til at benytte, men som dog ikke var paabudt. Man kunde da prøve dem et Aar eller to. At indføre dem tvungent vilde kun lægge ny Baand paa Skibsførerne.

Formanden mindede om, at Diskussionen drejede sig om Board of Trade's Forslaget, og mente ikke, det lod sig gøre at stille et helt nyt Forslag.

Kapt. H. W. Petersen ønskede, der maatte blive sendt Cirkulærer rundt til de færende Skib-førere.

Formanden betoned, at der ikke var Tid dertil, da det hastede med Svaret. Han vilde, hvis ikke Bestyrelsen havde noget derimod, sende et Referat af Forhandlingerne paa Mødet op til Nordisk Skibsreder-Forening samtidig med den Resolution, der mulig vilde blive vedtaget; saa kunde d'Herrer i Kristiania se de forskellige Udtalelser, og at man ikke ganske flygtigt var kommen til et Resultat, men havde belyst Sagen fra flere Sider.

Kapt. Torm mente, at selv om Svaret kom for sent for Nordisk Skibsreder-Forening, vilde det dog være af Interesse for Foreningen her at vide, hvorledes de færende Skibsførere stillede sig til Sagen. Disse vilde ogsaa kritisere Forsamlingen, dersom den svarede paa egen Haand.

Formanden: En saadan Kritik var udelukket, idet Bestyrelsen havde sammenkaldt et Møde. Der kunde være mødt flere færende Skibsførere, hvis de havde ønsket det. Han opfordrede til at stille Forslag angaaende at udsende et Cirkulære, men vilde endnu engang anbefale at afslutte Sagen straks.

Efter nogen Diskussion formulerede Kaptajn Møller et Forslag, der kom til at lyde:

»Forsamlingen resolverer, at der bliver svaret Nordisk Skibsreder Forening, at da det fremsatte Spørgsmaal er af saa overordentlig stor Betydning, ønsker man, forinden man udtaler sig, at indhente de færende Skibsføreres Mening, hvorfor Spørgsmaalet vil blive tilsendt de færende Medlemmer, og en Maaned efter vil der blive tilsendt Nordisk Skibsreder Forening et paa de indhentede Udtalelser baseret Svar.«

Dette Forslag blev enstemmigt vedtaget, hvorefter Formanden sluttede Mødet.

Jacob Meyer.

En af vore Landsmænd i Hamburg, Skibsmægler Jacob Meyer, er efter længere Tids Svagelighed afgaaet ved Døden. Meyer var født i Aalborg; i en Alder af 19 Aar ansattes han paa Firmaet Seligmann & Nathans Kontor der i Byen, og fik derefter Ansættelse i det store og ansete Skibsmæglerfirma Knöhr & Burchardts Nfl. i Hamburg. Hans udmærkede Evner, hans usædvanlige Arbejdsdygtighed og hans strenge Pligtopfyldelse skaffede ham hurtigt en god Position i den store Forretning, og i 1891 indtraadte han i Firmaets Ledelse som en af dets Chefer. I denne Stilling vandt han sig et meget anset Navn, baade i Hamburgs Forretningskredse og blandt det store Firmas talrige Forbindelser i alle Verdensdele. Og Meyer vandt dertil en høj Grad af Sympati hos alle, der traadte i Forbindelse med ham. Han var ualmindelig imødekommende, tjenstvillig og godgørende, og disse Egenskaber traadte særlig frem i Forholdet til hans gamle Landsmænd.

Her i Danmark vil Jacob Meyers tidlige Død — han blev knap 50 Aar — blive meget beklaget. Han stod som Leder af Firmaet Knöhr & Burchardt i nøje Forbindelse med et stort Antal danske Skibsredere og Skibsførere, der længe ville mindes hans sympatiske Personlighed.

Ugens Havarier.

Ernst, 3/m. Skonnert af Barth, Wallis, har d. 6. ds. om Aftenen paa Yderrheden været i Kollision med Barkskibet Natvig af Arendal, Ernst fik en Deloven Bords Skade, Natvig forblev ubeskadiget.

Luvia, Skonnert fra Hango, med Træ til Aalborg, indkom d. 7. ds. til Helsingør med Tab af Anker.

Oskar, Slup af Halmstad, fra Hjemstedet med Træ til Aarhus, indbragtes d. 7. ds. til Helsingør med Tab af Ankere og med Skade paa Sejl.

Anna, Galease af Stavanger, fra Kjøbenhavn i Ballast til Hjemstedet, indbragtes d. 7. ds. til Helsingør med Tab af Anker.

Axelhus, Dpsk. af Kjøbenhavn kom d. 10. ds. paa Grund ved Skjellanger, lidt nord for Bergen. Flot og returneret til Bergen.

Helene, 2/m. Kutter af Kjøbenhavn, Jepsen, tilhørende Aktieselskabet Ørnum & Wulff, bygget i 1873 af Eg, 67 Nt. Reg. Tons, er d. 8. ds. bleven total Vrag i Nærheden af Øen Mau (St. Georg Canal)

Scotia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er i Fl. Telgr. fra London af 11. ds. strandet ved St. Abbs Head, ligger slet, og bliver sandsynligvis Vrag

Nicolaj II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 9. ds. ved at gaa ud af Dokken i Antwerpen, tøret mod 2 Lægttere, der have erholdt Skade.

Torbay, Dpsk. af Kjøbenhavn, tilhørende Det forenede Dpsk. Selskab, har paa Rejsen fra Cardiff hertil maattet returnere til Cardiff d. 12. ds. paa Grund af Havari.

Medusa, 3/m. Skonnert af Dragør, er d. 8. ds. indkommet til Holyhead med svært Havari.

Ella, Skonnert af Faxø, Olsen, fra Eckernførde til Helsingør er d. 10. ds. indbragt til Korsør, efter Grundstødning paa Lolland. Skibet har Skade paa Kjølen.

Zwei Carl, Skonnert af Riga, Jacobsen kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Stettin til Tyven med Trælast, paa Grund paa Middgrundten Med Assistance af Svitzers kom Skibet flot d. 11. ds. og indbragtes hertil.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. Skibsfører Levi Pedersen af Nordby paa Fanø er forulykket ved Pahlude; han formenes at være kuldsejlet med en Baad.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag d. 21 Oktober. I Henhold til den nye Plan, der træder i Kraft med den nu paabegyndende 20. Serie, vil der, uden Førhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 5000 Gevinster mere end nogensinde før, altsaa ialt 55,000 Gevinster saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølge, efter en stedse stigende Skala, erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavel som om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan. — Angaaende Gevinstfordelingen til 1. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser.

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

Lotteriets nye Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Marseille 9. Oktbr. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kristinestad 11. Oktbr., bestemt til Kotka, Wiborg, Barcelona. — Antwerpen, Caroc, ankom til Antwerpen 4. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Castor, Holm, ankom til Messina 12. Oktbr., bestemt til Bari. Kbhvn. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Valencia 12. Oktbr., bestemt til Denia, Malaga, Cadiz. — Dagmar, Gade, ankom til Alicante 9. Oktbr., bestemt til Marseille. Genua — Douro, Brabrand, ankom til Las Palmas 12. Oktbr., bestemt til Huelva, Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersborg 12. Oktbr., bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Odessa 9. Oktbr., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Antwerpen 9. Oktbr., bestemt til La Rochelle, Bordeaux — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Räsö 11. Oktbr., bestemt til Kristinestad, Barcelona. — Omsk, Rasmussen, ankom til Smyrna 12. Oktbr., bestemt til Constantinopel Odessa. — Tejo, Fenger, afgik fra Malaga 13. Oktbr., bestemt til Cadiz, Lisbon. — Tomsk, Andersen, ankom til Smyrna 11. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Southampton 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn., St. Petersborg. — Viking, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Malaga, Alicante. — Louisiana, Jensen, afgik fra Bordeaux 2. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — Baron Stjernblad, Michélsen, afgik fra Southampton 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 12. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Bergen 10. Oktbr., bestemt til Aalesund, Christianssund & Trondhjem. — Ceres, Svensson, ankom til London 12. Oktbr., bestemt til Havre. — Charkow, Nielsen, passerede Hanstholm 10. Oktbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 12. Oktbr., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 11. Oktbr., bestemt til Vestnorge. Fanø, Jørgensen, afgik fra Stettin 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 12. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Frisenette, afgik fra Liverpool 7. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 11. Oktbr., bestemt til Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 11. Oktbr., bestemt til Riga. Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Odin, Meldahl, ankom til Königsberg 9. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Expres, Kolster, ankom til Königsberg 8. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 12. Oktbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 10. Oktbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, afgik fra Hull 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Færøerne og Island. — Tula, Paaske, afgik fra Danzig 13. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 11. Oktbr., bestemt til Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Riga 11. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Anna, Petersen, ankom til Danzig 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Gøteborg, Madsen, ankom til Riga 12. Oktbr., bestemt til Hamburg.

Constantin, C. A. Svane, afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Svane, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 15. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Georg, L. P. Therkildsen, afgik fra Newcastle 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing Fj. 14. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 13. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 13. Oktbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 13. Oktbr., bestemt til Nakkov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Odense 14. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 2. Oktbr. paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kristiania 29. Septbr., ankom til Kbhvn. 30. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 11. Oktbr., ankom til Kbhvn. 12. — Thing-

v alla. Berentzen, afgik fra New-York 10. Oktbr., paa Rejse til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Torm. Agnele, Schmiegelow, afgik fra Melhil 6. Oktbr., ankom til Libau 11. — Hermia, Warming, afgik fra Libau 9. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Alice, Sørensen, afgik fra Kiel 8. Oktbr., ankom til Libau 10. — Bornholm, Jensen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., ankom til Reval 12. — Göteborg, Madsen, ankom til Riga 12. Oktbr. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Aarhus 11. Oktbr., — Nauta, Steen, afgik fra Nyborg 8. Oktbr., ankom til Riga 12. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 9. Oktbr., afgik fra Libau 13., bestemt til Kjøge. — Ajax, Brorsen, afgik fra Libau 7. Oktbr., ankom til Odense 10. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Vejle 7. Oktbr., ankom til St. Petersburg 12. — Marstrand, Lund, afgik fra Libau 7. Oktbr., ankom til Rostock 9.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Riga 13. Oktbr., bestemt til Delfzyl. — Dania, Troensegaard, ankom til Kbhvn. 3. Oktbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Libau 10. Oktbr., bestemt til London. — Hafnia, Neergaard, ankom til Dieppe 13. Oktbr. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., ankom til Reval 11. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 10. Oktbr., bestemt til Amsterdam. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Rotterdam 12. Oktbr.

Østersøen. Ella, Hansen, ankom til Danzig 13. Oktbr. — Maia, Skov, ankom til Lübeck 11. Oktbr. — Rita, Jensen, afgik fra Karrebæksminde 9. Oktbr., ankom til St. Petersburg 12. — Patria, Andersen, ankom til Zaandam 11. Oktbr. — Yrsa, Larsen, afgik fra St. Petersburg 9. Oktbr., ankom til Kbhvn. 13.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., ankom til Riga 12. — Frisia, Fisker, afgik fra Venedig 6. Oktbr., bestemt til Konstantinopel for Ordre. — Olga, Jørgensen, ankom til Flensburg 11. Oktbr.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, lossen i Kbhvn. — Thorvaldsen, ankom til Libau 11. Oktbr. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kronstadt 6. Oktbr. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Grangemouth 13. Oktbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til London 10. Oktbr. — Hamlet, W. E. Sommer, lossen i Kbhvn. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Amsterdam 7. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Ghent 5. Oktbr. — Christiansborg, Schultz, afgik fra Terneuzen 13. Oktbr., bestemt til Burntisland. — Frederiksborg, Kyhl, ankom til Rotterdam 8. Oktbr. — Fredensborg, Petersen, ankom til Dunkerque 12. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Sandarne 3. Oktbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Jakobstad 5. Oktbr. — Jomsborg, v. Deurs, afgik fra West Hartlepool 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Terneuzen 12. Oktbr. — Jægersborg, Andersen, ankom til Røfsø 9. Oktbr. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Rouen 13. Oktbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Frederikshavn 7. Oktbr., ankom til Sundsvall 10. — Nerma, Degn, afgik fra Umeå 13. Oktbr., bestemt til Esbjerg. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Esbjerg 9. Oktbr., afgik fra Esbjerg 10., ankom til Warkworth 12.

Norden. M. C. Holm, passerede Skagen 3. Oktbr. paa Rejse til Cette. — Nordvest, afgik fra Marianopel til Frederikshald, pas. Peinche 3. Oktbr. — Nordpol, ankom til Boness 6. Oktbr. — Norden, ankom til Aberdeen 5. Oktbr.

Sejlskibe.

Marstal. Eden, P. K. Mikkelsen, er den 6. ds. ankommen til Kramfors. Alt vel. — Prøven, P. L. Schmidt, er den 7. ds. ankommen til Sanct Brieux. Alt vel. — Thyra, P. Rasmussen, er den 8. ds. ankommen til Langesund. Alt vel. — Hansigne, C. Clausen, er den 9. ds. ankommen til St. Petersburg. Alt vel. — Gorm, J. C. Svane, er den 11. ds. ankommen til Ørnskjoldsvik. Alt vel. — Sylfid, Johs. Kromann, er den 9. passeret Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Hernøsand til Isigny med Trælast Alt vel. — Agent Petersen, J. Frederichsen, var den 9. Septbr. sejlklar i Maranhann (Brasilien) bestemt til Belize (Honduras). — Nielsine, Peter Petersen, er den 10. ds. ankommen til Kolding. Alt vel.

Rønne. Amalie, Gedion, ankom til Kalmar 6. Oktbr. — Erik, Sonne, ankom til Røfsø 6. Oktbr. — Odin, Møller, ankom til Kolding 8. Oktbr. — Hans Peter, West, ankom til Kbhvn. 9. Oktbr. — Anna Marie, Hammer, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr. — Christian, Andersen, ankom til Kbhvn. 10. Oktbr. — Oline, Dahl, Rasmussen, ankom til Aarhus 10. Oktbr. — Immanuel, Mortensen, ankom til Kbhvn. 11. Oktbr.

Fane, Nordby. Dora, Sonnicksen, ankom til Hamborg 6. Oktbr. fra Barcelona. — Havila, Mortensen, ankom til Astoria 5. Oktbr. fra Port Elisabeth. — Clara, Nielsen, prajet 27 Septbr. paa 43° N. 11° V. fra Swansea til Cape Town. — Doris Brodersen, Nielsen ankom til Port Natal 7. Oktbr. fra London. — Poul, Hensen, ankom til Falmouth 8. Oktbr. fra Costa Rica. — Verdande, Nielsen ankom til Falmouth 9. Oktbr.

fra Laguna d/T. sejlet 10. Oktbr. til Antwerpen — Røhl, Nørby, ankom til Falmouth 10. Oktbr. fra Brasilkysten. — Jørgiane Anne, Hansen, ankom til Falmouth 10. Oktbr. fra Brasilien. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Laguna d/T. 20. Septbr. til Falmouth. — Embla, Jepsen, sejlet fra Mauritius 2. Septbr. til Cargador Øerne.

Fane, Sønderho. Merida, Pedersen, afgaaet fra Kronstadt, ankom til Southampton 4. Oktbr. — Venner, Aarre afgaaet fra Imbatiba, ankom til Cardiff 8. Oktbr. — Ane Jensine, Øhle, afgaaet fra Porto Cabello 2. Oktbr. til Mobile. — Elvira, Thomsen, afgaaet fra Yuagan, ankom til Myhlgraben 7. Oktbr. — Mary, Lydom, afgaaet fra Holbæk 11. Oktbr. til Halmstad.

Svendborg. Valkyrien, Dam, ankom til Christiania 6. Oktbr. — Ruth, Nielsen, ankom til Røfsø 6. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Neapel 6. Oktbr. — Konkordia, Ilenriksen, ankom til Christiania 7. Oktbr. — Pomona, Nielsen ankom til Nicolaistad 7. Oktbr. — Christine, Rasmussen, ankom til Masnedsund 8. Oktbr. — Fiona, Christenten, ankom til Trangsund 8. Oktbr. — Magnet, Jensen, ankom til Orth 7. Oktbr. — Fylla, Nielsen ankom til St. Petersburg 7. Oktbr. — Helge, Hansen, ankom til Wemyss 7. Oktbr. — Thurø, ankom til Kronstadt 8. Oktbr. — Niord, Svennevig, ankom til Brake 9. Oktbr. — Elise, Andreasen, ankom til Kjøge 9. Oktbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Faxe 9. Oktbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Christiania Fjord 10. Oktbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til St. Petersborg 9. Oktbr. — Freir, Christensen, ankom til Havre 11. Oktbr. — Hans, Christensen, ankom til Königsberg 13. Oktbr. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Kallundborg 13. Oktbr. — Union, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 12. Oktbr.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 10. Oktober:

Der er ingen væsentlig Forandring i herværende Fragtmarked at berette. Forretningernes Antal har været begrænset, navnlig til Østersøen, hvorhen Afskibningerne nu begynde at falde af, derhos opsatte Afskiberne selvfølgeligt Befragtingerne længst muligt, i Haab om, at Markedet senere skal være mere i deres Favør. Ikke desmindre slutter dette fast paa Basis af ca. 4/4¹/₂ til Svinemünde og 6/3 Genua for Dampere af ordinær Størrelse. Af Ugens Befragtinger nævnes: Tyne etc. til: Cronstadt 1900 4/, 2050 4/6. Memel 1250 5/1¹/₂. Pillau 1500 5/1¹/₂, 1600 5/3. Neufahrwasser 1100 4/9. Svinemünde 1900 4/3, 1400 4/6, 1300 4/10¹/₂. Stettin 1350 5/. Colberg 700 5/9. Lübeck 1250 5/9. Horsens 600 5/6. Ystad 600 5/6. Bilbao 2000 3/6. Oporto 1200 7/. Lissabon 1450 6/1¹/₂. Malaga 2000 7/6 Dagskurs. Barcelona 2500 10/. Marseilles 1400 7/6. Nizza 2100 7/6. Savona 2500 6/6. Genua 4500 6/1¹/₂. Livorno 2000 6/9. Salerno 1500 8/. Catania 2500 6/6. Venedig 2500 8/. Kustendje 7/10¹/₂. Alexandria 2500 6/9.

Returmarkedet vedbliver fast og i saa godt som alle Ruter ere høje Rater opnaelige, navnlig har Odessa- og Donau-Markedet været aktivt i de sidste Dage og Efterspørgselen gælder ikke alene prompt Tonnage, men i flere Tilfælde ogsaa senere disponible Baade.

Der er i de sidste Dage sluttet Donauen til Rotterdam 21/—, Hamburg 21/6 prompt Damper 11,500 qrs., og 20/ Rotterdam, 20/6 Hamburg for November. — Sulina 17/— n. c. Byg Novb. — Odessa til Rotterdam 17/6 prompt, Byg. — Nicolaieff 18/6 n. c. prompt og 16/6 n. c. Novb. — Azoff til L. H. R. 19/—, do. paa n. c. inclusive Lisbon 20/—. No-vorrossisk til Rotterdam 17/6.

Fra Ertshavne er der stigende Efterspørgsel til til Dels høje Rater. Der bydes 6/10¹/₂ Bilbao til Middlesbro, 7/— til Stockton, 7/1¹/₂ til Manchester og 7/3 til Antwerpen.

D'Hr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 23de September:

De usikre Tendenser, som vi refererede til i vor sidste Meddelelse, og omtalte i vor Fragtberetning, vedbleve til henimod Midten af denne Uge, men siden har der vist sig en fornyet Virksomhed i Fragtmarkedet, og Rederne have set sig i Stand til at opnaa en yderligere Forhøjelse i Raterne. En hel Del Dampere ere blevne sluttede til Cork for Ordre, og da der har været Efterspørgsel efter Dampere af Mellemstørrelse til at dække det øjeblikkelige Behov, have Rederne kunnet drive Raterne op til 4 sh., til hvilken Fragt der ikke har manglet paa Tilbud af Tonnage. Der er bleven gjort betydelige Kornforretninger i de sidste Maaneder og helt ind i det nye Aar, og der vilde være bleven gjort endnu mere dersom Rederne ikke havde forlangt saa høje Rater. Behovet i Romildshavnene, baade de atlantiske og i Golfen, fremgaar bedst af de høje Fragter, der ere betalte for tidlig Lastning, og skønt Efterspørgselen ikke er saa stor som sæd

vanlig, kan Dampskibstonnage dog kun faas til fulde Fragt-rater saalænge Efterspørgslen i de atlantiske Kornhavne er saa stærk som i Øjeblikket. Paa Grund af de gode Fragter til Europa har adskillige Befragtere taget Dampere i time-charter, og flere kunde anbringes paa denne Maade. Ellers er der intet af Interesse at meddele i de øvrige Brancher af Dampskibsbefragtning, men hvorsomhelst der ønskes Tonnage, maa der betales fulde Rater derfor.

Vi have intet nyt at meddele med Hensyn til Sejlskibstonnage, som stadig er knap til meget fæste Rater, hvorfor Forretningen i den forløbne Uge har indskrænket sig til nogle faa Befragtninger til Europa med Petroleum i Tønder.

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, Dybdene i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabel-længder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

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

Sundet S. Paa den N.-lige Plade paa *Lille-Grund* er funden en Sten, hvorpaa der er 5 Fod Vand. Beliggenhed: 55° 31' 18" N. Br. 12° 45' 50" Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Ledefyrene ved *Landskrona* ere flyttede. Det røde Bagfyre er anbragt paa Stangmerket paa Volden. Flammens Højde: 89 Fod. Det grønne Forfyr's Plads er uforandret, men Flammens Højde er nu 46 Fod. Det staar 685 Alen N. 83° V. fra Bagfyret.

Kalmarsund. I *Garpen* Fyr, uden for *Bergvara*, er indsat en rød, hurtigblinkende Sektor, der lyser fra S. 5° V. til S. 27° V.

Tyskland. Ved *Heiligenhafen* ere Havneindløbet og Renden regulerede, og Dybden er nu 12½ Fod ved daglig Vandstand.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 26de Sept. 55° 2' N. Br. 4° 33' Ø. Lgd. Vraget af et stort Skib med brun Bund, med Bunden opad.

Norge. Den 15de Okt. 1896 tændes følgende Fyrlamper, der vise Lys med Formærkelser:

- Ringholmen ved Sjelanger.** Lyset er hvidt i Indløbet N. fra mellem Skærene *Katten* og *Hunden* fra N. 34° V. til N. 38° V., rødt fra N. 38° V. til N. 44° V., hvor Fyret skjules af *Agnøerne*, rødt fra N. 86° V., S.-Pynt af *Agnøerne*, til S. 51° V., fri S. om *Sørefluerne*, hvidt fra S. 51° V. til S. 35° V., fri V. om *Herlø*, rødt fra S. 35° V. til S. 35° Ø., over *Herlø*, og fri Ø. om *Bastholmskæret*, hvidt fra S. 35° Ø. til S. 55° Ø., fri V. om *Skorpø*. Flammens Højde: 33 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 35' 40" N. Br. 4° 58' 0" Ø. Lgd.
- Sannessjøen, Helgeland, paa SV.-Pynten af Sannesholmen.** Lyset er hvidt fra N. 19° Ø., fri V. om *Ulvangnes* og *Angersnes* med udenfor liggende Skær, gennem N. og V. til S. 78° V., samt fra N. 66° Ø. til N. 70° Ø., over *Lerfjorden*, fri N. om *Smaaskær* og *Storskær*, rødt fra N. 70° Ø. til N. 80° Ø. Boen i det N.-lige Indløb til Havnen ligger i den hvide Vinkel. Flammens Højde: 14 Fod. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 66° 1' 20" N. Br. 12° 37' 40" Ø. Lgd.
- Hernesskagen ved Rodø, paa Kvandøen, Ø.-Siden af det S.-lige Indløb.** Lyser fra N. 46° Ø., fri V. om *Kvitørskallen*, gennem N., V. og S. til S. 87° Ø., over *Skagen* lave Land. Fartøjer, der komme fra *Saltensfjord*, maa altsaa holde godt S. om Fyret. Flammens Højde: 38 Fod. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 67° 15' 15" N. Br. 14° 19' 0" Ø. Lgd.
- Kabelvaag, Lofoten paa Leiskæret.** Lyser fra S. 26° V. gennem S. og Ø. til N. 74° Ø., fri S. om *Kvabalken*. Lyset er rødt fra S. 26° V., over *Skjoldene* og *Andersbøen*, til S. 6° Ø., fra S. 50° Ø., over *Eislene* og *Smaaskallene*, til S. 83° Ø., samt fra N. 87° Ø., fri S. om *Stabben* og *Haugfaldbøen*, til N. 74° Ø., forøvrigt hvidt. *Leiskallen*, med 2½ Fv. Vand, ligger midt i den S.-lige hvide Vinkel; naar man nærmer sig Indløbet, maa man derfor holde til en af Siderne, til Lyset begynder at skifte. Flammens Højde: 25 Fod. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 68° 12' 20" N. Br. 14° 32' 0" Ø. Lgd.

- Stensos, Tranø, Salten.** Paa *Svartskær*, Indløbets V.-Side. Lyser fra N. 53° V. gennem N., Ø. og S. til S. 16° V., fri Ø. om *Orionboen*. Lyset er rødt fra N. 53° V. til N. 32° V., fri Ø. om *Tranøgallen*, fra N. 50° Ø. til N. 73° Ø., over *Masbøen* og *Punnan*, samt fra S. 61° Ø., fri N. om *Sommersettskjærene*, til S. 38° Ø., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 25 Fod. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 68° 10' 20" N. Br. 15° 43' 0" Ø. Lgd.
- Korsnæs, i Tysfjord, Salten, paa Næsset N. for Havnen.** Lyser fra S. 11° Ø. gennem Ø. og N. til N. 38° V. Lyset er rødt fra S. 11° Ø. til S. 24° Ø., fri Ø. om *Leiknæs skjærene*, og fra N. 20° V., fri V. om *Storbøen*, til N. 24° Ø., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 25 Fod. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 68° 15' 0" N. Br. 16° 6' 0" Ø. Lgd.
- Stagsvoldsholmen, Tjelsundene, Senjen.** Lyset er hvidt. Farvandet mod S. fra S. 36° Ø., fri Ø. om *Fiskeskogene*, til S. 30° V., fri V. om Skærene ved *Dragland* og *Digermulen*, rødt fra S. 30° V. gennem S. til S. 82° Ø., fri S. om Grunden ved *Balstad*. Flammens Højde: 70 Fod. Brændetid: 25de August—14de April. 68° 33' 25" N. Br. 16° 16' 0" Ø. Lgd.
- Leikovikund, Senjen, paa Langkvitnes.** Lyser fra N. 32° Ø., fri V. om *Taakebøen*, gennem N. og V. til S. 26° V., fri V. om *Stenslandsfluerne*. Lyset er rødt fra N. 20° Ø., fri Ø. om *Katskollen*, gennem N. og V. til S. 41° V., fri Ø. om *Leikovikgrunden*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 15 Fod. Brændetid: 25de August—14de April. 68° 38' 0" N. Br. 16° 36' 30" Ø. Lgd.
- Købmandsøen, Bergsøerne, Senjen.** Viser hvidt Lys fra N. 86° Ø., N.-Kant af *Færø*, gennem N. til N. 35° V., hvor Fyret skjules af *Ertne*, samt fra S. 74° V., fri S. om *Brunfald*, til S. 69° V., fri N. om *Torstenfald*, rødt Lys fra S. 69° V. til S. 53° V., fri V. om *Sandfaldene*. Flammens Højde: 82 Fod. Brændetid: 25de August—14de April. 69° 26' 35" N. Br. 17° 8' 50" Ø. Lgd.
- Steinavær, Andfjorden, Senjen, paa Styrmandsholmen.** Lyser Horizonten rundt undtagen fra S. 42° Ø. til S. 64° Ø. Flammens Højde: 88 Fod. Brændetid: 25de August—14de April. 69° 9' 45" N. Br. 16° 37' 40" Ø. Lgd.
- Drogneset paa Hasseløen, Vesterdaalen, paa Anstlethaugen.** Lyser fra S. 55° V., fri V. om *Holken* og *Ferringøerne*, gennem V., N. og Ø. til S. 84° Ø., fri N. om *Bjørøen*. Lyset er rødt fra V., fri S. om *Oddene*, til N. 100° Ø., fri Ø. om *Jørgensfjælesene*, og fra N. 33° Ø., fri V. om *Lyngøfaldet*, til N. 80° Ø., fri S. om *Klubba*, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 84 Fod. Brændetid: 15de Aug.—30te April. 68° 35' 15" N. Br. 14° 42' 0" Ø. Lgd. Synsvidden for Fyrlamperne er 6 Kml.

Tyskland. Paa *Seesand* er Opmaalingsbaaken blæst om.

Holland. Zeegat van Texel. Flaaden, som har været anvendt til Skydeøvelser i *Texelstroom*, er inddragen.

Zeegat van Vlissingen. Vraget af Damperen *Busy Bee*, som laa sunket i *Wielingen*, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

England. Themsen. Damperen *Astrea* er sunket i 5 Fv. Vand i *Swin*, 1¾ Kbl. S. 47° Ø. fra Fyrskibet *Swin Middle*. Vraget er afmærket med en spids Vragtønde og med et Vragfyrs-kib. Master og Skorsten ere over Vandet. 51° 38' 40" N. Br. 1° 6' 10" Ø. Lgd.

Briggen *Laura* er sunket i 6 Fv. Vand i *Swin*, 1 Kbl. S. 85° V. fra Fyrskibet *Swin Middle*. En spids Vragtønde og et Vragfyrs-kib ere udlagte tæt N. for Vraget. Rejsningerne ere over Vandet. 51° 38' 33" N. Br. 1° 6' 40" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Ved *Dielette* er Fyret paa Hovedet af den nye Mole bortskyllet. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt. Dette ombyttes snarest med et andet, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 7½ Kml. Det vises fra en Pæl ved et hvidt Fyrhus.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Møllen, som holdt overet med *Loctudy* Kirke anvendtes som Mærke ved Indsejlingen til Havnen, er nedreven. 47° 50' 2" N. Br. 1° 10' 13" V. Lgd.

Penmarc'h og Iles Glenans. Baakerne paa *La Jument*, *Ar-Guisty* og *Les Poulains* mangle.

Pynt Trevignon SSØ. Et Vrag ligger sunket Ø. for *Men-Du* i Mærket *Ile aux Moutons* til højre for *Men-Du*. En Mast er 6 Fod over Vandet.

Spanien N. En rød, cylindriek Fortøjtønde er i 9¹/₂ Fv. Vanl udlagt SV. for Kap *Machichaco*, c. 3 Kbl. fra Land.

Bermudas Øer. I *The Narrows* er sort og hvid tærnet Stumpønde Nr. 7 flyttet ²/₃ Kbl. S. 68° Ø. hen og ligger nu i 4⁸/₈ Kbl. N. 1° V. fra St. *Catherine* Flagstang. 32° 23' 45" N. Br. 64° 40' 5" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Salem Harbor. En 7 Fods Klippe ligger i Løbet mellem *Great Misery Island* og *Beverly Farms*, ¹/₈ Kml. S. 74° V. fra *Great Misery Island N.* Ende.

En 16 Fods Plade ligger ⁷/₁₂ Kml. S. 63° V. fra *Baker Island Fyr*.

Den lille, tørre Klippe *Eagle Bar*, 4 Kbl. N. 47° V. fra Midten af *Eagle Island*, er borttagen til 15 Fods Dybde.

Marthas Vineyard Island. De to Vrag ved Indløbet til *Vineyard Haven* og Vraget paa Ø. Siden af Havnen tæt ved sort Spirtønde Nr. 1 ere borttagne.

Buzzards Bay. Tre smaa Klipper, der ved Lavvande ere 2¹/₂ Fod over Vandet, ligge 8 Kbl. S. 9° Ø. fra *Little Bird Island*.

Paa *Abiels Ledge* er der 3¹/₂ Fod Vand, 8 Kbl. N. 42° V. fra *Wings Neck Fyr*.

Paa N. Enden af *Southwest Ledge* ligger en netop overflydt Klippe, c. 1 Kml. S. 13° V. fra *Wings Neck Fyr*.

Paa S. Enden af *Southwest Ledge* ligger en 4 Fods Klippe, 1,8 Kml. S. fra *Wings Neck Fyr*.

New York og New Jersey. I *New York Upper Bay* og *Hudson River* ere følgende 11 hvide Spirtønder, mærkede A, udlagte for at afmærke Ankerpladsen.

1. En Tønde ud for *Stapleton. Staten Island*, i 53 Fod Vand, fra *Robbins Reef Fyr* i S. 7° Ø. og fra *Bay-Ridge* S. lige Dok i S. 38° V.
2. En Tønde ud for *Tompkinsville, Staten Island*, i 52 Fod Vand, ³/₄ Kml. N. 2° V. fra den foregaaende.
3. En Tønde ud for *New Brighton, Staten Island*, i 48 Fod Vand, c. 1,100 Alen N. 2° V. fra den foregaaende.
4. En Tønne ud for *Robbins Reef Fyr* i 73 Fod Vand, fra *Robbins Reef Fyr* i N. 81° V. c. 1,250 Alen.
5. En Tønde mellem *Robbins Reef Fyr* og *Liberty Statuen* i 53 Fod Vand, c. 1 Kml. N. 26° Ø. fra den foregaaende.
6. En Tønde ud for *Erie Basin* nedre Ende i 18 Fod Vand, 450 Alen fra det og S. 3° V. fra *Governors Island Pælefyr*.
7. En Tønde ud for *Erie Basin* N. lige Indløb i 18 Fod Vand, 450 Alen fra det og 1,100 Alen N. 3° Ø. fra den foregaaende.
8. En Tønde ud for *Red Hook* i 39 Fod Vand, 1,150 Alen N. 48° V. fra den foregaaende.
9. En Tønde i *Hudson River* ud for *Fourteenth Street Færge, Hoboken*, i 51 Fod Vand, N. 29° Ø. fra *Castle Point*.
10. En Tønde, *Hudson River*, lige over for *Fifty-fifth Street, New York*, i 42 Fod Vand, ¹⁷/₁₀ Kml. N. 29° Ø. fra den foregaaende.
11. En Tønde, *Hudson River*, lige over for *Eighty-ninth Street, New York*, i 49 Fod Vand, ¹⁷/₁₀ Kml. N. 29° Ø. fra den foregaaende.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Brindisi. Det hvide Blinkfyrt paa *Pynt Riso* er igen tændt og det midlertidige fyrt slukket.

Tyrkiet. Paa *Rheden* ved *Konstantinopel* ere to Fortøjtønder udlagte c. 600 Alen fra hinanden og henholdsvis 1,000 Alen N. 80° Ø og 800 Alen S. 64° Ø fra *Moskeen Tophane*.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Venezuela. *Araya Bank* strækker sig længere mod V. end angivet i Kortene, nemlig til 10° 39' 0" N. Br. 64° 22' 20" V. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentina. Tidssignalet i *La Plata* gives nu med en rød Kugle paa Maskinbygningen ved SØ. Hjørnet af *Dique de Maniobras*. Kuglen hejses Kl. 10^t. 56m. og falder Kl. 11^t. 0m. OS. Stedets Middelklokkeslet, hver Dag, Søn- og Helligdage undtagne. Hvis Klokkeslettet er fejlt, hejses Kuglen ¹/₂ Minut senere og falder igjen Kl. 11^t. 3^m. 0s.

Kuglens Beliggenhed: 34° 52' 32", S. Br. 57° 54' 43", S. V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — *Santos* og *Rio Janeiro* med 85 Kml. Omkreds erklærede for fri for gul Feber.

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Oktb. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....			110 ¹ / ₄	111
Thingvalla			46 ¹ / ₂	47 ¹ / ₂
Danmark	93 ¹ / ₄	92 ³ / ₄	92 ³ / ₄	93
Norden	120 ¹ / ₂	120	120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	97 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄	97
Carl	62 ¹ / ₂	62	60 ³ / ₄	61
Dannebrog.....			—	—
Skjold	76	75 ³ / ₄	75 ¹ / ₂	75 ³ / ₄
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....	49 ¹ / ₂		49	50
Østersøen.....	64	65 ¹ / ₂	66	67
Nordsøen.....	70	71	71	73
Form			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			91	95
Dansk-russisk Dampsk.....			76	100
Dampskibe Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.....			—	—
5 0/0 — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....			—	—
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
5 0/0 Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats.....			—	—
3 ¹ / ₂ 0/0 uopsig. Stats.....			99 ³ / ₄	100 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ 0/0 Husejer Kreditk.....			96	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ 0/0 Kbhvns Kreditf.....			96	98
3 ¹ / ₂ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96 ¹ / ₂	97
4 0/0 — — 6 —			98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ 0/0 Landkreditk. 3 —			96 ¹ / ₄	97
Aktier.				
Nationalbank.....			157	158 ¹ / ₂
Privatbank.....	121 ¹ / ₂	¹ / ₄	121 ¹ / ₄	121 ¹ / ₂
Landmandsbank.....			124 ¹ / ₂	126
Handelsbank.....			123 ³ / ₄	125
Burm. & Wain.....			108	109
Helsingørs Jernsk.....	108	108 ¹ / ₄	108	108 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....			92 ¹ / ₂	93
Bryggeri Aktier.....	120	119 ³ / ₄	119 ¹ / ₂	120
Vekselkurser.				
			åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....			89.10	88.95
London.....			18.14	18.11
Paris.....			72.15	—
Amsterdam.....			150	—
Notering paa Berlins Børs d. 13. Oktbr. 1896.				
Rubler.....				217.35
4 0/0 Russiske Consols.....				—
4 ¹ / ₂ 0/0 — Boden Kredit.....				103.90
6 0/0 Mexikanske.....				93.20
5 0/0 Rumænske Stats.....				100
4 0/0 — — 1890.....				87

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg.....	89.10	88.95
London.....	18.14	18.11
Paris.....	72.15	—
Amsterdam.....	150	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Oktbr. 1896.	
Rubler.....	217.35
4 0/0 Russiske Consols.....	—
4 ¹ / ₂ 0/0 — Boden Kredit.....	103.90
6 0/0 Mexikanske.....	93.20
5 0/0 Rumænske Stats.....	100
4 0/0 — — 1890.....	87

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

Foren. Dampskibs. 92,000, »Thingvalla« 18,000, »Danmark« 112,000, »Norden« 48,000, »Kjøbenhavn« 66,000, »Carl« 130,000, »Skjold« 128,000, »Østersøen« 14,000, »Nordsøen« 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Petersen & Nielsens
**Galvaniserings-
Anstalt,**
Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T. 37.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2³/₄ » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Formue c. 3¹/₄ » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

DENTIN er en Tand-
plumbe; nogle faa
Draaber i
den hule
Tand hindrer Luttens Adgang
og stiller derved de heftigste
Tandsmerter.
9, Kronprinsensgades nye
Materialhandel.
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Holm & Collerup,
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

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

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Chablons-Fabrik
i Skandinavien er i
Peder Skramsgade 17.
Leverandør til den danske og russiske
Handelsmarine.

**Anti-magnetiske
Ankerangs
Lomme-Uhre**
fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

**Marinekikkerter og
Barometere.**

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

J.E. Møllers Enke & Co.
Kjøbenhavn.
ENEFORHANDLING
af
MILWARD & SONS
Fiskekroge.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri

Overensstemmende med Lotteriets nye Plan, der træder i Kraft med den nu paageyndende 20de Serie, vil der, uden Forhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 5000 Gevinster med end nogensinde før, altsaa ialt:

55,000 Gevinster

saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Sølvens Løb, medens større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skaerhøide Gevinst i hver Trækning, hvorom, saavel som om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af den med Bladene omdelte Lotteriplan, hvorefter her aftrykkes

GEVINSTFORDELINGEN

til

1ste TRÆKNING:

(I denne Trækning vil henholdsvis mindst 200 og 100 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst)

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1	1 Gevinst paa 450 Kr.	1	1 Gevinst paa 900 Kr.	1	1 Gevinst paa 450 Kr.
1	" " 100 -	1	" " 600 -	1	" " 300 -
2	" " 150 -	2	" " 300 -	2	" " 150 -
25	" " 100 -	25	" " 200 -	25	" " 100 -
50	" " 10 -	50	" " 100 -	50	" " 50 -
62	" " 25 -	62	" " 50 -	62	" " 25 -
100	" " 10 -	100	" " 20 -	100	" " 10 -
959	" " 8 -	959	" " 10 -	959	" " 8 -

Desuden: 300 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3,900 Gevinster.

Lødsædler til Trækningen, der finder Sted den 21de Oktober, sælges, saavel længe Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvorfra Planen paa Forlangend udliveres gratis.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

„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 Plade 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider —	do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bøgetrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 43

Kjøbenhavn, torsdag den 22. oktober 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Sø- og Handelsrettsdomme. — Sølovens § 294. — Styrmandenes og Maskinmestrenes Lønningsvilkaar. — Kompassets Opstilling i Jernskibe. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

William Olsens Eftf.
PAPIRHADEL.
Holbergsgade 26. Telefon 327.
Lager af
Konnossementer.

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 21.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.



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

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

CARL NILSSON.

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

(forhen Amaliegade 37).

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

Eneforhandling af:

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

Syndergaards
Kornbrændevin, Fabriken grundlagt 1730
(Prindsensgade 12),
den bedste SNAPS i Danmark.
Anbefales for Søfarende.

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

31, Havnegade. Kjøbenhavn K.

Jernlager etc. paa Midtermolen i Kjøbenhavns Frihavn.
Generalagent for „Pommerania“,

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,
tegner Forsikkring af Skibe, Skibeparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier, modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Société Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentæ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,
diætetisk Middel
til Konservering af
Helbrødet,
bør føres i ethvert
Skibspothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.



Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.

F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Fra **Kjøbenhavns Frihavn** udbydes:

Cognac og Rom, fin Kvalitet, 40 Øre pr. Liter. **Brændevin 26 Øre.** Fortoldede Varer: **Portvin,** fin Kvalitet, 1 Kr. pr. Fl., **Sherry 75 Øre,** **Cacao Likør 125 Øre,** **Kirsebærsaft 60 Øre pr. Fl.**

Vinhandelen, Baggesensgade 20.

Chr. Funder.

Kjøbenhavn.

Telefon 3671.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

C. W. Buchs Kjød-Udsalg

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

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskafte 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL'S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de kejserlige russiske Skibe
Polarekspedition og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

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

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

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø Sømandsskole

begynder nyt Kursus den 1ste Oktober d. A. Unge Sømand
kunne blive uddannede i theoretisk og praktisk Sømandskab.
Sprog, Sløjd, Musik og Sang m. m. samt tillige i Kogning.
Efter endt Kursus kunne Eleverne vente at faa Hyre med
Skibe i Langvejsfart.

Nærmere Oplysninger meddeler

P. H. Clausen,
Skolens Bestyrer.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
"RAHTJENS, NEW YORK"

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

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

RED HAND BRAND

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulkaniseret Fibor til Pumpeklapper etc.

Fabrik:

Ryesgade 105.

Kontor og Lager:

Gøthersgade 24.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker - Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa

SAPOLIO

som det bedste, drøjest, bil-
ligste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Ejergningsbaadens Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

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

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 2³/1896. Københavns Havnevæsen mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentanter for Dampskibet »Macedonia«.

Den 3die August 1895, da Damperen »Macedonia« af West Hartlepool, ført af Kaptajn Leish, der havde losset en Ladning i Gasværkshavnen, skulde afgaa herfra i Ballast til Gelle og skulde gennem Knippelsbro, løb det nævnte Skib med sin Stævn imod den sydlige Side af Broen, saaledes at det traf den faste Drager i samme paa Kristianshavnsiden, c. 14 Fod indenfor Strømpillen, og derved beskadigede samme Drager med tilhørende Dele paa en længere Strækning, hvad der medførte Udgifter m. m. ved Broen til et Beløb af 8493 Kr. 84 Øre; medens Skibet selv, der fik sin Stævn beskadiget, gennem den derved nødvendiggjorte Reparation og Stansning, skal have haft et Tab af 3864 Kr. 45 Øre. Da Københavns Havnevæsen mente, at »Macedonia« bar Skylden for den skete Paasejling og derfor burde betale de derved foranledigede Udgifter, traf det Aftale med Firmaet C. K. Hansen, hvorefter dette Firma som herværende Repræsentanter for Dampskibet »Macedonia« skulde paa dettes Vegne, som personlige Debitorer, modtage Søgmaal af Havnevæsenet til Betaling af den dette tilkommende Erstatning. Firmaet C. K. Hansen blev som en Følge heraf indstævnet af Havnevæsenet til Betaling af det anførte Beløb 8493 Kr. 84 Øre, med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato d. 23de April 1896. Indstævnte bestride, at der paahvilede Skibet nogen Skyld for Paasejlingen, og have nedlagt Paastand paa Frifindeise, uden iøvrigt at gøre nogen Indsigelse mod Størrelsen af det fordrede Beløb, idet de derfor subsidiært have gjort gældende, at der i alt Fald burde ske en Fordeling af den samlede Sum af Broen og Skibets Tab paa begge Parter.

Langebrog blev efter Signal fra »Macedonia« aabnet d. 3die August f. A. Kl. 4²² Efterm., for at den nævnte Damper, der kom fra Gasværkshavnen, kunde passere igennem Broen. Vinden var da sydlig (syddøstlig) med laber Kuling, Strømmen fra Syd med en Fart af 1,3 Knob og Vandstanden 3 à 4 Tommer under daglig Vande. Broopsynsmændene paa Langebro mener, at »Macedonia« havde en Fart af c. 4 Kml. i Timen, da den passerede Broen, og han saa' samtidig med, at denne blev passeret, et Sejlfartøj komme fra Frederiksholms Kanal.

En af Broopsynsmændene ved Knippelsbro afgiven Rapport gik ud paa, at Broen den 3die August f. A. blev aabnet Kl. 4²⁵ Efterm., for at en tysk Skonnert, »Bertha«, kommende fra Frederiksholms Kanal, og »Macedonia«, kommende fra Langebro med Bugserbaaden »Dan« for, kunde passere ud, samt at Macedonia, da denne Damper var nede mod Knippelsbro, bakkede, hvorved den mistede Styret og med sin Stævn tørnede mod den faste Bros Sydside.

Om »Macedonia« er der oplyst, at den var c. 265 Fod lang, at den styrede godt, havde en nominel Hestekraft af 150 og en højreskaaren Skrue, saa at Skibet ved Bakning slog Boven styrbord ud, samt ved den her omhandlede Lejlighed havde et Dybgaaende af 9' for og 13' 3" agter.

Føreren af »Dan«, der assisterede »Macedonia«, erklærede blandt andet, at »Dan«, der havde fuld Kraft paa Maskinen, under hele Sejladsen gennem Langebro og indtil omtrent 2½ Skibslængde fra Knippelsbro, ikke gik med mindre Fart end 5 Mil gennem Vandet, saaledes at ved Bestemmelsen af Farten over Grunden tillige den medgaaende Strøm og Vind maatte komme i Betragtning. Efter hans Formening havde »Macedonia« ogsaa en Fart af c. 5 Mil, da den passerede Langebro, men Farten sagtnedes, da den kom i Nærheden af Skonnerten »Bertha«. Trossen mellem »Macedonia« og »Dan« hang dog slæk indtil der, da Dan var omtrent 2½ Skibslængde fra Knippelsbro, blev givet

Ordre til »Dan« om at trække Bagbord over, hvilket »Dan« ogsaa gjorde, dog saaledes, at den, for ikke at komme i Kollision med Bøjen ved Knippelsbro, først maatte svinge om denne, saa at den kom paa »Dans« Bagbordside. »Dan« søgte, idet den gik frem i en Retning af noget under 90° mod Macedonia, og selv stadig nærmede sig Broen, at trække »Macedonia« mod Bagbord, men uden at det lykkedes at faa den i ret Stilling for Broaabningen, formentlig fordi »Macedonia« havde for megen Fart. Da »Dan« var kommen midt i Broaabningen hørte han Lodsens give Ordre til at stoppe, og lod da straks Slæberen gaa; forinden havde han ikke hørt denne Ordre.

I »Macedonia«s Logbog var anført, at Damperen gik med langsom Fart gennem Langebro, at dens Maskine stoppedes efter at Broen var passeret for at afvente Signal fra Knippelsbro, og at den, da det var hejst, gik med langsom Fart ned mod denne, at et Skib med Bugserbaad foran pludselig kastede los fra Christiansgades Bolværk, og gik ned mod Broen foran »Macedonia«, at dennes Maskine, da Skibet havde mindre Fart, blev slaaet fuld Kraft bak for at undgaa Sammenstød med Skibet, medens »Dan« blev beordret til at gaa Bagbord over for at rette »Macedonia« i Farvandet, hvilket imidlertid ikke lykkedes, da »Dan« ikke havde Kraft nok dertil, og at »Macedonia« derfor tørnede mod Broen, at der saa blev bragt en Trosse ud agter fra paa Bolværket, til hvilket »Macedonia« blev hevet hen, indtil »Dan«, der havde ladet Slæheren gaa, atter tog denne, for derefter at assistere »Macedonia« igennem Broen og Bommen ud paa Reden, hvor det ankrede Kl. 5 Eltm.

Lods Hartvig havde ved den omhandlede Lejlighed overtaget Kommandoen i »Macedonia«, og hans, saavel som Kaptajnens Forklaringer ere paa det nærmeste overensstemmende med Logbogen. Lodsens har erklæret, at Skibet gik med langsom Fart (dead slow) igennem Langebro, at Maskinen stoppedes, efter at den nærmeste Bøje ved Broen var passeret, derefter atter gik langsomt frem, indtil der kort før Kollisionen bakkedes fuld Kraft. Efter at have passeret Langebro, saa' han pludselig en Skonnert, med en lille Bugserbaad for, komme ud i Farvandet; han besluttede at passere Knippelsbro umiddelbart efter, (tillige med) den, men da »Macedonia« havde mere Fart end Sejlskibet, gav han Ordre til at stoppe og bakke fuld Kraft for ikke at løbe op i det. Herved mistede »Macedonia« Styret, slog Styrbord ud, og da »Dan« ikke kunde rette den, tørnede den mod Broen. Lodsens har bemærket, at der ingen Tid var til at anbringe en Trosse paa Bøjen nærmest Broen, samt at Ankeret vel var klar til at falde, men at han undlod at give Ordre dertil, fordi Ankergrunden der ikke er god, saa at Ankeret ikke vilde holde, og fordi han frygtede, at det skulde faa fat i et Telegrafkabel, og derved gøre betydelig Skade, — hvorved bemærkes, at efter det oplyste var der kun et Brandtelegrafkabel dér langs med Broen.

Den af de Indstævnte nedlagte Frifindelsespaastand er hovedsagelig støttet paa, at Skonnerten var kommen i Vejen for »Macedonia«s Sejlads, og at denne for at undgaa Sammenstød var bleven tvungen til at bakke, derved var kommen ud af sin Retning mod Broaabningen, hvilket havde Paasejlingen af Broen til Følge.

Heri findes der imidlertid ikke at kunne gives de Indstævnte Medhold. Idet det foreløbig bemærkes, at det under Sagen er uomtvistet, at »Macedonia« maa bære Ansvar saavel for de af Lodsens, som for de af Bugserbaaden »Dan« mulig begaaede Fejl, findes det uforment at komme ind paa, om der ikke maatte være vist Forsømmelighed fra Macedonias Side ved ikke tidligere at faa Øje paa Skonnerten »Bertha« med dens Bugserbaad, og om ikke »Macedonia« efter det foreliggende maa antages i Virkeligheden at have haft en i alt Fald noget stærkere

Fart, end fra dens Side erkendt, samt om der ikke fra »Macedonia«s Side med Held kunde have været foretaget mere for at forebygge Paasejlingen end sket er, særligt ved at lade Ankeret falde, og ved at lade en Trosse føre ud i Bøjen. »Macedonia« findes nemlig allerede at maatte bære Ansvar for Paasejlingen og for den derved paaførte Beskadigelse af Broen, fordi den efter at have faaet Øje paa Skonnerten »Bertha« besluttede sig til at fortsætte sin Fart, for at komme gennem Knippelsbro samtidig med denne, uden at gøre noget for at forvise sig om, at den ikke derved, særlig paa Grund af Skonnertens ringere Fart, og uden at tage noget Hensyn til de Omstændigheder ved Broens Beliggenhed, som efter Skibets egen Formening i og for sig gjorde Sejladsen vanskelig, frivillig bragte sig selv i den Situation, som efter dens egen Formening omtrent med Nødvendighed vilde medføre Paasejlingen, hvis dens Fart var større end Skonnertens.

Idet det endnu kun skal bemærkes, at der overhovedet ikke kunde være blevet Spørgsmaal om en Fordeling af Skaderne i Henhold til Sølovens § 220, 2det Stykkes, paa dette Forhold uanvendelige Regel, ville de Indstævnte, »Firmaet C. K. Hansen«s om Agent for Dampskibet »Macedonia« til Sagsøgeren, Københavns Havnevesen, have at betale de paastævnte 8493 Kr. 84 Øre med 5 % aarlig Rente fra 23de April 1896 til Betaling sker.

Dom i S. S. Nr. 31/1896, afsagt d. 30te September d. A. Overretsprøkurator Seidelin som Aktor mod de Tiltalte: Skibsfører J. og Styrmand N. Den 7de Marts d. A., da Dampskibet »Bergenhuss«, der tilhører det forenede Dampskibsselskab, og som den nævnte Dag Kl. 4²⁰ Eftm. afgik fra Horsens med en Ladning af 94 Stykker Kreaturer og c. 40 Tons Stykgods, var paa Vejen Syd efter igennem Store Bælt, grundstødte det Kl. c. 10²⁵ Aften paa Sprogø Østerrev, og det saa haardt, at det først lykkedes at faa det af Grunden den 22de Marts i stærkt beskadiget Tilstand, medens derimod Ladningen ikke ses at have taget nogen Skade. Det nævnte Dampskib havde siden 1889 været ført af Kaptajn J., som fra Sommeren 1895 havde foretaget c. 25 Rejser med samme i fast Rute fra Hamburg ad Nord-Østersø-Kanalen og Store Bælt til forskellige østjydske Byer og tilbage, og havde N. i den Tid, hvori »Bergenhuss« havde faret i den sidst nævnte Rute, været om Bord i samme som 2den Styrmand. Paa den Rejse, da »Bergenhuss«, som omtalt, grundstødte den 7de Marts d. A., havde Kaptajnen og 2den Styrmand haft Vagt fra Kl. 7 Aften og havde endnu Vagt tilligemed Matroserne, P. og S., da Grundstødningen skete, medens 1ste Styrmand og de 3 Matroser, der hørte til hans Vagt, vare nede og til Køjs. Under nærværende Sag er bemeldte Skibsfører og 2den Styrmand paa Foranledning af Justitsministeriet, efter at Grundstødningen havde været gjort til Genstand for nærmere Undersøgelse ved Sø- og Handelsretten, efter Ordre af Politidirektøren, ved Overretsprøkurator Seidelin som Aktor, blevne tiltalte her ved Retten henholdsvis efter Sølovens § 293 og dens § 306 for deres ved denne Lejlighed udviste Forhold. Overretsprøkuratorerne Nissen og Bøcher have været beskikkede som Defensorer, henholdsvis for Kaptajnen og for Styrmanden, og have for hvers Vedkommende især nedlagt Paastand paa Frifindelse.

Efter hvad der er oplyst, var Vinden den paagældende Eftermiddag og Aften V. N. V., senere N. V., og havde en Styrke af omtrent 7 (3-rebet Merssejlskuling), Strømmen var nordlig og antages at have været stærk. Det var skyet og mørkt, men godt sigtbart. Skibets Amning var 9' 7" for og 11' 4" agter. Efter at Skibet havde forladt Horsens Kl. 4²⁰ Eftm., blev Loggen sat Kl. 6¹⁵ ved Ashoved. Kl. 7 gik første Styrmand ned, og Kaptajnen, 2den Styrmand samt Matroserne P. og S. overtog Vagten. Kl. 8¹⁵ passeredes Lystønden paa Lillegrunden, Kl. 9¹⁵ passeredes Romsø i en gisset Afstand, efter Kaptajnens Formening af 4, efter 2den Styrmands af 5 Kml. Kaptajnen gik da ned i Bestiklukafet for at

hvile sig, efter forinden, i Følge sin Fremstilling, at have beordret 2den Styrmand til at holde samme Kurs, som da styredes, nemlig dev. S. t. O. 1/2 O. (misv. S. S. O.) med Sprogø Fyr c. 3/4 Streg om Styrbord, og at lade ham vide, naar Halskov Lystønde kom i Sigte, og at kalde paa ham, forinden Skibet kom i Nærheden af Sprogø, senest om en Time, hvorved han vil være gaaet ud fra, at »Bergenhuss« med normal fuld Kraft, hvormed det gjorde 8 Knobs Fart, vilde bruge c. 1 1/2 Time som sædvanlig til Distancen fra Romsø til Sprogø, der udgør 13 Kml.

2den Styrmands Udsagn om dette Punkt gaar dog kun ud paa, at da Kaptajnen gik ned, lød hans Ordre paa, at styre S. t. O. 1/2 O., og at varsko ham om 1 Time samt, hvis Halskov Lysbøje kom i Sigte forinden, da at styre ret paa samme.

Matros P., der stod til Rors, da Skibet passerede Romsø, og som forblev til Rors indtil Kl. 10, har under Søforklaring i Korsør anført, at han i c. 20 Minutter, efter at Romsø var passeret, efter 2den Styrmands Ordre styrede S. S. O., derpaa i c. 10 Minutter S. t. O. 1/2 O., og derpaa atter, til han blev afløst S. S. O., hvilken Kurs han gav Matros S. ved Afløsningen. Medens Matros P. stod til Rors, saa' han to Blinkfyr om Styrbord, som han ikke kendte; efter Afløsningen gik han ned under Dækket, for at tilse Kreaturerne, og kom ikke op, før Skibet havde stødt. Matros S. har udsagt, at da han tog Roret Kl. 10, blev Kursen opgivet til S. S. O., og at han da formentlig saa Sprogø Fyr, men ikke lagde Mærke til, om han saa andre Fyr. Han holdt Kursen uforandret i c. 5. Minutter, til 2den Styrmand beordrede Styrbord med Roret, hvorefter Skibet efter hans og 2den Styrmands Udsagn drejede til S. O. t. S. Styrmanden kommanderede derpaa »Støt«, men inden han fik støttet, var Skibet løbet op til S. O. Kursen holdtes derefter uforandret i nogle, mulig i en 10 Minutter, til Styrmanden beordrede ham til at styre S. t. O. 1/2 O., med Tilføjende, at han skulde styre ned efter et Blinkfyr, som han da selv saa' forude, en lille Smule om Bagbord. Umiddelbart efter gik Styrmanden ned. Han holdt derefter den beordrede Kurs uforandret, først et Par Minutter, til Styrmanden kom paa Broen, og da Kaptajnen kom straks efter, senere 6 à 7 Minutter, medens de begge vare paa Broen, til Skibet stødte, medens de hele Tiden beholdt det omtalte Blinkfyr en lille Smule om Bagbord.

Den af 2den Styrmand afgivne Forklaring gaar ud paa, at efter at Kaptajnen havde givet ham den tidligere omtalte Besked og var gaaet ned Kl. 9 1/4 ud for Romsø, holdt han den ham opgivne Kurs S. t. O. 1/2 O. uforandret til Kl. 10, og han saa' kort før Matros P. forlod Roret, at Kursen da endnu var den angivne (Rattet var paa Kommandobroen, hvor han uafbrudt opholdt sig). Styrmanden havde hele Tiden iagttaget saavel Romsø som Sprogø Fyre, uden dog at tage nogen Krydspejling af dem, hvilket Kaptajnen ikke havde beordret ham til; han havde faaet Formodning om, at Skibet var lidt for vestlig i Farvandet, hvorfor han, kort efter at Matros S. havde taget Roret, beordrede dette Styrbord, og iagttog selv paa Kompasset, at Kursen forandredes til S. O. t. S., hvorefter han varskoede »Støt«. Der styredes saaledes efter hans Skøn i c. 10 Minutter, da han opdagede et Blinkfyr lidt forude om Styrbord, som han antog for at være Halskov Lystønde, hvorfor han gav Ordre til at styre op paa det, i omtrent S. t. O. 1/2 O. 2den Styrmand har benægtet Rigtigheden af de to Matrosers Udsagn, forsaavidt de ikke stemmede overens med hans. Han gik derefter straks ned og kaldte paa Kaptajnen, hvem han samtidig vil have underrettet om den af ham foretagne Kursforandring, og da han saa var i Begreb med at gaa op, vendte han om og spurgte Kaptajnen, hvorledes Halskov Lysbøje blinkede, hvilket denne derpaa gav sig til at se efter. Et Par Minutter efter, omtrent Kl. 10¹⁵, kom Kaptajnen op paa Broen, hvor han forblev til Grundstødningen skete, omtrent en 10 Minutter efter. Kursen forandredes ikke efter at Kaptajnen var kommen op; denne spurgte straks, da han

kom paa Broen, 2den Styrmand, hvor det omtalte Blinkfy var, og udtalte derpaa ogsaa, at det maatte være Halskov Lystønde. Først efter at det var blevet Dag, opdagede 2den Styrmand, der ikke i Mellemtiden havde talt med Kaptajnen om den nævnte Lystønde, den virkelige Lystønde ved Halskov i Øst, og kom da paa det rene med, at det, han havde antaget for Lystønden, var det 13 Kml. sydligere liggende Omø Fyr. Han har endvidere erkendt, at han ikke da vidste, hvorledes Halskov Lystønde skulde ses, og heller ikke, hvorledes Omø Fyr viste sig, og han har forklaret, at han ikke selv saa efter i Kortet eller Fyrbogen, fordi han havde faaet det Indtryk, at Kaptajnen ikke syntes derom.

Tiltalte Kaptajn J. har forklaret, at 2den Styrmand kom ned Kl. 10²⁰ og varskoede om, at de havde Halskov Lystønde forude med devierende Kurs S. t. O. $\frac{1}{2}$ O.; og at han, der var helt paaklædt forinden, saa straks salte sig i Bevægelse for at gaa op, men at 2den Styrmand, inden han kom ud af Bestiklukafet, vendte tilbage og spurgte om, hvorledes Halskov Lystønde viste, og at han derfor straks saa' efter i Fyrbogen og paa Kortet, hvormed der medgik et Par Minutter. Da han saa kom op paa Broen, spurgte han straks Styrmanden, hvor Lystønden var, hvortil denne ved at pege forud svarede: dér, og han saa' da noget, der blinkede, og som han ogsaa antog for Halskov Lystønde, idet han ikke fik set rigtigt, hvorledes Blinkene var, fordi han i det samme bemærkede, at Knudshoved gik i Skjul af Sprogø, og kun akkurat kom frem paany, da Grundstødningen skete, og havde han da efter sin Paastand højst været paa Broen i en 2 å 3 Minutter. Straks efter Grundstødningen slog han »fuld Kraft bak«, men til ingen Nytte; senere opdagede han, at det, han havde antaget for Lysbøjen, var Omø Fyr, medens Lysbøjen havde i Øst. Han har i Forbindelse hermed erkendt, at ligesom han ikke havde forviset sig om, at 2den Styrmand vidste, hvorledes den omtalte Lysbøje og Omø Fyr skulde ses, saaledes huskede han det ikke selv udenad inden Grundstødningen. Han har tillige anført, at han paa tidligere Rejser i den paagældende Rute, naar han paa samme Tid af Aftenen var passeret Romsø for sydgaaende, er gaaet ned i kortere eller længere Tid, og at han har ment ogsaa ved denne Lejlighed uden Betænkelighed at kunne gøre det, da Vejret var godt sigtbart, og da han, som Forholdene vare, da Skibet forlod Horsens, havde ventet, at Vinden og Strømmen temmelig hurtigt vilde lægge sig, og derfor blive uden Indflydelse paa Skibets Fart og Kurs, uagtet det endnu var Storm af Nordvest, da han ved Romsø gik ned.

Forsaavidt nu Kaptajnens og 2den Styrmands Forklaringer paa enkelte Punkter dels ikke stemme overens, dels ikke stemme ganske med det af de to Matroser anførte, findes det ikke for Sagens Afgørelse af nogen Betydning at komme nærmere ind derpaa, og ej heller findes der Grund til at komme ind paa en af 2den Styrmand under et Reassumptionsforhør fremsat Sigtelse mod Kaptajnen for, at denne noget efter Grundstødningen søgte at faa ham til at opgive, at Kaptajnen var kommen paa Dækket en halv Time tidligere end sket, hvad Kaptajnen bestemt har benægtet og hvad der ikke er bevist.

Idet de tvende Tiltaltes egne Forklaringer saaledes lægges til Grund ved Paadømmelsen, findes de at have gjort sig skyldige hver for sig i en saadan Skodesløshed og Forsømmelse i deres Tjeneste om Bord, at den har bidraget til at fremkalde den indtraadte Grundstødning, i hvilken Henseende det særlig skal fremhæves: for Kaptajnens Vedkommende, at han begav sig ned paa sin Vagt i længere Tid uden at forvise sig om, at Vejret og Strømforholdene vare saadanne — hvad de netop maa antages at have været —, at der kunde befrygtes at indtræde Uheld, naar der ikke iagttoges tilstrækkelig Forsigtighed; og uden derhos at have forviset sig om, at den Mand, til hvem han overdrog Kommandoen, havde den fornødne Kundskab til Forholdene i saa Henseende, særligt til Fyrforholdene, hvad det viste sig, at han ikke havde, og

hvad Kaptajnen forøvrigt heller ikke kan antages at have haft i tilstrækkelig Grad; for 2den Styrmands Vedkommende, at han overtog Kommandoen alene i længere Tid, uden da at have eller i rette Tid at skaffe sig den fornødne Kundskab for med Sikkerhed at kunne navigere Skibet i det paagældende, iøvrigt almindelig bekendte Farvand, hvori han desuden havde sejlet i længere Tid. Idet de som Følge heraf ville være at anse: Kaptajnen efter § 293 og 2den Styrmand efter § 306 i Søloven, findes de at burde svare hver især en Bøde til Statskassen: Kaptajnen af 200 Kr. og Styrmanden af 150 Kr., hvorimod der ikke findes at burde blive Spørgsmaal om, overensstemmende med Sølovens § 296, at berøve dem Retten til i det hele at føre Skib eller at gøre Tjeneste som Styrmand, medens den nævnte Bestemmelse derhos ikke ses at hjemle Adgang til at fratage en Tiltalt Retten dertil for en begrænset Tid.

Sølovens § 294.

I den almindelige danske Skibsfører-Forening afholdtes i Tirsdags et Diskussionsmøde i Anledning af det af Regeringen i Landstinget indbragte, i vort sidste Nummer gengivne Forslag om Tillæg til Sølovens § 294. Mødet havde fundet god Tilslutning, ogsaa fra de farende Skibsføreres Side, og efter en livlig Diskussion vedtoges enstemmigt følgende Resolution:

Forsamlingen resolverer, at man vilde anse det for ønskeligt, i Stedet for at vedtage Tillæg til enkelte Paragraffer i Søloven, at der arbejdedes hen til en Revision af hele Søloven.

Mødets Forhandlinger, der overværedes af Folkethingsmand, Kommandør Bojesen, skulle vi i vort næste Nummer referere nærmere.

Alene den Omstændighed, at Regeringen i Rigsdagen har indbragt et Forslag til en Tilføjelse til en af Sølovens Paragraffer, har i Søfartskreise vakt en ikke ringe Opmærksomhed. Siden Søloven kom til Verden i 1892 har der jo nemlig adskillige Gange, særlig fra Skibsførernes Side, været fremsat Ønsker om Ændringer i forskellige af dens Bestemmelser. Disse Ønsker ere imidlertid steds blevne afviste med den Indvending, hvis Berettigelse vel ikke kan benægtes, at der ikke kunde være Tale om at ændre Loven, uden i Forstaaelse med Norge og Sverige, hvis Sølove jo ere enslydende med vor, og at man derfor maatte se Tiden an, til der en Gang bliver Tale om en almindelig Revision af Søloven. I Søfartskreise har man derfor meget fornuftigt foreløbigt indskrænket sig til at søge dannet en Opinion for de Krav, man maa stille, naar denne almindelige Revision en Gang kommer, og vi tro, at det er et almindeligt Ønske, at man ikke vil forsøge at lappe paa Loven forinden. Den ovenstaaende Resolution er et Udtryk for dette Ønske, og dens Berettigelse er saa meget mere øjensynlig, som der ikke i Følge Lovforslagets Motiver synes at være nogen rimelig Grund til denne stykkevise Reform, hvis Tendens tilmed synes uheldig. Hertil vil der under Sagens fortsatte Behandling sikkert blive Anledning til at komme tilbage.

Styrmændenes og Maskinmestrenes Lønningsvilkaar.

Vi have modtaget Følgende:

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 37 og 40 ser jeg, at Spørgsmaalet om Styrmændenes Lønninger efter c. 4 Aars Hvide igen er kommet paa Tale, som Følge af et Rygte om, at Maskinmestrene paany ville søge at faa deres, i Forhold til Styrmændenes, høje Gager yderligere forhøjede.

I Nr. 40 fremfører den ærede Indsender, Hr. Carus, den Forhaabning, at Skibsførerne gennem deres Foreninger og hver for sig vil søge at gøre sig til Talsmænd for Styrmændene i denne for disse saa vigtige Sag. Dette vilde selvfølgelig være meget ønskeligt, men først og fremmest maa »Styrmændene« selv tage Affære, ved at slutte sig sammen og danne en Forening, der i Lighed med »Maskinmester-Foreningen« skal lede og støtte Medlemmerne overfor Rederierne. Thi et er sikkert, havde Mestrene ikke haft deres Forening, havde de næppe formaet at drive Gagerne op til deres nuværende Højde.

Men Styrmændene har til Dato staaet uden nogen som helst Støtte, end ydermere da de, som ikke have erhvervet Borgerskab som Skibsfører, ere udelukkede fra Skibsførerforeningen.

Lad os Styrmænd derfor tage os sammen, og i denne for Rederne temmelig gunstige Tid, danne en »Fagforening«, der kan forhandle med Rederierne, saavel angaaende Lønningsspørgsmaalet som i andre forefaldende Sager.

Vel har jeg til Tider hørt Styrmænd udtale deres Frygt for, at de, i Fald de indtraadte i en saadan Forening, risikerede at blive afskedigede fra deres Stilling; dog tillader jeg mig at betvivle, at nogen respektabel Reder vilde afskedige en Mand, der gennem en Forening paa en sømmelig Maade søgte at forbedre sine i Forvejen elendige Kaar.

Skulde der ikke desto mindre dog findes en saadan Reder, gjorde Styrmændene sikkert bedst i snarest at træde ud af hans Tjeneste.

Nu kommer Spørgsmaalet:

— »Hvem skal starte en saadan Forening«? —

Jeg er af den Formening, at det ikke vil være særdeles vanskeligt at formaa en Skibsfører eller ældre Styrmænd, som enten har trukket sig tilbage til Landjorden, eller har en Del Tid til sin Raadighed, til at stille sig i Spidsen for en saa vigtig Sag, og er Begyndelsen først gjort, vil der sikkert blive en meget stor Tilstrømning af Medlemmer, da enhver Styrmænd maa indse, at en ordentlig og vel ledet Organisation vil være det eneste, der kan hjælpe Standen fremad.

—n.

Ogsaa en Styrmænd.

Vi have fremdeles modtaget Følgende:

Tillad mig, Hr. Redaktør, at fremkomme med nogle Bemærkninger i Anledning af en Artikel i »Dansk Søfartstidende« Nr. 37, indsendt af en »Styrmænd«.

Den ærede Styrmænd omtaler med Indignation det ublu i, at Maskinmestrene kunne tænke paa at fordre deres Lønninger forhøjede, saa meget mere som Styrmændene i Forhold til Maskinmestrene ere saa uheldigt stillede. Imidlertid maa den ærede Styrmænd vide, at der af Maskinmestrene ikke har været stillet Fordringer om højere Gage, naar undtages i de større Baade, der i den senere Tid ere blevne anskaffede; hvorimod der har været Tale om at søge forhindret en eventuel Nedsættelse af vore Gager, hvad der turde kaldes temmelig retfærdigt. Jeg indser ikke, hvorledes det kan falde den ærede Styrmænd tungt for Brystet, at en ham aldeles uvedkommende Stand søger at forbedre sine Kaar, eller i al Fald søger forhindret, at Kaarene skulde blive af den Art, at man hellere maa afholde sig fra at gaa Søvejen. Det er en mærkelig Kendsgærning, at naar man taler med en Styrmænd, lyder Talen altid, at der er intet Forhold mellem en Maskinmesters Stilling og en Styrmænds; men hvad vilde være

rimeligere, end om Styrmænd værdsatte sin Stilling efter Kaptajns, idet jeg maa antage Kaptajns Stilling som en Fortsættelse af Styrmændens. At søge Sammenligning mellem Maskinmester og Styrmænd, betragter jeg som aldeles forfejlet. Naar den ærede Styrmænd omtaler, at der er mange Styrmænd, der maa gaa som Styrmænd hele Livet igennem, saa maa jeg dertil svare, at Forholdet stiller sig ens for begge Parter; Styrmændene har akkurat de samme Chancer for Avancement som en 2den Maskinmester, hverken mere eller mindre; til en Damper hører der én Kaptajn og én 1ste Maskinmester, og naar, som tidligere nævnt, der findes mange gamle Styrmænd, maa Grunden vel søges deri, at de ikke have kunnet avancere. Det samme gælder for Maskinmestrenes Vedkommende, men Mestrene have ganske vist den Chance, at naar de have gjort sig umulige til Dampskibstjeneste, søge de Erhverv paa anden Maade, saa man ser ikke saa meget til dem. Skulde der være Grund til Misfornøjelse, saa tror jeg, at Maskinmestrene kunne tale med; Rederierne uddanne i Reglen selv deres Mestre, de gennemgaa før den Tid den nødvendige Skole samt uddanne sig i den praktiske Gærning; senere avancere de efter Tørn eller Duelighed, ligesom enhver anden Skibsfunktionær.

Med en Gennemsnitsalder af ca. 32—35 Aar opnaar de at blive 1ste Mester med en Gennemsnitsindtægt af 150 Kr. maanedlig i D. F. D. S.; i andre Rederier stiller Forholdet sig vel noget bedre, men til Gengæld have D. F. D. S. Funktionærer Fordele, som jeg dog her skal forbigaa. Dækspersonalet er i den Retning betydelig heldigere stillet; de avancere i samme Forhold og naa Toppen i en lige saa tidlig Alder som Mestrene, kun med den Forskel, at som Kaptajn ere de komne paa en Hylde, som for Mestrene er aldeles uopnaaalig, ligesom de ere stillede som Mestre Overordnede i næsten alle Retninger. Ingen maa fortælle mig, at en Styrmænd, fordi han pludselig er blevet Kaptajn, har opnaaet en saadan Dygtighed i sit Fag, at man maa se op til ham med Ærbødhed, hvad dog til en vis Grad fordres.

Vil man fra et upartisk Standpunkt betragte begge Stænders Stilling i det store Hele, saa maa vist Dækspersonalet siges at være det begunstigede; om mulig de lavere Grader ere lidt negligerede i Retning af Indtægter, til Gengæld ere gennemgaaende Kaptajners Indtægter tilfredsstillende.

Maskinmestrenes Stilling er virkelig af en lidet misundelsesværdig Natur, er aandsfortærende og sløvende, og jeg tvivler meget paa, at naar en Maskinmester har naaet 50—60 Aars Alderen, han da er i Stand til at søge sig nogen anden Livsstilling, efter at være blevet uskikket til al videre Sejlads; lige saa lidt er der nogen Sandsynlighed for, at en Maskinmester med de nuværende Indtægter kan være i Stand til at spare sig en Formue sammen til sine gamle Dage, medens en Kaptajn i Reglen ikke behøver at se Fremtiden i Møde med saa bange Anelser. Til Slutning vil jeg kun anføre, at det vilde vist gavne d'Hrr. Styrmænd mere, om de, i Lighed med Maskinmestrene, sluttede sig sammen, for i Forening at arbejde hen til et fælles Maal, i Stedet for at søge at trykke Maskinmesterstanden ned. Stillingen er allerede tilstrækkelig trykket. Haabende at disse Linier maa blive læst og betragtet fra et upartisk Standpunkt tegner jeg mig

Ærbødigst *En Maskinmester.*

Vi skulle i vort næste Nummer nærmere omtale denne Sag, i hvilken vi have modtaget et yderligere Indlæg, der samtidig vil fremkomme. Red.

Kompassets Opstilling i Jærnskeibe.

I 4de Udgave af »Instruktion der Seewarte über die Behandlung der Deviation der Kompasser an Bord eiserner Schiffe«, der nylig er udkommet, findes neden-

staaende Anvisninger, som antagelig ville være af Interesse for vore Skibsførere:

En af de vigtigste Fordringer, der maa stilles til et godt Regelkompass, efter hvilket Skibet til enhver Tid med Sikkerhed kan navigeres, er at Deviationen ikke overstiger en Maksimumsværdi af 20°, og at den overalt i de befarede Farvande holder sig under denne Grænse. Dette Forlangende kan kun ske Fyldest:

1) Ved en Opstilling i Diametralplanet fjærnt fra Skibets Ender, hvorved Kompasset bliver bedst frigjort for Virkningen af Skibsmagnetismen.

2) Ved størst mulig Afstand fra alle store vertikale staaende Jærnmasser, saasom Skodder, Støtter, Ventilatorer, Skorstene, Master, Kraner o. s. v.

3) Ved Hævning over Dækket og ikke for stor Nærhed af horisontale Jærngelændere, der gaa tværs forbi, foran- eller agtenfor Kompasset.

I Almindelighed maa Bestræbelserne være rettede mod at stille Regelkompasset paa en Plads, der er saa vidt muligt fri for Indflydelse af enkelte større Jærnde, saa at Skibet kun i sin Helhed som magnetisk Legeme faar Indflydelse paa Kompasset. Derfor bør ogsaa alle bevægelige Genstande af Jærn, saasom Bænke, drejelige Hætter paa Ventilatorer og andet lignende Skibsinventar holdes mindst 15 Fod borte fra Kompasset.

Fuldt ud kunne disse Fordringer ganske vist ikke altid opfyldes, da der paa Grund af Skibets praktiske Navigering, foruden en fri Udsigt fra Regelkompasset ogsaa maa tages Hensyn til let Tilgængelighed for den vagthavende Officer; men man bør dog ikke tillade ret store Afgivelser fra de her fremsatte Regler.

I Sejlskibe, der have et højt, indtil foran for Mesansmasten naaende Poopdæk, vil det være hensigtsmæssigt at opstille Kompasset paa en Bro, gaaende fra Poopen forefter, enten til et Dækshus eller til Fartøjsgalgen, og omtrent midt imellem to Master i en Højde over Hoveddækket paa c. 15 Fod. Er en saadan Opstilling ikke mulig, kan Regelkompasset ogsaa godt anbringes paa Agterdækket omtrent ved Kahytsskylighet eller Nedgangskappen. En Plads over eller i stor Nærhed af et Jærnskod maa dog under alle Omstændigheder undgaaes.

I Dampskibe er en Opstilling af Regelkompasset paa Kommandobroen formedelst den fri Udsigt og temmelig betydelige Højde over Hoveddækket i de fleste Tilfælde at anbefale, dog kun saafremt Stedet ikke er for nær ved Skorstenen, og forudsat at Husene under Broen ere byggede af Træ. Hvis Kompasset da skulde komme til at staa i temmelig stor Nærhed af horisontale Jærngelændere, bør disses midterste Del bortfjernes og erstattes med 6—10 lange Messingstænger. Lade disse Betingelser sig imidlertid ikke opfylde, maa Regelkompasset nødvendigvis opstilles et andet Sted, f. Eks. paa en af Træ særlig bygget Bro, Platform e. l., idet man iagttaget, at den valgte Plads befinder sig mindst 20 Fod fra Rorstammen og mindst 10 Fod fra Hoveddækket.

Pælkompasser ere ikke at anbefale.

Styrkompasset maa naturligvis opstilles der, hvor Rattet er anbragt, og man vil saaledes ikke altid kunne undgaa Nærheden af større, vertikale Jærnmasser, Skodder, Skorstene o. s. v.; men man bør dog ogsaa her saavidt mulig tage Hensyn til de ovenfor givne Regler, blandt andet ved under Skibets Bygning at sørge for, at Styreapparatet ikke anbringes paa en for Kompasset alfor ugunstig Plads.

Ugens Havarier.

Excelsior, Bark af Helsingør, blev d. 14. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hernøsand paasejlet ud for Ystad af Dpsk. Orsino af London. Excelsior sank efter faa Minutters Forløb. Hele Mandskabet reddedes om Bord i Orsino, og landsattes i Helsingør.

Psyche, Skonnert af Svendborg, har d. 14. ds. paa Yderreden været i Kollision med en 3/m. Skonnert, og fik en Del ovenbords Skade.

Otto, Skonnert af Rudkjøbing, har været i Kollision med Skonnert Adelaar af Harlingen. Adelaar er indbragt til Helsingør med Tab af Bougepryd og Klyverbom.

Emma, Slup af Barth, drev under Stormen d. 14. ds. paa Rejsen fra Stevns til Stettin med Sten paa Land ved Ahlevig. Skibet er fuldt af Vand.

Duo, Brig af Westerwick, der paa Rejsen fra Hjemstedet til Gent med Træløst grundstødse ved Nivaa, er af Drogden d. 15. ds. indbragt til Helsingør med Tab af Anker etc.

Peter, tysk Galease, kom under Stormen d. 14. ds. paa Rejsen fra Königsberg til Aalborg med Klid paa Grund ved Alsøde.

Sorfina, Galease af Arendal, kom d. 15. ds. paa Grund ud for Mariagerfjord. Flot uden Assistance.

Olga, Skon. af Malmø, drev paa Stranden ved Nysted under Stormen d. 14. ds. Olga var i Ballast og laa for Anker ud for Nysted, da Stormen kom.

Alert, Dpsk. af Bergen, paa Rejsen til Kjøbenhavn med Marmor, er d. 18. ds. grundstødt i Brønnøund. For- og Storum fulde af Vand.

Chimca, Barkskip af Stavanger, Samuelsen, fra Leith til Riga med Kul, kom d. 17. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers.

Baltic, Barkskip af Riga, blev Natten til d. 18. ds. medens det laa for Anker ud for Hornbæk, paasejlet af 3/m. Skonnert Viking af Frederikstad, der var paa Rejse fra Østersøen til Antwerpen med Træløst. Baltic fik sin Klyverbom knækket foruden anden Skade, og gik til Helsingør. Viking fik megen Skade, navnlig paa Agterspejlet, og indslæbtes til Helsingør af Dpsk. Bien.

Tuton, Barkskip af Raumo, strandede paa Rejsen fra Aalborg til Hjemstedet ved Kjøge. Skibet blev d. 19. ds. bragt flot af »Drogden« og ind til Kjøge. Bjergeløn 1200 Kroner.

Sappho, Barkskip af Arendal, er d. 18. ds. strandet ved Bredfjed, Rødby.

Marie Sophie, Brig af Ribe, er d. 19. ds. ankommet til Falmouth fra Ichaboe med Tab af Sejl og med en Del Skade.

Concordia, Skonnert af Marstal, ankom d. 15. ds. til Aberdeen fra Sverrig med Granit. Skibet har haft en meget haard Rejse, har mistet en Del af Rigningen og har faaet Skandseklædning og Baadene slaaede i Stykker.

Amarant, Brig af Svaneke, paa Rejsen fra Llanelly til Karlskrona med Kul, kom under Indsejlingen til Salcomber paa Grund. Floddamperen »Rendeer« bragte Amarant flot, og Skibet har, saa vidt man kan se, ingen Skade taget.

Nordpol, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i den biscoayske Havbugt haft svær Storm og har faaet sine Baade slaaet i Stykker.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Udgaende fra Bjørneborg d. 15. ds. været paa Grund.

Lauritz, Skonnert af Næstved, med Grubepæle til Burntisland, har været paa Grund ved Inchkeit. Flot med Assistance og indbragt læk til Burntisland.

Ansgar, Barkskip af Marieham, har d. 15. ds. ved Falsterbo været i Kollision med et norsk Skib. Ansgar, der var paa Rejsen fra Kotka hertil med Træløst, indkom læk hertil.

Fanø, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen herfra til Liverpool og Manchester med Stykgods været i Kollision med den for Anker liggende svenske Skonnert Amor, der var ladet med Træ. Skonnerten fik mindre Skade og Fanø fortsatte Rejsen tilsyneladende ubeskadiget.

Christiane Marie, Skonnertbrig af Rønne, fra Terneusen med Kul hertil, har ved Nakkehoved været i Kollision med en norsk Bark og har mistet Klyverbom samt erholdt Skade paa Stævn. Christiane Marie indgik her i Havnen d. 18. ds. for at losse og reparere. Barkskipet forblev ubeskadiget.

Elise Høy, Skonnertbrig af Horsens, fra Uleåborg til Liverpool med Tjære, indkom d. 17. ds. her paa Rheden læk og med uklare Pumper.

Nerna, Dpsk. af Esbjerg, med Trælast fra Sundswall, indløb d. 16. ds. til Frederikshavn for at forsyne sig med Kul. Skibet havde udfor Øland taget en svær Sø over, som brækkede flere Støtter og rev en Del Dækslast med sig over Bord. Nerna fortsatte Rejsen.

Sally, Skonnert af Kalmar, fra Hudikswall med Trælast, er efter 25 Dages haard Rejse ankommen til Randers d. 17. ds. Skibet har faaet Mærseraen knækket og mistet flere Sejl. En Del af Dækslasten er skyllet over Bord.

Sophie, Jagt af Marstal, med Mursten fra Eckernsund til Kønigsberg, er strandet vest for Darsserort Fyrtaarn. Mandskabet reddede sig i Land i egen Baa. Dpsk. Fjirst Blücher har bjerget 3000 Mursten fra Vraget.

Tellus, Barksbib af Fredericia, er, medens det laa for Anker i Hangø, drevet paa Land d. 15. ds. Kaptajnen giver Lodeen, der bragte Skibet til Ankerplads, Skylden for Ulykken. Skibet er, med Assistance af en Lodsdamper og Dpsk. Neptun bragt flot.

Calwin, Dpsk. af London, Hunther, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra Luleå til Rotterdam med en Ladning Erts paa Grund paa Saltholmen. Skibet blev d. 17. ds. bragt flot af Svitzers og ind hertil.

Andrew Langmore, Skonnert af Baraf, indkom d. 16. ds. hertil paa Rejsen fra Hjemstedet til Stettin med en Ladning Sild. Skibet har i Sundet d. 14. ds. været i Kollision med et ubekjendt Barksbib. Skonnerten maa reparere her.

Skotland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 19. ds. grundstødt paa Ølands Østkyst. Skibet, der var paa Rejsen fra St. Petersborg til Amsterdam med Korn, staar haardt paa Grund. Assistance er afsendt fra Stockholm.

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

Fra Sø og Land.

I Tirsdags fejrede Grosserer og Skibsreder Alfred Christensen sit 25-Aars Forretningsjubilæum. Alfred Christensen fødtes i 1842 i Rudkjøbing. Han gik til Søs, da han var 14 Aar, tog Styrmandseksamen og blev Fører af en Jagt i 20-Aars Alderen. Senere førte han en Skonnert, indtil han i 1871 sagde Søen Farvel; efter en kort Tid at have været ansat paa et Mæglerkontor i St. Petersborg, oprettede han den 20. Oktober 1871 et Kulagentur her i Byen, der senere gik over til en Kulimport-Forretning. Denne udviklede sig i Aarenes Løb til den anselige Forretning, den nu er. Tillige er Hr. Christensen en af vore større Skibsredere; han er Direktør for Dampskibsselskaberne Nordsøen, Urania og Anglo Dane, ialt 14 Dampskibe med en Bæreevne af ca. 21,000 Tons. Det maa have været en Glæde for Jubilaren at kunne se tilbage paa sin Virksomhed i de 25 Aar, i hvilke han har udfoldet megen Energi og lagt stor Forretningsdygtighed for Dagen, hvorpaa talrige Anerkjendelser fra Forretningsvenners Side i Tirsdags afgav et talende Bevis.

Det forenede Dampskibsselskab havde i Forgaars indbudt Repræsentanter for Pressen og en Del Smøreksporthører her fra Byen til at tage dets nye Damper Ficaria, Kaptajn Fenger, i Øjesyn. Vi skulle nærmere omtale denne smukke Nybygning, hvad Pladsmangel forbyder os i dette Nummer.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Marseille 9. Oktbr. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kotka 20. Oktbr., bestemt til Åbo, Kbhvn. — Autwerpen, Müller, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Castor, Holm, afgik fra Bari 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom til Denia 11. Oktbr., bestemt til Malaga, Cadiz, Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Genua 20. Oktbr., bestemt til Livorno, Neapel, Messina. — Douro, Brabrand, afgik fra Puerto Cruz 19. Oktbr., bestemt til Cadiz, Huelva, Oporto, Lisbon. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersborg 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 20. Oktbr., bestemt til Valencia. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 14. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Trangsund 19. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, pas. Constantinopel 17. Oktbr., bestemt til Smyrna. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Bordeaux 17. Oktbr., bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissuer, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Omsk, Rasmussen, ankom til Odessa 19. Oktbr., bestemt til Smyrna Antwerpen. — Tejo, Fenger, afgik fra Cadiz 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Smyrna 14. Oktbr., bestemt til Lisbon, Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Viking, Jørgensen, ankom til Stockholm 19. Oktbr., bestemt til Oporto. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Kbhvn. 13. Oktbr., bestemt til Malaga, Alicante. — Baron Stjernblad, Michélsen, afgik fra Kbhvn. 21. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Louisiana, Jensen, afgik fra Bordeaux 2. Oktbr., bestemt til New Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 10. Oktbr., bestemt til Kbhvn, Libau. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Bergen 10. Oktbr., bestemt til Aalesund, Christianssund og Trondhjem. — Ceres, Svensson, afgik fra London 17. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Charkow, Norden, passerede Hanstholm 19. Oktbr., bestemt til Aarhus, Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Kønigsberg. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 20. Oktbr., bestemt til Christianssund etc. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Kønigsberg 13. Oktbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Niedersøe, ankom til Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Kønigsberg 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn, Kønigsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Morso, Lind, ankom til Kønigsberg 17. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 18. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 18. Oktbr., bestemt til Libau. — Odin, Koefoed, ankom til Hamburg 17. Oktbr. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn 19. Oktbr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 18. Oktbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Saudarkrog 8. Oktbr., bestemt til Vestisland. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Valdemar, Sørensen, ankom til Riga 18. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 16. Oktbr., bestemt til Riga.

Constantin, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 21. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 20. Oktbr., bestemt til Odense. — Ficaria, Fenger, afgik fra Kbhvn. 22. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 21. Oktbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 22. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 21. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 21. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 21. Oktbr., bestemt til Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 17. Oktbr., bestemt til Stettin. — Frode, H. W. Wrisberg, afgik fra Riga 17. Oktbr., bestemt til Rouen. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 17. Oktbr., bestemt til Stettin. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 13. Oktbr., ankom til Rotterdam 19. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Libau 15. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Rotterdam 17. Oktbr., ankom til Burntisland 19. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 18. Oktbr., ankom til Boness 20. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra

Sunderland 17. Oktbr., bestemt til Stettin. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Olaf, Chr. Holst, afgik fra Rio de Janeiro 14. Oktbr., ankom til Buenos Ayres 20. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 3. Oktbr. ankom til Rio de Janeiro 11. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Kronstadt 20. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Ghent 13. Oktbr., ankom til Blyth 15. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 9. Oktbr., ankom til Kronstadt 16.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 9. Oktbr., ankom til Rotterdam 15. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 17. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 11. Oktbr., ankom til London 18. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Brake 17. Oktbr., ankom til Antwerpen 20.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Kramfors 10. Oktbr., ankom til Rouen 18. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Kemi 14. Oktbr., bestemt til Grimsby.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 2 Oktbr., ankom til New-York 15 — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 18. Oktbr., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 11. Oktbr., ankom til Kbhvn. 12. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 10. Oktbr., paa Rejse til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, afgik fra Libau 20. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Hermia, Warming, ankom til Rotterdam 15. Oktbr., afgik fra Rotterdam 20. bestemt til Boness. — Alice, Sørensen, afgik fra Libau 16. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Jensen, afgik fra Reval 15. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 20. Oktbr. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 15. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Nauta, Steen, afgik fra Riga 14. Oktbr., ankom til Kbhvn. 17. — Rønne, Hintze, ankom til Kjøge 15. Oktbr., afgik fra Kjøge 20., bestemt til Libau. — Ajax, Brorsen, afgik fra Odense 14. Oktbr., ankom til Stettin 16., afgik fra Stettin 19., bestemt til Odense. — Marstrand, Lund, afgik fra Roslock 13. Oktbr., ankom til Libau 17., afgik fra Libau 20., bestemt til Kristiania. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra St. Petersborg 14., ankom til Vejle 19. Oktbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Delfzyl 18. Oktbr. — Dania, Troensegaard, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., ankom til Newcastle 20. — Eyen, Hansen, ankom til London 15. Oktbr., afgik fra London 20., bestemt til Grangemouth. — Hafnia, Neergaard, ankom til Dieppe 13. Oktbr. — Jylland, Starck, afgik fra Reval 15. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Russia, Rasmussen, ankom til Amsterdam 15. Oktbr. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 16. Oktbr., bestemt til Reval.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Danzig 15. Oktbr., ankom til St. Petersborg 18. — Rita, Jensen, afgik fra St. Petersborg 15. Oktbr., ankom til Kbhvn. 19. — Patria, Andersen, ankom til Zaandam 11. Oktbr. — Yrsa, Larsen, afgik fra Kbhvn. 16. Oktbr., ankom til Nykjøbing F. 17., afgik fra Nykjøbing F. 20., bestemt til Lassiemouth. — Maia, Skov, afgik fra Lübeck 15. Oktbr., ankom til St. Petersborg 19.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Riga 15. Oktbr., bestemt til Zaandam. — Frisia, Fisker, ankom til Odessa 15. Oktbr. — Olga, Jørgensen, afgik fra Flensburg 15. Oktbr., ankom til St. Petersborg 19.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Libau 19. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Thorvaldsen, ankom til Hamburg 18. Oktbr. — Absalen, H. Predbjørn, afgik fra Kronstadt 15. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Kbhvn. 20. Oktbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Methil 19. Oktbr. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Riga 17. Oktbr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Blyth 17. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, afgik fra Newcastle 18. Oktbr., bestemt til Swinemünde. — Christiansborg, Schultz, ankom til Swinemünde 21. Oktbr. — Frederiksborg, Kühl, afgik fra Rotterdam 16. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Fredensborg, Petersen, ankom til Dunkerque 12. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Sundsvall 16. Oktbr., bestemt til Rouen. — Uranienborg, Olsen, afgik fra Jakobstad 18. Oktbr., bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Terneuzen 12. Oktbr. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Rafsø 18. Oktbr., bestemt til Bremen. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Rouen 18. Oktbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Sundsvall 15. Oktbr., bestemt til Gravelines. — Nerma, Degn, ankom til Esbjerg 17. Oktbr. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Warkworth 17. Oktbr., ankom til Esbjerg 19., afgik fra Esbjerg 20.

Norden. Nordhvalen, passerede Shields 13. Oktbr., paa Rejse fra Aarhus til Baltimore. — M. C. Holm, passerede Portland 10. Oktbr., paa Rejse fra Piteå til Celle. — Nordvest, ankom til Frederikshavn 12. Oktbr.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Embla, Jepsen, ankom i Følge Telegram 12. Oktbr. til Mauritius fra Cargados Øerne. — Jørgiane Anna, Hansen, sejlet fra Falmouth 10. Oktbr. til Hamburg, passeret Dungesness 14. — Paul, Hensen, sejlet fra Falmouth 12. Oktbr. til Antwerpen. — Laura, Callesen, passeret Dover 12. Oktbr. fra Hamburg til Manta. — Røhl, Nørby, sejlet fra Falmouth 14. Oktbr. til Hamburg. — Anita, Lybecker, sejlet fra London 14. Oktbr. til Port Gallegos.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 17. Oktober:

Vort Fragtmarked er fremdeles fast med stigende Tendents for Middelhavets Vedkommende. Der er sluttet Tyne, Blyth eller Wear til: Riga 1700, 1900, 3000 4. Libau 1500 4/7¹/₂, Königsberg 600 6/6, Neufahrwasser 1200 5/, Stettin 1300 5/, Lübeck 1000 5/9, Kiel 1900 4/7¹/₂, Aabenraa 1100 5/6, Randers 600 6/, København 1800 & 1900 4/4, Kjøge 600 5/6, Bilbao 1800 3/3 Dagskurs. Oporto 1300 6/9, 1100 6/10¹/₂, Lissabon 1200 6/9, Sevilla 1000 8/, 1300 8/3, Cette 1700 6/9, Cannes 1800 7/9, Nizza 2500 7/3, Genua 2600 6 7¹/₂, Ca Vecchia 2700 6/6, Neapel 1800 6/9, Venedig 3200 9/, Fiume 2300 9/6, Alexandria 1900 7/3, 2200, 2500, 3500 7/6. Returnmarkedet fra Sortehavet og Azoff er vedblivende fast med stærkt Begær af Tonnage for Oktbr.—Novbr. Lastning, til Dels til højere Rater.

Donau-Markedet er fast til 20/ paa n. c. Basis. Enkelte Redere har til Trods for de gode Udfragter til Middelhavet sendt deres Baade ud i Ballast til disse Pladser. Af de i Dag rapporterede Fragter nævnes: Odessa til London ell. Rotterdam 18 7¹/₂ Oktober, til L. H. A. R. 18/6, Byg, November. Nicolaieff 19/— n. c., Novbr. Azoff 22/6 n. c. Oktober. Kustendje 19/6 any, option Hamburg 20/, Novbr. Varna, Bourgas ell. Baltchik 18/ any, 18/6 Hamburg, Decbr. Sulina 19/— any, 19/6 Hamburg. Oktober. Donauen til L. H. A. R. 19/6, option Hamburg 20/—, Novbr.—Decbr. Donauen 20/— any, 20/6 Hamburg, Novbr., lille Damper 10,500 qrs. Alexandria melder ligeledes stærkt Begær for prompt Tonnage. Der bydes 13/6 per t. w. Contonseed og 2/9 per qr. Grain til Hul. For Lastning 2den Halvdel, Oktober er sluttet to Dampere 1800 og 2100 tons til respektive 17/— til Southampton og 15/ til direct port U. K.

Fra Bilbao kan nu opnaas 7/6 pr. ton Erts til Middlesbro, og til andre Pladser i Forhold. Fra Porman er betalt 14/3 til Middlesbro

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 2den Oktober:

I Bomuldshavnene, i Særdeleshed ved Atlanterhavskysten, synes man endelig at være kommen til Erkendelse om Fragtmarkedets egentlige Tilstand, hvorfor Befragterne for at sikre sig Tonnage have været nødt til at give efter for Redernes stigende Fordringer. Det er for Øjeblikket umuligt at afgøre, om her kan ventes yderligere Stigning af Fragterne. Hvad Kornvarer angaar, synes vort Marked ikke at være i Stand til at kunne betale de af Rederne forlangte Rater, der ere baserede paa de for Bomuld opnaaede Fragter, men der er bleven gjort gode Forretninger i senere Aflastninger. Som et interessant Tilfælde bør omtales, at her har været Efter-spørgsel efter en Damper til at lade Hvede til Indien. Man taler om, at der er betalt høje Priser for forskellige Damper til Fosfatladninger, øjensynligt til Dækning af Forretninger, der allerede i nogen Tid have været udbudte i Markedet.

I den forløbne Uge er Antallet af ubefragtede Skibe blevet lidt forøget her i Havnen, men i Fragterne er ingen kendelig Forandring indtraadt; her har ikke været megen Forretning, og det eneste nye af Interesse i Ugens Løb er en Stigning i Bræddefragterne fra Provinserne. Her er en Del Efterspørgsel for prompte Skibe til at lade Petroleum i Fade til Skandinavien, men paa Grund af Mangel paa pas. sende Tonnage er der ingen Befragtninger sket. Fragterne for Petroleum i Kasser til Ostindien ere faste og udvise snarere en Forbedring for ladeklare Skibe.

Fragtberetning fra Barbados d. 3die Oktober.

Der er meget lidt Forandring at melde om vort Fragtmarked i den forløbne Maaned, og kun faa Befragtninger ere effektuerede her, hvilket jo er almindeligt paa denne Tid af Aaret. De fleste anløbne Skibe har været sluttede før Ankomsten, men de som ere blevne befragtede her har faaet ganske sejlbare Rater, omendskønt Fragterne have været sparsomme. En livligere Tid er dog i Vente nu da Orkan-sæsonen kan anses for at være overstaet for i Aar.

Af Fragter kunne noteres:

Logwood, 30 à 31/3 fra Belize & Laguna, 28/ à 29/ fra Jamaica, 29/, 30/ & 31/ fra Yucatan (1, 2 eller 3 Steder resp.), 25/ (fri Udgifter) fra Monte Christi, 30/ à 32/6 fra Grande

Saline, 40/ à 42/6 fra Cape Haitien & Fort Liberté. Alt til Kanalen for Ordre og almindeligt Afdrag om sendt direkt.

Mahogni fra Belize og Laguna 10/ mere end for Logwood, men disse Fragter ere mere sjældne for Tiden.

Kokosnødder betaler nu 18/6 & 28/6 pr. Tus. pillede og upillede resp. fra Trinidad til London.

Naval Stores 2/9 à 2/10½ pr. Td. Harpix 4/ à 4/1½ pr. Td. Terpentin med 5/0 Primage til Kanalen for Ordre 3 d. pr. Td. mindre om sendt direkt til Lossested.

Trælast fra Golfhavnene 95/ à 100/ pr. Standard efter Størrelsen af Fartøjet.

Lumber til Brasilien Doll. 15.00 à Doll. 16.00 med Doll. 2.00 Betingelsen, og til La'Platafloden Doll. 12.00 à Doll. 13.00 pr. 1000 sup Fod — rent Certeparti.

Vor Korrespondent i St. Petersborg meddeler den 3./15. Oktober:

Efter den store Stigning, den sidste Maaned har bragt, syntes Fragterne i den forløbne Uge atter at ville gaa tilbage efter at have naaet Højdepunktet, men i Dag slog Stemmningen igen om, maaske navnlig fordi Købmændene, nu da Sæsonen nærmer sig sin Slutning, ønske at blive af med de solgte Varer saa snart som mulig. Det var derfor hovedsagelig prompt Tonnage, der var stærkt søgt, og kan herfor til London noteres 2/— og til Rotterdam eller Amsterdam 2/0¾ d.

Hamburg eller Weser: Navnlig til førstnævnte Plads er Efterspørgslen stærk og betales nu glat væk 2/1½ d.

Til Antwerpen noteres 2/—, men der findes ikke meget Korn i Markedet til denne Plads.

Til Dünkirk eller Ghent er samme Rate nominel, medens der for Hør kan opnaas Frcs. 27 pr. Ton.

Til Stettin eller Lübeck betales Mk. 12½ pr. 2000 Kilos Rug og til Kjøbenhavn er der sidst sluttet til Mk. 16 pr. 2000 Kilos Rug.

Fra Kronstadt kunne prompte Baade nu opnaa 32/6 d. med ½ Del Boards à 34/— til London eller Hull. Endvidere noteres til Grangemouth 32/— D./B.

Rotterdam eller Amsterdam prompt eller senere Hfl. 20 D./B./B.

Brake Dock prompt eller senere Mk. 35 D./B./B.

Honfleur Frcs. 45 D.B., Halvdelen Boards.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Kattegat. Sjællands N.-Kyst. Den 1ste November 1896, eller, saafremt Vejret forhindrer det, snarest mulig derefter, tændes *Sjællands-Rev* Fyr. Det er et hvidt Blinkfy, der hver ¼ Minut viser Et-Blink, Lys 5 s., Mørke 10 s.. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Lysevnen: 7 Kml. Fyret vises fra en 47 Fod høj, rød Baake med hvid Gasbeholder.

Baaken staar i 14½ Fod Vand c. 1,700 Alen NNV. for Baaken paa *Sjællands-Rev*. N. for Baaken findes 10 Fod Vand. Afstanden til 4 Fv. Kurven i N.-lig Retning er c. 1,200 Alen.

Paa Baaken er til Forsøg anbragt en Fløjte, der, naar der er Bevægelse i Vandet, giver Lyd som en Fløjtetønde, men svagere.

Beliggenhed: 56° 4' 46" N. Br. 11° 13' 9" Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Östergötland Skjærgaard. Til Foraaret 1897 af. mærkes *Myrholmsgrundet* NV. for *Kettilö* med en rød Stage med Kost. 58° 12' 16" N. Br. 16° 53' 22" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Paa *Gefte* Red er 200 Alen NNØ. for Stagen med Kost ved *Prins Alberts* Grund funden en 16 Fods Grund. Den er afmærket med en Stage med Kryds. 60° 42' 0" N. Br. 17° 14' 42" Ø. Lgd.

Til Foraaret 1897 skulle de røde Tønder ved det N.-lige og det S.-lige Indløb til *Gefte* Red forsynes med Stage og Kost og Stagen ved *Båkharen* med Kost.

Finland. Finske Bugt. I *Porkala* Skjærgaard ere følgende Grund fundne og afmærkede saaledes:

En rød Stage med en rød, opadbunden Kost er i 23 Fod Vand udsat ved Enden af Revet, som fra *Stora Spårö* SØ. Spids strækker sig 0,7 Kbl. SØ. ud. 59° 58' 26" N. Br. 24° 28' 43" Ø. Lgd.

En hvid Stage med en sort, nedadbunden Kost, er i 22 Fod Vand udsat ved Enden af Revet, som fra *Stora Malholm* strækker sig 1,4 Kbl. V. ud. 59° 58' 32" N. Br. 24° 29' 4" Ø. Lgd.

Rusland. En rød Lys- og Klokketønde, mærket *Vindau*, er i 19 Fod Vand udlagt paa *Vindau* Red, 1,600 Alen N. 68° V. fra S.-Molens Hoved og 1,750 Alen fra nærmeste Land. 57° 24' N. Br. 21° 31' Ø. Lgd.

Tyskland. Kurisches Haff. Den hvide Baaketønde *Esse 5 N 5* ved N.-Enden af *Esch Bank* har N.-lig Topbetegnelse 55° 17' 4" N. Br. 21° 12' 36" Ø. Lgd.

Ved *Lebaergarsch Bank* ligge to hvide Spirtønder. Den yderste har N.-lig Topbetegnelse 54° 58' 0" N. Br. 21° 2' 20" Ø. Lgd. Den inderste har Ø.-lig Topbetegnelse og ligger 860 Alen S. 79° Ø. fra den yderste.

Friesches Haff. Fra 17de Okt. til 30te Novb. 1896 udlægges til Forsøg en Lystønde ved Ø.-Enden af *Fischhauser Wiek*, tæt ved Hovedet af Dæmningen ved Indløbet til *Königsberger Seekanal*. Den viser Blink i 8 Sekunder fulgt af Tre-Blink.

I *Flensborg Fjord* foretages Forsøg med de nye Ledefyr.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 15de Okt. 1896 tændes følgende Fyrlamper, der vise Lys med Formørkelser:

Tufjord, Rolsøen, Finnmarken, paa Indløbets S.-Side. Lyset er hvidt fra N. 72° V., fri N. om *Leikua*, til N. 63° V., fri S. om *Svartøxen*, rødt fra N. 63° V. til N. 30° V., hvor Landet skjuler Lyset, og hvidt ind over Havnen. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Jerntaarn. 71° 0' 20" N. Br. 23° 55' 30" Ø. Lgd.

Ingø, Finnmarken, paa *Afløsningen*, Indløbets S.-Side. Lyset er hvidt i Indløbet mod NV., mellem *Jyltebroen* og *Seiskjær*, grønt fra fri N. om *Jyltebroen* over *Fruholmen* til omtrent midt i *Leiholmsundet*, rødt fra fri V. om *Leiskjær*, over *Langholmen* til hen imod *Saltøeringsholmens (Juksholmens) N.-Kant*. Flammens Højde: 3½ Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 23 Fod højt Jerntaarn paa en Stenvarde. 71° 5' 25" N. Br. 24° 3' 20" Ø. Lgd.

Brændetid: 25de Aug.—14de April.

Fiskefyrene paa *Husø* ved *Ona* og paa *Kvaløklub* ere nu slukkede indtil Tændingstiden i Januar.

Den 1ste Decb. 1896 tændes paa *Gjesnacken* i *Aasvær* en Fyrlampe, der vise Lys med Formørkelser fra N. 32° Ø., V.-Kant af *Store Raabø*, gennem N., V. og S. til S. 58° Ø., S.-Kant af *Stensholmen*. Lyset er hvidt i Indsejlingen fra V. mellem *Brakvaskollen* og *Djupskjærene*, samt fra S. (*Raasa*) mellem *Moholmen* og *Udsøendingen*, forøvrigt rødt. Flammens Højde: 62 Fod. Brændetid: 1ste Decb.—15de Marta. 66° 13' 0" N. Br. 12° 8' 40" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. *Juel Sand* Fyr er nu flyttet lidt NØ. hen. Flammens Højde: 35 Fod. Det viser hvidt Lys i 4 S., Mørke i 1 s.

Det midlertidige Fyr er slukket. Den gamle Fyrbaake borttages.

Holland. Zeegat van Terschelling. Ledefyret for *Thomas Smit Gat* lyser fra S. 28° Ø. gennem S., V. og N. til N. 8° V. Det skjules saaledes inden for c. 2 Kml. fra Kysten fra N. 8° V. til N. 3° Ø., ganske fra N. 3° Ø. til N. 14° Ø. af *Strand duinen*, inden for 1 Kml. fra Kysten fra N. 14° Ø. til N. 20° Ø., ganske fra N. 20° Ø. til N. 65° Ø., er synligt fra N. 65° Ø. til N. 82° Ø., og skjules derpaa ganske fra N. 82° Ø. gennem Ø. til S. 28° Ø.

Beliggenhed: 53° 21' 47" N. Br. 5° 12' 27" Ø. Lgd.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Maassluische Scheur. Den 19de Okt. 1896 slukkes paa *Rozenbury* Ledefyrene, som lede gennem *Hoorn*, og samtidig tændes to nye, hvide, faste Ledefyr:

Fortfyret er anbragt paa *Goudmijnkade* S.-Dige. Flammens Højde: 19 Fod. Fyret vises fra en sort, sekskantet Jernbaake. 51° 54' 40" N. Br. 4° 14' 19" Ø. Lgd.

Bagfyret er anbragt paa *Zandwegdijk* S.-Dige 375 Alen S. 25° Ø. fra Fortfyret. Flammens Højde: 32 Fod. Fyret vises fra en brun, sekskantet Jernbaake. 51° 54' 32" N. Br. 4° 14' 24" Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 25° V. og S. 25° Ø. lede de i *Hoorn*. Den 19de Okt. 1896 forandres *Zandweg* røde Fyr til et hvidt Fyr. 51° 55' 3" N. Br. 4° 13' 47" Ø. Lgd.

England. Ved *Harwich* Havn skulle følgende Fyr tændes. Paa *Felixstow* S.-lige Havneløved et rødt Fyr, som holdt overet med det røde Fyr paa *Felixstow* Pier leder mellem Tønderne *Beach End* og *Cliff Foot*.

Paa *Languard NV.* og *SØ. Baake* skal tændes røde Fyr, som holde overet lede mellem Grundene *Gristle* og *Guard*. Nærmere Meddelelser senere.

Skotland. Firth of Forth. Paa *Herwit Ledge* staar en Baake, 1,1 Kml. S. 43° Ø. fra *Inch Keith Fyr*. 51° 1' 15" N. Br. 3° 6' 45" V. Lgd.
Fløjtetønden ved *Herwit Ledge* ligger i 10 Fv. Vand, 1,3 Kml. S. 44° Ø. fra *Inch Keith Fyr*.
Paa *Briggs Ledge* er der ingen Baake.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Englands V-Kyst. I Munden af *Dee* har Færvandet forandret sig, hvorfor Forandring i Afmærkningen atter har været nødvendig. Det er nødvendigt at benytte Lods til Besejlingen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Den sorte Spirtønde i *Passe Ouest* ved *Lorient* ligger paa *SØ.* Kant af *Grunden* 47° 41' 42" N. Br. 3° 22' 43" V. Lgd.

Canariske Øer. Grand Canarie. Fyret paa *Pynt Morro Colchas*, 1 Kml. V. for *Pynt Maspalomas*, lyser til N. 59° Ø., hvor det gaar i Skjul af *Klippepynten* 3 Kml. NØ. for *Pynt Maspalomas*.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Den 15de Okt. 1896 tændes paa Ø-Enden af *Bølgebryderen* ved *Cette Havn* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 67 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det vises fra et muret *Taarn*. 43° 23' 53" N. Br. 3° 43' 13" Ø. Lgd.

Samtidig ombyttes den røde Sektor fra N. 73° Ø til S. 63° V. i Fyret paa *Cette Bølgebryder* med en mørk Sektor, iøvrigt bliver Fyret uforandret.

Italien. Oneglia. Ved *Porto Maurizio* ere Fyrene nu forandrede saaledes:

1. Fyret paa *S.-Molens Hoved* er et rødt Fyr med Formærkelser, Lys i 4^s, Mørke i 1^s. Synsvidde: 11 Kml. Linseapparat af 5te Orden.
2. Fyret paa *Ø.-Molens Hoved* ved *Oneglia Havn* er et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 5^s, Mørke 1^s. Synsvidden: 11 Kml. Linseapparat af 6te Orden.

Iøvrigt ere Fyrene uforandrede.

Paa *Grunden*, som strækker sig ud mod V. fra *Livorno Hovedfyret* er rejst en sort Stage med *Kegle* 215 Alen V. fra Fyret.

Tyrkiet Smyrna Bugt. Paa Fyrskibene *Yani Khediz* eller *Pelican Spit* og *Sanjak Spit* ere Fyrene midlertidigt ombyggede med hvide, faste Fyr, to lodret for hinanden paa hvert Fyrskib.

Kreta. Den 15de Okt. 1896 tændes Fyret paa *Spinalongo* eller *Aghios Joannis* igen.

Brasilien. I *Para* Floden ere følgende Fyr slukkede: *Pynt Joannes*, *Fort Da Barra*, *Mariano* i Floden *Guajara*, *Panacuera* i Floden *Tocantins*, og *Jutahy* i Kanal *Breves*, og ved *Bahia*: Fyret ved *Indløbet* til den lille Havn og paa *Pynt Montserrat*.

Følgende Fyr ere tændte:

Ved *Indløbet* til *Rio Arrozal. Para*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 306 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Linseapparat af 6te Orden. 1° 20' 40" S. Br. 48° 47' V. Lgd.

Paa N-Enden af *Øen Cameleao, Para*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Linseapparat af 6te Orden. 1° 50' S. Br. 49° 55' V. Lgd.

Paa *Øen Jacunda Coroa* ved *Indløbet* til Kanal *Breves, Para*, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Linseapparat af 6 Orden. 1° 46' S. Br. 49° 43' V. Lgd.

Baillique Fyr, Para, er nu et hvidt Blinkfyrt, Et-Blink hver 1/2 Minut.

Santa Anna Fyr er nu et Blinkfyrt, der hver 1 1/2 Minut viser 2 hvide og 1 rødt Et-Blink, med 1/2 m. Mellemlum.

Pynt Olinda Fyr er nu hvidt med *Blus* hver 2 Minutter.

Santos Fyr, paa *Øen Moela*, er nu et Blinkfyrt, der hver 1 Minut viser 1 hvidt og 1 rødt Blink med 1/2 m. Mellemlum.

Kap *Santa Martha Grande Fyr* viser hvidt Fyr med *To-Blus* hver 1/2 Minut, undtagen over *Klippen Pedra do Campo Bom*, hvor *Lyset* er rødt.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra *Alexandria* underkastes i *Døgs* Karantæne og Desinfektion af Passagerers og Mandskabets Effekter. Skibe fra andre ægyptiske Havne ved *Middelhavet* gives fri *Praktika*.

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Oktb. 1896.

	Gjort til.		Køber. Sælger.	
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	112 ¹ / ₂	³ / ₄	112 ³ / ₄	113
Thingvalla			47 ¹ / ₄	47 ³ / ₄
Danmark	94 ¹ / ₂	³ / ₄ 95	95	95 ¹ / ₄
Norden	122 ¹ / ₂	³ / ₄	121 ¹ / ₂	122
Kjøbenhavn	99 ¹ / ₂	³ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
Carl	67	67 ¹ / ₄	67	67 ¹ / ₄
Dannebrog	114		113	115
Skjold	82	82	82	82 ¹ / ₄
Jydsk Engelsk Dpsk.			—	—
Bornholm 1866			—	—
Bornholm			—	—
Helsingørs Dampsk.	50	52	51 ¹ / ₂	53
Østersøen	69 ¹ / ₂	70	69 ¹ / ₂	72
Nordsøen			71 ¹ / ₂	73
Form			93	100
Foren. Bugser-Selsk.			91	93
Dansk-russisk Dampsk.			75	100
Dampskibe Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.			—	—
5 0/0 — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882			—	—
5 0/0 — — 1894			—	—
5 0/0 Norden			—	—
5 0/0 Nordsøen			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats			99 ³ / ₄	100 ¹ / ₂
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.			96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.			96	96 ³ / ₄
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
4 0/0 — — 6 —			98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —			96 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
Aktier.				
Nationalbank			157	158
Privatbank	123	123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₄	124
Landmandsbank			125	127
Handelsbank			124 ³ / ₄	126 ³ / ₄
Burm. & Wain	107 ¹ / ₂		107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄
Helsingørs Jernsk.			107	108 ³ / ₄
Sukkerfabr.	95 ¹ / ₄	1/2	95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	119 ³ / ₄		119 ¹ / ₂	120
Vekselkursær.				
		åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg		89.10	88.95	
London		18.15	18.12	
Paris		72.10	—	
Amsterdam		150	—	
Notering paa Berlins Børs d. 20. Oktbr. 1896.				
Rubler			217.45	
4 0/0 Russiske Consols			102.70	
4 1/2 0/0 — Boden Kredit			103.70	
6 0/0 Mexikanske			92.20	
5 0/0 Rumænske Stats			100.10	
4 0/0 — — 1890			87	

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

Foren. Dampskibs, 26,000, »Thingvalla« 10,000, »Danmark« 30,000, »Norden« 32,000, »Kjøbenhavn« 82,000, »Carl« 136,000, »Dannebrog« 10,000, »Skjold« 92,000, Helsingørs Dampskibsselsk. 1,200, »Østersøen« 20,000, »Nordsøen« 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.



F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer

for

Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



Petersen & Nielsens

**Galvaniserings-
Anstalt,**

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

**Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.**
Telefon T. 37.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.



Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

Metalspejlapparater,

Havnefyre & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.



Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i

Peder Skramsgade 17.

Leverandør til den danske og russiske
Handelsmarine.

Nordisk

Skibssalgs-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Cl. Christensen & Co.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

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

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



Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Holm & Collerup,
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Valdemarsg. 24. V.

TJÆDERS INSECTPOWDER
THE BEST IN THE WORLD.



Frederiksberggade 34.
OPENHAGEN. Telefon 4128.

John Hintze.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
enhørende.
Transit og Kreditoplagvarer.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ 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. Petitlinie: à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	20 — do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRÆCHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, torsdag den 29. Oktober 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Sølovens § 294. — Nybygninger. — Krydstoldvæsenet. — Ugens Havarier. — Skibæfterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

William Olsens Eftf.
PAPIRHADEL.
Holbergsgade 26. Telefon 327.
Lager af
Konnossementer.

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 21.

C. M. Fonnesbech.
Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg:
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.

Største Lager
af
Fedevarer.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Grundlagt 1841

E. B. SALOMON
34 Vinnelskafet Stuen 34
hvor der alene handles med
THE
Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

Richs nye Kaffetilsætning i gul Pakning

faas i enhver velassorteret Kolonial-, Material-, Kaffe- og Detailhandel for 10 Øre pr. $\frac{1}{4}$ Pd., 5 Øre pr. $\frac{1}{8}$ Pd.

For at undgaa Forveksling med andre Fabrikers Fabrikata, anmode vi enhver Husmoder om nøje at paase, at vort Firma: **C. F. Rich & Sønner** staar paatrykt Bagsiden af hver Pakke.

Ærbødigst

C. F. Rich & Sønner,
Aktieselskab.

Læge Hans H. Sørensen.
Konsultation i Hud- og Urinvejsygdomme.
Havnegade 25², daglig 11-1
og Mandag, Onsdag, Fredag 6-7.

Frits Ortmann,
Overretssagfører,
Amagerortov 16. Tel. 3225.

London & Rotterdam.

Det meddeles herved, at jeg har aabnet Kontorer paa ovenstaaende Pladser, i **London under eget Navn** med Kontor 16 Water Lane,

og i **Rotterdam** i Kompagni med d'Hr. Binneveld & Schellen af denne Plads, under Firma

Alfred Christensen & Schellen,
som Skibsmægler, Assurance-Agentur og Kommissions-Ferretning, og anbefaler disse Forretninger til mine ærede Kunders Velvillie.

Alfred Christensen,
Amaliegade 24.

Telefon 126a.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

CARL NILSSON.

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

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

Eneforhandling af:

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

Den anerkjendte

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, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Norrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

Syndergaard's

gammel

KORN AKVAVIT,

Fabriken grundlagt 1730
Prindsensgade 12,

den bedste Snaps
for Søfarende.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.


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

Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves, 

tørrede og saltede

 Grøntsager

anbefales d'Hr.

Skibsprovianterere.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringsselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-5.
Telefon 3326.



Budtz Møllers Eftf.,

Amagerortov 22.

KJØBENHAVN. K.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaffet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverander
til de kejserlig russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner
til Skibsbrug

til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakerverer
til Skibsbrug.

Anti-magnetiske
Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.



PRESENNINGER,
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
„RAHTJENS, NEW YORK“

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

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

RED HAND BRAND

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

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

D'Hrr. Søfareres

Opmærksomhed henledes paa



som det bedste, drøjest, bil-
ligeste Rense- og Pudsemiddel til
Alt. Faas overalt. Enhver Op-
lysning gives paa Fabrikens Kon-
tor, Frederiksberg Alle 50.

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon T. 37.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

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

Sølovens § 294.

Diskussionsmøde, afholdt d. 20. Oktober 1896 i Den alm. danske Skibsførerforening i Anledning af et af Regeringen foreslaaet Tillæg til Sølovens § 294.

Formanden aabnede Mødet og udtalte, at Anledningen til, at Mødet var blevet indvarslet, var, at der af Regeringen var fremsat et Forslag, i Følge hvilket der til Sølovens § 294 skulde føjes et nyt Stykke, lydende:

»Tilsidesættelse af, hvad der efter § 219 skal iagttages paa Skib til Undgaelse af Sammenstød, straffes med Bøder fra 10 til 500 Kr.«

Formanden vilde, før han gik over til selve Sagen, bemærke, at han som Formand for den alm. danske Skibsførerforening havde udsendt Indbydelse til Rigsdagens sagkyndige Medlemmer, nemlig Admiral Carstensen i Landstinget, Kommandør Bojesen og Kaptajn Trolle i Folkethinget, til at overvære Mødet. Fra Admiral Carstensen var der indløbet en Skrivelse, hvori Admiralen meddelte, at han paa Grund af et andet Mødes Afholdelse netop paa samme Tid var forhindret fra at indfinde sig, og Kapt. Trolle var desværre heller ikke til Stede, da han var bortrejst fra Byen. Kommandør Bojesen havde været saa venlig at give Møde, hvorfor Formanden takkede.

Idet jeg gaar over til selve Spørgsmaalet, vil jeg udtale min Beklagelse over, at den Mand, der særlig har bragt Spørgsmaalet paa Bane her, nemlig Kaptajn Jens Petersen, ved Sygdom er forhindret fra at møde. Han har derfor anmodet mig om at indlede Spørgsmaalet. De Herrer vil imidlertid forstaa, at det er vanskeligt for mig at indlede et Spørgsmaal for en anden, men heldigvis har Bestyrelsen haft et Møde med Kapt. Petersen, hvor vi i alt Fald har faaet en Ide om, hvad det egentlig er, han anker over i Regeringens Forslag.

§ 294 lyder saaledes:

»Forsømmer Skipperen at gøre, hvad der paaligger ham efter § 223 i Tilfælde af Sammenstød, straffes han med Fængsel eller Bøder, ikke under 100 Kr.«

Gaar vi tilhage til § 223, staar der:

»Naar Skibe støder sammen, paaligger det enhver af Skipperne, saa vidt det kan ske uden Fare for eget Skib, dets Besætning og Passagerer, at yde det andet Skib og dets Besætning og Passagerer al Hjælp, som er mulig og fornøden til Frelse fra den ved Sammenstødet opstaaede Fare, saa og for sammes Skipper at opgive sit eget Skibs Navn og Hjemsted, saa vel som Sted eller Havn, hvorfra det kommer og hvortil det er bestemt.

Den Skipper, som uden gyldig Grund undlader at efterkomme disse Forskrifter, anses at være Skyld i Sammenstødet, med mindre andet bevises.«

Det, der særlig blev anket over fra Kapt. Petersens Side, var, at han mente Bøderne var rigelig store, idet der er Tale om et Maksimum af 500 Kr. Han mente ogsaa, at det vilde være beklageligt, hvis dette Forslag gik igennem af den Grund, at en Revision af Søloven sandsynligvis da vilde blive opsat eller udskudt i lang Tid, og de Herrer ved, at blandt alle Skibsførere er der et levende Ønske om en Revision af denne Lov, særlig med Hensyn til § 59 om Skippernes Erstatningspligt, men ogsaa i andre Retninger. Der er ligeledes en anden Bestemmelse, i Følge hvilken man annekterer det Skipperen efter Certepartiet tilkommende Gratiale og giver det til Rederen. Endelig mente Kapt. Petersen, at Bestemmelsen i Tillæget til § 294 egentlig kom ind under, hvad der staar i § 293, der hedder:

»Har Skipperen ved slet Sømandskab, Drukkenskab eller anden Pligtforsømmelse forvoldt Søskade, straffes han, for saa vidt hans Forhold ikke efter sin Beskaffenhed maatte medføre større Straf, med Fængsel eller Bøder.«

Der er jo ikke Tvivl om, at i det Øjeblik, Skibsføreren har tilsidesat noget af, hvad der i Følge § 219 skal iagttages af Skibet til Undgaelse af Sammenstød,

hvad enten han nu har sejlet uden at have sine Lanterner tændte eller i Taagevejr uden at give Lyd med Dampfløjten, eller har ligget til Ankers uden at ringe med Klokkerne, saa er det en Pligtforsømmelse. Man kan ikke sige, at det kommer ind under slet Sømandskab, det kommer særlig ind under Pligtforsømmelse. Men der er den betydelige Forskel mellem dette ny Tillæg og § 293, at i Følge § 293 kan Skibsføreren kun straffes, for saa vidt der ved Forsømmelsen er forvoldt Søskade, medens der i dette ny Forslag ikke er Tale om enten der er forvoldt Skade eller ej, men kun om at Skibsføreren kan straffes med Bøder i det Øjeblik, han har tilsidesat noget af det, der skal iagttages til Undgaelse af Sammenstød.

Kapt. J. Fenger troede heller ikke, at det ny Forslag kunde forstaaes paa anden Maade, end at det virkelig var de Tilfælde, hvor der ikke var sket Sammenstød eller Stranding, der skulde rammes. Thi skete der Skade, skulde Loven nok faa fat paa Skibsføreren; saa Hensigten var at straffe de mindre Agtpaagivende, de Skødesløse. Det kunde maaske se besynderligt ud, at han som farende Skibsfører vilde tale mod en Lovændring, der skulde forebygge Ligeegyldighed paa Søen, men Sagen var, at efter den ny Sølov var der allerede læstet saa meget paa Skibsføreren, saa enhver ny Straffebestemmelse vilde blive set paa, ikke alene med Kritik og Ængstelse, men ogsaa med Ønsket om, saavidt man havde Ævne dertil, at faa den standset. Han for sit Vedkommende og mange Skibsførere med ham vilde ønske, hvis det ikke allerede var for sent, at hæmme dette Forslags videre Fremgang ved en Protest og vise hen til en fuldstændig Revision af Søloven, i Stedet for stadig at stramme Buen haardere ved at tilføje ny Straffebestemmelser, ved hvis Debatting og Vedtagelse ingen farende Folk nogen Sinde havde været tilkaldt eller spurgt om, hvorvidt det var noget, der kunde udføres i Praxis.

Kapt. Clauson-Kaas sluttede sig fuldt ud til Kapt. Fengers Udtalelse og vilde yderligere bemærke, at Skibsførernes Stilling allerede var vanskelig nok med de Bøder, der var ansat, foruden Ansvar for overfor Rederiet, der ofte sejlede uden Søassurance. Blev Bøderne nu forhøjede, kunde man heller ikke vide, om de ikke næste Gang blev sat endnu højere op, og det kunde maaske komme til det Punkt, hvor Skibsføreren maatte sige til sig selv, at skete der en Fejl, vilde det blive ødelæggende for ham og hans Familie. Han fandt ikke, at en Forhøjelse af Bøderne vilde virke heldigt, men kun fremkalde mere Nervøsitet under Forhold, hvor Skibsføreren havde Behov for al sin Koldblodighed. Han bemærkede ogsaa, at det mest vilde komme til at gaa ud over Dampskibsførerne, overfor Sejlskibene blev Sagen altid bedømt mildere.

Kapt. Mathiesen mente, at det ny Tillæg til Søloven rimeligvis viste hen til internationale Søfartsbestemmelser. Han ansaa det for en meget uheldig Egenskab ved Søloven i det hele taget, at enhver Fejl, der blev begaaet, skulde Skibsføreren være ansvarlig for. Ganske vist kunde denne holde sig til den Mand, der havde forset sig, men han fik aldrig nogen Erstatning. Skibsføreren kunde være saa paapasselig, han vilde, kunde sætte Vagt, ja dobbelt Vagt, kunde hejse sine Lanterner og give sine Instrukser, men Vagten passede maaske ikke, hvad den skulde, og Skibsføreren kunde ikke vaage Nat og Dag. Blev der saa begaaet en Fejl, og den blev bemærket af et Skib, der maaske var meget nær ved at komme i Kollision, blev det meldt, og for denne Mangelfuldhed, der maaske havde fundet Sted paa et meget farefuldt Sted, blev saa Skibsføreren idømt den højeste Bøde af 500 Kr. Straffen burde komme over den rette Skyldige. Den Mand, der ikke havde gjort sin Pligt, skulde bøde derfor.

Kapt. Rasmussen: Jeg tror, at vi allesammen hører til en Stand, som der bliver stillet for store Fordringer til, og det er egentlig naturligt, for de, der lave Lovene, kende ikke Sømandens Liv, Færd og Væsen. Men der er ogsaa noget andet uheldigt for Skibsførerne: at de, fordi de ere spredte over hele Verden, ikke kunne komme til at tale deres egen Sag. Der er altsaa nogen Undskyldning til Stede, naar der bliver indført Bestemmelser, der ikke ere efter Ønske, men de færende Skibsførere skulde derfor selv sørge for saa vidt muligt at samles og derved arbejde hen til, at Folk fik Forstaaelse af deres Virksomhed og kunde lave Love, der passede for denne Virksomhed. Den sidste Sølov finder vi alle er for streng; som sagt, der er maaske Aarsag dertil, Vanskeligheder, som de Mænd, der har skrevet Loven, ikke har kunnet overvinde, men derfor forekommer det mig netop, at det ikke er værd, at vi tænker paa at forandre denne Paragraf, her tales om, eller andre Paragraffer, men at vi snarere henstiller til Lovgiverne, om det ikke var bedst at undlade hele denne Forandring, indtil en Revision af Søloven kunde føres igennem. Om vi har 2, 3 eller 400 Kr. Bøder har ikke saa meget at betyde, det er Principet selv, der er galt. Mulkternes Størrelse er ikke det, der har Betydning, synes jeg; kunde man faa en Revision af Søloven ført igennem, saa at den paa mange Punkter kunde blive forandret, saa man fandt den antagelig, synes jeg, det var det, vi skulde stræbe hen til, men det kan kun opnaas, naar de færende Skibsførere viser den Interesse, der er absolut nødvendig for denne Sag. Vi gamle, der gaar her hjemme, kan ikke føre meget igennem, der maa yngre Kræfter til, mange Kræfter, og De maa ikke glemme, at det er Deres egne Interesser, det gælder, og at det er Dem selv, De arbejder for. Det er en Klage, denne Forening altid har ført frem, at de Færende holder sig borte, og det vil jeg lægge Dem paa Sinde, at uden Deres Medvirken kan intet udrettes. Mit Forslag er, at der ikke gøres noget for at faa denne Paragraf forandret, men derimod — jeg ved ikke, i hvad Form — at der indsendes en Henstilling til Thingene om, at der i Stedet for disse enkelte Forandringer i Søloven, arbejdes hen til en Revision af den.

Formanden: Der er endnu en Ting, jeg vil tillade mig at gøre opmærksom paa, men jeg skal først oplæse Motiverne til den Tillægsbestemmelse, som nu er foreslaaet. Deri hedder det:

»Ved Lov af 21de Juni 1867 var fastsat Straf af Bøder indtil 100 Rdlr. for Tilsidesættelse af de foreskrevne Forholdsregler til Iagttagelse af Førere af Damp- og Sejlskibe for at undgaa Paasejling. Ved § 315 i Søloven af 1ste April 1892 er Loven af 1867 ophævet, hvorhos det i Sølovens § 219 er foreskrevet, at det ved Regler, som gives af Kongen, bestemmes, hvad der paa Skib skal iagttages til Undgaaelse af Sammenstød, jfr. Anordning Nr. 245 af 10de December 1892 angaaende internationale Søvejsreglers Anvendelse paa danske Fartøjer. Søloven indeholder derimod ikke nogen Straffebestemmelse, som direkte vil kunne bringes til Anvendelse paa Overtrædelser af Regler, givne i Medfør af bemeldte § 219, og man maa derfor anse det rettest, at der tilvejebringes udtrykkelig Lovhjemmel for at anvende Bødestraf i Tilfælde af saadan Tilsidesættelse. Størrelsen af Bøderne formentes, som i nærværende Paragraf foreslaaet, passende at kunne fastsættes til samme Størrelse (fra 10 til 500 Kr.), som Søloven i andre Tilfælde bestemmer for lignende Forømmelser, jfr. Sølovens §§ 287, 288 og 289.«

De Herrer vil deraf se, at det er en meget betydefig Forøgelse i Bøderne; der gøres et Spring fra 200 Kr., som gjaldt i 1867, og lige til den nuværende Sølov blev vedtaget, op til 500 Kr. Saa er der endelig en anden Ting, som ogsaa bør tages i Betragtning, da det jo synes med tilstrækkelig Tydelighed at fremgaa, at der slet ikke behøver at have været forvoldt Skade, for at Skipperen skal være strafskyldig i Følge dette Tillæg, nemlig at dette Tillæg, hvis det bliver til Lov, kan faa meget uhel-

dige Følger. Jeg skal blot nævne et enkelt Tilfælde, nemlig alt hvad der hedder Dampskibe, der fører Post og Passagerer, idet jeg dog tænker særlig paa Korsør—Kiel-Ruten, som jeg kender bedst. Ikke en eneste Gang — og jeg har sejlet mange Gange ad den Rute, saa jeg særlig kender den — ikke en eneste Gang har jeg sejlet med de Skibe, naar de er gaaede i stærk Taage, uden at de ere komne ind akkurat lige saa tidligt til Kiel som ellers. De har maaske mindsket en halv Omdrejning, ja maaske en hel, men mere ikke, og det vilde være den letteste Sag af Verden, hvis der f. Eks. var en eller anden Passager, som vilde skaffe Føreren en Mulkt paa Halsen, enten selv at maale op eller skaffe sig at vide, hvor stor Distance, der er mellem Korsør—Kiel, og saa Klokkeslættet for Afgangen og Ankomsten, og deraf beregne Skibets Fart. Jeg ved ikke, hvad Fart Skibet har, men i det Øjeblik, vi vil sige, at Skibet gaar med en 12—13 Mils Fart, og det findes, at det er gaaet med 11³/₄, kan dette ikke kaldes modereret Fart. Det er altsaa en af de Ting, som kunde fremkomme i det Tilfælde, denne Tilføjelse til Loven blev vedtagen. Endelig er der en anden Ting, jeg skal tillade mig at bemærke, og som kunde have sin Interesse, det er, at man jo stadig har holdt paa, at det var saa overordentlig heldigt, at man havde den samme Sølov i de skandinaviske Lande; nu er det derfor et Spørgsmaal, som ligger overmaade nær, om der samtidig med, at denne Tilføjelse bliver bragt frem her, da ogsaa bliver bragt en lignende frem i Sverige og Norge.

Kapt. J. Fenger mente, at hvad der var blevet udtalt paa Mødet, viste, at Stemningen ligesom hos de færende Skibsførere var for at søge at faa dette Lovforslag standset. Han vilde derfor opfordre til, at man søgte at formulere en Resolution, der kunde indsendes til de Herrer, der skal forhandle om Sagen, saa det i alt Fald ikke gik altfor glat igennem, og han vilde takke Formanden, hvis han vilde gøre dette.

Kapt. Mathiesen ønskede, dersom man ikke var saa heldig at faa Rigsdagen til at udsætte at tage Bestemmelse om dette Forslag, indtil en fuldstændig Revision af Søloven kunde finde Sted, og altsaa Lovforslaget blev til Lov, at Straffen da maatte falde paa den Mand, der bevislig ved Sørettens Undersøgelse var fundet skyldig i Forseelsen, og ikke paa Skibsføreren. Han vidste nok, at Skibsføreren skulde have Ansvar med Hensyn til hvad Søskade, der kunde ske, da Assurandørerne ellers ikke havde en tilstrækkelig Garanti, men han fandt, at den Mand, der i Virkeligheden var Aarsag til Føljen, skulde straffes derfor. De unge Mænd havde godt af at vide, at de selv havde Ansvar, det kunde være en god Lære for dem, der vilde uddanne sig til Søen.

Formanden mente ikke, det var ganske heldigt at fremkomme med et saadant Ændringsforslag til Paragraffen. Det, der gik som en rød Traad gennem den nuværende Sølov, var netop, at Skibsføreren skulde bære alt Ansvar for sine Undergivne; endog for Maskinmesteren skulde Skibsføreren være ansvarlig. Det var maaske komisk, men saaledes var det. Han troede ikke, man vilde gaa ind paa i dette Tilfælde at fravige Principet.

Kapt. Rasmussen troede, det vilde være højst uheldigt, om Skibsføreren skulde dele Ansvar med Besætningen, thi dersom det blev Tilfældet, maatte Besætningen ogsaa have en Ret til at dele Kommandoen med Skibsføreren. Saa længe han havde haft med Søen at gøre, var det Skipperen, der havde Ansvar, og han troede, det var rigtigt, at han beholdt det, men kunde der mildnes paa det, var det ogsaa rigtigt. Han vilde imidlertid erindre om, at de ikke vare komne sammen for at foreslaa Forandringer i Søloven, men for at forhindre Forandringer. Han syntes, det eneste, de havde at gøre, var at forsøge, om denne Paragraf, der var fremsat i Thinget til Vedtagelse eller Forkastelse, kunde komme ud af Verden, indtil den Revision, der havde været Tale om var ønskelig, kunde finde Sted.

Kapt. Breining er mente, det vilde være ønskeligt den Aften at diskutere videre om Spørgsmaalet, da der kunde komme altfor mange Ting frem. Han vilde ganske slutte sig til Kapt. Rasmussens Opfordring om at formulere en Resolution, der kunde indsendes til Rigsdagen.

Formanden oplæste en Resolution, fremsat af Kapt. Rasmussen, og som gik ud paa, at Forsamlingen ønskede, at der i Stedet for Tilføjelser til enkelte Paragraffer eller Ændringer af enkelte Paragraffer maatte blive foretaget en Revision af hele Søloven.

Denne Resolution blev enstemmig vedtagen.

Formanden sluttede Mødet.

Nybygninger.

Ficaria.

Dette »Det forenede Dampskibs-Selskab«s sidste Nybygning er bygget af Firmaet Løbnitz & Co., Rensfrew paa Clyden, til Veritas højeste Klasse og desuden forsynet med Isforstærkninger.

Skibet er 270' langt, 34' bredt, 24' 6" dybt, og har en Bæreevne af ialt 1300 Tons med et Dybgaende af 17'. Paa Kommandobroen er anbragt et Dampstyreapparat, hvis Maskine er placeret agter i et Jærnhaus, der tillige tjener som Nedgang til to Soverum, hvert med 12 Køjer, for 3. Klasses Passagerer. Agten for Huset findes et Haandstyreapparat med tilhørende Nathus og Spritkompas. Styrekompasset paa Broen med tilhørende Nathus er af »Sir William Thomsons« Patent, medens Regelkompasset, der tilligemed Nathuset er udgaaet fra »Cornelius Knudsens Etablissement«, er anbragt paa en Platform, der udgaar fra Forkanten af Broen og er hævet ca. 4 Fod over denne. Rundt om Platformen løber et Messinggælender*). Redningsbaadene, af hvilke der findes en paa hver Side, ere anbragte paa det øverste Dæk midtskibs, og ere saa vidt vi vide de eneste Baade her i Landet, der ere forsynede med »De Vos« Patent (Rotterdam). Under Baadene er der nemlig anbragt en langskibs Akse, der er sat i Forbindelse med Surringerne og Baadsklamperne paa en saadan Maade, at et Træk i et i den forreste Ende anbragt Haandtag løsgør Surringerne, klapper Baadsklamperne ned og bringer Baaden til at hænge i Tallierne. For nu at svinge Baaden ud, er der paa den forreste David anbragt et Hylster udenom Daviden, der bærer et Tandhjul, hvis Tænder griber ind i tilsvarende paa Daviden anbragte Tænder, og sættes i Bevægelse ved Hjælp af et Svinghjul med tilhørende Haandgreb. For at bringe Daviderne til at svinge samtidig, ere de foroven forbundne med hinanden ved et Jærnrør, i Stedet for som ellers ved Toug. Apparatet arbejder saa godt, at to Mand ere i Stand til paa to Minutter at have Baaden klar til Affiring. Begge Baade ere desuden forsynede med »Mills« Slippeapparat, der slipper Tallieblokkene automatisk, saa snart Baaden bæres af Vandet.

Midtskibs paa samme Dæk er anbragt to cylindriske Jærnbeholdere til fersk og salt Vand, der fyldes fra Maskinen, og for paa Dækket et Jærnhaus med Bistikkulak samt Lukaf for Kaptajnen, ovenpaa hvilket igen Kommandobroen findes. Paa Skorstenen er der anbragt baade en Dampfløjte og en Sirene, og Mundingen af sidst nævnte kan ved Hjælp af et Tandhjulsapparat drejes i hvilken Retning man ønsker. Foruden de almindelige runde Red-

ningsbøjer, er der desuden anbragt en Kasse paa Dækket, som er fyldt med Redningsbælter.

Rodenderne af Lossebommene ere anbragte paa en Slags Hyld og kunne paa denne bringes saa langt i Borde paa hver Side, at Ladningen kan holdes vel fri af Skibssiden. Dampspil og Ankerspil ere af »Emerson Walkers« Patent, og Ankerne stokløse Patent Ankere, der hives ind i Klydsene.

Maskinen, der er en Triple Expansions Maskine, udmærker sig især ved den smukke og bekvemme Maade, hvorpaa alt er arrangeret og anbragt. Vi bemærkede her særlig et »Alley & Mac Sellands« Filtreapparat, en »Weirs« Fødevarmsvarmer, samt en »Weirs« Evaporator. Efter at den under Gangen forbrugte Damp er omsat til Vand i Kondensatoren, passerer dette først Filtreapparat for at renses for Olie etc., og gaar dernæst gennem Fødevarmsvarmeren, hvor det ved Hjælp af en Del af den forbrugte Damp opvarmes til 80° inden det tilføres Kedlerne. Det af Kedlerne forbrugte Vand erstattes ved fersk Vand fra Evaporatoren, saaledes at der altid kan findes udelukkende fersk Vand paa Kedlerne. Al Spildedamp fra Dampspil og Hjælpemaskinen ledes tilbage til en særskilt Kondensator, hvor det ligeledes omsættes til fersk Vand. Til at drive Maskinen fandtes et separat Damp-Drejeapparat.

Af Kedler fandtes to med Fyrsteder i begge Ender og med en tværskibs Bunker ved hver Ende. Ventilene over Fyrpladsen vare indrettede til at dreje fra denne, og paa hver Fyrplads fandtes en saakaldet Aske-Ejektor (Udkaster), der bestaar af en tragtformet Beholder med Laag, fra hvilken et Rør fører op og udmunder over Vandlinien. Asken indlades i Beholderen og blandes med Vand og bliver derefter ved en kraftig Vandstraale ført op gennem Røret og ud klar af Skibssiden.

Maskinen indicerer 2700 Hestes Kraft, og Skibet gjorde paa Prøveturen, med fuld Ladning om Bord, en Fart af 14,12 med et Kulforbrug af ca. 26 Tons i Etmaalet.

Foruden Hovedmaskinen fandtes endnu i Maskinrummet en Dynamo fra »C. P. Jürgensens mek. Etablissement«, ved Hjælp af hvilken Skibet overalt hvor det er nødvendigt oplyses med elektrisk Lys, samt Firmaet »E. & J. Halls« Afkølingsmaskineri efter deres patenterede »carbonic anhydride« System. Ved Hjælp af fortættet Kulsyre, der bringes ind i spiralformede Rør, og der atter overgaar i Luftform, udvikles en betydelig Kulde, der afkøler den Rørene omgivende Saltlage. Denne Saltlage føres derpaa gennem et Rørsystem ned i de forskellige Lasterum, og frembringer derved den fornødne Afkøling.

Af Lasterum findes 9 med et Totalindhold af 66,000 Kubikfod, af hvilke 60,000 ere indrettede til kunstig Afkøling; Skibssiderne, Dæk og Skodder i disse Rum ere klædt med flere Lag Filt, der dækkes af en Træbeklædning for at gøre dem til saa slette Varmeledere som muligt. Rørene fra Afkølingsmaskinen ere anbragte under Dækket. Der er hertil medgaaet 11,000 løbende Fod Jærnrør, som ere svejsede sammen ved Hjælp af Electricitet. De forskellige Lasterum kunne holdes under forskellig Temperatur, alt efter den Vare, der føres i dem, og denne Temperatur kan aflæses, dels fra Dækket ved at nedfire et Termometer gennem dertil anbragte Rør, dels i Maskinrummet, hvor de der anbragte nummererede Termometre angive Temperaturen i de forskellige Lasterum.

Skibet har udmærkede Køjer for 30 første Klasses Passagerer, til hvis Bekvemmelighed der findes Spisesalon, Konversationsalon, Rygesalon, Bade- og Toiletværelser, alt komfortabelt og smukt udstyret, samt ventileret paa bedste Maade. For at sikre en rolig Gang er Skibet forsynet med Slingrekøle.

Til Slutning skulle vi bemærke, at Skibet, der er lyst malet, har særdeles smukke Linier, og da Vandballasten er arrangeret saaledes, at der kan gives det en

*) Vi skulle dog bemærke, at det er meningsløst, naar man anbringer et saadant Messinggælender, da samtidig at afstøtte Platformen paa Underkant med en svær Jærnstræber, der paa sydlige Kurser kommer omtrent i samme Stilling som Inklinationsnaalen, og følgelig bringer en kraftig blaa Pol i faa Fods Afstand fra Kompasset.

betydelig Styrlastighed, tør det antages, at det, med sit ualmindelig stærke Skrog og kraftige Maskine, vil vise sig i Stand til at overvinde endogsaa meget betydelige Ishindringer.

Det kan ikke betvivles, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« i »Ficaria« har erhvervet sig et udmærket Skib til Newcastle-Ruten.

Skibets Besætning bestaar, foruden Hovmester, Kok etc., for Dækkets Vedkommende af to Styrmand og otte Mand, for Maskinens af tre Maskinmestre, to Assistent og otte Fyrbødere.

Skibets Fører er Kaptajn Fønger, der ved en for ham, under en Festlighed om Bord forleden udbragt Skaal betegnedes som den bedste Fører, et Skib kunne ønske sig.

Havnevæsenets nye Isbryder, »Sleipner«, afholdt Torsdagen d. 22de og Fredagen d. 23de dennes officielle Prøveture. Skibet, der er bygget paa Burmeister & Wains Værft, til Bureau Veritas højeste Klasse, er udelukkende af Staal og har følgende Dimensioner: 172' \times 40' 6" \times 18' 6"; det er overordentlig stærkt bygget og forsynet med alle Nutidens nyeste Forbedringer paa Teknikens Omraade, saaledes har det den her i dette Blads Nr. 8 for 1895 omtalte »Tørbrønd for Skiftning af Skrueblade«, opfundet og patenteret af afdøde Ingeniør Olsen fra Helsingør; denne Brønd skal, saa vidt os bekendt, her første Gang staa sin Prøve; endvidere er Skibet forsynet med et stærkt Bugserapparat, Dampstyreapparat, Ankerspil med direkte Damp, elektrisk Lys samt en Projektør. Fire Ballasttanke, 2 For og 2 Agter, der tilsammen rumme cirka 250 Tons Vand, tjene til Skibets Læmpning, og ved Hjælp af en meget kraftig Centrifugalpumpe kan de fyldes eller tømmes i Løbet af en halv Snes Minutter.

Maskinen, der bliver forsynet med Damp fra 4 Kedler, arbejdede udmærket og indicerede paa Fuldkraftsprøven, 2,700 Hestekraft, hvilket betydelig overstiger den i Kontrakten stipulerede; der opnaaedes hermed en Fart af 13 $\frac{1}{2}$ Knob

Krydstoldvæsenet.

Krydstoldvæsenet og Sejlskibsrederi-Foreningen.

Efter hvad vi have erfaret, har »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« Bestyrelse under 4. September til Generaldirektoratet for Skattevæsenet indgivet et saalydende Andragende:

Til

Generaldirektoratet for Skattevæsenet!

Bestyrelsen tillader sig herved ærbødigt at fremsende til det højtærede Generaldirektorat et Referat af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s aarlige Generalforsamling, der afholdtes d. 4. Juli d. A. Det vil af dette Referat fremgaa, at Generalforsamlingen enstemmig vedtog en saalydende Resolution:

»Generalforsamlingen udtaler, at den nuværende Toldklarering, efter at Skibsafgiften, saavel for Ind- som for Udgaende, er bortfalden, bør søges simplificeret. Generalforsamlingen opfordrer derhos Bestyrelsen til at søge ændret de gennem Krydstoldvæsenet i vore Farvande herskende Forseglingsforhold og til at søge gennemført en Reform af den for Skibsfarten i vore Farvande byrdefulde Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet udfører sin Virksomhed.«

Idet Bestyrelsen saaledes bringer denne Generalforsamlingens Resolution til det højtærede Generaldirektorats Kundskab, skal den tillade sig til dens nærmere Motivering at udtale følgende:

Efter at Skibsafgiften, saavel for Ind- som Udgaende, er bortfalden i de danske Havne, maa der efter vor Formening kunne indføres en simplere Form for Toldklareringen end den nu gældende. Saavel fra Skibenes Redere som deres Førere klages der stedse over den uforholdsmæssig lange Tid, der medgaar til Toldklareringen i de forskellige Havne. Aarsagen hertil maa, saavidt Bestyrelsen kan se, udelukkende søges i hele det System, hvorefter Toldklareringen er ordnet, og Bestyrelsen tillader sig derfor at andrage det højtærede Generaldirektorat om at tage under Overvejelse, om der ikke i dette System kan indføres Ændringer, der simplificere Toldklareringen saaledes, at denne bliver saa lidet tidsspildende for Skibene som muligt.

Med Hensyn til den Del af Resolutionen, der omhandler Krydstoldvæsenets Virksomhed, skal Bestyrelsen tillade sig at udtale, at den Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet udfører sit Arbejde, efter vort Skøn langt fra er tidssvarende, og at den er en ikke ringe Byrde for vor Skibsfart i de danske Farvande. Naar et Sejlskib kommer nord fra ind i vore Farvande, møder det som Regel allerede ved Frederikshavn Toldkrydserne, og det maa da mindske Fart, enten ved at hjerpe Sejl eller hive Bak. Dette foraarsager selvfølgelig betydelig Tidsspilde, men denne Ulempe bliver saa meget større som et saadant Skib paa Vejen ned gennem vore Farvande som oftest adskillige Gange maa stoppe op af Hensyn til de mødende Toldkrydsere — saaledes jævnligt ved Fornæs, Revsnæs, Nyborg, i Smaalandsfarvandene eller Langelandsbeltet, i Svendborgsund og ved Skjoldnæs — hvilken Vej Skibet nu gaar og ganske uden Hensyn til, om det er bestemt til dansk eller udenrigsk Plads. Til den megen Tidsspilde, der herved foraarsages for Skibet, kommer yderligere den Omstændighed, at disse Standsninger ofte forhindre et Sejlskib i at naa sit Bestemmelsessted eller en sikker Stoppeplads forinden Mørkets Frembrud, hvorved Rejsen betydeligt kan forsinkes.

Det, der særligt forekommer os urimeligt i den Maade, hvorpaa disse Forhold ere ordnede, er den Omstændighed, at denne Stopning for Toldkrydserne finder Sted, hvad enten Skibet en Gang er forseglet eller ej. Vi tillade os at henstille til det ærede Generaldirektorats Overvejelse, om der ikke kan indføres en Maade, hvorpaa Sejlskibene kunne tilkendegive Toldkrydserne, at de ere forsegledede. Der vilde allerede være meget vundet for Sejlskibene, om de kunne nøjes med paa deres Vej gennem vore Farvande at stoppe én Gang for at blive forsegledede og saa blive fri for de efterfølgende Viseringer af Toldkrydserne. Forholdet maatte formentlig kunne ordnes saaledes, at Skibene ved Signalisering tilkendegav de Toldkrydsere, de mødte, at de vare forsegledede. Det er ikke rimeligt at antage, at man ved falsk Signalisering vilde vildlede Toldkrydserne, og Autoriteterne vilde i hvert Fald let finde Midler til at værgе sig herimod; desuden er Nutidens nøjagtige Journalføring en yderligere Garanti mod saadan falsk Signalisering. Endelig er denne Visering fra Toldkrydsernes Side saa meget mere urimelig, som vore Kyster ere saa vel bevogtede fra Toldvæsenets Side, at ulovlig Løsning næppe kan gaa uopdaget hen.

Vi skulle sluttelig tillade os at henlede det ærede Generaldirektorats Opmærksomhed paa, at denne Visering fra Krydstoldvæsenets Side saa vidt os bekendt ogsaa er meget byrdefuld for vore Dampskibe, hvad yderligere turde tale for, at der søges tilvejebragt en Reform af disse Forhold. For Sejlskibenes Vedkommende tør vi udtale, at den Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet griber ind i deres Virksomhed, paalægger dem Byrder, der føles særlig trykkende i Tider som de nuværende, hvor Konkurrencen er skarp, og hvor det for det enkelte Skib gælder at udnytte Tiden til det yderste.

I Henhold til ovenstaaende tillader Bestyrelsen sig at andrage det ærede Generaldirektorat om at søge tilvejebragt en Reform af de her fremdragne Forhold, og vi vilde sætte megen Pris paa fra det højtærede General-

direktorats Side at modtage en Udtalelse om dets Stilling til denne Sag.

Krydstoldvæsenet og Folkethinget.

Under den nu afsluttede 1ste Behandling af Finanslovsforslaget, omtales Krydstoldvæsenets Forhold af flere Talere. Vi gengive her Kommandør Bojesens Udtalelser:

Det næste Spørgsmaal, som jeg gjerne vilde gøre nogle Bemærkninger om, særlig fremkaldt ved nogle Bemærkninger forleden af det ærede Medlem for Svendborg Amts 7de Valgkreds (Frederiksen), er om en Statsinstitution, som hedder Krydstoldvæsenet, der staar opført paa Finansloven, og som, uden at man i øvrigt nøje kan opgøre hvor meget, dog koster Statskassen mellem 250 og 300,000 Kr. om Aaret, altsaa medfører en temmelig betydelig Depense. Man har tidligere her i Tinget omtalt denne Institution, og i Almindelighed ikke for at fremhæve dens gode Virkninger, men for at angribe hele Institutionen som saadan. Senest er den altsaa nu omtalt af det ærede Medlem, jeg nævnede, som, for at begynde med de indre Forhold i Krydstoldvæsenet, omtalte, at Krydstoldassistenterne, som føre de mange, jeg tror, der er 30 Krydsfartøjer, blive forhindrede fra at leve og virke i de Færvande, som ere i Nærheden af deres respektive Hjem. Det forekommer mig at være en saa drakonisk Bestemmelse, at der vilde være Anledning til, hvis det viser sig korrekt, at se at faa den hævet. Den højtærede Finansminister udtalte sig meget velvillig over for denne Bemærkning, og det kan man kun vide Ministeren Tak for, idet man jo tillige skal erindre, hvad herved vilde vindes for disse Folk, der ere ihærdige og samvittighedsfulde i deres Arbejde, idet deres Lønninger ville slaa langt Ledre til, naar de kunne være i Nærheden af deres Hjem. Det er og maa altid være meget haardt for de Folk, at de skulle være 10 Maaneder borte fra Hjemmet, hvor der kan indtræffe Sygdom og andet, uden at der er Mulighed for, at de kunne komme hjem og se til Familien, ja, endogsaa, efter hvad der siges, kun med stor Vanskelighed kunne faa Orlov til at rejse hjem. Det ærede Medlem for Svendborg Amts 7de Valgkreds udtalte, at hele denne Institution var unyttig. Naa, jeg skal erkende, at den har været nyttig en Gang, men det var i de gamle Sejlskibes Tid, hvor al Ting gik sin sindige Gang; der var da ingen Konkurrence med Dampskibe, og da kunde disse Sejlfartøjer gøre deres Gavn og viste sig virkelig ogsaa at være nødvendige for Opsynet langs Kysterne. Men efterhaanden som Tiderne ere skredne frem og hele Kommunikationen og Omsætningen har taget Fart ved Hjælp af Damp og Elektricitet, Telefoner og Telegrafer, synes denne Institution nok at have overlevet sig selv. Jeg skal begrunde dette med enkelte Betragtninger og skal da først nævne de Hindringer, som Krydstoldvæsenet kommer til at paaføre Skibsfarten i Følge de givne Love og Instruktioner. Der er gentagne Gange kommet Klager herover; det er faktisk noget, der falder for, i Særdeleshed ved mindre Sejlskibe, at de blive standsede 4—5—6 Gange paa Vejen ind gennem Kattegattet, og det er ikke en Bagatel for saadan en Skipper at blive stoppet. Han kan ligge i daarligt Vejr eller i godt Vejr og have saa mange Sejl oppe, at han maa bjerge Sejl for at dreje op og derved stoppe, og det standser ham let en Times Tid eller mere til Tider, saa at man er i højeste Grad utilfreds med disse Standsninger, især naar de gentage sig unødvendigt Gang paa Gang. Det bliver paa denne Maade ligefrem en Mare, kan jeg gjerne sige, som hviler paa Sejlskibsfarten, men den strækker sig for øvrigt ogsaa undertiden til Dampskibsfarten. Der er ikke faa Eksempler paa, at Dampskibe ere blevne standsede, uden at man var i Stand til at se nogen som helst gyldig Grund dertil. Der gaar f. Eks. fra Aalborg et Skib fuldt af Kreaturer, og det har haft Toldopsyn, lige til det forlod Bolværket, men det kommer ikke længere end til Hals, saa skal Toldvæsenet igen visere det; selv om de endog derfor skulle ankre op, om dette forlanges. De maa selvfølgelig lystre og stoppe blot for at faa deres Papirer paategnede,

jeg ved ikke ret, hvad andet Formaal eller anden Nytte der skulde være forbundet med denne Foranstaltning. Og at man tager det ret alvorligt med dette Herredømme paa Søen, viser sig derved, at man skyder og, naar det skal være, skyder skarpt, altsaa fordrer ubetinget, at der skal standses, selv om vedkommende Kaptajn ikke er i Stand til at se nogen som helst Grund derfor. Den højtærede Finansminister svarede det ærede Medlem for Svendborg Amts 7de Valgkreds, at Krydstoldvæsenet gjorde sig Flid for at hindre og genere Skibsfarten saa lidt som muligt, og er det virkelig Tilfældet, kan jeg kun beklage, at det ikke er saa overordenlig heldigt i sine Bestræbelser for at naa dette Maal. Fortsættes.

Ugens Havarier.

Sappho, norsk Barkskeib, der, som meldt, strandede ved Rødvig, blev d. 20. ds. bragt flot af Svitzers. Skibet gik til Sverige for at efterses.

Gråna, Skonnert af Island, er paa Rejsen til Liverpool strandet i Nærheden af Stornoway.

Ragnheidur, Skonnert af Island, er d. 24. ds. indkommet til Crookhaven med Skade.

Volmer, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Rio de Janeiro med nogen Skade paa et Par Plader og Spanter.

Nordkap, Dpsk. af Kjøbenhavn, kolliderede d. 19. ds. ved Afsejling fra Dunckerque med Slusemuren, som fik nogen Skade. Nordkap selv forblev ubeskadiget.

Kristine, Skonnert, Petersen, kom d. 25. ds. paa Rejsen fra Frederikshavn til Vejle paa Grund i Vejlefjord. Flot med Assistance.

Oskar, Skonnert af Raa, fra Øregrund til Kjøbenhavn med Brædder, er indbragt til Trelleborg læk.

Skjoldnæs, Dpsk. af Faaborg, er d. 25. ds. indbragt til Svendborg med knækket Aksel.

Petter, Galease af Twilenfeth, der paa Rejsen fra Königsberg til Lemvig med Klid grundstødte indenfor Barren i Mariagerfjord, er kommen flot efter at en Del af Lasten var løst i Lægtene.

Golfer, Dpsk. af London, fra Rudkjøbing til England med Byg er d. 24. ds. grundstødt paa Vestsiden af Rødegrunden. Svitzers assisterer.

Scotia, Dpsk. af Kjøbenhavn, der var grundstødt ved St. Abbs Head er d. 24. ds. bragt flot og indkommet til Leith

Skotland, Dpsk. af Kjøbenhavn, grundstødt ved Øland, er d. 25. ds. bragt flot og ind til Oscarshavn af Bjærgningsdampskibet Argo.

Lauritz, Skonnert af Næstved, der var grundstødt ved Inchkeit, er d. 22. ds. indbragt til Leith og reparerer der.

Dunstanborough, Dpsk. af North Shields, kom d. 24. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Kronstadt med Kul paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden Skade

Thyra Barkskeib (af Rønne) er d. 26. ds. paa Rejsen fra Burryport til Stockholm strandet i Nærheden af Boscastle. Mandskabet reddet. Skibet sandsynligvis Vrag.

Hermantine, Jagt af Marstal, fra Kjøbenhavn til Stubbekjøbing, sprang d. 26. ds. læk i Østersøen og maatte søge ind til Kjøge for at losse sin Ladning.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der maatte returnere til Bjørneborg efter Grundstødning, blev ved Dykkerundersøgelse erklæret ubeskadiget, men da Ladningen atter skulde indtages lækkede Skibet i Nærheden af Maskinrummet, hvorfor 30 Standard af Lasten blev ladet tilbage i Bjørneborg medens Skibet gik til Brake og Bremerhafen.

En engelsk Damper er grundstødt ved Lohals. Dykkerdampskibene »Skandinavien« og »Helsingør« arbejde i Forening for at faa Skibet af Grunden.

Brødrene, Galease af Krik, er dreven i Land ved Visbyaa og ligger paa 22½ Fod Vand. Dpsk. Fram af Aalborg har forgæves forsøgt at arbejde sig hen til Skibet for at bjerge det.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Marseille 11. Oktbr. for Reparation. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Southampton, Marseille, Spanien. — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersburg 25. Oktbr., bestemt til Riga, Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — Castor, Holm, afgik fra Bari 16. Oktbr., bestemt til Kbhvn., St. Petersburg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Denia 25. Oktbr., bestemt til Malaga, Cadiz. Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Neapel 25. Oktbr., bestemt til Messina, Alger. — Douro, Brabrand, ankom til Huelva 25. Oktbr., bestemt til Oporto, Lisbon, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til St. Petersburg 12. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen, Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Southampton 20. Oktbr., bestemt til Spanien. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 20. Oktbr., bestemt til St. Petersburg, Finland. — Kursk, Staal, afgik fra Trangsund 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Bordeaux. — Leopold II, Kruse, ankom til Antwerpen 20. Oktbr., bestemt til Southampton, Sortehavet. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Smyrna 22. Oktbr., bestemt til Southampton, Antwerpen, Kbhvn. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra La Rochelle 16. Oktbr., bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 22. Oktbr., bestemt til Southampton, Barcelona, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Smyrna 24. Oktbr., bestemt til Southampton, Frederikshavn. — Tejo, Fenger, ankom til Dartmouth 23. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, afgik fra Smyrna 15. Oktbr., bestemt til Southampton, Antwerpen, Kbhvn., Reval. — Vesuv, Norden, ankom til St. Petersburg 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Southampton, Barcelona, Italien. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til Oporto, Lissabon. — Xenia, Ingerslev, passerede Gibraltar 23. Oktbr., bestemt til Malaga, Alicante, Marseille. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 25. Oktbr., bestemt til Christiansund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn., Stettin — Ceres, Svensson, ankom til Libau 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn., London. — Charkow, Nielsen, ankom til Libau 25. Oktbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, passerede Hirtshals 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christiansund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til Stettin. — Fane, Jørgensen, afgik fra Liverpool 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Niedersøe, afgik fra Stettin 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 26. Septbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 24. Oktbr., bestemt til Stettin. — Morsø, Lind, afgik fra Königsberg 24. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 22. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til London 26. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr., bestemt til Libau. — Romny, Harder, afgik fra Libau 21. Oktbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Leith 19. Septbr., bestemt til Færøerne, Island. — Tula, Paaske, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr., bestemt til Danzig. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Riga 26. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Antwerpen 25. Oktbr., bestemt til Riga. — Gøteborg, Madsen, ankom til Riga 26. Oktbr., bestemt til Hamburg. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Königsberg 25. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Nauta, Steen, ankom til Königsberg 26. Oktbr., bestemt til Hamburg.

Constantin, C. A. Svane, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 29. Oktbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 28. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 28. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 27. Oktbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Andersen, afgik fra Leith 27. Oktbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 27. Oktbr., bestemt til Nakskov. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Aarhus 28. Oktbr., bestemt til Leith via Odense og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Swinemünde 22. Oktbr., ankom til Riga 25. — Frode, H. W.

Wrisberg, afgik fra Riga 17. Oktbr., ankom til Rouen 23. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Stettin 25. Oktbr., bestemt til Riga. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Rotterdam 23. Oktbr., ankom til Grimsby 24. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Rotterdam 25. Oktbr., ankom til Blyth 26. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Burntisland 21. Oktbr., ankom til Kbhvn. 25. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 23. Oktbr., bestemt til Libau. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 17. Oktbr., ankom til Stettin 22. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Oktbr., ankom til Kronstad 23. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 3. Oktbr., ankom til Rio de Janeiro 11. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Kronstad 20. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 21. Oktbr., ankom til Libau 27. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra St. Petersburg 25. Oktbr., bestemt til Rotterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 21. Oktbr., ankom til Kronstad 27. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra London 24. Oktbr., bestemt til Kronstad. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 17. Oktbr., ankom til Kronstad 26. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Antwerpen 27. Oktbr., bestemt til Kronstad.

Heimdall, Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Sunderland 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Kemi 14. Oktbr., ankom til Grimsby 24.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 24. Oktbr., paa Rejse til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra Kristiansand 18. Oktbr., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 27. Oktbr., paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 10. Oktbr., paa Rejse til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Torm. Hermia, Warming, ankom til Boness 22. Oktbr., afgik fra Boness 24, bestemt til Kbhvn. — Alice, Sørensen, ankom til Rotterdam 22. Oktbr., afgik fra Rotterdam 26., bestemt til Burntisland. — Bornholm, Jensen, ankom til Rotterdam 22. Oktbr., afgik fra Rotterdam 26., bestemt til Grangemouth. — Gøteborg, Madsen, ankom til Riga 26. Oktbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 24. Oktbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 24. Oktbr., ankom til Odense 27. — Ajax, Brorsen, ankom til Stettin 26. Oktbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Vejle 23. Oktbr., ankom til Libau 25. — Marstrand, Lund, ankom til Kristiania 24. Oktbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Delfzyl 25. Oktbr., bestemt til Reval. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — Fyen, Hansen, afgik fra Grangemouth 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Dieppe 22. Oktbr., bestemt til Reval. — Jylland, Starck, ankom til Rotterdam 21. Oktbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 22. Oktbr., ankom til Riga 27. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Reval 24. Oktbr.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra St. Petersburg 23. Oktbr., bestemt til Kristiania. — Rita, Jensen, afgik fra Kbhvn. 23. Oktbr., ankom til Skelesteå 27. — Patria, Andersen, afgik fra Zaandam 20. Oktbr., bestemt til Kertch. — Yrsa, Larsen, ankom til Lassiemouth 24. Oktbr. — Maia, Skov, afgik fra St. Petersburg 24. Oktbr., bestemt til Lübeck.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Zaandam 24. Oktbr., bestemt til Reval. — Frisia, Fisker, afgik fra Odessa 20. Oktbr., bestemt til Norge. — Olga, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 23. Oktbr., bestemt til Aarhus.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Swinemünde 21. Oktbr. — Christiansborg, Schultz, ankom til Kotka 25. Oktbr. — Frederiksberg, Kühl, ankom til Kronstad 23. Oktbr. — Fredensborg, Petersen, afgik fra Burntisland 27. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Rosenborg, Schultz, ankom til Rouen 23. Oktbr. — Uranienborg, Olsen, ankom til Rouen 28. Oktbr. — Jomsborg, v. Deurs, ankom til Reval 24. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Skodsborg, Schmidt, afgik fra Rouen 25. Oktbr., bestemt til West Hartlepool. — Jægersborg, Andersen, ankom til Brake 23. Oktbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Burntisland 24. Oktbr.

Det jydsk-engelske Dampskibsselskab Aarhus. Hengest, M. Olsen, afgik fra Boness 22. Oktbr., ankom til Aarhus 25. — Orrik, Eriksen, afgik fra Randers 20. Oktbr., anløb Aarhus 21., ankom til Altona 22., afgik fra Hamburg 24., anløb Aarhus 25—26, ankom til Randers 27. — Octa, P. Enemark, afgik fra Hamburg 24. Oktbr., anløb Aarhus 25., ankom til Aalborg 26.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Professor, Beck, sejlet fra Bahia (Equador) 2. Septbr. til Genua. — Wilhelmine, Oldefar, ankom til Apalachicola 16. Oktbr. fra Algoa Bay via Barbados. — Serapis, Hansen, sejlet fra Rio Janeiro 22. Septbr. til Apalachicola. — Verdande, Nielsen, ankom til Antwerpen 19. Oktbr. fra Laguna via Falmouth. — Prins Valdemar,

Winther. ankom til Cape Town 19. Oktbr. fra London. — Claus. Hansen, sejlet fra Antwerpen 19. Oktbr. til Para. — Paul. Hensen, ankom til Antwerpen 21. Oktbr. fra Costa Rica via Falmouth. — Rosa. Brinck, sejlet fra Havre 22. Oktbr. til Cadiz. — Jørgiane Anne. Hansen, indkom til Dover 17. Oktbr. for Modvind — Røhl, Nørby, ankom til Hamburg 21. Oktbr. fra Falmouth. — Cingalese. Harreby ankom til Santos 21. Oktbr. fra Hamburg. — Aalborg, Clausen, ankom til New York 23. Oktbr. fra Santos. Gladstone, Christiansen, sejlet fra Port Pirie til Falmouth. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Santos 25. Oktbr. fra San Pedro del Pintar. — Venus, Pedersen, ankom til Newcastle NSW 26. Oktbr. fra King George Sound, afgik samme Dag til Apia i Ballast. — Tercera, Holm, sejlet fra Frazer River 8. Oktbr. til Liverpool.

Fana, Sønderho. Merida, Pedersen, afgaaet fra Southampton, ankom til Cardiff 24. Oktbr. — Killeena, Hansen, afgaaet fra Rio, ankom til Apalachicola 25. Oktbr.

Marstal. Skjold, H. Clausen, er den 17. ds. ankommen til Lorient. Alt vel. — Norden, C. H. Kromann, er den 24. ds. ankommen til Great Yarmouth. Alt vel. — Hildur, P. B. Lauritzen, er den 24. ds. ankommen til Brevig. Alt vel. — Elise Marie, H. H. Hermansen, er den 24. ds. ankommen til Kristiansstad. Alt vel. — Agent Petersen, J. Frederichsen, er den 4. ds. ankommen til Belize (Honduras) fra Maranhon (Brasilien) Alt vel. — Prøven, P. L. Schmidt, er den 26. ds. ankommen til Inverkeithing. Alt vel. — Ceres, C. H. Bager, er den 19. ds. ankommen til L'annelly. Alt vel. — Sylfid, Johs. Kromann, er den 21. ds. ankommen til Isigny (Frankrig). Alt vel. — Stella, R. M. Rasmussen, er den 21. ds. ankommen til Gefle. Alt vel.

Svendborg. Brockenhuus Schack, ankom til Pillau 20. Oktbr. — Dannebrog, Thurø, ankom til Gefle 20. Oktbr. — Johanne, Jensen, ankom til London 22. Oktbr. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Charlestown 22. Oktbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Folkstone 22. Oktbr. — Konkordia, Henriksen, ankom til Northshild 22. Oktbr. — Bellona, Petersen, ankom til Wasa 22. Oktbr. — Rasmus, Jensen, ankom til St. Petersborg 23. Oktbr. — Marie, Nielsen, ankom til Nystad 22. Oktbr. — Emanuel, Petersen, ankom til Krestinestad 23. Oktbr. — Valkyrien, Dam, ankom til Sunderland 23. Oktbr. — Urania, Hansen, ankom til Raumå 23. Oktbr. — Fides, ankom til Königsberg 26. Oktbr. — Anna Elisabeth, Carlsen, ankom til Libau 26. Oktbr. — Psyche, Hansen, ankom til Wasa 26. Oktbr. — Svend, Andersen, ankom til Hull 27. Oktbr.

Rønne. Kastor, Clausen, ankom til Stralsund 18. Oktbr. — Daniel, Bertelsen, ankom til Kjøbenhavn 18. Oktbr. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 19. Oktbr. — Hermod, Grønvald, ankom til Danzig 20. Oktbr. — Bornholm, Grønegaard, ankom til Grimsby den 20. Oktbr. — Rolf, Jacobsen, ankom til Borgholm 21. Oktbr. — Thor, Jensen, ankom til Kramfors 23. Oktbr.

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

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/ Tyne meddeler os under 24. Oktober:

Haussen i Fragtmarkedet vedvarer og næsten alle Markeder fremvise en yderligere Stigning.

Kulfragterne fra Østkysten ere omtrent uforandrede for Østerøens Vedkommende, derimod har den i min sidste Beretning antydede Stigning i Middelhavs-Fragterne fundet Sted; disse, der begynde Ugen paa Basis af 7/ Tyne-Genua, ere gradvis stegne saaledes, at i Dag 8,3 er opnaaet for denne Plads. Der er nu ikke mange Ordres i Markedet, men da Tilbudet af Tonnage heller ikke er stærkt, idet flere Redere foretrække at sende Baadene i Ballast til Sortehavet, er det ikke umuligt, at i enkelte Tilfælde en endnu højere Fragt vil kunne opnaas, skønt den almindelige Mening er, at en yderligere Stigning ikke er rimelig.

Af Befragtingerne nævnes: Tyne etc. til St. Ubes 1400 6/9, Almagarron 1500 10/—, Carthagen 1900 9/, Barcelona 1900 10/1¹/₂, 1800 10/6, Cannes 1400 10/6, Savona 2300 8/3, Genua 2000, 3000, 3500 7/— 2000, 7/6, 2100 8/3, Spezzia 2200 8/6, Livorno 2100 8/6, Malta 2000 5/, Barletta 2000 11/—, Acona 2000 9/6, Venedig 2500 10/—, Alexandria 2500, 2700 7/6, Riga 1900, 2100 4/, Libau 2000 4/3, Neufahrwasser 1100 5/, Swinemünde 2200 4/4¹/₂, Lübeck 1600 5/6, Korsør 1200 5/1¹/₂, Helsingør 1300, 1100 5/6, Stockholm 1600 4/6, option Norrkøping 5/—, Buenos Ayres 2000 17/6.

Returmarkedet fra Sortehavet er mindre eksalteret end i Ugens Begyndelse, men er fremdeles fast. Et herværende Firma har i Dag Telegram fra Odessa, at Markedet der er

uforandret, og muligt vil gaa højere da der er Mangel paa prompt Tonnage. Der er i de sidste Dage sluttet

Odessa til L. H. A. 19/— Novbr., Nicolaieff 23/6 n. c. 24/6 Hamburg, Novbr., 11,000 qrs., Nicolaieff 21/3 n. c., Novbr. Byg, 14,500 prs., Azoff any undtagen Hamburg 24/6, Novbr., Azoff en mindre Damper (11,500 qrs.) 25/6 any, 26/ Hamburg, Novbr., Sulina 20/— any, 20/6 Hamburg, Donau 24/9 n. c., 12,000 qrs. prompt, Kustendje 22/— any, 22/6 Elben, prompt, 11,000 qrs.

Alexandria melder ogsaa Stigning. Der bydes nu 15/— for Cottonseed & 3/ quar. Hvede til London og 17/ Cottonseed til Bristol Channel.

Bilbao noterer: Newport 6/3, Middlesbrough 7/9, Stock ton 8/, Rotterdam 8/9.

Huelva til Rotterdam eller Antwerpen 12/3.

Oran til Østkyst U. K. 22/3 Esparto.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 9de Oktober:

Den store Knaphed paa Dampere, der kunne ventes her til i rette Tid, saavel som Redernes Ulyst til at udbyde deres Skibe, har bevirket, at vort Fragtmarked er bleven endnu fastere, og Befragterne ere bleven nødte til at give efter for Redernes Forlangende. Bomuldshavnene have ikke været i Stand til at faa saa megen Tonnage, som de have Brug for, og synes at være i stor Forlegenhed for Skibsrum; de udvise i Øjeblikket en Disposition til at slutte forud til November og December Lastning. Efterspørgslen efter vore Brødstoffer vedbliver at være meget livlig, og fordeler sig nu over de kommende 6 Maaneder. Raterne ere stegne til alle Retninger, og Forretningen lover i Øjeblikket at blive god og af Varighed lige til det kommende Foraar.

Dampere ere søgte i Timecharter, men Rederne ere ikke tilbøjelige til at acceptere, med mindre de kunne opnaa gode Rater og slutte for et længere Tidsrum.

Sejlskibsforretningen er vedvarende begrænset, som Følge af den stadige Knaphed paa Tonnage; men Raterne ere faste i alle Retninger.

D'Hrr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele den 24de Oktober 1896:

Fragtmarkedet vedbliver at være fast for næsten alle Markeders Vedkommende for saavel Damp som Sejltonnage, og da især for Dampere fra Staterne & Sortehavet. Mange Befragtinger finder Sted og Tendensen er for højere Rater. Kystfragterne, som ikke ofte kommer med, hvor Stigningen nærmest gælder længere Rejser, have i den senere Tid fulgt med den almindelig opadgaende Tendens, der er saaledes sluttet fra Østkysthavne å 4/— til London, 4/6 Woolwich; 6/— Havre, 6/— Hamburg; 7/— Granville — hvilket er ca. 25% højere end der betales for en Maaned siden; det er dog næppe at vente, at disse Fragter holder sig; thi naar Østersøarten er forbi, vil et Antal Baade derfra antageligt søge Employ i Kystfarten, og da vil gor vist være flere end nok til at besørge Transporten.

Fra River Plate viser der sig mere Aktivitet; Dampere slutte til 20/—; for Sejlere er Noteringen 21/— fra Rosario, 17/— fra Buenos Ayres for Januar — Marts Lastning.

Vestkystfragterne ere stille, der noteres 16/6 for Salpeter til U. K.-Kontinent, 1/3 Afdrag hvis direkt; der ligger 90,000 Tons ubefragtet Tonnage derude.

Ostindie Markedet viser Bedring, men er endnu kun lidet opmuntrende for Skibsejere.

I Calcutta tiltrænges der Korn, og flere Dampere ere sluttede dertil fra Staterne å 9/— pr. Quarter fra New-York, og 25/— pr. Ton fra San Francisco.

Skibsbygnings-Industrien har i den senere Tid haft mange Ordre for Nybygning, især for store Lastbaade, og flere Værksteder have Kontrakter paa Haanden, som ville sysselsætte dem over 1897. De bedre Fragtkonjunkture i den senere Tid have uden Tvivl bevirket den forøgede Nybygning, og har tilsyneladende bevirket færre Tilbud af Salg af saavel Damp- som Sejlskibe. — Et her hjemmehørende Dampskib 1512 Tons Register, bygget i 1881, er i disse Dage solgt for over £ 8000 til Østrig — hvilken Pris viser en betydelig Opgang over hvad der betales for lignende Skibe for kort Tid siden. — Kulfragterne begynder nu ogsaa at stige.

Vor Korrespondent i St. Petersborg meddeler den 10./22. Oktober:

Atter i den forløbne Uge ere Fragterne stegne betydelig og have naaet en Højde, som ikke har været kendt i lange Tider, og skønt Markedet i Gaar gik lidt tilbage og ikke var højere i Dag, turde der dog ikke være Fare for en alvorlig Tilbagegang. Rederne rundt omkring ere højt stemte og vente snarere med at slutte til sidste Øjeblik end at acceptere en lavere Fragt. Vejrliget her er endnu mildt og kun en enkelt Nat har Temperaturen været nede ved Nulpunktet.

Der kan nu betinges til

London 2/3 d.

Rotterdam eller Amsterdam 2/4¹/₂ d., medens til Hamburg eller Weseren Fragten er kommen op til 2/6 d.

Til Antwerpen, Dünkirchen & Ghent er for Øjeblikket intet af Betydenhed i Markedet.

Stettin og Lübeck noteres med Mk. 13. —

Østkysten af Sverige Mk. 14. —, Dansk Provins-havn Mk. 15 & Kjøbenhavn Mk. 16 pr. 2000 Kilos Rug. Fra Kronstadt til

London eller Hull er bleven sluttet 34/— D./B., option 1/4 Del Boards à 35/6 d. og til

Rotterdam eller Amsterdam à Hfl. 21.—/22.—, hvilke Rater endnu kunne gennemføres.

Endvidere bydes for Ladninger til

Grangemouth 32/6 d. D.B.

Brake Dock Mk. 38 D./B./B.

Honfleur Frcs. 45 D./B. B. Halvdelen Boards.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordseen. Jyllands V.-Kyst. Løbet i *Nyminde-Gab* er igen aabent, Baakerne rejste og Ledefyrene tændte. Dybden er 4 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholms Skjærgaard. I *Söderarmsleden* brænde *Östra-* og *Vestra-Lersküret* samt *Botveskär* Fyr fremtidig Aaret rundt.

Finland. *Bottniske Bugt.* Ved Indløbet til *Jakobstad* ere følgende Grunde fundne og afmærkede saaledes:

1. Ved Revet, som fra *Hällsten* strækker sig ud mod Ø. og S., er udsat to Stager, sorte foroven, hvide forneden, hver med en nedadbunden over en opadbunden Kost. Den N.-lige staar i 29 Fod Vand, 1,1 Kbl. S. 55° V. fra *Hällsten* V.-Spids. 63° 45' 3" N. Br. 22° 31' 11" Ø. Lgd. Den S.-lige staar i 27 Fod Vand, 2,5 Kbl. S. 28° Ø. fra *Hällsten* V.-Spids.
2. Ved S.-Siden af 21 Fods Grunden *Hällsten Vestra-Grund* er i 29 Fod Vand udsat en rød Stage med en rød nedadbunden Kost, 4,2 Kbl. S. 22° Ø. fra *Hällsten* V.-Spids. 63° 44' 43" N. Br. 22° 31' 47" Ø. Lgd.
3. Ved S.-Siden af 18 Fods Grunden *Hällsten Östra Grund* er i 26 Fod Vand udsat en rød Stage med rød nedadbunden Kost, 4,5 Kbl. S. 31° Ø. fra *Hällsten* V.-Spids. 63° 44' 44" N. Br. 22° 31' 56" Ø. Lgd.
4. Ved Grunden *Nygrund* er udsat to hvide Stager, hver med en sort opadbunden Kost. Den V.-lige staar i 26 Fod Vand, 2,2 Kbl. N. 51° V. fra den N.-lige Sten, 1,1 Kml. N. 55° V. fra Sømærket paa *Kejsarsklubb*. Den Ø.-lige staar i 27 Fod Vand, 2 Kbl. N. 5° V. fra den N.-lige Sten, der ligger paa 63° 44' 22" N. Br. 22° 31' 53" Ø. Lgd.
5. Ved S.-Siden af 21 Fod Grunden *Liljebergssten* er i 29 Fod Vand udsat en rød Stage med rød nedadbunden Kost, 7 Kbl. N. 3° V. fra Sømærket paa *Kejsarsklubb*. 63° 44' 31" N. Br. 22° 33' 45" Ø. Lgd.
6. Ved 18 Fods Revet, som fra *Öen Lilla Mäskär* strækker sig ud mod NV., er i 25 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort opadbunden Kost, 3,1 Kbl. N. 60° V. fra *Mäskär* Baake. 63° 43' 51" N. Br. 22° 34' 30" Ø. Lgd.
7. Ved S.-Siden af 17 Fods Klippen *Allai*, som ligger ved S.-Enden af Grunden *Nygrund*, er i 23 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, nedadbunden Kost, 4,8 Kbl. N. 77° V. fra Sømærket paa *Kejsarsklubb*. 63° 43' 49" N. Br. 22° 32' 45" Ø. Lgd.
8. Den hvide Stage med sort opadbunden Kost ved *Gammel-Grund* er flyttet 1,6 Kbl. N. 35° V. hen i 25 Fod Vand, N. for nogle 20 Fods Klipper 10,8 Kbl. S. 87° V. fra Sømærket paa *Kejsarsklubb*.

Raumo. Bygningen til *Walkiakari* Forfyr er igen opført og Fyret tændt. Det er et hvidt og rødt vekslende Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Det lyser fra S. 24° Ø. til S. 69° Ø.

Rnoland. En Lægter er sunken ved N.-Siden af *Skibsfarts-Kanalen* til *St. Petersborg*. Ved S.-Siden af Vraget er udsat en Stage med rød Kost. 59° 55' 17" N. Br. 30° 0' 45" Ø. Lgd.

Rlga Bugt. Fyrene ved Indløbet til *Doina* ere forandrede saaledes:

1. *Vest Doina* Ledefyr ere nu røde, faste Fyr. Naar Dybden paa Barren er 11½ Fod og derunder, tændes Ledefyrene ikke.
2. *Vest Doina* Hovedfyr viser nu, naar Dybden paa Barren er 17½ Fod og derunder, hvidt fast Lys med afvekslende hvide og røde Blus. Samme Belysning anvendes, naar det er umuligt at gaa over Barren.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Den 17de Okt. 1896 ere ved Indløbet til *Göteborg* følgende Fyr tændte:

Vitten Fyr paa den S.-ligste af *Vittarne*, kaldet *Stora Vitten*. Det er et hurtigblinkende Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 80° V. til N. 63° V., rødt Lys fra N. 63° V. til N. 48° V. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Linse-apparat af 4de Orden. Fyret vises fra et Taarn af Granit. 57° 38' 12" N. Br. 11° 37' 22" Ø. Lgd.

Vinga Ledefyr paa *Vinga*. De vise rødt, fast Fyr i Ledelinien, og desuden viser Forfyret svagt rødt Lys Ø. for en Linie til Grunden *Köttstycket*. De staa 600 Alen N. 74° Ø. og S. 74° V. fra hinanden. Spejlsapparat. Flammens Højde: 62 og 30 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyrene. Bagfyrets Beliggenhed: 57° 38' 0" N. Br. 11° 36' 34" Ø. Lgd.

Kommende fra Søen holder man sig i *Vitten* Fyrs hvide Lys, til det røde Lys i *Vinga* forreste Ledefyr bliver synligt, da der styres omtrent midt imellem dette Fyr og *Vitten* Fyr, som man gaar S. om, hvorefter *Vinga* Ledefyr holdes overet.

Vitten Fyr viser svagt Hurtigblink fra SØ. til SV.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. *Zuiderzee.* *Enkhuizen.* Det grønne og det røde Ledefyr, der holdte overet lede gennem *Slijk*, ere igen tændte og de midlertidige Fyr slukkede.

Nordsøen. Et Fiskefartøj er sunket i 10½ Fv. Vand, 4 Kml. S. 41° V. fra Fyrskibet *Maas*. En Gaffel er over Vandet. 51° 58' 32" N. Br. 3° 49' 8" Ø. Lgd.

Zeegat van Browershaven. I *Grevlingen* er i 25 Fod Vand ndlagt en Stumptønde Nr. 6 a. 51° 42' 8" N. Br. 4° 1' 42" Ø. Lgd.

En Tjalk er sunken i *Krammer* i 7 Fv. Vand mellem Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle og Nr. 2. Et Mærkeskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt ved Vraget.

Zeegat van Goeree. Skydeskiven med rød Ballon ved *Zuidwall* er inddragen.

Frankrig. Paa *Dieppe* Ø.-Mole er Signalmasten, hvorfra de tre Fyr vises, ødelagt. Midlertidig vises et hvidt, fast Fyr fra Molen. Flammens Højde: 23 Fod.

England. *North Shields* Ledefyrs Beliggenhed er saaledes: Yderfyret staar paa *Fish Quay*, 970 Alen N. 10° Ø. fra *St. Stephen* Kirke. Inderfyret staar paa Toppen af Banken foran *Dockwury Square*, 350 Alen S. 79° V. fra Yderfyret. Dettets Beliggenhed: 55° 0' 25" N. Br. 1° 26' 0" V. Lgd.

Skotland. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa *Bølgebryderen*, der under Bygning paa S.-Siden af *Fraserburgh* Havn. Synsvidden: 2 Kml.

Naar *Bølgebryderen* er fuldført, skal et kraftigere Fyr anbringes. 57° 41' 30" N. Br. 1° 59' 40" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Guernsey. Baaken paa *Platte Fougère*, *Little Russell Channel*, er ødelagt. Den vil snarest mulig blive opført igen. 49° 30' 50" N. Br. 2° 29' 15" V. Lgd.

Englands V.-Kyst. Omtrent den 1ste Decb. 1896 flyttes Fyrskibet *Selker* 2 Kml. V. ½ N. hen i c. 12 Fv. Vand. Beliggenheden bliver: 54° 16' 15" N. Br. 3° 33' 40" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Paa *Men-Groise*, 1¼ Kml. Ø. for *Ile de Houat* S.-Ende, er Taarnet tildels ødelagt af Søen.

Pertuis de Maumesson. En rød Spidstønde Nr. 3 med Kegle paa Toppen er udlagt ved N.-Enden af *Banc des Mottes d'Arvert*. 45° 47' 50" N. Br. 1° 14' 32" V. Lgd.

Coureaux d'Oleron. Et Fartøj er sunket VSV. for den sorte Tønde paa NV.-Enden af *Banc Lamouroux* paa Kanten af Løbet. En Mast er 10 Fod over Vandet.

Spanien. Ved *Bilbao* gives fra Signalmasten ved det ydre Taarn følgende Signaler: En sort Ballon betyder, at

Havnen er spærret for smaa Skibe. To sorte Balloner betyder, at Havnen er spærret for alle Skibe.

Canada. St. Lawrence. Ved *Quebec* er Ankring forbudt mellem følgende Linier:

Mod N., fra *Crawfords* Værfts SØ-Hjørne, 5,7 Kbl. N. 24° Ø. fra Tidsignalet paa *Mann's Bastion*, i S. 75° Ø. til SØ-Hjørnet af *Barras* Værft, 8,6 Kbl. N. 64° Ø. fra Tidsignalet.

Mod S., fra Midten af *Champlain Market Hall*, 3,4 Kbl. N. 23° Ø. fra Tidsignalet, i S. 75° Ø. til NV-Hjørnet af *Simpsons* Værft, 7,3 Kbl. N. 78° Ø. fra Tidsignalet. Dettets Beliggenhed: 46° 48' 25" N. Br. 71° 12' 35" V. Lgd.

Nova Scotia. I den N.-lige Del af *Great Bras d'Or Channel* er den røde Spirtønde ved Ø-Enden af *The Bar*, 2½ Kml. Ø. for *Carcy Point* ombyttet med en rød Stump-tønde. 46° 18' 28" N. Br. 60° 23' 55" V. Lgd. En rød Spirtønde er udlagt paa S.-Kant af Grunden midt imellem denne Stump-tønde og *Carey Point* Fyr.

Paa *Barra Strait* Jernbanebro er anbragt et hvidt, fast Fyr lige over for de røde og grønne Fyr. Synsvidden: 7 Kml. 45° 57' 45" N. Br. 60° 47' 50" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Den rød og sort sribede Tønde ved Vraget paa Ø-Siden af *Norton Shoal* er inddraget.

Rhode Island. Sakonet Point Ø. En 16 Fods Klippegrund ligger i 7 Fv. Vand, fra *Sakonnet* Fyr i Ø., og fra *Schuyler Ledge* Tønde i N. 33° Ø.

Delaware. Delaware Bay. Murderkill Bagfyr er sænket 20 Fod og er nu 39 Fod over Vandet. *St. Jones Creek* Forfyr er forhøjet 4 Fod og er nu 13 Fod over Vandet, Bagfyret er forhøjet 13 Fod og er nu 25 Fod over Vandet.

North Carolina. Ved Indløbet til *Cape Fear River* ere Ledefyrerne, som lede gennem det gravede Løb i *New Channel*, flyttede c. 100 Alen NV. hen. Fyrene vises fra hvide Baaker. Flammens Højde: 38 og 15 Fod.

Baaken til Forfyret til *St. Simon* Ledefyr er ødelagt. Midlertidig vises en hvid Lanterne fra en Pæl i Ledelinien.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Den 18de Okt. 1896 tændes Fyret paa *Pynt Alice*. Det viser hvidt Lys med Formerkelse hver 10 Sekunder. 39° 23' 53" N. Br. 17° 9' 29" Ø. Lgd.

Sorte Hav Et Vrag ligger sunket 4 Kml. NNØ. fra *Sulina* Fyr. En Tønde er udlagt ved Vraget. 45° 12' 40" N. Br. 29° 43' 45" Ø. Lgd.

Rusland. Ved *Varna* opføres, fra Fyttaarnet mod S., en 1,200 Alen lang Bølgebryder. 43° 13' N. Br. 27° 58' Ø. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Ved *Vera Cruz*, paa *Santiaquillo (Santa Guilla Island)* bygges et Fyrtaarn, hvorfra skal vises et hvidt, fast Fyr med Blus. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden 13 Kml. Det vises fra det 52 Fod høje Fyrtaarn, rødt foroven, hvidt for-neden. 19° 8' 43" N. Br. 95° 48' 50" V. Lgd.

Ved *Coatsacoalcos* Bære er der tændt to Ledefyr paa Flodens Ø.-Kyst. Afstanden mellem Fyrene 400 Alen. Forfyret er grønt, fast. Flammens Højde: 20 Fod. Bagfyret er rødt, fast. Flammens Højde: 50 Fod. Holdte overet i S. 19° Ø. lede de gennem den gravede Rende over Barren.

Fyrtaarnet paa *Seiba Playa (Morros de Seybaplaya)* er et hvidt, 49 Fod højt Stentaarn med hosliggende Bolig. Fyret bliver et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink. Synsvidden: 19 Kml. 19° 41' 15" N. Br. 90° 41' 54" V. Lgd.

Paa *Arcas Cays* og *Alacran Reef* opføres Fyrtaarne: *Arcas Cays* Fyr bliver et hvidt, fast Fyr med Blus saaledes: Blus, fast Lys 20s., Blus, fast Lys 40s., Blus, fast Lys 20s., Blus, fast Lys 20s., Blus, fast Lys 60s. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Det vises fra et rødt, 52 Fod højt Jern-taarn med hosliggende Bolig. 20° 11' 54" N. Br. 91° 58' 16" V. Lgd. *Alacran Reef* Fyr bliver et hvidt, fast Fyr med Blus, der viser Tre-Blus fulgt af Et-Blus. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Det vises fra et 52 Fod højt Fyrtaarn, hvidt foroven, rødt for-neden, med hosliggende Bolig. 22° 23' 38" N. Br. 89° 41' 48" V. Lgd.

Grunden med 13 à 15 Fod strækker sig ½ Kml. N. 74° Ø. hen fra Yderenden af den S.-lige Dæmning ved Indløbet til *Tampico Harbor*.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — *Port Said* er erklæret for kolerafri.
Grækenland. — Skibe fra *Ægypten* underkastes 1 Dags Karantæne.

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Oktb. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	114 ¹ / ₄	113 ³ / ₄	113 ¹ / ₂	113 ³ / ₄
Thingvalla	49	49 ¹ / ₂	49 ¹ / ₄	49 ¹ / ₂
Danmark			95	95 ¹ / ₂
Norden			122	122 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	102	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₂
Carl			66	66 ³ / ₄
Dannebrog			112 ³ / ₄	113 ¹ / ₂
Skjold	81 ¹ / ₂	81	81	81 ¹ / ₄
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			110	150
Helsingørs Dampsk.....	52	51	51	51 ¹ / ₂
Østersøen			69	70
Nordsøen			70	73 ¹ / ₂
Torm			97	100
Foren. Bugser-Selsk.....			91	95
Dansk-russisk Dampsk.....			80	100
Dampskibs Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.....			—	—
5 0/0 — — — — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....			—	—
5 0/0 — — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
5 0/0 Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 ¹ / ₂ 0/0 uopsig. Stats			99 ³ / ₄	100 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ 0/0 Husejer Kreditk.....			96 ¹ / ₄	97
3 ¹ / ₂ 0/0 Kbhvns Kreditf.....			96	97
3 ¹ / ₂ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.....	96 ³ / ₄		96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
4 0/0 — — 6 —			98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ 0/0 Landkreditk. 3 —			96 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
Aktier.				
Nationalbank.....	157 ¹ / ₂		157 ¹ / ₄	157 ¹ / ₂
Privatbank			123	123 ¹ / ₄
Landmandsbank.....			125	127
Handelsbank			125	126 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	106 ³ / ₄	106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄	107
Helsingørs Jernsk.....			107 ¹ / ₂	108
Sukkerfabr.....	95 ¹ / ₂	96	95 ³ / ₄	96
Bryggeri Aktier	122	122 ³ / ₄	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄

Vekselkursær.

	åviets Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London.....	18.15	18.11
Paris	72.10	—
Amsterdam	150	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Oktbr. 1896.

Rubler	217.90
4 0/0 Russiske Consols.....	102.80
4 ¹ / ₂ 0/0 — Boden Kredit	103.75
6 0/0 Mexikanske	93.10
5 0/0 Rumænske Stats.....	100.20
4 0/0 — — 1890.....	86.90

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

Foren. Dampskibs. 272,000, »Thingvalla« 56,000, »Danmark« 24,000, »Norden« 26,000, »Kjøbenhavn« 86,000, »Carl« 54,000, »Skjold« 30,000, »Dannebrog« 8,000, Helsingørs Dampskibsselsk. 3,600.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Linoleum

og
Voxdug
til

Kahytter og Trapper,
bedste Fabrikata.

E. Meyer,

St. Kjøbmagergade 26.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annegade 3.

Kjøbenhavn C.

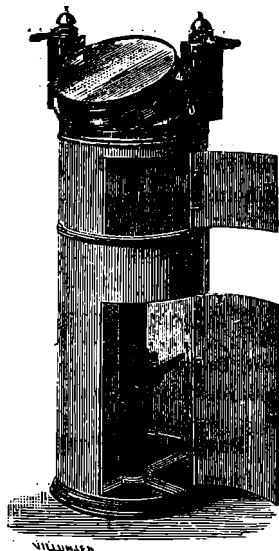
Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i

Peder Skramsgade 17.

Leverandør til den danske og russiske
Handelsmarine.

Cornelius Knudsens Etabl.,



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplicator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptein Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre.

Indicatorer. Tegnebestikker.

Paralellinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkerdragter

Premierlejtant Clausens

Patent Universal Deflektor.

J.E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS

Fiskekroge.

DENTIN

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

9, Kronprinsensgades nye
Materialhandel.

CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Nordisk

Skibssalgs-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Cl. Christensen & Co.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorlum:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Valdemarsg. 24. V.

P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpekapper etc.

Fabrik:

Ryegsgade 105.

Kontor og Lager:

Gothersgade 24.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

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

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

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:

Raadhusstræde 4.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Breddes 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider	—	20	—	do.	25
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange		
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100		
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100		

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, torsdag den 5. november 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Sølovens § 294. — Skibsførerne og Søvejsreglerne. — Styrmandenes og Maskinmestrenes Lønningsvilkaar. — En engelsk Dom. — Krydstoldvæsenet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

William Olsens Eftf.
PAPIRHADEL.
Holbergsgade 26. Telefon 327.
Lager af
Konnossementer.

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 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Chablons-Fabrik
i Skandinavien er i
Peder Skramsgade 17.
Leverander til den danske og russiske Handelsmarine.

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

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

CARL NILSSON.

Leverander til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.
(forhen Amaliegade 37).

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

Eneforhandling af:

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

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3878
Willeohou.
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.
Jernlager etc. paa Midtermøllen i Københavns Frihavn.
Generalagent for „Pomerania“,
See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,
tegner Forsikkring af Skibe. Skibsparter, Ladning og Fragt til faste
billige Præmier,
modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,
La Société Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London
samt overtager Kjøb og Salg af Dampkibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Løseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Københavns Havn.

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

støbt Staal, saasom:

Skibstævne,
Skibsskruer,
Rorrammer,

Stempler,
Krumtappe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc.

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

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eftf.



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



Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.

F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Orgel-Harmoniums
og alle
Musik-Instrumenter

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

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

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaffet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de kejserlige russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.



F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,

anbefaler sig til de ærede

Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør til Marinen og til
Kejseryacht »Standart«.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

D'Hrr. Skibsredere.

D'Hrr. Skibsejere, som ønske deres Skibe afhændede,
bedes snarest meddele samme til »Kjøbenhavns Skibs-
salgs-Bureau«, da Listerne over til Salgs værende Skibe
udsendes til Reflektanterne inden Iste Decbr.

Provision beregnes kun forsaauidt Handel kommer
i Stand, og naar Kjøbesummen er kontant erlagt.

Telegram og Portoudgifter etc., bestrides af Bureauet.

Bureauet har siden Iste Januar d. Aar afsluttet
43 Fartøjskjøb, og i de senere Aar afsluttet de fleste
Fartøjshandler herhjemme.

„Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau“.

Charles Hvilsom.

Telefon 4705.

Havnegade Nr. 21.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Mark

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,

anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon T. 37.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitzer.

Kastrup, Høyer.

Frederikshavn, Svitzerlund.

Korsør, Jørgensen.

Helsingør, Gottlieb.

Albuen, Gunnerson.

Gøteborg, Elfversson.

Trelleborg (Sverig), Smith.

Greifswald, Spruth.

Gibraltar, Turner.

Sølovens § 294.

Det vil af det Referat, vi i vort sidste Nummer bragte af Skibsfører-Foreningens Diskussionsmøde om det af Regeringen foreslaaede Tillæg til Sølovens § 294, ses at dette Forslag ikke har fundet nogen gunstig Modtagelse i de Krese, hvis Interesser det berører. Af Diskussionen vil man have erfaret de Indvendinger, der fra Skibsførernes Side fremføres imod det; nogle enkelte Punkter, der i hvert Fald kun flygtigt berøres, skulle vi her nærmere omtale, for at begrunde vort Ønske om, at Rigsdagen ikke vil vedtage dette Lovforslag.

De Motiver, der ledsage Lovforslaget, ere meget ufuldstændige, og det maa beklages, at den Behandling Landsthinget, som nu enstemmigt har vedtaget Forslaget, har givet det, har været saare lidt oplysende. Man har under Forslagets tre Behandlinger i Landstinget ret vidtløftigt drøftet forskellige Ændringer, man ønskede i det, væsentlig af rent redaktionel Natur, men ikke fra en eneste Side har man fremført to Spørgsmaal, der dog her synes at frembyde sig af sig selv, og om hvilke Motiverne intet som helst oplyse. Det første er det, om Regeringerne i Norge og Sverige ere betænkte paa at tilvejebringe tilsvarende Ændringer i deres Sølove. De tre nordiske Riger have jo nu i det væsentlige ens lydende Sølove. Vel er det saa, at det Kapitel i Sølovene, (det 12te), hvorom der her er Tale, ikke hører til dem, der ere fuldt overensstemmende i de tre Sølove; Bestemmelserne om Bødernes Størrelse ere saaledes forskellige. Men selv om dette giver Lovgivningsmagten i hvert enkelt af Rigerne mere Frihed til at foretage Ændringer paa dette Punkt, saa synes det os dog heldigst, at saadanne, naar der ingen tvingende Nødvendighed er for det modsatte, kun foretages i Forstaaelse med Norge og Sverige. Det er heldigst, baade fordi de Uoverensstemmelser, der nu findes mellem de tre Love, derved ikke forøges, og fordi Muligheden for at formindske deres Antal ved en kommende Revision af Sølovene derved bliver større. Regeringen har da ogsaa hidtil overfor alle Ønsker om Ændring af saa den ene, saa den anden Bestemmelse i Søloven, steds hævdet det principielle Standpunkt: ikke at forandre Søloven uden i Forstaaelse med Norge og Sverige. Men naar Regeringen nu, som det synes, opgiver dette Standpunkt, saa undrer det os, at det netop er en Ændring af denne Natur, man har anset for mest nødvendig. Det kan dog ikke være undgaaet Opmærksomheden, at adskillige af Sølovens Bestemmelser fra Sømandsstændens Side meget ønskes ændrede, og at den Kritik, man har udøvet over dem paa Grundlag af de Virkninger, de praktisk have haft, i mange Tilfælde har været særdeles vel begrundet. Naar der da overhovedet kan være Tale om at gennemføre Ændringer i Loven, vilde det da ikke have været rimeligere, om man havde søgt den ændret paa et af de Punkter, hvor den af alle, der praktisk bruge den, har vist sig at være for-

fejlet, end at vælge et Punkt, paa hvilket der uimodsigeligt ikke er nogen Nødvendighed for nye eller andre Bestemmelser.

Det synes os, at Regeringen med en vis Berettigelse kunde fastholde dette Standpunkt: Saa længe det Tidspunkt ikke er kommet, da vi i Forstaaelse med Norge og Sverige gaa til en almindelig Revision af Søloven, foretage vi ingen Forandringer i den, med mindre de skulde vise sig absolut nødvendige. Her frembyder sig da det andet Spørgsmaal: Er den her foreslaaede Forandring nødvendig? Vi tro at turde paastaa, at Forslaget ikke er fremkommet, fordi man i Praksis har savnet den Bestemmelse, det vil indføre; dette vilde ellers sikkert have været anført i Motiverne, men her henvises der kun kortelig til, at man maa »anse det for rettest«, at der tilvejebringes udtrykkelig Lovhjemmel for at anvende Bødestraf i Tilfælde af at Skipperen overtræder Reglerne om, hvad der paa Skib skal iagttages til Undgaaelse af Sammenstød. Men det er med Rette blevet fremhævet, at denne Bestemmelse er ganske overflødig, for saa vidt Skipperens Forsømmelighed forvolder Søskade, idet han i saa Fald kan ifalde Bøder efter § 293. Og at der skulde foreligge nogen Nødvendighed for at indføre Bøder for de Tilfælde, hvor der ikke forvoldes Søskade ved Skipperens Forsømmelighed — det kan sikkert ikke med nogensomhelst Føje paastaas. Det kan ganske vist siges, at Søloven paa dette Punkt ikke er fyldestgørende, særlig fordi den savner en Bestemmelse om Bøder for Overtrædelse af dens § 219, som man havde lige til den nu gældende Sølov udkom i 1892; men vi fastholde overfor denne Betragtning, at der ikke foreligger nogen Grund til at søge denne Mangel afhjulpen, forinden man skrider til at reformere Søloven i Almindelighed, da den her foreslaaede Tilføjelse ikke vil faa nogensomhelst praktisk Betydning.

Vi maa endnu, hvad Størrelsen af de foreslaaede Bøder angaar, for det første pege paa, at de norske og svenske Sølove slet ikke kender dem, for det andet fremhæve, at de synes urimelig høje, særlig i Sammenligning med de før 1892 gældende Regler. Der henvises her i Motiverne til Sølovens §§ 287, 288 og 289, men man synes at have overset, at disse Paragraffer omhandle ganske anderledes haandgribelige Overtrædelser af Loven, der som Regel ville være ulige lettere paaviselige, end de, der efter det ny Forslag kan blive Tale om at paatale.

Vi haabe, at Folkethinget ikke vil gaa saa let hen over dette Forslag som Landstinget. Som det foreligger, synes det at trænge saa stærkt til udførligere Oplysninger, at dets Henvisning til et Udvalg burde være en Seivfølge. Det heldigste Udfald af Rigsdagens Forhandlinger om denne Sag vilde efter vor Mening være, at man enedes om at lade Søloven være, hvad den er, indtil man kan tænke paa en omfattende Revision — den man ikke mindst i Sømandsstændens længes efter.

Skibsførerne og Søvejsreglerne.

Som det fremgaar af Referatet i dette Blads Nr. 42 af den almindelige danske Skibsfører-Forenings Diskussionsmøde om de af Board of Trade foreslaaede nye Lydsignaler i Taage, blev Mødets Resultat dette, at man vilde indhente Udtalelser fra de færende Skibsførere, der kun i ringe Grad være repræsenterede paa Mødet, forinden man tog endelig Stilling til Sagen. Der blev imidlertid under Diskussionen rejst Tvivl om, hvorledes de norske Skibsførere stille sig til Sagen, og udtalt Ønsket om at lære disses Anskuelser om den at kende. Dels for at imødekomme dette Ønske, dels for at de færende Skibs-

førere, der jo nu i den nærmeste Fremtid gennem Besvarelse af udsendte Cirkulærer ville komme til at udtale sig om Sagen, kunne danne sig et Skøn over deres Kollegers Stilling til den i vore Nabolande, have vi indhentet nedenstaaende Udtalelse fra en anset norsk Skibsfører, som vi gengive i Forbindelse med en Erklæring fra Skibsfører-Foreningen i Stockholm.

Christiania, i Oktober 1896.

Netop nu, da de fleste Skibe herfra ere i Fart, vil det være vanskeligt at faa en Masseudtalelse om den almindelige Opinion blandt norske Skibsførere angaaende en tvungen Indførelse af de nye Taagesignaler. Sagen er jo dog i Virkeligheden ikke ny.

Allerede den 11te December 1894 udkom der en

kongelig Plakat, der indeholdt de paa Washington-Konferencen fastslaaede Regler, og behøvede, at disse vilde blive satte i Kraft paa en Tid, som af Kongen nærmere vilde blive bestemt.

Indholdet af denne Plakat blev allerede den Gang varmt diskuteret i Søfartskrese, hvor der var meget liden Stemning for de nye Regler.

Siden den Tid, og især efter at Board of Trade, efter den Modstand, Reglerne mødte i England, havde modificeret de oprindelige Regler, har jeg ogsaa haft Anledning til at tale med mange Skibsførere om denne Sag, og jeg tror at udtale den almindelige Mening blandt norske Skibsførere, naar jeg siger: »Gud bevare os for Board of Trades nye Taagesignaler.«

Sagen er imidlertid af saa stor Vigtighed, at det ikke noksom kan indprentes enhver Søfarende, at gøre sit til at faa aabnet Øjnene paa alle for de Konsekvenser, Reglernes Indførelse ville føre med sig, og jeg vil tillade mig at meddele Dem de Indtryk, jeg har faaet gennem Diskussion med mine Kolleger om denne Sag.

Heller en ordentlig Storm end Taage, mener de fleste Skibsførere, og det maa indrømmes, at Sømanden sjældent føler sig mere aandelig nedtrykket, end naar Taagen sætter ind, især i et trangt Farvand, hvor der er mange Sejlere rundt omkring. Storm kan være slemt nok og mørke Nætter uhyggelige nok, men man kan da som oftest se, hvorfra Faren nærmer sig, hvorimod man i Taage intet kan se, men ofte høre meget mere, end man egentlig synes om.

Var det imidlertid galt før, vil det herefter blive endnu værre, hvis Board of Trade faar gennemført sin Hensigt, først at velsigne England og senere naturligvis os andre søfarende Nationer med endnu flere Lyde i taaget Vejr, end de, vi før havde. De Taagesignaler, der bleve vedtagne paa Søfartskonferencen i Washington, og hvorved der oprindeligt truedes, og ogsaa de modificerede, hvormed Board of Trade nu truer, ere af en saa indviklet Beskaffenhed, at ikke en af hundrede Skippere vil kunne tyde dem. Lad os tage et Eksempel fra en Situation, der ikke er usædvanlig i Kattegattet om Sommeren.

Der kommer et hundrede Skibe ned forbi Kullen med frisk nordlig Brise, mellem disse en Snes Dampskibe, der skal samme Vej; samtidigt krydser der i Farvandet mellem Kullen og Nakkehovederne lige saa mange udgaende Skibe, ogsaa isprængte en Flok af nordgaende Dampskibe; det sætter saa ind med Taage. Var der Musik nok efter de nuværende Regler, vil der efter de nye Regler blive en saa overvældende Disharmoni og et saadant Virvar af Misforstaaelser, at Fantasien næppe kan følge med, og hvis der ikke ogsaa bliver Overflod af Kollisioner, kan man trygt sige, det ikke er de nye Taagesignalers Skyld. Naar jeg navnlig fæster mig ved dette Farvand, er det kun, fordi jeg i mange Aar har faret paa Østersøen og set, hvor slemt det kunde være netop der, naar Taagen kom, men dermed er det ikke sagt, at det ikke kan være lige saa slemt andre Steder.

Det vil blive for vidtløftigt at gennemgaa de nye Regler hver for sig og paavise ikke alene deres Unytte, men de ligefrem skadelige Følger, de kunne have. Der kan være Mangler ved de nuværende Regler, men den almindelige Mening er dog her, at de baade have svaret og ville svare til Hensigten, som er at give Varsel om, at der er Fare paa Færde, som man maa forsøge at undgaa. Faar man derimod en Koncert af korte og lange Stød fra Taagehorn, Dampfløjter, Sirener og hvad de nu kaldes alle disse Instrumenter, og Lydene høres baade fra for og agter, om Styrbord og Bagbord, er der størst Sandsynlighed for, at det Hele løber sammen for den ulykkelige Skipper, saa han ikke ved, hvad han skal gøre, og hvis han endelig tager sig noget for, maa takke sin gode Stjerne og ikke Reglerne for, at han slipper heldig derfra. Man maa nemlig ikke glemme, at det selv med de faa Signaler, vi nu have, ofte er vanskeligt at afgøre i Taage hvorfra Lyden kommer, at ofte en ganske

kort Lyd i Taagen, gennem et uforklarligt Ekko, høres som en lang Lyd, og omvendt, en lang Lyd som en kort. Det farligste ved det hele System er derfor Vanskeligheden ved at bedømme, om en Lyd er lang eller kort, og derfor bør al Distinktion mellem saadanne bortfalde og for saa vidt de gamle Signaler bibeholdes. Disse vare baade simple og let forstaaelige, og der er næppe Tvivl om, at de have virket godt. I alt Fald ere de nu saa indgroede i Søfolks Bevidsthed, at det vil tage lang Tid, inden disse ville kunne lære noget nyt. Hvad der mangler i dem, er vel nærmest et Signal, der passer for et Dampskib, som har et Skib paa Slæb, og som burde gives af Dampskibet med Dampfløjten og gentages umiddelbart derpaa med Taagehorn af det Skib, som slæbes, men lad ikke dette blive noget, der ligner de andre Signaler.

Fremdeles bør det vistnok forbydes Dampskibe i Taage at benytte Sirener, da derved ofte kan opstaa Misforstaaelser med Fyrskibe, Fyrtaarne med Sirener etc., men kun Dampfløjte tillades paa Dampskibe og Taagehorn paa Sejlskibe.

Jeg tror ved ovenstaaende at have givet til Kende den almindelige Opinion om Sagen mellem norske Skibsførere.

H. J. P.

I Følge Norg. Sjøfartst. har »Dampskibsfører-Foreningen« i Stockholm angaaende de projekterede nye Taagesignaler svaret Nordisk Skibsrederforening:

Som Svar paa Deres ærede Skrivelse af 26de August d. A., i hvilken De anmoder Dampskibsfører-Foreningen om at udtale sig angaaende de nye Lydsignaler til Forebyggelse af Kollision i Taage, meddeler Foreningen følgende:

Allerede i 1890 besluttede Foreningen at indgaa til Statsraadet og Chefen for Søforsvars-Departementet med en Erklæring, hvori de alvorlige Betæneligheder som gjorde sig gældende iblandt Foreningens Medlemmer med Hensyn til Antagelsen af de ny Lydsignaler, enstemmigt udtaltes. Denne Skrivelse kunde sikkert ikke udøve nogen Indflydelse paa Antagelsen af de internationale Regler, men derimod nok have sin Betydning i Spørgsmaal, der angik Fastsættelsen af Regler i indenrigsk svensk Farvand.

Igenom en Diskussion, som afholdtes i Skibsfører-Foreningen den 1ste Januar 1895, blev Spørgsmaalet om Lydsignaler yderligere belyst, og de tidligere Betæneligheder ved deres Indførelse gjorde sig stadigt gældende.

I nøje Overensstemmelse med hvad der saaledes tidligere er forefaldet i Sagen, vil Skibsfører-Foreningen give sin Mening til Kende ved fuldt ud at slutte sig til den Protest, som i England er indsendt til Præsidenten i Board of Trade af »The Chamber of Shipping of the United Kingdom« samt af »The Liverpool Steamship Owners Association«.

Vi dele ikke den Opfattelse af denne Sag, der saaledes gøres gældende fra Norge og Sverrig. Naar det f. Eks. siges »at de gamle Regler ere saa indgroede i Søfolks Bevidsthed, at det vil tage lang Tid, inden disse ville kunne lære noget nyt,« eller, at de nye Regler »ere af en saa indviklet Beskaffenhed, at ikke en af hundrede Skippere vil kunne tyde dem«, tro vi unægteligt, at den ærede Indsender ser med et mørkere Blik paa Forholdene end nødvendigt; thi det er svært at forstaa, at det kan falde vanskeligt at lære at huske 2 Signaler, og mere Nyt er der jo ikke Tale om, efter at Board of Trade har reduceret Washington-Reglerne.

Efter Fagmænds Udsagn ere de nu gældende Regler ofte utilstrækkelige, og det, at et System har arbejdet godt i en Aarrække, er jo ingen Grund til, at det ikke skulde kunne have Mangler eller trænge til Forbedringer, svarende til den stadigt forøgede Trafik og Tidens Krav i det hele taget.

Hvorledes et Signal som det foreslaaede for: »Et Dampskib, der er let, men som ligger stoppet uden at gøre Fart,« nemlig 2 lange Toner, kan foraarsage Ulemper eller Fare, forstaa vi ikke; bliver det misforstaaet, maa det være paa den Maade, at man tror at høre to lange

Toner fra to forskellige Dampere, og den Ulykke er jo ikke stor, da man kun derved om muligt er mere agtpaagivende; er man paa det rene med, at det er en og samme Damp, der giver to Stød, véd man straks, hvad Signalet betyder. Vi tro nemlig ikke paa, at man i Taage skulde være ude af Stand til at bedømme, om Tonen er lang eller kort. Det andet af Board of Trade foreslaade Signal, der som bekendt gælder for 3 Tilfælde, mene vi ligeledes vil gøre mere Gavn end Skade.

Den Omstændighed, at der næsten ikke gives to Fløjter, der have ens Lyd, er en stor Hjælp til at skelne mellem de forskellige Skibes Signaler i Taage, og det er en Grund mere for os til ikke at tro paa de Vanskeligheder, som mange mene ville opstaa ved Indførelsen af de to nye Regler.

Idet vi i ovenstaaende Linier have udtalt vor Mening om den af Board of Trade foreslaaede Reform, hvis Omfang man sikkert har overvurderet, maa vi tilføje nogle Ord om denne Sags hele, for Danmarks Vedkommende efter vor Opfattelse højst uheldige Behandlingsmaade. Det Forslag, der nu foreligger fra Board of Trade, er forlængst fremkommet efter indgaaende Forhandlinger om andre Forslag om samme Sag. Det maa antages, at vor Gesandt i England ufortøvet har sat vor Regering i Kundskab om Fremkomsten af et for vor Skibsfart saa betydningsfuldt Spørgsmaal som dette, og vor Regering maa saaledes have haft rigelig Tid til at overveje Sagen, forinden det Tidspunkt indtræffer, da den for sit Vedkommende maa træffe en Afgørelse. Nu er det jo givet, at vor Administration ikke indenfor sine Rammer raader over den Sagkundskab, hvorpaa en saadan Afgørelse maa baseres, og Regeringen maa derfor søge den fornødne Vejledning udefra. Om dette er sket eller hvorledes det er sket — derom vide vi selvfølgelig intet. Men det er i hvert Fald ikke sket ad den eneste Vej, ad hvilken det var muligt at indhente en virkelig kompetent Udtalelse om Sagen, nemlig ved at lade de i denne mest interesserede Institutioner udtale sig om den. Disse Institutioner ere Skibsfører-Foreningerne. Det er deres Medlemmer, der for det første have en paa praktisk Erfaring grundet Mening om Sagen, og det er for det andet dem, hvis Interesser stærkest berøres af enhver Forandring i de gældende Søvejsregler. Vi se derfor ikke bedre, end at det maatte være Regeringen magtpaaliggende at kende disse Foreningers Stilling, forinden den tog eller tager nogensomhelst Bestemmelse. Naar der nu i Løbet af kort Tid foreligger en Erklæring om Sagen fra den almindelige danske Skibsfører-Forening, saa har denne selvfølgelig i og for sig ikke ringe Værd, men vi tage dog næppe fejl, naar vi udtale som vor Formening, at den kommer for sent til at ændre Regeringens Afgørelse, saafremt denne allerede er truffen. I Stedet for at denne Erklæring nu fremkommer paa Grund af en rent tilfældig Omstændighed — fordi Nordisk Skibsfører-Forening har ønsket den — burde den forlængst have foreligget, — i Forening med lignende Erklæringer fra de øvrige Skibsfører-Foreninger — som en paa omhyggelige Overvejelser og indgaaende Drøftelser baseret Udtalelse. En saadan vilde, eller burde i hvert Fald, for Regeringen være bestemmende for dens Afgørelser.

Hvad de foreslaaede ny Taagesignaler angaar, maa man nu med Interesse afvente Skibsfører-Foreningens Udtalelse, der, selv om den kommer for sent til at paavirke Regeringens Afgørelse, i hvert Fald kommer tidnok til at vise, hvorledes denne burde have været. Red.

Styrmændenes og Maskinmestrenes Lønningsvilkaar.

Vi have fremdeles modtaget Følgende:

I »Dansk Søfartstidende« for 10. Septbr. findes en Artikel »Til Overvejelse« fra »En Styrmænd«, hvori han

udtrykker sin Mening angaaende den for Tiden herskende Lønbevægelse blandt de søfarende Maskinmestre.

Lad os haabe, at der maa findes faa iblandt Styrmændene af denne Mening, som nemlig kun udtrykker »En Styrmands« Misundelse overfor Maskinmestrene. Der begyndes med: »D' Hr. Maskinmestre søge at drive Gagen op til den Størrelse igen, som den havde, om man saa kan sige, i gamle Dage. Dersom Maskinmestrene virkelig opnaa en endnu større Gage i Forhold til Styrmændene, vil det vist falde de fleste Styrmænd haardt for Brystet, — dernæst: »Der findes vel næppe noget Menneske med sund Forstand og Blik paa Tingene, der vil sige, at en 1ste Mesters Ansvar er større end en 1ste Styrmands.« Derpaa beskriver »En Styrmænd« 1ste Mesterens lille Ansvar med 11 (elleve) Ord. Efter disse Udtalelser henstiller »En Styrmænd« til Rederierne, i Tilfælde af en Lønforhøjelse, da først at lade Styrmændene komme i Betragtning.

Til denne sidste Bemærkning vil jeg huske »En Styrmænd« paa, at det ingenlunde er Rederierne, der ere i Færd med at forhøje de i de sidste 20 Aar nedtrykkede Gager, men derimod Maskinmestrene, der ønske disse forhøjede til deres oprindelige Størrelse, og som, da det ikke er en enkelt Mand, men derimod hele Standen, der ønsker Forandring, have befuldmægtiget Maskinmestrenes Forenings Bestyrelse og nogle flere blandt dem selv valgte Mænd til at frembære det fælles Ønske for Rederierne. Flere Rederier og deres Mestre staa dog aldeles udenfor denne Bevægelse, da de her værende Gager tilfredsstille alle Parter.

At Styrmændene ere altfor daarlig lønnede, er bevisligt nok; saaledes maa det Misforhold tages med i Betragtning, at 1ste Styrmænd i de fleste Skibe har en betydelig lavere Gage end 2den Mesteren; at Styrmændene mange Steder har en god Ekstraindtægt, kan ikke regnes med her. Naar »En Styrmænd« derfor fremkommer med Udtalelser om de alt for lave Gager, er det naturligt nok, men at gøre det paa Maskinmestrenes Bekostning, vil kun vække Forargelse og ikke gavne Styrmændene.

Rederierne komme næppe af dem selv og forhøje, hverken Styrmændenes eller Maskinmestrenes Gage, vi maa selv gøre det første Skridt, men Mestrene have den Fordel forud for Styrmændene, at de danne et ordnet Samfund og kunne fremsætte deres fælles Ønsker med større Vægt, end en uorganiseret Stand, hvis spæde Pip fra enkelte Medlemmer sjælden bliver hørt eller taget Notits af. Denne Sammenslutning og Enighed blandt Maskinmestrene vilde imidlertid være næsten umulig, hvis de ikke indenfor deres Stand havde en Del energiske Mænd, der nu ere ansatte paa Landjorden, og som baade have Ævne og Villie til at samle de spredte Traade i en fælles Centralisation. Saadanne Mænd findes ogsaa indenfor Navigatorerne, men kun i øverste Rang, nemlig blandt Skibsførerne, men disse have desværre fuldstændig isoleret sig fra Styrmændene og varetag kun deres egne Interesser; saa længe dette Misforhold eksisterer, opnaa Styrmændene næppe bedre økonomiske Forhold, da en indbyrdes Organisation imellem dem, afsondret fra Skibsførerne, vil være en Umulighed.

Lad ingen om Bord undervurdere sig selv eller andre. Al Ære og Respekt for Styrmændenes Ansvar og Stilling, men derfor maa »En Styrmænd« alligevel huske paa, at i en Damp er 1ste Maskinmester ikke en Mand, der ikke kan undværes, men en Mand som ethvert Menneske med sund Forstand og Blik paa Forholdene vil anerkende for at være af større Betydning for Skibets hele Drift og Velfærd end Styrmændene. Men saa længe denne Sag skal debatteres indbyrdes mellem Navigatorer og Maskinister, vil den kun have Kævleneri og Uenighed til Følge, da ingen af Parterne, selv med deres bedste Vilje, er i Stand til at se Sagen fra et upartisk Standpunkt.

Navigatorer og Maskinister skulle arbejde sammen, og de have, trods deres forskellige Gerning, saa mange

Interesser fælles, at der overalt bør herske et godt Forhold og være en god Forstaaelse mellem dem, hvilket meget godt lader sig forene med Respekteringen af Rangsforskellen. Skulde man tænke sig Idealet, da burde de smelte sammen i en stor fælles Organisation, og da vilde Forholdene sikkert kunne ordnes til alles Tilfredshed og bedste, ikke alene i økonomisk Henseende, men i mange andre Retninger, f. Eks. med Hensyn til Skibsbemandingen, som selvfølgelig kan bedømmes langt bedre af Skibets egne Officerer, end af mulige i en nær Fremtid kommende Love; ligeledes vilde de samlede Kaptajner, Styrmand og Maskinmestre være i Stand til at skabe sig en Betydning i det politiske Liv.

Denne Illusion vil blive til Virkelighed i Fremtiden.
Hill.

Vi maa overfor de ærede Maskinmestre, der have haft Ordet i dette og i forrige Nummer af vort Blad, gøre opmærksom paa, at der i det Indlæg i dette Blads No. 37. som har foranlediget deres Udtalelser, ikke i og for sig tages til Orde mod at Maskinmestrene arbejde for en Forbedring af deres Lønninger, men kun hævdes, at skal der overhovedet være Tale om en Reform af Lønningerne om Bord, maa det i første Række være Styrmandenes lave og ganske misvisende Lønninger, der søges forbedrede. Dette Standpunkt maa vi, uden paa nogen Maade at træde Maskinmestrenes Interesser for nær, fremdeles fastholde. Vi skulle ikke her gentage, hvad vi tidligere udførligt have fremført til dets Begrundelse, (se »Dansk Søfartstidende« for 1. Juni 1894), men indskrænke os til at anføre, at Lønsatserne om Bord bør være et korrekt Udtryk for den Stilling og det Ansvar, der er overdraget den Paagældende, og at denne Fordring paa ingen Maade tilfredsstilles ved de for Styrmandene nu gældende Lønsatser.

Vi se af det ovenstaaende Indlæg, at der virkelig for Tiden blandt Maskinmestrene er en Bevægelse for at opnaa højere Lønninger. Skønt vi anerkende enhver Stands Berettigelse til at arbejde for Forbedring af dens Medlemmers Kaar, maa vi dog atter fremhæve, at enhver Revision af de nuværende Lønningsforhold om Bord, der ikke i første Række tager Sigte paa en Forbedring af Styrmandenes Kaar, er en alvorlig Uretfærdighed mod disse. Maskinmestrene maa indse, at ved enhver Reformerer søger man først og fremmest at afhjælpe de værste Mangler, og vi have ikke i de Indlæg, vi have modtaget fra Maskinmestrenes Side, set blot et Forsøg paa at modsige, at Styrmandenes nuværende Lønninger ere aldeles misvisende, naar Hensyn tages til deres Stilling om Bord, og til den Omstændighed, at 1ste Styrmand meget jævnlige er Kaptajnens Stedfortræder, og i et saadant Tilfælde den, der faktisk fører Skibet. Ingen vil med Føje kunne paa-staa, at Maskinmestrenes nuværende Lønninger i samme Grad ere misvisende med Hensyn til deres Stilling om Bord.

I de fremkomne Indlæg tilraades det Styrmandene at slutte sig sammen i en Forening til Varetagelse af fælles Interesser, og særlig den ærede Styrmands Indlæg i forrige Nummer tager stærkt til Orde herfor. Vi skulle i den Anledning minde om, at det i flere Aar har været et staaende Æmne paa den almindelige danske Skibsfører-Forenings Generalforsamlinger, om der skulde gives Styrmandenes Adgang til denne Forening. Vi have, efter Afholdelsen af Foreningens sidste Generalforsamling, i dette Blad for 27. Februar i Aar indgaaende begrundet, hvorfor vi mene, at den heldigste Løsning af dette Spørgsmaal vilde være, at Skibsfører-Foreningen optog alle Styrmand, der tilfredsstille de Krav, Sønæringsloven stiller til en Skibsfører, uanset om de have løst Borgerskab som Skibsførere eller ikke. Vi skulle her kun gentage, at vi anse denne Ordning for den heldigste, fordi der i Interesser ikke er nogen Forskel, men derimod absolut et Fællesskab, mellem Skibsførere og Styrmand, og fordi det vil styrke Skibsfører-Foreningens Autoritet og Indflydelse, naar den i sig optager alle dem, der naturligt

høre hjemme i den. Vi tro ogsaa, at Skibsfører-Foreningen ikke i Længden vil kunne vægre sig ved at løse dette Spørgsmaal om Styrmandenes Organisation, saa vist som de, der staa i Spidsen for en Stand, have den naturlige Opgave at varetage hele Standens Interesser. Imidlertid er det jo ikke sikkert, at den Tid, da Skibsfører-Foreningen optager denne Sag, er saa nær, som vi haabe, den er. Vi anse det derfor, i Overensstemmelse med den ærede Indsender, for heldigt, om Styrmandene selv drøftede Spørgsmaalet om deres Organisation, den de, saa lidt som andre, i vor Tid i Længden ville kunne undvære. Man vilde ved en saadan Forhandling mulig blive klar over, hvilken Vej man skulde gaa, og det var jo tænkeligt, at en samlet Henvendelse til Skibsfører-Foreningen, forinden dens Generalforsamling i Vinter, vilde bringe Spørgsmaalet et godt Stykke fremad. Vi vilde anse det for heldigt, om en saadan Løsning forsøgte, inden man bestemmer sig til at bringe de ikke ringe Offre, Oprettelsen af en ny Forening altid kræver. Men et Initiativ fra Styrmandenes Side vil i hvert Fald nu være overmaade ønskeligt.
Red.

En engelsk Dom.

Vi have fra en Skibsreder modtaget følgende:

Igennem D'Hrr. John. Holman & Sons, Bestyrere af en »Protection & Indemnity Club« i London, hvori et af mine Skibe er forsikret, har jeg modtaget efterfølgende Erklæring, som fortjener den videste Udbredelse, da det ikke forekommer saa sjældent, at Kaptajner, for at faa saa megen Vægt i Skibet som muligt, udsætte deres Skib for samme uberegnelige Fare som Kaptajnen paa »Ainsdale.«

Dette Skib, stor 1825 Reg.-T., lastede en Ladning Hvede i Sække i Seattle & Tacoma. Hveden begyndte at dampe og blive varm kort Tid efterat Skibet var afsejlet; daarligt Vejr indtraf, som forhindrede Ventilationen betydeligt.

Ved Ankomsten til Liverpool viste det sig, at et Antal Sække vare blevne opskaarne, omtrent 4%, og Modtageren, Messrs. Balfour, Williamsen & Co., paastode at denne løse Hvede stoppede for Ventilationen, og at Skibet desaaarsag var ansvarligt for Skaden foraarsaget ved Ophedningen.

Forsvaret varetog P. & J. Klubben, og Sagen blev afgjort ved Liverpool Ret i Marts. Dommen gik Skibet imod, endskønt Modtageren tilstode, at en Del af Skaden skyldtes Tilstanden, Hveden var i, da den blev indlastet.

Sagen blev appelleret, men igen taget tilbage efter Advokaternes Raad.

Dette Tilfælde beviser hvor nødvendigt det er at give tydelige og nøjagtige Instruktioner til Skibsofficerer, at Stuveren paa ingen Maade maa skære Sækkene op, naar der lastes, hvis det ikke udtrykkeligt er tilladt ved Kontrakt.

»Ainsdale« blev idømt at betale £ 2000; fordelt paa en Kapital, stor £ 2,700,000, giver for mit ene Skib £ 11.19.2.
C. P. H.

Krydstoldvæsenet.

Hvis man vil tale om Bekostningen for Skibsfarten, da vil den jo efterhaanden ogsaa blive ret betydelig. Jeg kan naturligvis ikke angive bestemte Tal, men af en Skibskaptajn, som er kendt med disse Ting og ret vel kan vurdere dem, er det blevet mig opgivet, at en Damper, som stopper en Times Tid, kan regne

paa et Tab af en halv Snes Kroner, og han har beregnet, at det Tab, som Skibsfarten lider paa denne Maade formedelst disse jævnlige Standsninger paa alfar Vej, kan kalkuleres til ca. 50,000 Kr. aarlig. Krydstoldvæsenet er jo til for at forhindre Smugling, men jeg vil gjerne spørge, hvem der egentlig smugler her i Landet, hvor der smugles, og hvorledes der smugles. Der forefalder selvfølgelig en Smule af den Slags hist og her, lige saavel som der er Folk, der stjæle, skønt det er forbudt at stjæle, men hele Smugleraannden maa man dog sige i Tidens Løb er falden væk. Tiden tillader det ikke nu, Konkurrencen er jo snart paa Liv og Død, Skibene have deres Maal at sejle efter, og det skulde de naa saa hurtigt som muligt. Det er ligefrem utænkeligt, at en Damperskulde smugle eller stoppe noget Sted for at sende Varer i Land, og at Sejlskiibe skulde gøre det, er vist meget usandsynligt, al den Stund der jo ogsaa er aarvaagne Folk i Land; vi have jo Kystpoliti hist og her, og der er ogsaa andre Mennesker, der passe paa og have et Øje med, at deres Medmennesker ikke gøre sig nogen Fordel. Der er altsaa en ganske god og naturlig Kontrol over for alt Smugleri. Natten skulde jo nærmest være den Tid, da sligt maatte gøres, thi det hele skal jo helst ske saa fordækt som muligt, men om Natten ligge Krydstoldfartøjerne med deres Lanterner ude, saa at enhver, der skulde have Lyst til at smugle, kan se og holde af Vejen for dem; der er vist heller ikke Tale om, at man om Natten har paagrebet nogen. Om Dagen, naar der ikke er videre Brug for dem, ere Fartøjerne ude, men om Natten, hvor man kunde tænke sig Smugleri, kunne de ingen særlig Gavn gøre. Jeg tror nok, man kan sige, at vi hverken have Tid eller Raad til at opretholde en Institution, som stammer fra gamle Dage, fra den egentlige Sejlskibstid, fra Sundtoldens Tid, i den samme Form som tidligere, og jeg vil altsaa meget henstille, at man tager en Reform under Overvejelse, hvad jeg om et Øjeblik skal komme til. Hvis man spørger: Er der da ingen, som anbefaler Krydstoldvæsenet, maa jeg sige, at jeg i en Række Aar kun fra en eneste Side har set en Anbefaling af dets Virksomhed. I »Nationaltidende« staar der hvert Aar en Redegørelse for, hvor mange gode Gærninger det har udøvet, hvor mange Skibe det procentvis har stoppet, hvad jo selvfølgelig i Krydstoldvæsenets Øjne er en Fortjeneste; saa længe som det har de nuværende Love og Instruksler, maa det jo være dets Maal at faa saa mange »Politiretultater« som muligt. I disse Artikler plejer der altsaa at staa, hvad godt det har udført i al Almindelighed, men jeg har aldrig i disse Artikler set nogen Opgivelse af, hvor mange Skibe der er befundet at smugle. En enkelt Gang mindes jeg dog at have fundet en Beretning om, hvorledes man havde fundet et Par dobbelte Skodder i et lille Skib og imellem disse dobbelte Skodder, der dannede ligesom et stort Madskab, havde man haft Smuglervarer; det var ikke store Ting, det her drejede sig om, men der var megen Tilfredshed over, at man til Slut havde opdaget dette Forsøg paa Smugleri. Det er altsaa det eneste Sted, hvor jeg har fundet Tilfredshed med hele denne Institution og dens Virksomhed. Fra hvem disse Artikler stamme, skal jeg ikke kunne sige, da der ikke er Navn under, men det er ikke utænkeligt, at de muligvis kunne staa i Forbindelse med selve Krydstoldvæsenet. Efter dette Par Udtalelser skal jeg ikke undlade at fremføre, hvilke Meninger der ellers i saa Henseende fremsættes ude omkring, og jeg skal da blot i al Korthed nævne det aller sidste, som er fremkommet. Paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Sommer var der en søkyndig Mand, en Havnefoged, som udtalte følgende: »Et Skib kan nu paa Vejen gennem vore Farvande blive stoppet mange Gange uden ringeste Nødvendighed. Krydstoldvæsenets Virksomhed er en Byrde for vor Skibsfart, og den gør ingen som helst Nytte. Disse Forhold ere i høj Grad generende og forældede«. Der var et andet Medlem i denne Forening, som udtalte, at han kunde have ønsket Krydstoldvæsenets fuldstændige Afskaffelse, men ellers sluttede han sig for øvrigt til den af Generalforsamlingen vedtagne Dagsorden, hvori der stod: »Generalforsamlingen opfordrer

dernæst Bestyrelsen til at søge ændret de gennem Krydstoldvæsenet i vore Farvande herskende Forseglingforhold og til at søge gennemført en Reform af den for Skibsfarten i vore Farvande byrdefulde Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet udøver sin Virksomhed.« Det er jo klart, at de Folk, som her tale, tale ud af Hjærtet; det er nemlig dem, der have Skoen paa, og derfor føle, hvor den trykker. Forøvrigt skal jeg af andre Vidnesbyrd anføre, at jeg for mit eget Vedkommende mange Gange og i flere Aar har hørt Udtalelser mod Krydstoldvæsenets virkelige Gavnlighed, og det er fra Folk i selve Krydstoldvæsenet, Krydstoldassistenter og højere Toldembedsmænd, og fra Søofficerer, der, som bekendt, ere næstkommanderende under Krydstoldvæsenet og føre den Skonnert, hvormed man inspicerer disse mange Skibe Kysterne rundt. Men der er et andet Forhold, som jeg gjerne vilde fremhæve her ved denne Lejlighed, det er over for Udlandet. Der er jo ingen Spørgsmaal om, at vi bør skaffe alle mulige Lettelser for Skibsfarten, og vi gøre det ogsaa efterhaanden; i flere Aar have vi gjort, hvad vi formaa her i Landet for ikke at hindre Skibsfarten. Nu i Særdeleshed, efter at denne Nord-Østersøkanal er bleven aabnet, hvad enten det gælder Fyr, Vager- eller Opmaalingsvæsenet, gøres der overordentlig nyttige og store Arbejder for at hjælpe Skibsfarten. Men saa skulde man jo ikke gennem en forældet Institution hindre Udlandets Skibe og lægge saadanne Baand paa dem, som jeg skal anføre et Eksempel paa. Det var i 1893, at en engelsk Dampers »Darent« kom Hirtsholmene ind, altsaa paa alfar Vej; den skulde ned ad Bæltet til. Saa ror der en Jolle hen i Nærheden af den og prajer den, og Skibet gaar ganske rolig videre og tager ikke Notits af den; de troede, det var Fiskere eller Kadrejer eller lignende; Skibet gaar altsaa videre og kommer ned til sit Bestemmelsessted, Nyborg. Der var saa imidlertid selvfølgelig telegraferet ned om denne Forbrydelse, og det blev altsaa betydet Kaptajnen, at han havde overtraadt Generaldirektoratets Resolution af 3die November 1893, og at han i den Anledning havde at erlægge en Bøde paa 200 Kr. Kaptajnen nægtede at betale Bøden, og saa blev der ikke gjort videre ved Sagen den Gang. Det er jo allerede lidt uheldigt, at et udenlandsk Skib skal kunne nægte at rette sig efter Landets Bestemmelser, naar de nu en Gang eksistere. — Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at naar jeg meddeler dette, er det, saaledes som det er blevet mig refereret, og jeg antager, at den højtærede Finansminister muligvis er kendt med denne Sag, og at min Fremstilling vil vise sig rigtig. — Men da Skibet kom tilbage hertil to Aar efter — i Fjor kom det paa Kjøbenhavns Red — saa blev det betydet Kaptajnen, at denne Bøde skulde betales. Da han ikke vilde det, maatte vedkommende Skibs Ekspedition her i Kjøbenhavn betale Bøden paa 200 Kr. Saa indgav vedkommende Ekspedition et Andragende til Overtoldinspektoret om at blive fritagen for Bøden, der var nemlig blevet afholdt Forhør over det engelske Skibs Kaptajn, og han havde beediget, at han havde handlet i fuldstændig god Tro, da han passerede Hirtsholmene; han havde nemlig intet set hverken til Splitflaget, Krydstoldflaget eller til Krydstoldskonnerten. Men der blev svaret herpaa, at man ikke kunde gaa ind paa at eftergive Bøden, og Overtoldinspektoret gjorde Dampskibsekspeditionen opmærksom paa, at der forelaa en Misforstaaelse; det var ikke Generaldirektoratets Resolution af 3die November 1893, man gik efter, og Kaptajnen var altsaa ikke bleven idømt en Bøde efter denne Bestemmelse, men der forelaa en Overtædelse af Straffelovens § 98, jfr. § 100, — som muligvis er det høje Ting bekendt, efter hvad der i den sidste Tid er passeret i den bekendte Fru Behrendtske Sag; det var den samme Paragraf, som blev anvendt der —, og det udtaltes derefter, at strengt taget skulde vedkommende Kaptajn have været sat under kriminel Tiltale, men i Erkendelse af, at dette kunde medføre store Ulæmper for en Skibsfører, undlader man som Regel at forlange Tiltale under Forudsætning af, at vedkommende frivillig gaar ind paa at betale en efter Generaldirektoratets Skøn passende Bøde. Jeg

tror, at hvis dette forholder sig rigtig, er det ikke just nogen videre hensigtsmæssig Ordning. Der er selvfølgelig fra Kryds-toldvæsenets Side indsendt Udtalelser om denne Sag; hvorvidt de afvige fra, hvad der er refereret mig, kan jeg jo ikke vide, men de skulle gaa ud paa, at de i sin Tid havde Baade med Flag liggende der oppe ved Hirtsholmene foruden selve Kryds-toldkutteren, ja, at de endogsaa først havde skudt 2 løse Skud og saa et skarpt Skud mod den engelske Dampner for at faa den til at stoppe. Kaptajnen og Styrmanden og en Mand til have derimod aflagt beedigede Vidnesbyrd om, at de hverken have set Flaget eller Krydstoldjagten og ikke heller hørt Skuddene, saa hvis dette forholder sig rigtig, er det naturligvis lidt kedeligt, naar Krydstoldvæsenets Opfattelse af Situationen er saa vidt forskellig fra den, som man faar fra den anden Side, især naar denne er beediget. Jeg tror, som sagt, at der her er Anledning til baade over for Indlandets Skibsfart og over for Udlandets Skibsfart at søge paa enhver mulig Maade snarest at faa Institutionen forandret, da man virkelig fra alle Sider — jeg tror ikke, at der findes Undtagelser nogen Steder — er i dybeste Maade opbragt over disse Stansninger, som den lægger paa Skibsfarten. Vi havde jo ganske vist i sin Tid Sundtolden her hjemme, og den kom vi godt fra, vi fik Penge til for at holde op med den og maatte være meget glade ved den Løsning, men jeg tror ikke, at der er nogen, der giver os Penge for at afskaffe Krydstoldvæsenet. Man kan meget snarere risikere, at der bliver taget Repressalier, eller at man paa anden Maade tager sig til Rette — i det mindste risikerer man Knips paa Næsen, som ikke ere behagelige for en suveræn Stat, naar man kan undgaa dem. Skulde altsaa de nærmere Overvejelser angaaende hele denne Institution føre til, at man ser Ønskeligheden, for ikke at sige Nødvendigheden, af at faa den ind i en anden Gænge, skal jeg gøre opmærksom paa, at alt, hvad der vedrører vore Kyster, sorterer under meget forskellige Myndigheder, som jeg mener saa muligvis kunde samle sig og overveje, om der ikke med alle disse Myndigheders Bistand skulde kunne findes en anden Form for Toldpoliti. Man har under Juttitsministeriet Kystpolitiet, Strandfogderne ere under Finansministeriet, Redningsvæsenet og Fiskeriudkigsvæsenet er under Indenrigsministeriet, Kystudkigs- og Signalvæsenet er under Krigsministeriet, og Fyrsvæsenet og Signalstationerne under Marine ministeriet. Det er, som sagt, min Tanke, om man ikke ved at tage virkelig fat paa den Sag og faa aabenhjertige og uforbeholdne Udtalelser fra Folk rundt omkring, som kende til den, skulde kunne komme til Ønskeligheden af at faa en anden Institution eller faa Institutionen bragt ind i en anden Form, og at saa muligvis de Myndigheder, som i det hele aget have med Søen og Kysterne at gøre, maatte kunnet enes om at skabe en saadan mere velgørende Institution. Der er jo ikke Spørgsmaal om, at alle de, som nu finde den unyttig, nok maatte kunne komme til at finde den nyttig, naar den kom ind i en mere passende Form. Den højtærede Finansminister svarede forleden Dag det ærede Medlem for Svendborg Amts 7de Valgkreds, at man endnu havde dette Krydstoldvæsen i Tyskland. Jeg tør naturligvis ikke bestemt sige, i hvilken Udstrækning det findes; dog tror jeg, at det endnu kun findes ved enkelte Fjorde i Slesvig og Holsten og muligvis et Par Steder paa den nordtyske Kyst, men det er i alle Tilfælde i en ganske anden og mindre trykkende Form, end det findes her hjemme. I Norge tror jeg ikke, at det findes længere; de have ellers haft den Institution fra gamle Dage her fra os; det er jo dog muligt, at den endnu findes ved enkelte Fjorde, det skal jeg ikke bestemt kunne sige. Den højtærede Finansminister udtalte i Anledning af Forslaget fra det ærede Medlem for Svendborg Amts 7de Valgkreds om at hæve Krydstoldvæsenet og sætte en Kystvagt i Stedet, at en saadan Institution vilde blive betydelig kostbarere end Krydstoldvæsenet, men saa forudsatte den højtærede Minister ganske vist ogsaa, at der skulde bygges Boliger rundt omkring. Jeg tror ikke, at det er nødvendigt, der maa vist være Boliger at faa til Leje rundt omkring, der kunde være tilstrækkelig gode, og som vist ikke kunde koste

mere end et halvt Hundrede Kroner om Aaret. Hvad de Baade angaar, som skulle til, er der jo en Del, som høre til Krydstoldvæsenets Fartøjer, og der behøves faktisk ikke saadanne Baade, der skulle ros af flere Betjente, for at vedligeholde en saadan Kystvagt; Betjenten kan jo, som saa mange andre, gaa ud i en Sjøkt eller en mindre Jolle, som han kan ro alene eller højst med en Mand til. Mere behøves der ikke, man behøver jo ikke at optræde saa stort og formelt. Det er, som sagt, min Overbevisning, at man ved at tage denne Sag op og om mulig ad Aare se at komme til et Resultat af Arbejdet i den Retning, vil spare ikke ubetydeligt for Statskassen, og man vil tillige ganske sikkert spare Skibsfarten ikke alene for Udgifter, men ogsaa for Tid, hvilket jo for Resten omtrent kommer ud paa et med spildte Penge. Jeg vil blot endnu tilføje, at det selvfølgelig ikke er Krydstoldvæsenets Personale, som jeg i mindste Maade anker over. Det er vistnok gennemgaaende saa fortræffelige, samvittighedsfulde og dygtige Folk, som man kan faa, og det vil sige meget men det er det hele System, som jeg ganske vist mener bør forandres. Jeg tillader mig at anbefale dette Emne til det højtærede Finansudvalgs nærmere Behandling og til den højtærede Finansministers særlige Opmærksomhed for Fremtidens Skyld.

Sluttes.

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

Fra Sø og Land.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Pointe a Pitre af 14de f. M., er der samme Steds den 12te s. M. forefaldet et Dødsfald af gul Feber og endnu to Patienter af denne Sygdom vare da under Behandling paa det militære Hospital. Der er taget strænge Forholdsregler mod Sygdommens Udbredelse.

Udenrigsministeriet, den 2den November 1896.

Dampskibet »Odin«, 352 Netto Reg. Tons, er af Det Forenede Dampskibsselskab gennem Hr. A. O. Andersens Dampskibsagentur i Gøteborg solgt til et Rederi i Catania, Italien.

Af det Forenede Dampskibsselskab ere vi blevne gjorte opmærksomme paa, at der i vor Anmeldelse, i dette Blads forrige Nummer, af Dampskibet »Ficaria«, er begaaet en Fejl, idet den under Regelkompasset omtalte Støtte er af Messing og ikke som af os angivet af Jærn.

Dampskibet »Regina«, bygget for Regning Flensburger Dampfercompagnie i Flensburg løb d. 16de Oktober Kl. 2 Eftm. af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, er 278' 6" langt i Hoveddækket, 40' 4" bredt og 17' 4 1/2" dybt i Rummet, og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation af 750 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdampner til Drammen.

Fra Gibraltar meddeles til »Sh. Gz.«, at Havnereglementet der Steds er forandret til, at Dampskibe, som ankommer indtil Kl. 9.30, besøges af en Havneofficer, og Skibet faar Praktika indtil denne Tid, i Stedet for som før til Solnedgang. Dette Arrangement har særlig nu for Vintertiden sin Betydning ved Indsparelse af Tid ved Kulforsyning etc.

Ugens Havarier.

Claus, Brig af Femø, kom d. 25. Oktbr. paa Grund paa Cross Sand. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Tordenskjold, Barkskib af Rønne, er d. 25. Oktbr. ankommet til Kilrush med Tab af Sejl og Skade paa Rigning. En Del af Dæklasten (Træ) er ogsaa mistet.

Flora, Skonnertbrig af Aalborg, paa Rejsen fra Østersøen til London med Staver, er forladt af Besætningen, der er indkommet til Nieuwedip. Skibet er indbragt til Terschelling som Vrag.

Thora, Jagt af Bogø, fra Kjøbenhavn til Faaborg med Mais er d. 29. Oktbr. indslæbt hertil med Tab af Mast og Spryd. Dpsk. Ørnen traf Jagten i Kjøgebugt og slæbte den hertil.

Familiens Haab, Galease af Aalborg, paa Rejsen til Kjøbenhavn strandede d. 30. Oktbr. udfor Grenaa Havn. Besætningen reddedes med Redningsbaaden.

Pietronclla, Tjalk af Nykjøbing Mors, strandede d. 29. Oktober udfor Thyborøn. Besætningen reddedes ved Raketapparat sammen med Lodsens.

Golfer, Dpsk. af London, der d. 24. Oktober grundstødte paa Rødgrunden, er kommet flot ved egen Hjælp efter at ca. 500 Td. Byg af Ladningen var losset i Lægtene.

Tjalfe, Jagt af Aarhus, drev den 30. ds. paa Rejsen fra Randers til Hjemstedet i Ballast paa Land ved Ørkrogen. Mandskabet blev reddet.

Neptunus, Kvase af Horsens, strandede d. 30. Oktbr. paa Sjællands Odde. Besætningen er reddet, Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Fairfield, Skonnert af Turks Island, grundstødte d. 30. Oktober 1/2 Mil syd for Dragør. Med Assistance af Svitzers er Skibet bragt flot og ind hertil.

Elieser, Skonnert af Kragerø, fra Aalborg i Ballast er af Droden indbragt til Helsingør efter Grundstødning paa Anholt.

Stettin, Dpsk. af Bergen, oversejlede den 2. ds. her paa Reden en svensk Jagt. Begge Skibe fik Skade.

Thyra, Barkskib af Rønne, der d. 26. Oktober strandede ved Boscastle ligger paa Stranden ved Dizzard Cliff som Vrag. Ladningen kan næppe bjerges.

Orrik, Dpsk. af Aarhus, blev d. 1. ds. medens det i Taage laa til Ankers paa Elben, paasejlet af Dampskibet »Seamew« af Harwich. Orrik, der var synkefærdig, blev sat paa Land, senere tættet og hævet og indbragt til Hamburg.

Baron Clyde, Dpsk. af Frederiksværn, kom for Indgaaende d. 29. Oktober til Helsingør i Kollision med den sydlige Mole, som fik en Del Skade. Skibet fik nogen Skade i Bougen. Fortsat Rejsen efter Reparation.

Amaryllis, Dpsk. af North Shields fra Baltimore med Mais har for Indgaaende til Frederikshavn været paa Grund. Med Assistance af Slæbdampere Expres kom Skibet atter flot.

Artemis, svensk Skonnert, fra Hernøsand med Brædder, er d. 31. Oktober indbragt til Odense af »Helsingør«, efter at have været paa Grund ved Samsø. Artemis har mistet sit Roer.

Bertha, Galease af Eckernsund, fra Charlestown til Nykjøbing med Kul, har maattet søge ind til Ulvøund for Nødhavn, da den under Hanstholmen havde brækket sin Klyverbom.

Erna, Jagt af Nysted, med Kul, er d. 29. Oktbr. sunket udfor Gjedser, efter i Stormen at have mistet Masten og være sprungen læk. Toldkrydsere bjergede Mandskabet.

Havlitten, Kvase af Frederikshavn, fra Christiania med Fisk til Stavanger er indløbet til Christianssand med Tab af Baade og Davidder.

Nord, Jagt af Varberg, Olsson, ankom den 30. Oktbr. til Frederikshavn fra Stettin. Skibet mistede i Havnen Anker og Kæde.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Marseille 9. Oktbr. bestemt til La Rochelle, New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Southampton 2. Novbr., bestemt til Barcelona. — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersborg 26 Oktbr., bestemt til Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Cadiz 1. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Marsala 3. Novbr., bestemt til Algier, Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Lisbon 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra St. Petersborg 31. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Denia 3. Novbr., bestemt til Malaga, Cadiz. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersborg 2. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Southampton 2. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Gibraltar 1. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Bordeaux 17. Oktbr., bestemt til Havana, New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, pas. Gibraltar 2. Novbr., bestemt til Barcelona. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Smyrna 30. Oktbr., bestemt til Lisbon, Frederikshavn. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., bestemt til Stockholm. — Tomsk, Andersen, afgik fra Lisbon 28. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til St. Petersborg 22. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, afgik fra Southampton 2. Novbr., bestemt til Oporto, Lisbon. — Xenia, Ingerslev, ankom til Malaga 24. Oktbr., bestemt til Alicante, Marseille. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Bordeaux 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til New-Orleans 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 2. Novbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 2. Novbr., bestemt til London. — Charkow, Nielsen, afgik fra Libau 28. Oktbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Königsberg 1. Novbr., bestemt til Kbhvn., London. — Christiansund, Bay Schmith, ankom til Kbhvn. 2. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 1. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 30. Oktbr., bestemt til Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til London 1. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Færøerne, Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Königsberg 30. Oktbr., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 28. Oktbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Stettin 31. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Morsø, Fischer, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Königsberg. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 28. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Olga, Fischer, ankom til Kbhvn. 31. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Perm, Christensen, ankom til Havre 1. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiussen, ankom til Libau 31. Oktbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, afgik fra Saudakrog 8. Oktbr., bestemt til Færøerne, Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Danzig 29. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 2. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Riga 1. Novbr., bestemt til Antwerpen.

Constantin, C. A. Svane, afgik fra Newcastle 4. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 3. Novbr., bestemt til Odense. — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 3. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 5. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 4. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 4. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. N. Bloch, afgik fra Leith 4. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 31. Oktbr., bestemt til Ghent. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Rouen 1. Novbr., ankom til Swansea 3. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 1. Novbr., bestemt til Rouen. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Grimsby 27. Oktbr., ankom til Kbhvn. 1. Novbr. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Blyth 28. Oktbr., bestemt til Libau. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., ankom til Libau 2. Novbr. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Boness 23. Oktbr., ankom

til Libau 28. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 27 Oktbr., ankom til Riga 29. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 3. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Kronstadt 20. Oktbr., ankom til Rotterdam 29. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Blyth 21. Oktbr., ankom til Libau 27. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra St. Petersburg 25. Oktbr., ankom til Rotterdam 2. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 21. Oktbr., ankom til Kronstadt 27. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Antwerpen 17. Oktbr., ankom til Kronstadt 26. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra London 24. Oktbr., ankom til Kronstadt 30. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Antwerpen 27. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Framnæs — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Grimsby 1. Novbr., bestemt til Svartvik.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra New-York 24. Oktbr., paa Rejse til Kbhvn. — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 18. Oktbr., ankom til New-York 30. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 3. Oktbr., paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 31. Oktbr., ankom til Kbhvn. 1. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Schmiegelow, ankom til Boness 2. Novbr. — Hermia, Warming, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Riga. — Alice, Sørensen, afgik fra Burntisland 31. Oktbr., bestemt til Kiel — Bornholm, Jensen, afgik fra Grangemouth 31. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 30. Oktbr., bestemt til Hamburg — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Hamburg. — Nauta, Steen, ankom til Hamburg 29. Oktbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Odense 31. Oktbr., ankom til Libau 3. Novbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Randers 3. Novbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Trelleborg 3. Novbr., bestemt til Libau. — Marstrand, Lund, afgik fra Kristiania 31. Oktbr., ankom til Aalborg 1. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Mo 1. Novbr. — Christiansborg, Schultz, ankom til Trangsund 30. Oktbr. — Frederiksborg, Kühl, ankom til Kronstadt 23. Oktbr. — Fredensborg, Petersen, ankom til Aarhus 30. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Rouen 1. Novbr., bestemt til Libau. — Uranienborg, Olsen, ankom til Rouen 2. Novbr. — Jomsborg, v. Deurs, afgik fra Reval 30. Oktbr., bestemt til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Stockholm 4. Novbr. — Jægersborg, Andersen, afgik fra Brake 4. Novbr., bestemt til Riga. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 4. Novbr.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Libau 31. Oktbr. — Thorvaldsen, afgik fra Libau 31. Oktbr., bestemt til Hull. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Burntisland 3. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Riga 31. Oktbr., bestemt til London. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kronstadt 31. Oktbr. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Rotterdam 29. Oktbr. — Helge, D. G. Matthiesen, ankom til Riga 30. Oktbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Gravelines 30. Oktbr., ankom til Dundee 1. Novbr., afgik fra Dundee 2., ankom til Methil 2. — Norma, Degn, afgik fra Methil 29. Oktbr., ankom til Esbjerg 31., afgik fra Esbjerg 3. Novbr., bestemt til Methil. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 28. Oktbr., ankom til Methil 30., afgik fra Methil 3. Novbr., bestemt til Kjøge.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Reval 31. Oktbr. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., bestemt til New-Orleans. Fyen, Hansen, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr. — Hafnia, Neergaard, ankom til Reval 29. Oktbr. — Jylland, Starck, afgik fra Rotterdam 30. Oktbr., ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 1. Novbr., bestemt til West Zaan. — Sjælland, Rasmussen, afgik fra Reval 27. Oktbr., ankom til London 3. Novbr.

Østersøen. Ella, Hansen, ankom til Kristiania 29. Oktbr., afgik fra Kristiania 31., ankom til Tvedestrand 1. Novbr. — Rita, Jensen, afgik fra Skelefteå 1. Novbr., bestemt til Esbjerg. — Patria, Andersen, afgik fra Zaandam 20. Oktbr., bestemt til Kertch for Ordre. — Yrsa, Larsen, afgik fra Lassiemouth 29. Oktbr., ankom til Burntisland 30., afgik fra Burntisland 31., bestemt til Island. — Maia, Skov, ankom til Lübeck 31. Oktbr.

Union. Anglia, Nielsen, er ankommet til Reval. — Frisia, Fisker, afgik fra Odessa 20. Oktbr., passerede Algier 30., bestemt til Trondhjem. — Olga, Jørgensen, ankom til Aarhus 30. Oktbr., afgik fra Aarhus 3. Novbr., bestemt til Libau.

Sejlskibe.

Ch. Simoni. Aalborg. Flora, L. D. Larsen, afgik fra Kotka 26. Septbr., til Rochester. — Carl, Jens Andersen, afgik fra Kronstadt 27. Septbr. til Granton. — Carolie Smith, J. P. Ægidiussen, ankom til Pyterlax 6. Oktbr. — Kristine, J. K.

Jensen, afgik fra Aalborg 6. Oktbr. til Laurvik, ankom til Fjeldbacka 7. Oktbr. med iturevne Sejl. — Kristine, J. K. Jensen, afgik fra Laurvik 22. Oktbr. til Alloa

Moses & Søn G Melchior. Kjøbenhavn. Skonnetbrig »Freya«, Kaptajn Jespersen, ankom den 30. Oktbr. til Martinique. Alt vel.

Marstal. Skon. Fylla, Kapt. J. H. Christensen, ankom den 30. Oktbr. til Dundee. Alt vel. — Skbrg. Sirius, Kapt., R. A. Hansen ankom den 30. Oktbr. til Odense. Alt vel. — Skbrg. Thyra, Kapt. P. Rasmussen ankom den 1. Novbr. til Eoncarsau (Frankrig). Alt vel.

Fanø, Nordby. Union. Sværre, sejlet fra New York 15. Oktbr. til Port Natal. — Anna Mathias, Sørensen, ankom til Sydne 17. Oktbr fra Bahia. — Thea, Jessen, sejlet fra Rio Grande 21. Septbr. til Macau. — Jørgiane Anna, Hansen, sejlet fra Dover 24. Oktbr. til Hamburg, ankom til Hamburg 28. Oktbr. — Anna, Clausen, ankom til Bahia 31. Oktbr. fra Hamburg. — Lemvig, Thomsen, ankom til Mauritius 31. Oktbr. fra Port Elisabeth ifølge samme Telegram er Embla, Jepsen, befragtet fra Mauritius til Dunedin. — Dania, Nielsen ankom til Pernambuco 31. Oktbr. fra Hamburg.

Svendborg. Diana, Fallentin, ankom til Gøteborg 28. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til London 29. Oktbr. — Skjold, Larsen, ankom til Kings Lyn 29. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Gallipoli 29. Oktbr. — Insulaneren, Hansen, ankom til Grangemouth 30. Oktbr. — Caroline, Andersen, ankom til Horsens 31. Oktbr. — Christine, Rasmussen, ankom til Christiania 30. Oktbr. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Great Yarmouth 30. Oktbr. — Confidence, Mouritzen, ankom til Hull 31. Oktbr. — Kirstine, Dam, ankom til Libau 31. Oktbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 1. Novbr. — Valdemar, Petersen, ankom til Charlestown C. 2. Novbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Trouville 2. Novbr. — Odin, Strøm, ankom til Kjøbenhavns Rhed 2. Novbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Kjøbenhavns Rhed 2. Novbr. — Hansine, Hansen, ankom til Frederikshavn 3. Novbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Randers 2. Novbr. — Niels, Hansen, ankom til Newcastle 2. Novbr.

Fragtberetninger.

D'Hrr. **Johansen & Dahl**, Liverpool, meddeler den 31. Oktober:

Frugtmarkedet har i den forløbne Uge været fast til uforandrede Rater, men sluttede lidt mere trent, maaske et Slags Pusterum efter lang Aktivitet og mange Afslutninger, som har givet Befragterne nok at tage Vare paa, og vil de vel helst holde lidt tilbage for at faa en Del af den optagne Tonnage afsat.

Der rapporteres Tilbud af Damptonnage fra Staterne og Sortehavet til Rater et Par shillings under tidligere Noteringer — uden at finde Reflekteranter — og under disse Forhold vil yderligere Tilbud af Skibsrum nærmest have et skadeligt Resultat til Følge.

Udfragterne holde sig faste, og synes der især at være opadgaende Tendens for Sejlskibenes Vedkommende.

Herfra er der netop sluttet 1000 Tons d. w. til Callao à 19/— for Kul — 400 Tons Salt Liverpool til Sierra Leone à 17/—. Cardiff til Rosario 17/—, Monte Video 16/—, Alcoa Bay 20/— & c., Antwerpen til San Francisco 20/— for Stykgods.

For Hjemfragternes Vedkommende har der især vist sig Opsving i Begæret efter Sejltonnage fra La Platafloden; og i Løbet af den sidste Ugestid er der bl. a. sluttet som følger: 1150 Register prompt, ej ovenfor Colastine til Kingdom Kontinent 24/— for Quebracho. —

850 Register, prompt, ej ovenfor Rosario 20/— for Hvede eller Mais, 825 Register 21/— for Hvede eller Mais, 22/— for Linsæd, Januar—Februar Lastning. —

913 Register, Jærn, Februar, Marts 22/—.

1250 » La Plata, prompt, 16/—.

950 » Buenos-Ayres 17/—, Novbr.

850 » 17/6, spot.

1800 » B. Ayres—Liverpool £ 1800, spot.

Vi har Ordre for Tonnage i alle Positioner og noterer fra Paranafloden 21/— à 22/— for Jærnskibe; vi har ligeledes positive Ordre for Korn fra Rosario til Port Natal à 19/—, og for Muldyr fra Rosario til Mauritius til 90/— pr. Hoved.

D'Hrr. **Funch, Edey & Co.**, New-York, meddele den 16. Oktober.

I den nu forløbne Uge har Efterspørgslen fra Europa været enorm efter alle Slags Kornsorter, og der er bleven gjort en meget stor Befragtningsforretning. Som en Følge deraf stiger Raterne for fulde Kornladninger stadig; medens

her samtidig gøres gode Forretninger med anlagte Baade, er denne Del af Befragtingerne alligevel begrænset paa Grund af Mangel paa tilstrækkeligt Rum. Bomuldshavnene maa give efter for de højere Rater, Rederne forlange, og der sendes os Meddelelse om mange Afslutninger saavel prompte, som til senere Lastning. Raterne for Timecharter er steget til 10 Shillings, og i alle Forretningsgrene, knyttede til Dampere, kunne vi notere en Stigning.

Her saavel som i Nabohavnene findes ingen ubeskæftiget Sejlskibstonnage, hvorfor det er smaat med Forretninger. Raterne holde sig imidlertid fast i alle Retninger, og Udsigterne ere lovende, da forholdsviis faa Skibe ere under Vejs hertil. Efterspørgslen efter Tonnage er ikke overdreven stærk, men saa snart et Skib er udbudt, kan det let opnaa en acceptabel Fragt; naar der alligevel er afsluttet saa faa Befragtinger siden sidst, maa Grunden søges i Redernes Utilbøjelighed til at slutte de Skibe, der ere under Vejs, til de nuværende Rater.

René le Houelleur, Marseille, meddeler den 28. Oktober:

Vort Fragtmarked har i den forløbne Uge vist Tendens til Stigning og flere Dampere ere sluttede til Dels til forhøjede Rater. Der noteres nu som følger Dampere fra

Sortehavet.

Azoff-Marseille 1500/2200 dw. prompt. 25 Fracs.

do. do. 1200/2800 dw. Oct./Novbr. 24 Fracs.

do. Spanien 1200/2800 dw. Okt./Novbr. 25 Fracs.

Kertch-Marseille 1800/3000 dw. Novbr./Decbr. 15 Fracs.

Bourgas-Marseille 1200/2000 Decbr. 13 Fracs.

Middelhavet — (Time charter-trade).

Der placeres Dampere 1600/2500 dw. i time charter for 2—6 Mdr. à 8/6—8/9 pr. tons gross Reg.

Østersøen.

Skellefteå-Marseille 62/65 francs. pr. Stdr.

Hernösand-Marseille 60/65 „ „ „

Wiborg & Kotka-Marseille 65/70 „ „ „

Nordsøen.

Marseille-Englands Østkyst placeres Dampere 1500/1800 dw. til 13/ pr. ton Oljekager. Med Hensyn til Vintraden placeres flere c. 1000/1300 tons dw. Dampere fra Cette til Huelva og retur à 23 francs til 25 francs. pr. 1000 Liter Vin.

For Seilskibe noteres:

Marseille-Santos eller Rio med Stykgoods, 28 francs
Marseille-La Plata, 20 francs. Marseille-Mauritius, 18/20 francs. Marseille-Sydney/Melbourne 15/. Hyères-Madagascar (Salt) 27/28 francs. For mindre Sejlere 180/400 Register ton betaler man 12 til 13/ fra Kulhavn (Newport, Cardiff) til Guadeloupe og forbinde hermed Returfragt med Sukker fra Guadeloupe til Marseille til 40 francs. pr. ton, en Rate, der ej har været betalt i flere Aar.

Vor Korrespondent i St. Petersborg meddeler den 17./29. Oktober:

Det synes som om de i min sidste Beretning noterede Fragter skulle blive Sæsonens Glanspunkt, thi siden har det, trods Redernes faste Stemning og Tilbageholdenhed i Forventning af endnu højere Rater, ikke været muligt at forhindre en Tilbagegang. Navnlige de sidste Dage har Markedet været temmelig flovt, og der er for Tonnage bleven budt og accepteret til London 2/—, Rotterdam eller Amsterdam 2/1½ d., Hamburg eller Weseren 2/3 d., medens Antwerpen, Dünkirkens & Ghent for Øjeblikket ere uden eller saa godt som uden Begær. Derimod er Østersømarkedet stærkere og kan passende Tonnage opnaa til Østkysten af Sverrig, Stettin eller Lübeck Mk. 14. —, Kiel Mk. 15½. — og Kjøbenhavn Mk. — 16 — pr. 2000 Kilos Rug. Fra Kronstadt ere Træfragterne endnu temmelig faste og der søges Dampere til London eller Hull à 35/— D/B option ¼ Del Boards 36/6 d. Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 20. — D/B/B.

Vejrliget holder sig stadig mildt, til Dels med Regn og uden Nattefrost, saaledes at man vel mindst kan gøre Regning paa endnu 3 Uger eller maaske endnu lidt længere, før end Isen og dermed Sæsonens Slutning staaer for Døren.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Kattegat, Fyens N.-Kyst I Løbet af Vinteren forandres *Enebærødde* Fyr saaledes, at det, i Stedet for at vise rødt Lys

fra N. 40° Ø. gennem Ø. og S. til S. 82° V., viser rødt Lys fra N. 40° Ø. gennem Ø. og S. til S. 28° V. og grønt Lys fra 28° V. til S. 82° V.

Sjællands N.-Kyst. Den 1ste Novb. 1896 er *Sjællands-Reo* Fyr tændt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bottniske Bugt. Luleå S. I Følge Telegram fra Lodsstyrelsen i *Stockholm* er Fyrskibet »*Norstrømsgrund*» den 30te Oktober 1896 inddraget fra sin Station.

Rusland. I Følge Indberetning fra det *danske* Konsulat i *Libau* er der ved *Bernaten*, 8 Kml. S. for *Libau*, oprettet et Taagesignal. Hver 15 Minutter gives to Kanonskud med 1 Minuts Pause mellem Skuddene.

Tyskland. Friesches Haff. I Løbet i *Fischhauser Wiek* ligger et Fartøj sunket, fra *Brandenburg* Kirke i N. 69° V. og fra Fyret paa *Fischhausen Mole* i S. 7° Ø. Et Fartøj, der viser en hvid Lanterne, ligger ved Vraget.

Swinemünde. Paa N.-Enden af den nye Kaj i *Swine-Strom* er midlertidigt tændt et rødt og hvidt vekslende Fyr. Højden: 25 Fod. Det grønne Fyr og det hvide Fyr derunder ere slukkede.

Mellem *Warnemünde* og *Rostock* er *Warnov* afmærket saaledes:

Den første røde Duc d'Albe har Nr. 3 og staaer for Indgaende om Styrbord 1,8 Kml. fra Søen og 3,560 Alen fra *Warnemünde* Kirke. Duc d'Alberne Nr. 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10 ere røde og staa om Styrbord, Nr. 11 er sort og staa om Bagbord. De røde Duc d'Alber have Stage paa Toppen, og paa Nr. 5 og 8 brænder fra 15de Aug.—15de Sept. en hvid Lanterne.

Mellem de to røde Ledefyr paa den Ø-lige Bred ved *Warnemünde* og Duc d'Albe Nr. 3 ligge to røde Vagere, hver med Ballon; to lignende Vagere ligge mellem hver to af de øvrige Duc d'Alber, kun mellem Nr. 6 og 7 ligge tre saadanne Vagere.

Flensborg Fjord. Ledefyrene ved *Holnis*, *Schottsbüll*, *Laagmai* og *Rinkenis* ere nu tændte. Taarnene til Forfyrene og Pælene til Bagfyrene ere hvide.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig Bohuslän. Stufö Fyr er flyttet lidt N. efter i *Hällsö* og *Stufö* Ledefyrlinie. Flammens Højde: 48 Fod. *Hällsö* Fyr er forhøjet. Flammens Højde: 21 Fod.

Norge. Christiania Fjord. Den 1ste Novb. 1896 tændes følgende Fyrlamper:

- Engelsviken* paa Bugtens Ø-Side, viser Lys med Formærkelser fra N. 15° Ø. gennem N. og V. til S. 26° V. Lyset er rødt fra ind paa S-Spiden af *Engelsvikøen* til fri S. om samme, forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 21 Fod. Synvidden: 6 Kml. Fyrhusets Højde: 10 Fod. Brændetid: 15de Okt.—15de Febr. 59° 14' 55" N. Br. 10° 44' 35" Ø. Lgd.
- Skjelsbosund, Hoaler*, paa *Skjelholmen*, viser vekslende Lys fra S. 84° V., fri S. om *Bastangen*, til S. 37° V., fri V. om *Vestesten*, og fra S. 16° Ø. til S. 38° Ø., fri V. om *Spjelgrund* og V. om *Skjærflu*, samt mod N. over *Skjelbosund* fra N. 72° V. til N. 75° Ø. Flammens Højde: 25 Fod. Synvidden: 6 Kml. Fyrhusets Højde: 11 Fod. Brændetid: 15de Juli—31 Maj. 59° 4' 0" N. Br. 10° 53' 20" Ø. Lgd.

Samtidig forandres den hvide SSO-lige Lysvinkel i *Asmalsundet* Fyrlampe til at vise grønt Lys, og dens S-lige hvide Lysvinkels V.-Kant flyttes mod Øst til S. 7° V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Dvlna. Modjuk Ledefyr ere nu begge røde og lede overet i N. 40° V. og S. 40° Ø. over *Berczov* Barre. Det N.-lige Fyr lyser fra N. 34° V. til N. 46° V.

Hovedfyret paa *Modjuk* er nu et hvidt, fast Fyr med Blus; naar Dybden paa Barren er 17½ Fod, viser det hvidt, fast Fyr med hvide og røde Blus.

Paa Pynt *Zip Navolsk*, Halvøen *Ribatschi* Ø.-Pynt, er tændt et rødt og hvidt vekslende Fyr. 69° 44' N. Br. 33° 8' 5 Ø. Lgd.

Paa Kap *Niemjetzki*, Halvøen *Ribatschi* NV.-Spids, V. for

Vaida Bugt, er tændt et hvidt, fast Fyr. 69° 58' N. Br. 31° 55' Ø. Lgd.

Tydskland. Jade I *Jade* ligger paa Tønde Nr. 6's Station fremtidig Aaret rundt kun en sort Spidstønde.

Holland. Fyrskibet »*Maas*« er ved Paasejling af en ukendt Dampet blevet saa stærkt beskadiget, at det midlertidig er inddraget.

Zeegat van Browsershaven. Den 1ste Novbr. 1896 tændes paa Hovedet af *Den Zipschen Bout, Zijpe*, et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 41° V. til S. 49° V., hvidt Lys fra S. 49° V. gennem V. til N. 79° V., Mørke fra N. 79° V. gennem N. til N. 11° Ø. og hvidt Lys fra N. 11° Ø. gennem Ø. og S. til S. 41° V. Flammens Højde: 35 Fod. Det vise fra en rød, 32 Fod høj, sexkantet Jernbaake. 51° 38' 46" N. Br. 4° 5' 40" Ø. Lgd.

Tjalken, der var sunken i *Krammer* mellem Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle og Nr. 2, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

England. Humber. Ved *Kilnsea* er en ny Baake opført 250 Alen V. for den gamle Baake, som borttages. Baaken er sort, 93 Fod høj, trekantet med Ballon over Diamant paa Toppen. Den staar 3 1/2 Kml. N. 10° Ø. fra *Spurn* Fyr. 53° 38' 5" N. Br. 0° 8' 10" Ø. Lgd.

En sort og hvid lodret stribet Stumptønde udlægges for at afmærke den undervands Del af *New South Pier, Sunderland* Havn, som er under Bygning. Tønderne ved Enden af *Roker Pier* ombyttes med en sort Spidstønde. *North Pier* Fyr ligger paa 54° 55' 5" N. Br. 1° 21' 30" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Den 1ste Januar 1897 slukkes *Port Blanc* Fyr, og indtil da er det upaalideligt.

Englands V. Kyst. En Skonnert »*Royalist*« er sunken i Indløbet til *Holyhead*, fra Fyret paa *Bølgebryderen* i Ø. t. N. 3 Kbl. og fra *Skinners Monument* i NNØ. En grøn Tønde er udlagt ved *Vraget*. 53° 20' 0" N. Br. 4° 36' 5" V. Lgd.

Irlands SØ. Kyst. Omtrent den 2den Novbr. 1896 forandres Fyret paa Ø. Pieren ved *Kingstown* Havn til et hvidt Blinkfyr, der hvert 1/4 Minut viser To-Blink. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyret er formærket S. for S. 63° Ø. over *Muglin Rocks*. 53° 18' 10" N. Br. 6° 7' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Om kort Tid tændes paa det røde og sorte vandret sribede Taarn paa Klippen *Mengam* et Fyr med Formærkelse hver 5 à 10s. Det viser grønt Lys fra S. 54° V. gennem V. og N. til N. 64° Ø., rødt Lys fra N. 64° Ø. gennem Ø. og S. til S. 34° V. og er formærket fra S. 34° V. til S. 54° V. Flammens Højde: 24 Fod, Synsvidden: 3 Kml. for det grønne, 4 1/2 Kml. for det røde Lys. Fyret brænder til Forsøg. Der er ikke Vagt ved Fyret. 48° 20' 19" N. Br. 4° 34' 34" V. Lgd.

Spanien. Ria de Aviles. Baaken paa *La Osa*, ved Indløbet til *Aviles*, er ombyttet med en hvid Tønde.

Løbet *Padre Santo* over *Huelva Barre* er paa Ø. Siden afmærket med to rød og sort lodret sribede Tønder og paa V. Siden med fire hvid og rød lodret sribede Tønder.

I Løbet er der 6 1/2 Fod ved Springtids Lavvande og 9 1/2 Fod ved Niptids Lavvande. Ved Springtid stiger Vandet 11 Fod, ved Niptid 5 Fod.

De yderste Tønder ligge i 13 Fod Springtids Lavvande, og Afstanden mellem dem er 200 Alen.

Newfoundland. En 9 Fods Klippegrund er funden 1/2 Kml. N. 31° V. fra *Belle Isle SV.*-Pynt. 51° 54' 30" N. Br. 55° 25' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. New York. Race Rock Fyr. Omtrent den 20de Oktober 1896 forandres Taagesignalet ved *Race Rock* Fyr. En Sirene giver da hver 40 Sekunder To-Stød saaledes: Stød 4s., Pause 5s., Stød 4s., Pause 27s.. 41° 14' 37" N. Br. 72° 2' 51" V. Lgd.

New York Bay. Fyrskib Nr. 7 »*Scotland*« er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 16. Det viser to røde, faste Fyr, et fra hver Mast. Taagesignal gives med Klokke.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4 Novbr. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	112	113	112 ³ / ₄	113
Thingvalla	48	48 ¹ / ₄	47 ³ / ₄	48 ¹ / ₄
Danmark	91 ¹ / ₄		91	91 ¹ / ₄
Norden	120		119 ³ / ₄	120
Kjøbenhavn.....	100 ¹ / ₄	100 ³ / ₄	100 ³ / ₄	101
Carl	63 ¹ / ₂	1/4	63 ¹ / ₄	63 ¹ / ₂
Dannebrog	77	77 ¹ / ₄	111	111 ¹ / ₂
Skjold	77	77 ¹ / ₄	77 ¹ / ₄	77 ¹ / ₂
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.	50	49 ¹ / ₂ 49	48 ¹ / ₄	49
Østersøen			65	70
Nordsøen	74	75 ¹ / ₂	74	75
Torm	97		96 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.			104	109
5 0/0 — — — — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....			—	—
5 0/0 — 1894.....			—	—
5 0/0 Norden.....			—	—
5 0/0 Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats			99 ³ / ₄	100
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....			96 ¹ / ₄	97
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....			96	97
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
4 0/0 — — 6 — — — —			98 ¹ / ₄	99 ¹ / ₂
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 — — — —	96 ¹ / ₂		96 ¹ / ₄	96 ³ / ₄
Aktier.				
Nationalbank			157	157 ¹ / ₂
Privatbank			123 ¹ / ₂	124
Landmandsbank			125	127
Handelsbank			125	126 ³ / ₄
Burm. & Wain	106	106 ¹ / ₂	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.	107		107	107 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	98 ¹ / ₂	1/4	98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Bryggeri Aktier			123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₂

Vekselkurser.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London.....	18.15	18.11
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Novbr. 1896.

Rubler	217.35
4 0/0 Russiske Consols	103.10
4 1/2 0/0 — Boden Kredit	104
6 0/0 Mexikanske	93.70
5 0/0 Rumænske Stats	99.90
4 0/0 — — 1890	87

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

Foren. Dampskibs. 114,000, »Thingvalla« 14,000, »Danmark« 42,000, »Norden« 22,000, »Kjøbenhavn« 86,000, »Carl« 48,000, »Dannebrog« 8,000, »Skjold« 86,000, Helsingørs Dampskibsselsk. 4,800.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

New Jersey. I *Delaware River* er Dybden i Løbet mellem *Bulkhead shoal* og *Penns Neck* forøget til 27 Fod Middel-Lavvande.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sicillens N.-Kyst. Ved Grunden *San Giovanni* ved Indløbet til *Termini Imerese* er i 19 Fod Vand udlagt en rød Spidstønde, mærket *Secca* med hvidt, 2 Kbl. fra Molens Yderende. 37° 59' 20" N. Br. 13° 42' 50" Ø. Lgd.

Østerrig Ungarn. *Zara Kanal.* Et rødt, fast Fyr er tændt paa en Baake i Vandet uden for Pynt *Podbara*, tæt ved *San Cassiano* 44° 2' 41" N. Br. 15° 17' 48" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa *Vodice* Havnehoved vises fra en Pæl. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyret er formørket i S. 48° Ø. over den 2 Kbl. SØ. for *Vodice* liggende *Srime Grund*. Med Storm er det ikke sikkert, at Fyret brænder. 43° 25' 24" N. Br. 15° 46' 26" Ø. Lgd.

Zirona Kanal. Fyret paa *Oen Murvica* er et hvidt, fast Fyr med Blus hvert 1/2 Minut. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 12 Kml. 43° 28' 5" N. Br. 16° 3' 25" Ø. Lgd.

Oen Lesina. Den 1ste Novbr. 1896 er det hvide, faste Fyr paa Yderenden af *Gelsa N.-Mole* forandret til et rødt, fast Fyr. Synsvidden: 3 Kml. 43° 9' 50" N. Br. 16° 41' 55" Ø. Lgd.

Oen Giuppana. Paa Molen ved *Luka Havn* er tændt et

rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden 6 Kml. 42° 43' 50" N. Br. 17° 51' 38" Ø. Lgd.

Rueland. Paa Anlægsbroen for Dampskibe i *Novorossisk Bugt* ere de to røde Fyr ombyttede med to grønne Fyr for ikke at forveksles med Fyrene paa Molernes Yderender.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Ved Indløbet til *Pensacola Bay* ere de to hvide Tønder, der laa 5 3/4 Kml. S. 1° Ø. og 6 1/4 Kml. S. 16° V. fra Fort *Pickens* flyttede. De ligge nu i S. 18° Ø., 2 1/16 og 2 5/32 Kml. fra Yderenden af Broen ved Fort *Mc. Ree* op i Linien denne Bro overet med *Dredge Ledefyr*.

Texas. Dybden over Barren ved Indløbet til *Galveston Bay* er nu 23 1/4 Fod ved Middel-Lavvande.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. I August 1896 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 25 Dage passeres af Skibe med 12 Fods Dybgaende.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra *Alexandria* er hævet.

Malta. — Karantænen og øvrige Forsigtighedsregler overfor Skibe fra *Alexandria* ere hævede.



Det gjensidige Forsikringselskab

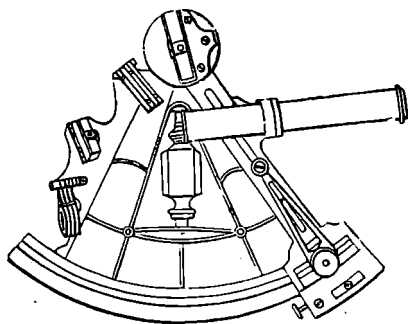
DANMARK.

Brandforsikring:

Indbo } Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2 3/4 » »

Livsforsikring:

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Formue c. 3 1/4 » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.



Kikkertør,
Compas,
Sextanter,
Skibsure,
Lommeuhre,
Barometre.

Laurits Kirkeby,
26 Laxegade 26
Etableret 1841.

Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

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

E. Husted & Co.

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

Lange & Møllers

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

Heymann-Bloch & Komp.s

verdenerberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbrødet,

Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

Nordisk

Skibssalgs-Bureau.

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

TH. SIMONSEN,

Nyhavn 57.
Sølv Medaille i Malmø
for Lanterner.

J.E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.
ENEFORHANDLING
af
MILWARD & SONS
Fiskekroge.

O. Larsen,

KUNSTFYRVÆRKER,
ILLUMINATOR & DEKORATOR,
ERIKSGADE 7, STUEN.
KJØBENHAVN K.
anbefaler sig med Skibe-Signal
Lys og Raketter, Flag, Vimpler
og Skjolde af alle Nationer.

Holm & Collerup, Skibssmedie og Maskinfabrikker,

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

Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjedler
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

O. Rosenvinge, CANVAS and ROPE MERCHANT,

FILIALER { 118, Bromielaw, GLASGOW.
 ,, { Clive Street, NORTH SHIELDS.

65, Quayside, Newcastle-on-Tyne.

Ordre og Correspondance anmodes indsendt til North Shields Kontoret.

Varene leveres efter nedenstaaende Priser indtil videre notice, frit til nærmeste Dampskibsstation, hvor Skibet ligger paa Kontinentet, eller hvilketsomhelst Sted i Storbritanien. 3 à 6 Maaneders Kredit erholdes. Kontant godtgøres Rabat: 2½ % Tougværk, 7½ % Seildug.

Manilla	første Sort	26/-	pr. 50 Kilo.
(Coir) Græstougværk	do.	22/-	—
Hamp do.	do.	32/-	—
Flexible Staaltraadtrosser	do.	<u>med Certificat ifølge Lloyds Forlangende</u>	

90 Favne.

2 Toms	2¼	2½	2¾	3	3¼	3½	3¾	4	4¼	4½
£ 3.5	£ 3.10	£ 4.10	£ 5.5	£ 6.0	£ 7.5	£ 8.0	£ 8.15	£ 9.10	£ 10.10	£ 12.5

Kortere Længder beregnet i Forhold til ovenstaaende Priser.

Rulle	29/	30/	31/	32/	33/	34/	35/	36/	38/	40/	42/
Manilla Spring 4 slaet,	15 Favne lang, med Staal Kause i begge Ender og Staal-Shackle:										
	7 toms	8	9	10	11	12					
	£ 3.5	£ 3.15	£ 4.5	£ 5	£ 6.10	£ 7.5					

Flexible Staaltraad No. 1, for Lossemantler.

pr. Favne	1¼ toms	1½	1¾	2
	6½ d.	7½ d.	8½ d.	10 d.

Flexible Staaltraad No. 2 for Lobende.

pr. 50 Kilo	1¼ toms	1½	1¾	2	2¼	2½	2¾	3	3¼	3½
	33/	29/	26/	24/	22/	21/	20/	20/	19/	18/

B. B. Staaltraad for staaende Rig.

pr. 50 Kilo	1¾ toms	2	2¼	2½	2¾	3	3¼	3½
	19/	18/	17/6	17/	16/	15/6	15/	14/9

SEILDUG:

Monarck	No. 1	2	3	4	5	
	1/1	1/0½	1/	11½ d.	11 d.	pr. Yrd.
Government Navy	No. 1	2	3	4	5	
	1/0½	1/	11½ d.	11 d.	10 d.	»
Crown Royal Extra	No. 1	2	3	4	5	
	11 d.	10½ d.	10 d.	9½ d.	9 d.	»
Extra all long Flax	No. 1	2	3	4	5	
	10½ d.	10 d.	9½ d.	9 d.	8½ d.	»
Best Long Flax	No. 1	2	3	4	5	
	9 d.	8½ d.	8 d.	7½ d.	7 d.	»
Presenningdug	30 Tommer bred, 7½ d. pr. Yard.					

„Danak Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4839.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
 Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til
 Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Pettilinie à 45 mm Brede 25 Øre, udenlandske 35 Øre
 De øvrige Sider — — — — — 20 — — — — — do. 25 — — — — —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 ½ Side eller derover 20 % 30 % 50 %
 Mindre end ½ Side 10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, torsdag den 12. november 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Krydstoldvæsenet. — Søloven og Folkethinget. — Fra Island. — Søulykker i September Maaned 1896. — Forkortelser af Befragtningsudtryk. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

William Olsens Eftf.
PAPIRHADEL.

Holbergsgade 26. Telefon 327.
Lager af
Konossementer.

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

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

C. M. Fønnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, København.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Læge Hans H. Sørensen.

Konsultation i Hud- og Urinvejs sygdomme.
Havnegade 25², daglig 11-1
og Mandag, Onsdag, Fredag 6-7.

Frits Ortmann,

Overretssagfører,
Amagertorv 16. Tel. 3225.

DENTIN

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

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

Den anerkjendte
Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nilsson,
Nyhavn 53, København.
Telefon 120.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør Andr. Vang, København,
Telefon 3902. Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

Telefon 1268.

CARL NILSSON.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167.

Lev'erandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.
Amaliegade 36. København K.

(forhen Amaliegade 37).

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

Eneforhandling af:

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

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler
sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Holm & Collerup,
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.

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

Grundlagt 1841

E. B. SALOMON

34 Vimmelskafet
Stuen 34

hvor der alene handles med

THE

Gode, kraftige og velsmagende
Kvaliteter.

Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn K.

Konserves, 

tørrede og saltede

 Grøntsager

anbefales d'Herr.

Skibsprovianterere.

Jøns Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksbjerggade 42. Kontorli 19-B.
Telefon 3326.



Budtz Møllers Eftf.,

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN, K.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

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

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

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

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaflet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL'S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de kejserlig russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

Anti-magnetiske

Ankergangs
Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,
6, Selvtorvet 6.



PRESENNINGER,
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

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

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

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

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

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

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

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

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
"RAHTJENS, NEW YORK."

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

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

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Marke

Enudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

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

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(Ikke Hjørnekælderen),
Kjøbenhavn. K.

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon Tagenshus 37.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadens Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitzer.

Kastrup, Høyer.

Frederikshavn, Svitzerlund.

Korsør, Jørgensen.

Helsingør, Gottlieb.

Albuen, Gunnerson.

Gøteborg, Elfversson.

Trelleborg (Sverig), Smith.

Greifswald, Spruth.

Gibraltar, Turner.

Krydstoldvæsenet.

Krydstoldvæsenet og Skibsførerne.

Vi have modtaget følgende:

Ved i Deres ærede Blad at have læst Kommandør Bojesens Udtalelser i Folkethinget om Krydstoldvæsenet, kan vi farende Skippere ikke vide D'hr. Tak nok, der har rejst Spørgsmaalet om Afskaffelsen af denne lidet yndede Institution, og som søge at faa udvirket, at vi faa Lov at besejle vore Farvande uden for store Ulemper fra den Side. I ca. 40 Aar har jeg set Krydstoldvæsenet paa nært Hold; muligvis, at det i de gode gamle Dage, da Farten paa Lübeck florerede, har gjort sin Nytte, i vor forjagede Tid er dets Tilværelse temmelig problematisk, og Danmark er omtrent det eneste Land, som bibeholder Institutionen. I andre Stater kontrolleres Kysterne af nogle enkelte Dampere, som ikke virke hæmmende paa Sejladsen. Værdien af Ledsagelse har jeg ikke let ved at forstaa. Dampskibe, som benytte Ruten gennem Store Bælt til Havnene i Hertugdømmerne eller Tyskland, faa, saa vidt mig bekendt, ingen Toldledsager — jeg har aldrig haft det, skønt jeg ofte er kommen den Vej. Kun de Skibe, der skal losse i dansk Havn, stilles under speciel Kontrol, saa vidt som den strækker til, hvilket ikke altid er Tilfældet; thi naar flere Skibe passere Frederikshavn paa omtrent samme Tid, med Losseplads paa Øerne eller i Smaalandsfarvandene, sætter Krydsjagten saa mange Folk om Bord i de respektive Skibe til Ledsagelse, som den kan undvære, og naar den da er læns for Mandskab, maa den nødvendigvis søge Havn for atter at samle sin Besætning. De Skibe, som da komme efter, kunne roligt sejle i Fred; thi passerer Frederikshavn over Middag, kommer man som Regel Bæltet igennem paa den Tid, Krydsjagterne ere i Havn eller paa Ankerplads, og hvilken Værdi har saa den strenge Kontrol. Det Hele faar Udseende af en forceret Jagten efter noget at fylde Journalerne med; thi f. Eks. at stoppe et Skib ca. 1 Kabellængde udenfor den Havnemole, hvor Skibet skal losse, for at sætte en sabelslæbende Matros om Bord som Ledsager ind til Kajen, hvor Toldvæsenet i Land er fyldigt repræsenteret, maa ethvert tænkende Menneske indrømme at være baade latterligt og meningsløst, og det er alligevel hændet mig for ikke længe siden.

Ved Esbjerg kan Krydseren ikke altid komme ud, naar det blæser vestlig Vind; da ligger Toldjollen bag Molen og langer Ledsageren op til indkommende Skibe paa et Sted og et Tidspunkt, hvor enhver om Bord har nok at varetage med at bringe Skibet langs Kajen eller i Dok uden Havari. Disse Eksempler ere fremførte for at vise Betydningen eller rettere Ulemperne af Toldledsagelsen; hvilken Nytte eller Gavn Staten kan have deraf i Virkeligheden, ja! det vil jeg overlade til Fornuften at bedømme. Kunde der nu virkes hen til, at Krydserne bevogte Kysterne og lade Skibene sejle i Fred og uden at blive opholdte, vilde det glæde os farende Skippere og ikke mindst

Deres ærb.

H.

Hr. Redaktør!

Ved i Sommer at læse Referatet af »Dansk Sejlskibs-
rederi-Forening«s Generalforsamling, saa jeg med Glæde, at Sagen om Krydstoldvæsenet igen har været under Forhandling. Det er allerede nu adskillige Aar siden, at jeg første Gang drog til Felts imod Krydstoldvæsenet. Jeg var den Gang bleven idømt en Bøde paa 50 Kr., én efter min Anskuelse saare uretfærdig Dom, fordi jeg sejlede fra en Krydsbaad i Store Bælt. Mit Skib var paa den Rejse forsejlet Dagen i Forvejen, saavidt jeg husker i Læsø Rende. Det syntes den Gang som om ærede Kolleger ikke havde synderlig Lyst til at deltage i Kampen imod denne unyttige og forældede Institution, og Sagen døde derfor hen, men nu, da der synes at være kommen lidt

Liv i den igen, skal jeg tillade mig at paapege et Tilfælde, som fandt Sted med mig for kort Tid siden. Jeg havde ligget i 4 Dage for at slaa mig op fra Skagen til Fornæs, med kontrær Vind og Modstrøm, og fik endelig god Vind om Aftenen den 28. Juli. Mit Bestemmelsessted var Middelfart. Om Morgenen den 29de ser jeg en Krydsbaad c. 1 Mil borte i nordlig Retning, styrende efter os. Jeg var den Gang godt passeret Vageren paa Hatter Revet, og styrede efter Lille Bælt. Dersom Krydsbaaden den Gang havde styret langs Kysten af Samsø, vilde vore Kurser sandsynligvis have skaar et noget nær sammen; i Stedet for styrede den lige efter os, og kom selvfølgelig et langt Stykke, vel næsten en Kvartmil, agter ud, da den var i vort Kølvand. Da den ser, at Afstanden mellem os stadig bliver større, fyrer den sit første Skud. Vi tog en Del af Sejlene ind, men da Afstanden mellem os endnu ikke formindskedes synderligt, fyrer den sit andet Skud. Da den fornævnte 50 Kroners Bøde stadig slaar for mig, saa snart jeg ser en Krydsbaad, vilde jeg ikke fortsætte længer, men brasede bak, for at afvente Krydsbaaden. Assistenten kom jo saa langt om længe om Bord, og da Lugerne vare forseglede allerede flere Dage i Forvejen, var Forretningen jo hurtigt endt, men det sinkede os dog ikke saa lidt Tid i vor Rejse. Sæt nu, at alle Krydstoldassistenter vare lige saa pligtopfyldende som den her omtalte, saa vil enhver dog indse, at alle disse Forsinkelser meget let kan ødelægge en Rejse, hvis Udbytte i og for sig kan blive tarveligt nok i Forvejen. Jeg vil selvfølgelig ikke dadle vedkommende Assistent, fordi han gjorde sin Pligt.

Jeg henstiller til den ærede Redaktion, om den ikke mulig kunne virke hen til, at vi i det mindste kunde faa et Signal, som kunde hejses for at tilkendegive, at et Skib allerede er forsejlet; det vilde spare os megen Tid, og Tiden er jo kostbar, især med god Vind. Vil den ærede Redaktion være saa venlig at oplyse mig, om der findes nogen Lov for, i hvor lang Afstand en Krydsassistent er berettiget til at stoppe en Sejler, enten ved Skud eller Signaler; en meget pligtopfyldende Assistent kunde jo gerne finde paa at stoppe en, naar man var milevis borte fra ham.

Deres ærbødige

Julius Møller.

»Agnete«.

Krydstoldvæsenet og Folkethinget.

(Sluttet)

Frederiksen udtalte bl. a.: Men man kan ogsaa se denne Sag fra en anden Side. Hvis man kunde faa Sagen ordnet paa en anden Maade, som jeg ogsaa vil tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, vilde det ganske sikkert være endnu betydeligt bedre end at hjælpe paa den før antydede Maade. Jeg tror slet ikke, at Krydstoldvæsenet magter at kontrollere, om der bliver smuglet; det kan f. Eks. ikke holde Øje med alle Fartøjer om Natten. Vi kunne faa det ordnet paa en langt mere betryggende Maade ved at tage Krydserne i Land og i Stedet for have et Slags Kyst- eller Strandvagt, hvad man nu vil kalde det. Krydstoldvæsenet koster ca. 260,000 Kr. om Aaret. Hvis vi afskaffede hele dette forældede System og i Stedet for oprettede Strandvagter, vilde vi ganske sikkert faa en lige saa betryggende Sikkerhed mod Smugleri. Hvem tror i Grunden for Alvor, at vore Sømænd i vor, Dampens og Elektricitetens, Tidsalder have Tid til at stanse deres Fartøjer, hvad enten de ere Sejlskibe eller Dampskibe, for at gøre Forsøg paa at smugle? Men selv om de havde Tid dertil og vilde gøre et Forsøg derpaa — jeg sætter vor hæderlige Sømandsstand alt for højt til at tro det —, vilde vi nu dog ikke være saa betryggede derimod, som hvis vi havde Strandvagt, der patrullerede langs vore Kyster. En sagkyndig Mand har foretaget og tilstillet mig en Slags

Opmaaling af vore Kyster, og han mener, at dersom vi anvendte ca. 125 Mand af det Mandskab, som er i Krydstoldvæsenets Tjeneste, til at holde Strandvagt, vilde det være langt mere betryggende end vore nuværende Toldkrydsere. Og hvilken Fordel vilde vi saa ikke have ved en saadan Ordning? Krydsfartøjerne senere nu i høj Grad vore Sejl- og Dampskibe. Jeg har Opgørelsen fra forrige Aar liggende for mig, og saa vidt jeg kan se deraf, er det ca. 18,000 Fartøjer, der have været enten forseglede eller ledsagede i Havn. Det vidner om, at Toldfartøjerne virkelig ere paa deres Post, men det vidner ligesaa sikkert om, at Krydstoldvæsenet er en Gene for Sømandsstanden. Kommer en Sejlskibsfører Skagen ind, og skal ned til Nakskov eller til Svendborg eller en af de andre Havne paa Øerne, kan han komme til at passere 5—6 Toldkrydsere. Han skal standse for dem alle, og det kan tage fra en halv til en hel Time, hvilket vil forsinke ham 2—3 Timer paa hele Rejsen, og det kan være, at denne Forsinkelse kan give Anledning til, at han først naar den Havn, han skal til, en hel Dag senere. Ja, en enkelt meddeler mig endogsaa, at denne Standsning har bevirket, at han er bleven forsinket et Par Dage, saa jeg indser som sagt ikke, der er Anledning til at opretholde en Indretning, der generer Sømandsstanden i den Grad, naar det ikke samtidig kan paavises, at den gør nogen virkelig Gavn. Jeg vil derfor haabe, at Finansministeren og Finansudvalget vil tænke alvorlig over denne Sag. Hvis man tænker sig, at man gaar over til et System med Kystvagter, vil Følgen deraf være, naar man anbringer mellem 125 og 150 Mand og giver hver en aarlig Løn af ca. 1,200 Kr. — jeg tror, de ville være lige saa godt tjente dermed som med det, de nu faa, naar de saa kunne bo hos deres Familie —, at vi ville faa en aarlig Udgift af ca. 150,000 Kr.; vi vilde altsaa spare over 100,000 Kr. aarlig, og det er ikke saa lidt at spare. Det kunde jo anvendes paa anden Maade til Gavn for vor Sømandsstand, f. Eks. til bedre Belysning af vore Farvande o. s. v. Hvis man altsaa følger den Vej, som jeg her har antydnet, vil man opnaa, at Søfolkene ikke blive generede af disse Toldkrydsere saaledes, som de nu blive det, og vi ville opnaa, at Statskassen vil vinde en aarlig Indtægt af maaske noget over 100,000 Kr. Naturligvis ere alle disse Beregninger kalkulatoriske, da jeg ikke har Materiale til at kunne væsentligstem den nøjagtig. Men jeg mener rigtignok, at naar det væsentligste af disse Ting kan opnaas, er det ikke ubeskedent af mig, at jeg henstiller til og beder dels det højtærede Finansudvalg dels den højtærede Minister at tage dette under grundig og nøje Overvejelse.

Finansministeren udtalte, efter at have udviklet, at Krydstoldvæsenets Omdannelse til Kystvagter Landet rundt vilde kræve forøgede Udgifter: Naar der er Tale om Ulemper ved Anholdelsen af Skibene, saa er det et Punkt, som jeg skal skænke min største Opmærksomhed. Der er fra en Skibsreder-Forening indkommet et Andragende om, at der maatte finde en lettere Forretningsgang Sted i saa Henseende. Jeg skal dog bemærke, at der ikke finder saa store Ophold Sted, som det ærede Medlem, (Frederiksen), fremhævede; der finder i Almindelighed kun ganske korte Ophold Sted, idet Krydstoldvæsenet gør alt for ikke at opholde Fartøjerne. Men at der kan ske endnu større Fremskridt i saa Henseende, vil jeg ingenlunde benægte, og jeg skal, som sagt, have Opmærksomheden henvendt paa dette Punkt. — Senere udtalte Ministeren: Der er dernæst under Forhandlingerne fremkommet ny Henvendelser til mig om at tage under Overvejelse, om der ikke kunde ske en Omformning eller Reform med Hensyn til Krydstoldvæsenet. Jeg skal ogsaa her henholde mig til, hvad jeg tidligere har tilladt mig at bemærke. Bojesen har fremdraget et Tilfælde, der har fundet Sted med et enkelt Dampskib fra Udlandet i Aaret 1893, og henvist til, at denne Sag først har fundet sin Afslutning forrige Aar. Ved dette særlig fremdragne Tilfælde skal jeg ikke dvæle længere. Det har ikke været mig bekendt, før det ærede Medlem fremdrog det, og først i Dag har jeg erfaret, at det har fundet sin endelige Afslutning derved, at den af ham omtalte Mulkt

eller Bøde blev nedsat fra 200 til 50 Kr., hvormed jeg tror, at alle Parter have fundet sig tilfredse. Skulde der aldeles ikke ud af den Kontrol, som finder Sted, kunne affødes nogen Konflikt eller Kontrovers, vilde jeg deri se et Bevis for, at Kontrollen var slap og ikke opfyldte de Krav, som billigtvis maa stilles til Krydstoldvæsenet; thi det ligger i Sagens Natur, at skal der virkelig finde en effektiv Kontrol Sted, maa der ogsaa kunne opstaa enkelte Rivningspunkter; det kan ikke være andet. Men det ærede Medlem havde jo særlig taget Sigte paa: For det første, om man kunde omdanne hele Krydstoldvæsenet, og for det andet, om der kunde finde enkelte Modifikationer Sted med Hensyn til Udvælsen af Krydstoldvæsenets Funktioner. Hvad angaar en fuldstændig Omformning vil jeg blot gentage, hvad jeg ogsaa forrige Gang pegede paa, at man selvfølgelig godt kan gaa over til andre Systemer, f. Eks. til en Bevogtning fra Land suppleret med en Dampskibsflotille, som særlig maatte have til Opgave at bevogte Fjordene og Indløbene til de store Havnestæder; men det turde dog være et stort Spørgsmaal, om Overgangen til saadanne Former vilde være billigere, end hvad der nu finder Sted, og til en forøget Udgift vil det ærede Medlem dog vist nødig række Haand. Jeg skal ikke her gentage nogen af mine tidligere Udtalelser; men jeg skal blot villig indrømme det ærede Medlem, at der kan være enkelte Punkter, hvor man ikke behøver at skride til saa særlig store Udgifter, naar man overhovedet vilde gaa til en Omformning af hele Institutionen. Man behøvede saaledes ikke overalt at bygge ny Bygninger til Kystbevogtningen; man kan selvfølgelig ogsaa paa flere Steder leje Boliger dertil. Man behøvede heller ikke at have Fartøjer eller Baade bemandede med flere Mand, man behøvede kun en enkelt Rorsbetjent til hver enkelt Strandkontrollør; men det ene med det andet vilde dog kræve betydelige Udgifter. Jeg har liggende for mig et Overslag, som dog ikke synes særlig opskruet, hvorefter der vil blive en Merudgift af 150,000 Kr. ved en saadan Omformning af Krydstoldvæsenet. Noget helt andet er, om der kan finde enkelte Forandringer Sted paa enkelte Steder; jeg skal saaledes ikke benægte, at man maaske med Tiden — jeg siger ikke straks — kunde etablere et Dampskib, hvor der var Anledning dertil, og saa inddrage mange eller i alt Fald enkelte af de Sejlfartøjer, som nu besørge Kontrollen, og det kunde man gøre paa en saadan Maade, at det ikke medførte forøget Udgift, hvad jeg rigtignok anser for en Hovedbetingelse for saadanne Forandringer. Noget andet er det ogsaa, at man kan have Øjet henvendt paa, at der mulig finder enkelte Overdrivelser Sted nu for Tiden fra Krydstoldvæsenets Side i Udførelsen af dets Funktioner. Men i sidst nævnte Henseende har jeg allerede i mine forrige Bemærkninger erklæret mig villig til at lade Sagen undersøge, og der er allerede indledet Forhandling derom med en bestemt Klasse Skibsførere, nemlig Sejlskibsrederi-Foreningen, som har gjort sig til Opgave at søge lempeligere Vilkaar for Prajning og Overhaling af Skibene, for saa vidt de henhøre til vor Handelsflaade.

Søloven og Folkethinget.

Det af Regeringen indbragte Forslag til en Tilføjelse til Sølovens § 294 var sidste Torsdag til Behandling i Folkethinget. Af Diskussionen uddrage vi Følgende:

S. Bojesen: Jeg vil gerne tillade mig et Par Bemærkninger angaaende dette Lovforslag, som er kommet til Folkethinget fra Landstinget. Til § 1 har jeg ikke andet at bemærke, end at den synes at være en retfærdig Bestemmelse. Til § 2 vil jeg derimod gerne føje et Par oplysende Bemærkninger. Den lyder jo paa, at den er en Tilføjelse til Sølovens § 294, og Sølovens § 294 ser saaledes ud: »Forsøm-

mer Skipperen at gøre, hvad der paaligger ham efter § 22^b i Tilfælde af Sammenstød, straffes han med Fængsel eller Bøder, ikke under 100 Kr. Den Tilføjelse, som her foreligger paa Thingets Bord, er, at »Tilsidesættelse af, hvad der efter § 219 skal iagttages til Undgaaelse af Sammenstød, straffes med Bøder fra 10—500 Kr. Med Hensyn til Bødernes Størrelse tror jeg nu, man skal være en lille Smule varsom, da Skibsførerne ikke ere saa vellønnede, uagtet det store Ansvar, der paahviler dem, og paahviler dem tungt og mange Gange alvorligt, ikke alene i maritim Henseende, men ifølge andre Paragraffer i Søloven ogsaa i materiel Henseende. Naar man derhos endvidere ser hen til, at i Følge de gamle Bestemmelser — Anordningen af 1867 og den senere Anordning af 1887 — Bøden kun er 200 Kr., kan jeg ikke ret godt indse Grunden, hvorfor man har villet stille Bøden op til 500 Kr., saa meget mere, som det høje Thing vil se, at i de Tilfælde, som det her gælder om, forudsættes der ikke at ske nogen Skade, hvorimod Begyndelsen af den gældende § 294 angaar Tilfælde af Sammenstød, ved hvilke der sker Skade. Man kunde derfor synes, at denne Tilføjelse maatte have lidt rimeligere Straffebestemmelser, end der er foreslaaet. Der er ganske vist i Bemærkningerne til Lovforslaget henvist til, at Bødernes Størrelse er valgt i Lighed med, hvad Søloven bestemmer for lignende Forsømmelser, jfr. Sølovens §§ 287, 288 og 289; men hertil vil jeg dog gøre den Bemærkning, at det forekommer mig ikke at være lignende Forsømmelser, som ere nævnte i de tre Paragraffer, idet de Forsømmelser, som der ere omtalte, ere ganske anderledes personlige og direkte fra Skibsførernes Side, end dem, der kan være Tale om efter dette Tillæg til § 294. Som bekendt indeholdes de Regler, hvorefter man skal gaa for at undgaa Sammenstød, i den kgl. Anordning af 1887, og heri findes en stor Mængde Bestemmelser, hvis Opfyldelse ikke er afhængig af Kaptajnen eller Skibsføreren alene, men afhængig af hele Mandskabet, lige ned til den menige Mand. Der kan være Forsømmelser med Hensyn til at efterse Ankerlanternen, Sidelanternen under Sejldsen, med Hensyn til om Klokkesignalet lyder i taaget Vejr o. s. v., alt sammen noget, som, naar det forsømmes, kan medføre Sammenstød. Men naar der er forudsat, at der ikke sker noget Sammenstød, synes det mig, at Bøderne blive noget vel rigelige. Jeg skulde for min Part ønske, at Kaptajnen under saadanne Forhold blev idømt en nogenlunde rigelig Bøde, hvorfor jeg meget gerne vilde se, at man ikke overskred Størrelsen af den Bøde, man havde i den tidligere Anordning, nemlig 200 Kr. Hvorvidt saadanne Forandringer, som de, der her tilsigtes i Søloven, skulde kunne ventes opsatte, indtil der i det hele taget foreligger en Revision af Søloven, som fra flere Sider ønskes, i alt Fald i maritime Kredse, derom turde vi maaske vente en lille Udtalelse fra den højtærede Indenrigsminister. Skulde der virkelig ligge noget som helst i Luften om, at en saadan Revision kunde ventes, vilde det maaske være heldigst at samle de Indvendinger, man har at gøre, eller de Ændringer, man har at stille, indtil en saadan Revision foreligger. Hvis ikke, vilde der jo for saa vidt ikke være noget at sige til, at man blev ved de gamle Bestemmelser.

C. Hage: De to Paragraffer, hvoraf dette lille Lovforslag bestaar, vedrøre Emner, som ikke staa i nogen indbyrdes Forbindelse med hinanden. Det ærede Medlem, der just talte, anbefalede, at man hvad angaar § 2 ikke skulde gaa saa højt med Bøderne, som her er foreslaaet, nemlig indtil 500 Kr., men at man burde blive staaende ved det Maksimum, som hidtil for den Art Forseelser har været gældende, nemlig 200 Kr. Det forekommer mig, at der kan være Rimelighed deri, saa meget mere, som jeg gaar ud fra, at en Pligtforsømmelse af denne Art fra Skipperens Side vil komme til at falde ind under § 293, for saa vidt der ved Pligtforsømmelsen bliver foranlediget Søskade. Hvis dette er rigtigt, tror jeg, at man uden al Betænkelse kan blive staaende ved 200 Kr. som Maksimum i § 294.

Indenrigsministeren (Hørring): Over for det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 1ste Valgkreds (Bojesen) skal

jeg tillade mig at bemærke, at hvis der er Stemning for at sætte Straffen i Lovforslagets § 2 ned og navnlig at gaa til samme Straf, som Loven af 1867 fastsætter, nemlig Bøder indtil 200 Kr., uden at der er fastsat noget Minimum derfor, skal jeg være meget villig til at acceptere Ændringsforslag i denne Retning. Naar man har valgt at sætte Straffen til Bøder mellem 10 og 500 Kr., er det ganske rigtig, som det ærede Medlem sagde, nærmest fordi det var stemmende med de foregaaende Paragraffer i Søloven, der angik andre Forseelser fra Skipperens Side. Men man kan maaske nok sige, at det, der foreligger her, afviger noget fra det, der omhandles i §§ 280 ff. Som sagt, jeg skal være villig til at gaa med til en Modifikation i Straffen, saa at vi hellere blive staaende ved den Straf, som har bestaaet fra 1867, indtil Søloven kom, og som ganske sikkert ved en ren Inkurie ikke blev optaget i Søloven.

Af ovenstaaende Referat vil vore Læsere se, at Forslaget om en Tilføjelse til Sølovens § 294 af Folkethinget er henvist til Behandling i et Udvalg. Dette foreløbige Resultat synes os tilfredsstillende, saa meget mere som de Grunde, vi i vort sidste Nummer anførte for en mere indgaaende Drøftelse af Forslaget, synes at have været de bestemmende for Talerne i Folkethinget. Det blev saaledes fremhævet, at det ny Forslag ikke indfører nogen Bestemmelse for de Tilfælde, i hvilke Skipperens Forsømmelighed forvolder Søskade, i hvilke Sølovens § 293 kan anvendes. Dernæst fremførtes med Styrke de Indvendinger mod de foreslaaede høje Bøder, som vi have fremsat: at de ere langt større end før 1892, og at de Forseelser, de skulle ramme, slet ikke kunne jævnføres med de i Sølovens §§ 287, 288 og 289 omtalte.

Da Hs. Ekszell. Indenrigsministeren under Forhandlingerne stillede sig imødekommende overfor disse Indvendinger, er der Grund til at antage, at Forslaget i Folkethinget vil blive saaledes forandret, at dets Indhold er mere stemmende med Skibsførernes Interesser. Derimod oplyste Forhandlingen intet om, hvor vidt der er Udsigt til Forslagets Henlæggelse, indtil man kan gaa til en Revision af hele Søloven; men en nærmere Redegørelse for en saadan Løsnings Mulighed vil maaske fremgaa af Udvalgets Betænkning, naar den foreligger. Vi skulle i denne Forbindelse nævne, at det Andragende fra den alm. danske Skibsfører-Forening, der af dens Bestyrelse blev indgivet til Folkethinget, efter at der paa et Møde i Foreningen var vedtaget en Resolution om denne Sag, er henvist til nævnte Udvalg.

Fra Island.

Korrespondance til »Dansk Søfartstidende«.

Seydisfjord, d. 13. Oktober 1896.

Vejrliget har i denne Maaned været meget stormfuldt og uroligt; Fiskeriet har som Følge heraf været uden Betydning; i flere Fjorde har der været en rig Sildefangst. De norske Dampskibe, Egill, Vaagen, Thor og Marie have været paa Seydisfjord i disse Dage for at bringe Sild til Udlandet, hvor Konjunkturerne for Øjeblikket ere meget gode (18—21 Kroner for saltet Sild pr. Tønde). Den danske Trawldamper, Cimbria, Kaptajn Bagger, kom til Seydisfjord i Gaar; Cimbria er knyttet til en herværende Sildeeksportforretning, der udfører Silden i fersk Tilstand, ispakket til Hull og Grimsby. Det norske Dampskib, Egill, der laa for Afgang til Øfjord

efter en Ladning Sild, gik i Gaar til Reykjavik sønden om Landet med 500 sydlandske Fiskere, der havde ligget her cirka en Maaned og ventet paa det islandske Regeringsskib Vesta, som Storme og Uvejr havde forsinket over 14 Dage paa dets Rejse rundt Landet. Vesta kom hertil i Morges, den havde paa Nordlandet været sammen med Thyra, der sikkert ligeledes bliver betydeligt forsinket paa denne Tur. En engelsk Trawler siges at være forlist under Vestmanøerne, ellers har man ingen Skibulykker erfaret endnu fra de sidste orkanagtige Storme heroppe.

Søulykker i September Maaned 1896.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

4 amerikanske, 22 britiske, 3 chilenske, 5 danske, 1 hollandsk, 9 franske, 3 tyske, 6 italienske, 15 norske, 5 russiske, 9 svenske; ialt 82.

Dampskibe.

1 amerikansk, 1 østrigsk, 11 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 1 norsk, 2 svenske; ialt 18.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 40, Kollision 5, Ild 2, Sunkne 10, Forladte 11, Kondemnation 14; ialt 82.

Dampskibe.

Stranding 9, Kollision 4, Ild 2, Sunkne 2, Kondemnation 1; ialt 18.

Forkortelser af Befragtningsudtryk.

Da der i dette Blads Fragtlist, navnlig i de, vi modtage fra England, meget ofte forekommer Forkortelser, der ere antydede ved Bogstaver, hvis fulde Betydning muligvis ikke altid ere Læserne bekendt, gengive vi efter »Fairplay« en Fortegnelse over de mest brugte Forkortelser med vedføjet Forklaring.

B.C.—Bristol Channel.	f.t.—full terms.
A.R.—Antwerp Rotterdam.	f.d.—free despatch.
L.H.A.R.—London, Hull, Antwerp, Rotterdam.	b.t.—berth terms.
L.H.B.—Liverpool, Havre, Bremen.	d.b.b.—deals, battens and boards.
C.f.o.—Cork for orders.	d.b.—deals and boards.
any.—any direct port between Havre and Hamburg.	f.s.—free shorts.
ex.—excluding.	c.p.d.—charterers paying dues.
b.d.—bar draft.	s.p.d.—shipowners paying dues.
f.f.a.—free from alongside.	f.a.—free address.
n.c.—new charter.	c.s.—cotton seed.
o.c.—open charter.	p.p.—picked ports.
E.C.U.K.—East Coast of U. Kingdom.	std.—standard.
	f.o.w.—first open water.

C. f. o. til en Fragt af f. Eks. 4 sh. 3 d. betyder, at Skibet skal gaa til Cork for Ordre, og senere losse i en Havn i U. K. Cont. (United Kingdom or Continent); det faar 4 sh. 3 d. i Fragt, dersom det modtager Ordre til en Havn i Storbritanien, og 10 Procent Tillæg, dersom det skal til en Havn paa Fastlandet; men bliver det derimod beordret direkte fra Lade-

pladsen til U. K., er der en Reduktion i Fragten af 3 d., som altsaa i dette Tilfælde bliver 4 sh., og dersom det skal direkte til Cont. ingen Reduktion, altsaa 4 sh. 3 d.

n. c. (new charter) refererer til de ny Certepartier, der ere traadte i Kraft i Sortehavet, Asov og paa Donauen, og indbefatter blandt andet, at Skibet skal anløbe Gibraltar for Ordre, og derfra kan beordres til en Lossehavn mellem Hamburg og Havre, begge inklusive; med 9 d. Fragtillæg pr. unit, dersom det skal til Kontinentet; 9 d. mindre Fragt dersom det skal til Bristolkanalen; og 1 sh. Tillæg, dersom det bliver beordret fra Gibraltar til en Kanalhavn for Ordre. Benyttes Forkortelsen i et Kulcerteparti henviser den til de ny Kulcertepartier.

»Northern range« refererer til de atlantiske U. S. (United States) Havne, nemlig: New York, Philadelphia, Baltimore, Newport News, Norfolk.

I Kornfragterne fra Nordamerika angive de smaa Fragtsatser, f. Eks. 4 sh. eller 4 sh. 6 d., at det er pr. quarter. Fragtsatser paa f. Eks. 15 eller 16 sh., er pr. Ton (à 20 cwt.) af det indladede Kvantum svært Korn, eller af den garanterede død Vægt, Skibet laster. »n. r.« (Netto Register) Basis, henviser til en Betaling, der er beregnet efter Skibets Netto-Register Tonnage, f. Eks. 50 sh. fra Galveston til Liverpool.

»b. d.« (bar draft) betyder, at Skibet er befragtet eller anlagt til at indtage saa megen Ladning indenfor Barren, som det med Sikkerhed kan passere denne med uden at lægtre; Kompletteringen af Ladningen sker derefter i en anden Havn til en nærmere bestemt Fragtrate. I River Plate Befragtingerne betyder Udtrykket »less 4 sh.« eller »less 5 sh.«, at Skibet faar fuld Fragt for den Del af Ladningen, det gaar over Barren med, og 4 eller 5 sh. Reduktion for det, der lastes nedenfor denne.

For Bomuld fra Nord-Amerika bliver Fragten beregnet enten efter n. r. Basis (se ovenfor) eller efter 1 lbs. Basis, i hvilket Tilfælde Fragten som Regel bliver noteret i Brøkdele af 1 Penny. F. Eks. Galveston til Liverpool $\frac{21}{64}$ (af en Penny).

I Kornfragterne fra Nord-Amerika, hvad enten det er »berth terms« eller C. f. O. Basis, bliver disse, naar intet andet er stipuleret, at beregne efter 480 lbs. pr. qr. for svært Korn og efter 320 lbs. pr. qr. for Havre. Fra Golfhavnene foregaar Kornbefragtingerne mest paa en Maade, der udtrykkes ved »the net form of open charter«, hvilket er ensbetydende med, at alle Udgifter ved Ladningens Lastning og Losning afholdes af Befragteren, saaledes at Rederne kun betale Skibets Driftsomkostninger og den fastsatte Kommission.

»Berth terms« betyder i Befragtinger paa de Forenede Stater, at Skibet skal lastes saa hurtigt, som det kan tage imod, overensstemmende med Usancen paa Ladepladsen, og losses saa hurtigt som det kan udlevere Ladningen. I Sortehavsfarten (Odessa, Sevastopol o. s. v.) betyder »berth terms«, at Skibet skal have saa og saa mange Pood Last pr. »weather working day«, omtrent 350 Tons pr. Dag, samt at Ladetiden ikke begynder at dreje førend Skibet er paa Plads, dersom intet andet er fastsat; Losningen skal ske saa hurtigt som Skibet kan levere, efter at 24 Timers Notice er given.

I Donaufarten betyder »berth terms«, at Skibet, efter at det er paa Plads, skal lastes med et Kvantum af 350 à 400 Tons pr. »weather working day« og losses saa hurtigt, som det kan levere Ladningen efter 24 Timers Notice. Baade i Sortehavs- og Donaufarten indbefatter »berth terms« den Betingelse, at Købmændene i visse Havne, f. Eks. Odessa, Nicolaieff, Sevastopol o. s. v., har Ret til at laste 5 Procent mindre end deres Kontrakt lyder paa.

Y. A. (York-Antwerp-Reglerne) henviser til Assurancebetingelser med Hensyn til Havari-Gross.

»San Lorenzo limit«, at laste i Parana Floden i en Havn ikke ovenfor San Lorenzo.

16 sh. og 15 sh., f. Eks. fra Alexandria til U. K., betyder 16 sh. for Ordre og 1 sh. Reduktion, dersom Skibet bliver beordret direkte til Losseplads.

F. f. b., free of freight brokerage (amerikansk Certeparti).

G. F. bruges i Government form af Timecharter.

f. t. »full terms« benyttes ved Ertsbefragtninger, og indbefatter »despatch money« baade paa Lade og Losseplads, og alt muligt andet, hvad Befragteren kan faa ud af Skibet.

f. c. free of compressing (amerikansk Bomuldscerteparti).

c. i. f. cost of cargo, freight and insurance.

f. f. c. free of foreign coaling (Kulcerteparti).

p. p. »picked ports«, fere Havne som Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Dunkerque, London, Hull, Liverpool, Avonmouth, Plymouth, Glasgow, Newcastle, Cardiff etc. Objectio- nable ports ere Havne som Hamburg, Bremen, Nordenhamn, Bordeaux, Havre, Londonderry, Limerick, King's Lynn etc.

»Prompt« betyder, at et Dampskib vil være paa sin Laste- plads indenfor et nærmere bestemt Tidsrum.

»Spot« betyder, at et Skib er paa sin Lasteplads.

Ugens Havarier.

Najaden, Barkskib af Malmø, drev d. 4. ds. paa Ydre- rheden ned paa Skonnerten »Romana« af Svendborg og til- føjede denne en Del Skade.

Freir, Skonnert af Ærøeskjøbing, fra Lylhster til Danzig med Sild, mistede Natten til d. 4. ds. begge sine Ankere.

Rata, Barkskib af Arendal, som, paa Rejsen fra Kron- stadt til Grangemouth med Træ, laa til Ankers paa Ydre- rheden, drev Natten til d. 4. ds. ned paa Barkskibet »Hertha« af Grimstad, som ogsaa laa til Ankers. Begge Skibe fik Skade.

Adonis, Skonnert af Svendborg, fra St. Petersborg til Lynn med Oliekager, mistede Natten til d. 4. ds. begge sine Ankere.

Anna Kasper, Barkskib af Dragør, ankom d. 3. ds. hertil fra Granton med Kul. Skibet drev om Natten for begge Ankere og kom paa Grund ved Estakaderne. Flot med Assistance af Svitzers. Skibet læk.

Anna, Jagt af Carlshamn, i Ballast fra Nexø til Hjem- stedet, strandede d. 4. ds. mellem Svaneke og Aarsdale og blev Vrag.

Cecrops, Skonnert af Odense, kom d. 4. ds. paa Grund i Præstø Fjord.

Kaiser, 3/m. Skonnert af Bremen, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Gefle med Træ paa Grund ved Snekkersten. Flot med Assistance af Drogden.

Estland, 3/m. Skonnert af Reval, har Natten til d. 6. ds. paa Helsingørs Rhed paasejlet det italienske Barkskib »Anniello Gallatola«, som laa til Ankers. »Estland« mistede sit Spryd og indbragtes i Helsingørs Havn af Drogden. Barken tog kun ringe Skade. »Anniello Gallatola« blev d. 7. ds. atter paasejlet, denne Gang af Barkskibet »Høvding« af Porsgrund, og mistede derved Klyverbom etc. »Høvding« fik en Del oven Bords Skade og indbragtes til Helsingør.

Nordstjernen, svensk Skonnert, fra Hernøssand til Odense med Træ, er strandet ved Gotska Sandøen og er totalt Vrag.

Carl, 3/m. Skonnert af Rønne, er d. 7. ds. paa Rejsen fra Åbo til Leith med Trælast indbragt til Helsingør læk.

Horsa, Galease, med Cement fra »Dania«, Hobro, strandede d. 4. ds. paa Agernæssand. Ladningen losses, og føres af en Skonnert til Odense.

Anna Breum, Skonnertbrig af Odense, har d. 4. ds. været paa Grund ved Udsejlingen fra Nyhster (Skotland).

Dagny, finsk Bark, fra Uleå til London med Træ, er d. 8. ds. strandet ved Tidsvildeleje. Besætningen bjerget.

Eliezer, Skonnert af Kragerø, der, efter Grundstødning paa Anholt, indbragtes til Helsingør, fejler intet og har fortsat Rejsen.

Familiens Haab, Skonnert af Aalborg, der d. 30. f. M. grundstødte ved Grenaa, er bragt flot og ind til Grenaa, meget beskadiget.

Emma, Skonnert af Rudkjøbing, strandet ved Rødsand,

er d. 5. ds. bragt flot og ind til Rudkjøbing. Bjergeløn 3000 Kroner.

Lena, Dpsk. af Arendal, fra England til Østersøen i Ballast, har d. 6. ds. i Nordsøen været i Kollision med Fiske kutteren »Walker & Oscar« af Grimsby. Kutteren sank straks og desværre druknede 2 Mand af Besætningen. Resten, Skipperen og 3 Mand, blev taget om Bord i »Lena« og land- sat i Helsingør.

Lyckau, Skonnert, fra Køping med Jern til Rønne, er d. 7. ds. indkommet til Hasle med iturevne Sejl.

Mai, norsk Brig, med Brædder fra Kramfors til Aalborg, er d. 6. ds. ankommet til Kjøbenhavn med Tab af Anker.

Noah, dansk Skonnert (af Marstal), har d. 7. ds. været i Kollision ved Gibraltar med engelsk Skonnert »Doris«. Begge Skibe fik diverse Skader.

Vennernes Minde, dansk Kuf, Kaptajn Kastrup, er d. 30. Oktober forladt i Nordsøen af Mandskabet, som er op- taget og landsat i Boston af Fiskedamperen »Zenger«. »Vennernes Minde« var paa Rejsen fra Granton til Gøteborg med Kul.

Emilia, Brig af Viborg, er d. 5. ds. udfor Christiansø bleven forladt af Mandskabet, der blev taget om Bord i Dpsk. »Svarland«. Dpsk. »Skandia« og Fiskere fra Bornholm og Christiansø have forsøgt at bjerge Skibet ind til Rønne, men forgæves. Vraget ligger nu meget farligt for Sejladsen.

Emanuel, norsk Jagt, fra Island til Kjøbenhavn med Klipfisk, er d. 6. ds. indkommet til Christiansand med oven- bords Skade.

Riberhuus, Dpsk. af Fæbjerg, kom Natten til d. 8. ds. paa Grund paa Elben. Flot med Assistance og fortsat Rejsen til Esbjerg.

Ulrikken, Dpsk. af Bergen, og »Ancient Briton«, Dpsk. af Cardiff, kolliderede med hinanden udfor Taarbæk Natten til d. 8. ds. Begge Skibe blev stærkt beskadigede sat paa Grund. Svitzers bragte »Ulrikken« flot d. 10. ds. og ind i Frihavnen, hvor dens Ladning (Erts), der var bestemt til Dünkerque, bliver losset.

Hebe, Skonnert, Kapt. Fr. Clausen, som ifølge Telegram til Rederen d. 9. ds. ankom til Riga, meddeler, at »Hebe« har været paa Grund ved Domes Ness, hvorved Skibet blev lidt læk, men er efter senere Meddelelse nu tæt. Ellers alt vel.

Bjerget Skibsmandskab.

Tomsk, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Kanalen bjerget Besætningen (5 Mand) fra den engelske Fiskerkutter »Bath's Family« og landsat dem i Antwerpen d. 8. ds. Kutteren var læk og synkefærdig, da »Tomsk« traf den.

Fra Sø og Land.

3/m. Sk. »Salvador«, Kaptajn Fabricius af Marstal der den 4de ds. er ankommen til Saint Malo, har mistet en Mand, der under Rejsen gik over Bord. Saa vidt vides var den Drukne, hvis Navn er Emil, tyskfødt.

Skipper A. Kromann af Marstal, Fører af Jagt »Emilie Marie«, paa Rejsen fra Flensborg til Hjemstedet, er i Følge Telegram i Gaar gaaet over Bord og druknet. Skibet er ind- kommet til Ekernfærde Fjord. Den Afdøde, der blev nogle tredsindstyve Aar, var en agtet og afholdt Mand.

Siden det blev officielt bekendtgjort, at Sebastopol om nogle Aar vil blive lukket som Søhandelsstad, og Jærnbane- fragterne for Korn ere blevne forhøjede, har Korntrafikken til Byen aftaget betydeligt. Endnu bor der alligevel ikke faa Købmænd i Sebastopol, hvis Havneindretninger frembyde Fordele fremfor de i Berdiansk og Theodosia. Sebastopol vil blive endelig lukket som Handelshavn den 1/13 September 1899.

Blandt uheldige Oplevelser i Sejlskibsfarten kunne vi efter »Hansa« meddele følgende. Skibet »Dunreggan« sejlede i Begyndelsen af Maj fra Panama til Tocopilla og maatte i Midten af September atter vende tilbage til Udgangstedet, da Provianten var sluppen op. Skibet havde i det variable Bælte under Ækvator truffet paa saa uheldige Vejrforhold, at det ikke var det muligt at arbejde sig syd paa, hvorfor det til Slut, efter at have været 125 Dage i Søen, maatte vende om. Noget lignende indtraf for Barken »Maravilla«, som gik ud fra Panama i April d. A., og 60 Dage senere igen ankom dertil.

I Aaret 1884 gik Barken »Struan« d. 6te Juni ud fra Panama og maatte d. 2den Oktober vende tilbage. I 45 Dage havde Skibet drevet omkring uden Vind i stadig Sigte af Buenaventura.

Marstal Skibsflaade er bleven forøget, idet der den 3. ds. løb et nyt Skib i Vandet fra Skibsbygmester Møllers Værft i Faaborg. Skibet, der er rigget, som Galease, bærer Navnet »Agnes«. Skibets Drægtighed er 48 Reg. Tons, og skal føres af Ejeren Hr. E. Henriksen af Marstal.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning finder Sted Onsdag d. 18. November I Henhold til den nye Plan, der er traadt i Kraft ved indeværende Series Begyndelse, vil der, uden Førhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 5000 Gevinster mere end nogensinde før, altsaa ialt 55,000 Gevinster, saaledes, at hvert andet Nummer gennemsnitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølger, efter en stedse stigende Skala, erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom for 2. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

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

Lotteriets nye Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Marseille 9. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Gibraltar 8. Novbr., bestemt til Barcelona, Denia. — Antwerpen, Caroc, ankom til St. Petersborg 26. Oktbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Castor, Holm, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til St. Petersborg. — Chr. Broberg, Gøtsche, pas. Dover 9. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Algier 7. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Southampton 9. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 9. Novbr., bestemt til Sortehavet. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Denia 3. Novbr., bestemt til Malaga, Cadiz. — Kiew, Rabe, ankom til St. Petersborg 2. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 5. Novbr., bestemt til Larochele, Havre, Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Southampton 2. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Southampton 10. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra Havana 7. Novbr., bestemt til New-Orleans. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Barcelona 4. Novbr., bestemt til Genua, Livorno. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Gibraltar 8. Novbr., bestemt til Southampton. Kbhvn. — Tejo, Fenger, ankom til Stockholm 7. Novbr., bestemt til Almeria. — Tomsk, Andersen, ankom til Antwerpen 6. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Norden, ankom til Kbhvn. 9. Novbr., bestemt til Stettin. — Viking, Jørgensen, ankom til Oporto 5. Novbr., bestemt til Lisbou. Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Alicante 4. Novbr., bestemt til Marseille. — Baron Stjernblad, Michélsen, afgik fra La Rochelle 8. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 5. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Kbhvn. 9. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom

til London 9. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Arendal 5. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, ankom til Stettin 8. Novbr., bestemt til Kbhvn., Manchester og Liverpool. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 9. Novbr., bestemt til Königberg. — Jolantha, Hansen, ankom til Manchester 7. Novbr., bestemt til Liverpool, Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 8. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Königberg 8. Novbr., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, passerede Skagen 8. Novbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Morsø, Lind, ankom til Danzig 7. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, passerede Skagen 9. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nishuij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 7. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Olga, Fischer, ankom til St. Petersborg 8. Novbr., bestemt til Riga. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Libau. — Pregel, Egdiussen, passerede Hansholm 8. Novbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Libau 7. Novbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Hamburg. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 7. Novbr., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 8. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Riga 10. Novbr., bestemt til Antwerpen.

Constantin, C. N. Bloch, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Odense 12. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 11. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 11. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 10. Novbr., bestemt til Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 11. Novbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 10. Novbr., bestemt til Nakskov. — Union, C. A. Svane, afgik fra Odense 11. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 31. Oktbr., ankom til Ghent 7. Novbr. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Swansea 5. Novbr., bestemt til Stettin. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 1. Novbr., ankom til Rouen 8. — Knud, Chr. S. Hansen, ankom til Libau 8. Novbr. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Blyth 28. Oktbr., ankom til Libau 3. Novbr. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 7. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 8. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 5. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 3. Novbr., ankom til Rotterdam 10. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 7. Novbr., bestemt til Rosario. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Sunderland 7. Novbr., bestemt til Stettin. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 6. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Rotterdam 6. Novbr., ankom til Blyth 8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 3. Novbr., bestemt til Rotterdam. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra London 24. Oktbr., ankom til Kronstadt 30. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Antwerpen 27. Oktbr., ankom til Kronstadt 7. Novbr. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 8. Novbr., bestemt til Hull.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., ankom til Framnæs 7. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Grimsby 1. Novbr., ankom til Svartvik 8.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristiania 9. Novbr., ankom til Kbhvn. 10. — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 18. Oktbr., ankom til New-York 30. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 3. Oktbr., paa Rejse til New-York. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristiania 31. Oktbr., ankom til Kbhvn. 1. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Kraemer, afgik fra Boness 5. Novbr., ankom til Kbhvn. 8. — Hermia, Warming, ankom til Riga 6. Novbr., afgik fra Riga 10., bestemt til Rotterdam. — Alice, Sørensen, ankom til Kiel 4. Novbr., afgik fra Kiel 10., bestemt til Libau. — Bornholm, Jensen, ankom til Kbhvn. 4. Novbr., afgik fra Kbhvn. 9., bestemt til Nykjøbing paa Falster. — Gøteborg, Madsen, ankom til Riga 9. Novbr. — St. Alban, Jørgensen, afgik fra Holtenau 9. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Nauta, Steen, afgik fra Kbhvn. 8. Novbr., bestemt til Danzig. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 7. Novbr., ankom til Kjøge 9. — Ajax, Brorsen, afgik fra Hamburg 9. Novbr. — Marstrand, Lund, ankom til Marstrand 6. Novbr. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 8. Novbr., ankom til Malmø 10.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Reval 6. Novbr. bestemt til London. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., bestemt til New-Orleans. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr., ankom til Libau 7. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Reval 4. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Jylland, Starck, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., ankom til Reval 10. — Russia. Rasmussen, ankom til West Zaan 8. Novbr. — Sjælland. Rasmussen, afgik fra London 8. Novbr., bestemt til Newcastle.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Tvedestrand 6. Novbr., ankom til Antwerp 10. — Rita, Jensen, ankom til Esbjerg 8. Novbr. — Patria, Andersen, afgik fra Zaandam 20. Oktbr., bestemt til Taganrog. — Yrsa, Larsen, afgik fra Burntisland 31. Oktbr., bestemt til Island. — Maia, Skov, afgik fra Lübeck 3. Novbr., ankom til Riga 7.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Reval 8. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Frisia, Fisker, afgik fra Odessa 20. Oktbr., passerede Dartmouth 10. Novbr., bestemt til Trondhjem. — Olga, Jørgensen, afgik fra Libau 8. Novbr., bestemt til Kristiansand.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Libau 4. Novbr., ankom til Rotterdam 10. — Thorvaldsen, ankom til Hull 5. Novbr. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kbhvn. 6. Novbr. — Ansgar, V. Larsen, ankom til London 6. Novbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kronstadt 31. Oktbr. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Rotterdam 7. Novbr., bestemt til Pillau. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Riga 8. Novbr., bestemt til Dunkerque.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Methil 5. Novbr., ankom til Frederikshavn 7. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 3. Novbr., ankom til Methil 5., afgik fra Methil 7., ankom til Esbjerg 9. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Methil 3. Novbr., ankom til Kjøge 6.

Norden. M. C. Holm, afgik fra Cette 1. Novbr. til Konstantinopel. — Nordhvalen, ankom til Philadelphia 4. Novbr. fra Aarhus. — Nordkyn, afgik 21. Oktbr. fra Shields til New-Orleans. — Nordpol, passerede Helsingør 28. Oktbr., paa Rejse til Marseilles. — Norden, ankom til Port Vendres 22. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Domsjø 5. Novbr. — Christiansborg, M. Schultz, afgik fra Kotka 6. Novbr., bestemt til Bremen. — Fredensborg, F. Petersen, ankom til Ørnskøldsvik 10. Novbr. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Kronstadt 6. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Rosenborg, W. Schultz, afgik fra Rouen 1. Novbr., bestemt til Libau. — Uranienborg, P. Olsen, afgik fra Rouen 8. Novbr., bestemt til Libau. — Jomshøj, van Deurs, afgik fra Rotterdam 11. Novbr., bestemt til Libau.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Riga 10. Novbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Stockholm 5. Novbr. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 10. Novbr., bestemt til Ripola.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Elisabeth, Harreby, ankom til Jalnit 20. August fra Hamburg. — Sophie, Svarrer ankom til Rio Janeiro 3. Novbr. fra Hamburg. — Doris Brodersen, Nielsen sejlet tra Port Natal 6. Novbr. til Rangoon. — Medoc, Svarrer, ankom til St. Thomas 5. Novbr. fra Port Elisabeth. — Mary José Ankersen, sejlet fra Port Natal 9. Oktbr. til Kelung. — Sixtus, Lassen, ankom til New-York 6. Novbr. fra Santos. — Havild, Mortensen, sejlet fra Portland Oregon 6. Novbr. til Kanalen, f. O. — Copley, Struckmaun, sejklar i Cape Town 1. Novbr. — Max, Poulsen, ankom til Coquimbo 1. Novbr. fra Hamburg. — Rosa, Brinck, ankom til Cadix 8. Novbr. fra Havre. — Casma, Sonnicksen, prajet 26. Oktbr. paa 47° N. 32° W. fra Caja til Weser Fyrskib f. O.

Marstal. 3/mst. Skonn. Sylphe, Jensen, ankom den 3. ds. til Rio Janeiro (Brasilien). — Skbrg. Ingeborg, N. R. Svane passerede den 2. ds. Kjøbenhavn paa Rejse fra Sundsvall til Treport. — 3/mst. Skonn. Kodan, P. R. Hansen, passerede den 2. ds. Kjøbenhavn paa Rejse fra Sundsvall til Frankrig med Trælast. — 3/mst. Skon. Eden, P. K. Mikkelsen passerede den 3. ds. Helsingør paa Rejse fra Kramfors til Frankrig med Trælast. — 3/mst. Skon. Niels Juel, A. Nielsen, ankom den 7. ds. til Drøbak (Norge). — 3/mst. Skon. Skjold, H. Clausen, ankom den 8. ds. til Cardiff. — Skbrg. Cito, Chr. D. Bøye, ankom den 8. ds. til Windau. — 3/mst. Skon. Irone, Rasmussen, ankom den 7. ds. til Cardiff. — Skon. Wenysz Castle, J. Folmer, ankom den 9. ds. til Lohals. — 3/mst. Skon. Prøven, P. L. Schmidt, ankom den 8. ds. til Svendborg. — Skon. Thea, Chr. Friis, ankom den 7. ds. til Svendborg. — Skbrg. Alf, H. Rasmussen, ankom den 3. ds. til Rochester. — Skon. Sifa, H. Folmer, ankom den 4. ds. til Danzig. — 3/mst. Skon. H. A. Friis, Friis, ankom den 6. ds. til Stralsund. — 3/mst. Skon. Freden, Eriksen, ankom den 6. ds. til Pont l'Abbe. — Skbrg. Gorm, J. Svane, passerede den 3. ds. Kjøbenhavn paa Rejse fra Ørnskøldsvik til Antwerpen.

— Skon. Aurora, J. Raahauge, ankrede den 1. ds. ved Snekersten. Skibet er paa Rejse fra Uleåborg til Boulogne.

Svendborg. Skirner, Nielsen, ankommen til Stettin den 3. Novbr. — Doris, Hansen, ankommen til Porstmouth den 4. Novbr. — Svafva, Høgsted, ankommen til Porstmouth den 4. Novbr. — Martin, ankommen til Jersey den 4. Novbr. — Grethe, Hansen, ankommen til Libau den 5. Novbr. — Hanne, Rynitz, ankommen til Skien den 5. Novbr. — Carmen, Hansen, ankommen til Milford Haven den 5. Novbr. — Fremad, Brandt, ankommen til Rochester den 5. Novbr. — Phønix, Hansen, ankommen til Danzig den 6. Novbr. — Freir, Christensen, ankommen til Gøteborg den 6. Novbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankommen til Helsingør den 5. Novbr. — Ane, Jørgensen, ankommen til Leith den 7. Novbr. — Peter, Jørgensen, ankommen til Libau den 9. Novbr. — Ydun, Klagenberg, ankommen til Portsmouth den 9. Novbr. — Erik, Hansen, ankommen til Dysart den 9. Novbr. — Venus, Jensen, ankommen til Kjøbenhavn den 9. Novbr. — Niord, Svennevig, ankommen til Riga den 10. Novbr.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 7. November:

Kulfragterne til Østersøen ere omtrent uforandrede, snarere fastere end omvendt. Til Middelhavet fragtes nu paa Basis af 6/6 Tyne til Genua, og Markedet er temmelig fast hertil. Af Ugens Befragtninger nævnes Tyne etc. til: Oporto 1200, 1300 7/—, Lissabon 2500 6/3, Malaga 1500 8/6, Sabobrena 1550 9/9, Barcelona 2000 9/9, Genua 2100, 2700 6/6, Spezzia 7/3, Venedig 1600 8/6, 2200 8/10¹/₂, Alexandria 3500 6/6, Libau 1400 4/—, Neufahrwasser 1100 5/—, Swinemünde 1600, 1800 4/6, Stettin 1500 5/—, Nyborg 1050 4¹/₂, Nakskov 600 6/—, Korsør 1600 5/—, Kjøbenhavn 1050 5/3, Landskrona 2000 4/9, Stockholm 1850 5/—.

Fra Sortehavet etc. har i de sidste Dage følgende Befragtninger fundet Sted:

Odessa til L. H. A. R. 13/6, Donau 16/6 n. c. eller »any«, Hamburg 17/—, Sulina til Newcastle 13/6.

Novorossisk eller Sebastopol 13/— »any«, Kustendje 14/— paa n. c. Betingelser eller 14/6 »any«.

Alexandria til U. K. 15/—.

Markedet er trevent med rigeligt Tilbud af Tonnage.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele den 23. Oktober.

Den for Tiden herskende Ophidselse i Kornfragterne naaede Højdepunktet forrige Lørdag, da et vildt og hæftigt Marked var Aarsag i, at al udbudt Tonnage, til prompt saavel som til senere Lastning, straks blev engageret. Siden have Forretningerne imidlertid taget betydeligt af, og skønt Raterne ere faste, vise de ingen Tegn til yderligere Stigning i Øjeblikket. En betydelig Daling af Hvedepriserne, hovedsagelig forarsaget af et fast Pengemarked, har haft en nedtrykkende Indflydelse paa de europæiske Købere, og Ordre for denne Kornsort, der altid influerer saa stærkt paa vort Fragtmarked, ere for Tiden meget knappe; før end disse Ordre atter indløber, er der ingen Udsigt til, at vi faa det Liv tilbage i Fragterne, som vi for nylig havde. Bomuldsfragterne holde sig faste, men der bliver kun gjort en begrænset Forretning. Dampere blive endnu livligt afsatte i timecharter til den transatlantiske og vestindiske Forretning; Manglen paa prompte Baade hæmmer Iværksættelsen af mange Ordre.

Sejlskibsforretningen er stadig begrænset paa Grund af den vedvarende Knaphed paa Tonnage og Redernes store Fordringer. Der er god Efterspørgsel til alle Retninger, og Raterne ere ikke alene faste, men udvise i enkelte Tilfælde en Bedring. Befragtningerne have i den forløbne Uge kun været faa; nogle ere dog afsluttede, især med Tømmer fra Golten til River Plate til Dollars 11,75. I andre Brancher er der intet nævneværdigt at meddele.

D'Hrr. **Johansen & Dahl**, Liverpool, meddele den 7. November:

Fragtmarkedet har i den forløbne Uge været stille og uden megen Aktivitet, hvad Afslutninger angaar. Raterne for Bomuld og Korn fra Staterne ere lavere, men for andre Fragters Vedkommende — saavel Ud- som Retur — ere Noteringerne de samme som i forrige Uge.

Vi kunne blandt de stedfundne Befragtninger rapportere følgende:

For Sejlere:

Liverpool til Para, Stykgods, à 15/6.

— » Kalkutta, — , à 21/3.

London » Algoa Bay, — , à 25/—.

Middlesbro til Fremantle 23/6 for Jernbaneskiner.

Swansea til Bahia 13/9 — 2200 d. w.

Ship Island—Cardiff 1300 Register 97/6, og 1400 Register til »picked ports« samme Rate. —

Savannah til Kanalen f. O. 1000 Register 2/6 for Harpiks.

Rangoon til U. K. Kont. 27/6 for Ris — option Syd-Amerika til forholdsvis Rater.

New-Caledonia til Kanalen f. O. 23/6 for Erts. —

Newcastle N. S. W. til Valparaiso 14/—, Pisagua »range«.

Tacoma til Kanalen 30/—, San Francisco 30/—, option Sydney 22/6, Adelaide 26/3.

For Dampere sluttedes:

Fra Cardiff til Donaufoden 8/10¹/₂; Rio Janeiro 17/—; Java 24/6.

Fra Donau til U. K. Kont. 15/6 à 16/6; Odessa 14/—; Sulina 12/—, — Savannah til Liverpool 40/— pr. Reg. Ton.

River Plate op til San Lorenzo 2800 Tons à 22/9, Januar — Februar Lastning. Rishavn til U. K. Kont. 4400 Tons 23/9, Februar — Marts.

Hrr. René le Houelleur, Marseille, meddeler den 7. November:

Siden min sidste Fragtberetning viser saavel Kulfragterne fra England som Kornfragterne fra Sortehavet en Nedgang af ca. 20 pCt., hvilket hovedsagelig maa tilskrives de herskende lave Kornpriser. Der ligger imidlertid store Kvantiteter Korn til Afskibning, baade i de azowske og i Donauhavnene, og man venter derfor før Vinterens Indtræden en forøget Efterspørgsel efter Tonnage og deraf følgende Stigning i Fragtraterne.

I Ugens Løb kan bl. a. mærkes følgende Fragtslutninger:

Odessa—Marseille 3000 t. à 15¹/₂ Frcs.

Azoff—Marseille 2500 t. à 17/— Frcs.

Cardiff—Marseille 3000 t. à 8/— og à 9/— Frcs.

Der noteres nu som følger:

Berdiansk eller Marianopol—Marseille 2000/2500 tons Frcs. 17,50, prompt Lastning.

Dedeagatch—Marseille 1500 t. Frc. 13/14 Novbr.-Lastning.

Theodosie—Marseille 1500/2000 t. Frc. 12/13 Novbr.-Lastning.

Anacria—Marseille 1500/2000 t. Frc. 17/18 Novbr.-Decbr. Lastning.

Kertch—U. K. Kont. 2000/2500 t. Frc. 14/— 14/6 Novbr.-Lastning.

Azoff—Marseille 2000/2500 t. 14 Frc. *first open water*.

Azoff— do. eller Spanien — 15 Frc. do.

Østersøfragterne ere paa Grund af den fremrykkede Aarstid meget faste og der har været betalt 70—75 francs for Damper fra Hudiksvall til Alexandria; der noteres:

Wiborg, Kotka—Marseille 66 à 68 francs.

Hudiksvall, Umeå—do. 68 à 70 —

Time charter Østersøfart 1 à 2 Mdr. 500/600 dw. Damper placeres til £ 250 pr. Md. prompt Levering.

Middelhavsfragterne. Jeg har i forløbne Uge sluttet flere Dampere i time charter til 8/6 à 9/— pr. ton gross Reg. og kan endnu placere som følger:

1800/2600 t. dw. for 3—6 Mdr. Fart paa Middelhavet, prompt Levering eller senest 5/15 Decbr., der betales 8,6—8/9 pr. Brutto Reg.-ton.

Herværende Købmænd ere meget forlegne for smaa Sejlere fra 150—450 Reg.ton at laste Kul i Newport eller Cardiff for Guadeloupe (Le Moule), hvorfor betales 12/— sh., og tilbage med Sukker til Marseille, hvorfor bydes 31 à 32 francs pr. tons for Sukker i Sække og 41 à 42 francs pr. t. for Sukker i Fade. I Stedet for Marseille som Losseplads kan indvilges Havre eller Bordeaux eller Nantes.

Udfragter fra Marseille for Stykgods betales:

Marseille—Santos 30 Francs.

do. —Rio Janeiro 30 Francs.

do. —Buenos Ayres 18/20 Francs.

do. —Sydney, Melbourne 15 Francs.

do. —Mauritius 20 Francs.

En liden Sejler 200/300 Reg. placeres:

Marseille—Cayenne à 23 Forsøg 25 francs, eller

Marseille—St. Louis, Senegal 26 francs.

Efterretninger for Søfarende.

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

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

Nordøen. Jyllands V.-Kyst. Paa Barren uden for Løbet *Nyminde-Gab* er der for Tiden 8 Fod Vand.

Kattegat. De to Risprikker ved Pullerne *Tyrisborg* og *Aasen* paa *Sejro* S.-Side ere inddragne og ville ikke mere blive udsatte.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig Vestervik. Paa Stangmærket paa *Skansholms-hållan* er Topbetegnelsen borttagen. Paa Fyret er Flammens Højde formindsket fra 9 Fod til 6 Fod.

Finland. Finske Bugt. I Farvandet til *Bromarf*, NV. for *Hangö*, er ¹/₂ Kbl. N. t. V. for 12 Fods Grunden *Smörstens Östra Grund* i 6 Fv. Vand udsat en hvid Stage med opadbunden Kost, ¹/₂ Kml. N. 39° V. fra *Skälsten* Baake. 59° 50' N. Br. 22° 52' Ø. Lgd.

Porkala-Bogaskär. Ved S.-Enden af 8 Fods Revet, som fra *Påfskär* S.-Spids strækker sig ud mod SØ. er, ¹/₂ Kbl. S. 24° Ø. fra Varden paa *Påfskär*, i 16 Fod Vand, udsat en rød Stage med rød, nedadbunden Kost. 59° 56',₆ N. Br. 24° 4',₁ Ø. Lgd.

Tyskland. Swine. Ved den N.-lige Indgang til *Kaiser-fahrt* er der til Afmærkning af en 10 Fods Udvidelse ndlagt to røde Spirtønder P¹ og P², begge med Ballon, 50 Alen fra den V.-lige Bred.

Lille-Bælt. I *Gjerner Fjord* er fundet to 16 Fods Puller. Den ene ligger paa 55° 7' 11" N. Br. 9° 30' 30" O. Lgd., den anden, der hedder *Lausens Grund*, ligger paa 55° 7' 21" N. Br. 9° 29' 16" Ø. Lgd. Paa *Barsø* Ø.-Kyst er inden for 2 Fv. Grænsen funden en 2 Fods Puller. 55° 7' 23 N. Br. 9° 34' 42" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Fyrskibet »*Maas*« er igen ullaagt paa Station.

England. *Lloyds* Signalstationer ere oprettede paa følgende Steder:

Ved *Aldborough*. 52° 9' N. Br. 1° 36' Ø. Lgd.

Ved *Orfordness*. 52° 5' N. Br. 1° 34' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. En Grund, som naaer op til 4 Fod over Kaar-tenes Nulpunkt, ligger ved Yderenden af den NV.-lige Under-vands-Dæmning ved *Boulogne*, i Linien det røde og det grønne Fyr paa denne Dæmning overet og 900 Alen fra det grønne Fyr. Grunden skal borttages. 50° 44' 8" N. Br. 1° 34' 55" Ø. Lgd.

Jersey. Ved St. *Hilier* lyser det forreste Ledefyr fra S. 76° V. til S. 88° V. 49° 10' 5" N. B. 2° 5' 0" V. Lgd.

Det bageste Ledefyr lyser fra N. 70° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 85° V. Det staar ¹/₂ Kml. N. 82° Ø. fra Forfyret.

Irlands Ø.-Kyst. Belfast Lough. Omtrent den 1ste Novbr. 1896 udlægges en rød Spidstønde i ⁵/₄ Fv. Vand, Springtids Lavvande, ¹/₄ Kbl. ØSØ. for Yderenden af *North Briggs* fra *Clogham Point* i S. 33° Ø., ³/₄ Kbl. og fra *Carrickfergus Castle* i N. 68° Ø. 54° 44' 0" N. Br. 5° 43' 10" V. Lgd.

Irlands SØ.-Kyst. Ved *Queenstown* og *Cork* er Afmærkningen nu forandret saaledes:

Styrbords Tønder ere røde Spidstønder.

Bagbords Tønder ere sorte Stumpstønder med følgende Undtagelser: Tønde Nr. 1. sort og hvid tærnet, Ø. for *Harbour Rock* og ³/₂ Kbl. NV. t. V. ¹/₄ V. fra *Roche Point* Fyr; *East Turbot Bank* Tønde, sort og hvid lodret stribet, 6 Kbl. NV. t. N. ³/₄ N. fra *Roche Point* Fyr, og *Bar Rock* Tønde, sort og rød stribet, N. for *Bar Rock* og ²/₄ Kbl. NØ. t. N. ³/₄ N. fra *Spit Bank* Fyr, der alle ere uforandrede.

Fairway Tønderne F. 1, 1 Kml. S. ³/₄ Ø. fra *Spit Bank* Fyr, F. 2, ⁶/₄ Kbl. SØ. t. S. ¹/₂ S. fra *Spit Bank* Fyr, F. 3, ⁴/₂ Kbl. NV. t. V. ¹/₄ V. fra *Spit Bank* Fyr og F. 4, ¹/₂ Kbl. NØ. ³/₄ N. fra *Passage* Toldbyggnings Flagstang ere alle sorte med hvid Top, som tidligere.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Om kort Tid flyttes, paa Grund af *Banc des Mets* Forskydning ned ad Floden, følgende Lystønder saaledes:

By rødmaalede Lystønde, der viser hvidt Lys. 45° 23' 30" N. Br. 0° 49' 52" V. Lgd.

Saint Christoly sortmalede Lystønde, der viser rødt Lys. 45° 22' 54" N. Br. 0° 49' 16" V. Lgd.

Castillon rødmalede Lystønde, der viser hvidt Lys. 45° 22' 6" N. Br. 0° 49' 5" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Penobscot Bay.
Ved Fyrene paa *Negro Island* SØ-Ende og paa *Grindel Point* er oprettet Taagesignaler. Naar Skibes Taagesignal høres, bevares de med Slag paa en stor Klokke.

New Jersey. Delaware River. Omtrent den 31. Oktbr. 1896 tændes et fast Fyr i *Salem Cove*, ud for Indløbet til *Salem Creek, Delaware River* Ø-Side. Fyret viser rødt Lys, undtagen fra S. 83° Ø. til S. 28° V., hvor Lyset er hvidt. Det vises fra en rød Baake, der staar i 5 Fod Vand. Flammens Højde: 16 Fod. 39° 34' 16" N. Br. 75° 31' 7" V. Lgd.

Maryland. Chesapeake Bay. Omtrent den 31. Oktbr. 1896 tændes paa *Cedar Point* et rødt Blinkfyrt, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet Taarn Taagesignal gives med Klokke, Et-Slag hver 5 Sekunder. 38° 18' N. Br. 76° 22' V. Lgd.

Virginia. Omtrent den 31. Oktbr. 1896 tændes tæt ved *Fishing Point*, S-Pynten af *Assateague Island*, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Fyret vises fra en graamalet Pæl. 37° 52' N. Br. 75° 21' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Zara Kanal. Det røde, faste Fyr uden for *Pynt Podbara* staar i 13 Fod Vand, $\frac{3}{4}$ Kbl. fra Kysten. Det er anbragt paa en Jernbaake. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden: 4 Kml.

Rusland. Onleper Liman. Fyrskibet *Adjigol* er igen udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Omtrent den 31. Oktbr. 1896 tændes et rødt, fast Fyr $\frac{5}{8}$ Kml. N. 54° Ø. fra *Cedar Keys* Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra en rød Baake, der staar i 6 Fod Vand paa SØ-Siden af Løbet til *Cedar Keys Harbor*. 29° 6' 13" N. Br. 83° 3' 26" V. Lgd.

En sort, 30 Fod høj Baake er i 5 Fod Vand opført ved S-Enden af V-Siden af det gennem *Middle Ground* gravede Løb tæt ved *Byen Cedar Keys*. For Indgaaende skal den holdes $\frac{1}{2}$ Kbl. om Bagbord. 29° 7' 43" N. Br. 83° 3' 13" V. Lgd.

Omtrent den 31. Oktbr. 1896 tændes et hvidt, fast Fyr i V-Enden af *St. George Sound*. Flammens Højde: 28 Fod. Det vises fra en sort Baake, som staar i 6 Fod Vand. 29° 43' 10" N. Br. 84° 48' 22" V. Lgd. Man skal gaa $\frac{1}{8}$ Kml. N. og V. om Fyret.

Samtidig tændes et rødt, fast Fyr i V-Enden af *St. George Sound* paa SØ-Pynten af *Porter Bar*. Flammens Højde: 28 Fod. Fyret vises fra en rød Baake, som staar i 5 Fod Vand 29° 41' 53" N. Br. 84° 49' 18" V. Lgd. Man skal gaa 50 Alen S. og Ø. om Fyret. Fra Fyret til *Apalachicola Bay* er Kursen S. 87° V.

Omtrent den 31. Okt. 1896 tændes følgende Ledefyr for at afmærke *Bulkhead Cut* mellem *St. George Sound* og *Apalachicola Bay*.

Forfyret er et hvidt, fast Fyr, $\frac{3}{4}$ Kml. SV. for *Cat Point*, V. for Løbets Midte. Flammende Højde: 27 Fod. Det vises fra en sort Baake, som staar i 9 Fod Vand. 29° 42' 46" N. Br. 84° 54' 7" V. Lgd.

Bagfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Det vises fra en rød Baake, som staar 600 Alen fra Forfyret V. for Løbets Midte.

Louisiana. Omtrent den 31. Okt. 1896 tændes paa den N.-ligste *Chaudcleur Island* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 99 Fod. Synsvidden: 15 $\frac{3}{4}$ Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et brunt Jerntaarn med to hvide hosliggende Bygninger. 30° 3' N. Br. 88° 52' V. Lgd.

Samtidig slukkes det hvide, midlertidige Fyr.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I September 1896 kunde *Barren* ved *Rio Grande do Sul* i 21 Dage passeres af Skibe med 12 Fods Dybgaende.

Karantænebestemmelser m. m.

Gibraltarr. — Karantænen overfor Skibe fra *Port Said* er ophævet, naar de ere forsynede med rent Sundhedspas, og Sundhedstilstanden er god.

Paa Søkaart-Archivet forhandles:

International Signalbog, officiel Udgave 1896. Pris: 6 Kr.

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Novbr. 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....	112 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{4}$	112 $\frac{1}{2}$
Thingvalla	48 $\frac{1}{2}$	48 $\frac{3}{4}$	49
Danmark	91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{1}{2}$
Norden	120 $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	120 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn.....		100 $\frac{1}{2}$	101
Carl	68 $\frac{1}{4}$	63	63 $\frac{1}{4}$
Dannebrog		111 $\frac{1}{4}$	112
Skjold	77	76 $\frac{2}{4}$	77
Jydsk Engelsk Dpsk.		—	—
Bornholm 1866.....		—	—
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.		48 $\frac{1}{4}$	49 $\frac{1}{2}$
Østersøen		65 $\frac{1}{2}$	69 $\frac{1}{2}$
Nordsøen		70	74
Torm		96	98
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk.		—	—
5 % — — — — —		—	—
5 % Thingvalla 1882.....		99	100
5 % — — — — — 1894.....		—	—
5 % Norden.....		103 $\frac{1}{2}$	105
5 % Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		99 $\frac{1}{4}$	100
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....		96	96 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....		96	97
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{3}{4}$
4 % — — — — — 6 — — — —		98 $\frac{1}{4}$	99
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — — —		96	96 $\frac{3}{4}$
Aktier.			
Nationalbank.....		157	158
Privatbank		123 $\frac{1}{2}$	124
Landmandsbank.....		125	126 $\frac{3}{4}$
Handelsbank.....		125	126
Burm. & Wain	105 $\frac{3}{4}$	105 $\frac{1}{2}$	106
Helsingørs Jernsk.		106	107 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	100	99 $\frac{3}{4}$	99 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	124 $\frac{1}{4}$	123 $\frac{3}{4}$	124

Vekselkurs.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.10	88.90
London.....	18.16	18.12
Paris.....	72.10	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Novbr. 1896.

Rubler	217.50
4 % Russiske Consols	—
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — Boden Kredit	103.90
6 % Mexikanske	94
5 % Rumænske Stats.....	101
4 % — — — — — 1890.....	87

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

Foren. Dampskibs. 54,000, Thingvalla 16,000, Danmark 16,000, Norden 12,000, Kjøbenhavn 22,000, Carl 28,000, Skjold 36,000, Helsingørs Dampskibsselsk. 9,600, Nordsøen 8,000, Torm 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

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

Chablons-Fabrik
i Skandinavien er i
Peder Skramsgade 17.
Leverandør til den danske og russiske
Handelsmarine.

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

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C1766.
St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

Kunstfyrværker Fritz Busch
anbefaler sig med
Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

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

Amerikansk Pitch pine
Master, Dæksplanker etc. anbefales.
Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

P. Otzen & Thorstenson.
Lager af Materiel og elektriske Artikler.
Manometre. Vacuumetre. Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc.
Fabrik: **Kontor og Lager:**
Ryesgade 105. Gothersgade 24.

Dansk Søforsikring for Løsøre
oprettet 1876,
tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.
Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Provindsbyer.

M. Christiansen,
Rønne.
Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.
Transit og Kredittoplagvarer.

John Hiltze.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

20de Series

2den Trækning begynder Onsdag den 18. Novbr.

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	" 900 -	1	" 600 -	1	" 300 -
3	" 150 -	3	" 300 -	3	" 150 -
30	" 100 -	30	" 200 -	30	" 100 -
55	" 60 -	55	" 100 -	55	" 50 -
68	" 25 -	68	" 50 -	68	" 25 -
100	" 10 -	100	" 20 -	100	" 10 -
1341	" 8 -	1341	" 10 -	1341	" 8 -

(I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 200 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

Desuden: **500 Extragevinster à 10 Kr.**

Ialt: 5,300 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 1 Kr.
50 Øre Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hoved-**
kollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende ud-
leveres gratis.

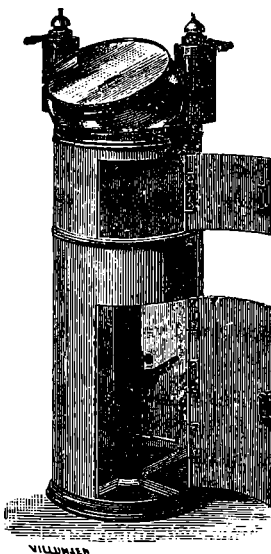
Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

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

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Cornelius Knudsens Etabl.,



37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.
NØRHOLMS
Patent Multiplicator Kompasser,
Sprit- og Baadskompasser,
Patent Tidsglas. Saltmaalere,
Sextanter og Oktanter.
Kaptejn Rungs
Universal-Bathometer.
Logge og Loddemaskiner.
Dybhavsthermometre
med Vendeapparat.
Barometre, Thermometre, Manometre
Indicatorer. Tegnebestikker.
Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Complete Dykkdragter
Premierlejtant Clausens
Patent Universal Deflektor.

Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.
Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Danek Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 ^{mm} Brede	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	—	do.	25 —
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20%	30%	50%
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkø.) Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. November 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Kontraktfrihed. — Søkort. — Sejlskibsrederi-Foreningen. — Om Forholdene paa svenske Lastepladser. — En Søretsdom. — Søvejsreglerne. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Som Repræsentant for forskellige 1ste Klasses Assurance-Selskaber overtager jeg Forsikringer af Skibe, Varer og Fragt til billige faste Præmier. Subagenter antages i forskellige Provinsbyer.

Alfred Christensen,
Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte
Helso-Sundheds-Salt,
diætetisk Middel
til Konservering af
Helbrødet,
bør føres i ethvert
Skibspothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

TH. SIMONSEN,
Nyhavn 57.
Sølv Medaille i Malmø
for Lanterner.

Overretssagfører J. WESTENGAARD,
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424

Andersen & Co.
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentæ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876
Willschou.
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.
Jernlager etc. paa Midtermolen i Kjøbenhavns Frihavn.
Generalagent for »Pomerania«,
See- und Fluss-Verkehrs-Gesellschaft i Stettin,
tegner Forsikkring af Skibe, Skibeparter, Ladning og Fragt til faste
billige Præmier,
modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,
La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London
samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Telefon 1288. **CARL NILSSON.** Telegr.-Adr.: Nilsson 187
Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.
(forhen Amaliegade 37).
Største Lager her paa Pladsen af alle sorter Maskin- og Cylinder-
Oljer, Smørelser og Fædt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige
Artikler for Dampmaskiner.
Eneforhandling af:
Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjædelstensdannelse).
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent ræ-Remskiver.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullepång** i Sverrig leverer jeg
paa Bestilling større og mindre Genstande i
støbt Staal, saasom:
Skibstævne, Stempler, Tandhjul,
Skibskruer, Krumtappe, Ankere,
Rorrammer, Ambolte, etc. etc.
Støbt Staal fra Bofors-Gullepång er smeddeligt samt i Styrke
og Seighed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal
af tilsvarende Haardhedsgrad.
Kjøbenhavn. **Jørgen Jensens Eftf.**

Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de
har været udstillede.
Fabriken grundlagt
1730.

Ældste Brænderi i Danmark.
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

Orgel-Harmoniums og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongenegade 40 og Axelhus 2 D.



Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.

F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Hofman-Bang og C. Bourard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opbeholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskiftet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^s

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverander
til de kejserlig russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

F.W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sø-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompasmager.

C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Stegterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,
anbefaler sig til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.
Leverander til Marinen og til
Kejseryacht »Standart«.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saavel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

D'Hrr. Skibsredere.

D'Hrr. Skibsejere, som ønske deres Skibe afhændede,
bedes snarest meddele samme til »Kjøbenhavns Skibs-
salgs-Bureau«, da Listerne over til Salgs værende Skibe
udsendes til Reflektanterne inden 1ste Decbr.

Provision beregnes kun forsaavidt Handel kommer
i Stand, og naar Kjøbesummen er kontant erlagt.

Telegram og Portoudgifter etc., bestrides af Bureauet.
Bureauet har siden 1ste Januar d. Aar afsluttet
43 Fartejskjøb, og i de senere Aar afsluttet de fleste
Fartejshandler herhjemme.

„Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau“.

Charles Hvilsom.

Telefon 4705.

Havnegade Nr. 21.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS
Fiskekroge.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med
Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.
Telefon Tagenshus 37.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Høyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør.	Gottlieb.
Albuen,	Gunnerson.
Gøteborg,	Elfverson.
Trelleborg (Sverig),	Smith.
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar,	

Kontraktfrihed.

I Følge Chr. V's Danske Lov 5—1—2 skal Kontrakter holdes i alle deres Ord og Punkter, som de indgange ere, naar de ikke er mod Loven eller Ærbarhed. Ved Loven sigtes herved til det, som Juristerne kalder præceptiv Lov, d. v. s. den Lov, som staar uantastet af enhver Kontrakt, i Modsætning til den deklaratoriske Lov, som kun skal gælde, hvor ikke noget andet er vedtaget. Naar blot den præceptive Lovs og Ærbarhedens Grænser ikke overskrides, har de kontraherende Parter fuldstændigt frie Hænder. Domstolene ere tvungne til at give selv de mest barokke Indfald Rettens Stempel; maaske de gøre det med et tungt Hjerte, men de have intet Valg. Den Kontrakt, til hvis Haandhævelse den krænkede Part søger deres Hjælp, kan stride, saa meget den vil, mod det sædvanlige, mod Forholdets Natur, mod den deklaratoriske Lov eller hvad nu ellers en Kontrakt kan stride mod — det hjælper altsammen intet, blot Betingelsen i 5—1—2 er opfyldt, og det er godt, at det er saa.

Sølovens Bestemmelser i femte Kapitel er deklaratoriske, derfor maa de vige for Parternes modstridende Aftale — derimod ikke for Kutymen. Det er af Vigtighed at slaa dette sidste fast, fordi vel ingen anden Branche indenfor Forretningsverdenen er i den Grad belemret med Kutymen som Rederibedriften. Det er en af de største Fordele ved den nye Sølov, at den har undlivet en stor Mængde af disse Kutymen, nemlig alle dem, der gik ud paa noget andet end det, Søloven bestemmer. I Følgedens § 119 har f. Eks. et Sejlskib paa mellem 100 og 150 Tons 7 Dage til Lastning eller Losning; men vedtager Parterne, at det kun skal have 3, saa er det en god og retsgyldig Kontrakt, som ingen Domstol kan sætte tilside, hvorimod det ikke hjælper Afskiberen eller Modtageren det mindste, om det er nok saa meget Kutymer paa Stedet at drive den endnu mere af, end Søloven giver dem Adgang til, saa at man bruger maaske 14 Dage til det, som Loven siger skal gøres paa 7 Dage. Rangfølgen er altsaa den: Først Kontrakten, saa Loven og tilsidt Kutymen.

Der er ikke noget mærkeligt eller nyt i det, som her er sagt; jeg har blot anset disse Bemærkninger som en hensigtsmæssig Indledning til det, som nu følger:

I Sø- og Handelsretstidende Nr. 16 er der S. 245 ff. givet et Referat af Søsag Nr. 4₉₆, og Dommens Kærne er givet i følgende korte Resumé:

Ved Spørgsmaal om Beregning af Overliggedage bl. a. udtalt, at det vilde være i Strid med Forholdets Natur og det sædvanlige, om ikke Helligdage betragtedes som Overliggedage.

Denne korte og fyndige Udtalelse maa forbavse den, der kender Sølovens § 120, som bl. a. bestemmer, at Overliggedagene skal regnes som løbende Dage. Det maa forekomme En besynderligt, at Sø- og Handelsretten ganske ignorerer denne Bestemmelse og i Stedet gaar helt tilbage til Forholdets Natur og det sædvanlige, hvilket netop er det, der ligger til Grund for Reglen i § 120. Havde der f. Eks. staaet:

Ved Spørgsmaal om Beregning af Overliggedage bl. a. udtalt, at det vilde være i Strid med Sø-

lovens § 120, første Stykke, andet Punktum, om ikke Helligdage betragtedes som Overliggedage, saa kunde man ganske vist finde det mærkeligt, at det skulde være nødvendigt at søge til Sø- og Handelsretten for at faa konstateret noget saa selvfølgeligt. Naar Søloven siger, at Overliggedage beregnes som løbende Dage, saa er det umiddelbart indlysende, at det vilde være i Strid med den at beregne dem paa en anden Maade, og det vilde tyde paa en besynderlig Trættekærhed at gaa til Domstolene for at faa dette bragt paa det rene. Som Udtalelsen staar refereret i Sø- og Handelsretstidende er den egnet til at vække Opsigt, og man faar uvilkaarligt Lyst til at gøre sig bekendt med Enkelthederne i denne Sag. Man læser altsaa hele Dommen igennem, og man genfinder da den ovenfor citerede Udtalelse som følgende Passus lige i Slutningen af Dommen:

. . . hvorved bemærkes, at der ikke kan gives det indstævnte Selskab Medhold i, at paa Grund af Udtrykket every like day kun weather working days, altsaa ikke Helligdagene den 23. og 26. Maj, skulde betragtes som Overliggedage, hvad der ogsaa vilde være i Strid med Forholdets Natur og det sædvanlige.

Det er dette, som er pillet ud og med raffineret Ondskab sat ovenover Referatet som Moralen af Dommen. Til nærmere Forklaring heraf skal anføres, at Sagen drejede sig om Liggedagspenge for 3 Dage. Modtagerne paastod, at der kun var blevet 5 Overliggedage, og dem havde de betalt for, men Rederiet vilde have for 3 Dage til, og det var altsaa dette Spørgsmaal, man ønskede Rettens Udtalelse om. Skibet havde losset en Ladning Fosfat i Kjøbenhavn. Ladningen skulde ifølge Certepartiet udlosses saa hurtigt, som Skibet kunde levere, men ikke mindre end 250 Tons per weather working day, og saafremt Skibet blev opholdt længere, skulde der betales i Liggedagspenge 4 d. pr. Netto Reg.-Ton per every like day. Dette sidste Udtryk er meget almindeligt i Certepartierne, hvor det bruges for at undgaa en ellers nødvendig, trættende Gentagelse; saaledes ogsaa her. Liggedagene skulde være weather working days, og Liggedagspenge skulde betales »for hver saadan Dag«, d. v. s. weather working day. Enhver anden Forstaaelse er umulig, nogen Tvivl om Meningen og Betydningen kan der overhovedet ikke være. I Dommen oversættes Udtrykket meget træffende ved hver saadan Dag, altsaa weather working day — hvad skulde det ellers være? Blandt de Dage, Skibet blev opholdt udover Liggedagene, var Kristi Himmelfartsdag og en Søndag. Modtagerne gjorde nu gældende, at de i Kraft af det anførte ikke vare forpligtede til at betale for disse to Dage. Havde de faaet Ret i denne Paastand, kunde de i alt Fald kun have været dømt til at betale for en Dag til; men Sø- og Handelsretten kom til et andet Resultat, og det er det, der ondskafuldt, men træffende er fremhævet som det mest ejendommelige ved denne Dom; det vilde have været endnu mere træffende, om man havde føjet til, hvad der dog er det mest opsigtsvækkende, saa at det var kommet til at se saaledes ud:

Ved Spørgsmaal om Beregning af Overliggedage bl. a. udtalt, at det vilde være i Strid med Forholdets Natur og det sædvanlige, om ikke Helligdage betragtedes som Overliggedage, hvorfor det antoges, at Helligdagene maatte medregnes i Overliggedagene, skønt Parterne havde vedtaget det modsatte.

Man vilde da have klart for Øje den Forsyndelse, som her er begaaet mod et af de mest elementære Principer i Formueretsordningen. Dønnen giver faktisk ingen anden Motivering end den, at det er i Strid med Forholdets Natur og det sædvanlige, at Helligdage ikke regnes med i Overliggedagene. Den subtile Brug af Ordet »ogsaa« bør ikke vildlede. Ordet kunde tyde paa, at der i det foregaaende er givet en virkelig Motivering, men, som man ser, er det ingenlunde Tilfældet; der er kun sagt ganske kort og tørt, at der ikke kan gives det indstævnte Selskab Medhold. Havde der staaet:

..... hvorved bemærkes, at der ikke kan gives det indstævnte Selskab Medhold i, at paa Grund af Udtrykket every like day kun weather working days, altsaa ikke Helligdagene den 23. og 26. Maj, skulde betragtes som Overliggedage, hvad der ogsaa vilde være i Strid med Loven og Ærbarhed,

saa havde det ganske vist været noget Vrovl, men dog en formelt korrekt Begrundelse, hvorimod Overensstemmelse med Forholdets Natur og det sædvanlige ikke, saa vidt mig bekendt, af noget Lands Lov er sat som Betingelse for en Kontrakts Gyldighed.

Det er af største Betydning, at Parterne i et Kontraktsforhold kan stole paa, at hvad de har aftalt, det er Lov for dem begge. Hvis man skal risikere at faa sine Aftaler kendt ugyldige, fordi de er usædvanlige eller unaturlige, saa véd man aldrig, hvor man er. I den her omhandlede Sag var det en Købmand, det gik ud over. Han kom til at betale for to Dage mere, end han efter Kontrakten var forpligtet til — for saa vidt er det ikke en Søfartstidendes Opgave at tage paa Veje. Men det er ikke dette Tilfældes konkrete Afgørelse, som interesserer, det er Krænkelsen af et Princip, som det er i alles lige store Interesse at se ubetinget hævdet. Denne Gang var det en Købmand, som maatte betale for Kristi Himmelfartsdag og en Søndag; næste Gang kommer Turen maaske til en Reder, og muligvis han da ikke slipper saa billigt fra det.

Sø- og Handelsretten er en anset Domstol. Ikke uden Grund nyder den almindelig Tillid; det er af den største Betydning, at der ikke skabes Motiver til at rokke ved denne Tillid.

Johs.

Søkort.

Vi have modtaget Følgende:

Ved at læse »Dansk Søfartstidende« Nr. 43 af 22de Oktbr., hvori blandt andet stod omtalt S./S. Bergenhus' Grundstødning paa Sprogø i Foraaret, hvor 2den Styrmand ved Søforklaringen erklærede, at han ikke havde set i Kortet, da han havde faaet det Indtryk, at Kaptajnen ikke holdt af det, gjorde jeg mig selv uvilkaarlig det Spørgsmaal: Er det nu ogsaa rigtigt, som rimeligvis her har

været Tilfældet, at Føreren holder Skibet med Kronometer, Søkort, Fyrbøger etc.? Behøves der ikke for Skibets sikre Navigering lige saa vel et godt Kronometer og gode Søkort som gode Kompasser? Hvad var da naturligere, end at Rederiet holdt Skibet med alle nødvendige Navigeringsmidler. Det er maaske ikke alle Rederier, der forlange det, men der er paa den anden Side ogsaa Rederier, der forlange, at Kortene, altsaa Førerens private Ejendom, til hver en Tid skulle være tilgængelige for Styrmandene.

Intet er naturligvis rimeligere, end at Styrmandene under Sejladsen altid bør vide Besked med Skibets Plads i Kortet, og de fleste Førere lade vel ogsaa Styrmandene uhindret benytte deres Kort, men der er vistnok ogsaa de Førere, som, om de ikke rent ud nægter det, dog ikke holde af at Styrmandene benytte deres Kort, og dette afholder jo Styrmandene fra at gøre det. Dette vilde jo aldrig være Tilfældet, hvis Kortene ikke vare Førerens private Ejendom, men derimod Skibets, og stod til Disposition for Dæksofficererne.

Jeg har selv haft et Tilfælde, hvor jeg bebrejdede en Styrmand, at han ikke vidste Besked med de forskellige Fyr, vi passerede, og da jeg spurgte ham, hvorfor han, førend han overtog Vagten, ikke havde set i Kortet, som altid laa paa Bordet i Bestiklukafet, fik jeg det Svar, at han ikke troede, han maatte benytte det, da en Kaptajn, med hvem han tidligere havde sejlet, ikke tillod Styrmandene at benytte hans Kort.

Lige saa vel som enhver samvittighedsfuld Fører holder gode nye Kort, skønt det i Aarenes Løb er forbunden med ikke saa faa Udgifter, især i disse Tider, hvor Fortjenesten kan være skral nok, er der maaske ogsaa de Førere, som sejle paa gamle Kort, der ikke have været rettede i mange Aar og af den Grund ikke ere aldeles paalidelige at navigere efter.

Jeg tror at turde sige, at Rederierne i alle Tilfælde ville staa sig bedst ved at holde Skibene med Kronometer, Søkort, Fyrbøger etc., og den Udgift var for Skibet i Aarets Løb kun for ringe at regne.

Hvis dette skulde kunne bidrage noget til, at Rederne vilde indse, hvor uretfærdig den Udgift er, som de i saa Henseende paalægge deres Førere, var vistnok et almindeligt og billigt Ønske blandt alle Skibsførerne opnaaet.

C. V.

Sejlskibsrederi-Foreningen.

Vi have modtaget Følgende:

Jeg finder Anledning til gennem Deres ærede Blad at bringe efterfølgende til »Dansk-Sejlskibsrederi-Forening«s Medlemmers Kundskab:

Under 10. Juli d. A. tilstillede jeg Redaktionen af Nationaltidendes Søfartstidende »Dansk-Sejlskibsrederi-Forening«s Aarsberetning for 1895 tilligemed et Referat af Forhandlingerne paa dens Generalforsamling i Sommer, hvilke Sager samtidig bleve tilstillede en Række andre Blade.

Da nævnte Redaktion herefter ikke har vist Foreningen og dens Medlemmer saa megen Interesse, at den med et eneste Ord har omtalt dens Generalforsamling eller dens Virksomhed iøvrigt, gjorde jeg den paa givne Anledning opmærksom derpaa, og i »Nationaltidende« for d. 13. ds. Morgen har jeg paavist, at den eneste Grund, der af Bladets Redaktion var angivet for ikke at referere de nævnte Forhandlinger — nemlig at det under disse blev besluttet, at »Dansk Søfartstidende« skal være Foreningens Organ — ikke eksisterede i Virkeligheden, idet nævnte Blad har været dette siden Sommeren 1895, og at denne Sag desuden var et indre Foreningsanliggende. Jeg har dertil udtalt min Vægring ved at opfatte »Nationaltidende«s Udtalelser saaledes, at den her fremførte Grund virkelig kan have været bestemmende for Bladets Holding.

Denne min Udtalelse har Redaktionen af »Nationaltidende« ledsaget med nogle Bemærkninger, der i den Grad tilsidesætte de almindelige Former for en offentlig Diskussion, at jeg ikke skal forfølge Sagen videre. Jeg skal kun udtale, at Redaktionen's Bemærkninger dels hvile paa en Forvanskning af mine Udtalelser, dels ikke med et Ord besvarer to af mine væsentlige Anker ud over, hvad den tidligere har fremsat. Jeg slaar herefter fast, at Redaktionen af »Nationaltidende«, efter i Juli Maaned at have modtaget Foreningens Aarsberetning og det omtalte Referat, tilligemed en høflig Følgeskrivelse, ikke har angivet nogen som helst anden Grund til ikke at omtale Foreningens Virksomhed og Forhandlinger, end at Foreningen har anset det for bedst stemmende med sine Interesser at antage »Dansk Søfartstidende« som sit Organ. Idet jeg ikke skal gaa ind paa den utroligt smaatskaarne Betragtningmaade, hvorpaa denne Grund hviler, skal jeg blot anføre, at Redaktionen's Forsøg paa at komme udenom denne Sagens Kærne ved at antyde, at jeg ikke skulde have talt paa Foreningens Medlemmers Vegne, er saa meget mere latterligt, som Foreningens Medlemmer lige saa godt som jeg vide, at Redaktionen ikke heller tidligere med et Ord har fundet Anledning til at omtale Foreningen ved de talrige Lejligheder, der har været dertil. Dette Faktum er mere talende end Redaktionen's øvrige, Sagen ganske uvedkommende Bemærkninger.

P. B. V.
John Hintze.

Sejlskibsrederi-Foreningens Formand har i ovenstaaende Linier klart paavist, at det mærkelige Tilfælde, at et Blad, der gør Fordring paa at være Talsmand for Skibsfartens Interesser, ikke har refereret Generalforsamlingen i en Forening af Skibsredere fra hele Landet, og paa hvilke Sager af den største Betydning for Skibsfarten forhandles, ene kan skyldes den Omstændighed, at nærværende Blad er nævnte Forening's Organ. Da vi saaledes ufrivillig ere blevne Part i Sagen, er det vor Skyldighed at udtale, at Foreningens Formand utvivlsomt har Ret, og vi betvivle, at »Nationaltidende«s Redaktion tør benægte, at Grunden til dens paafaldende Ligegyldighed for disse Forhandlinger ene er den ovenfor angivne; vi skulle i modsat Fald snarest minde den om lignende Tilfælde, i hvilke den har lagt sin Modvillie for Foreningen saa vel som for dette Blad for Dagen.

Da vi ikke nære noget Ønske om at forlænge denne Diskussion, og da den mulig kunde afsluttes ved at en nøgtern Opfattelse af Sagen kom for Dagen, skulle vi ganske kort oplyse »Nationaltidende« om, at den svæver i en Vildfarelse, naar den tror, at nærværende Blad er oprettet for at paaføre dens Søfartstidende en Konkurrence, eller for paa nogen Maade at genere den. »Nationaltidende« har i sin Søfartsafdeling igennem en lang Aarrække bragt en Række Artikler, der i Søfartskredse sikkert ere blevne læste med megen Interesse. Men selvfølgelig har den, som et politisk Partiblads og som et Blad, der forfølger en Mængde andre Formaal, aldrig kunnet være noget selvstændigt Organ for Skibsfarten og Sømandsstanden, saa lidt som Landmændene, Lærerne, Juristerne m. Fl. nogensinde i »Nationaltidende«s respektive Afdelinger have kunnet se deres Organ; derfor har ogsaa »Nationaltidende«s Artikler om Søfartsforhold, saa gode de have været, aldrig afsat sig noget nævneværdigt Spor i Søfartslovgivningen. Det var Manglen af et saadant selvstændigt Organ for Skibsfarten, der førte til Oprettelsen af »Dansk Søfartstidende«. Naar »Nationaltidende«s Redaktion vilde forstaa dette, vilde den samtidig indse, at vi for vort Vedkommende ikke oprindeligt havde den fjerneste Grund til at nære Modvillie mod den, fordi den i sine Spalter har en Afdeling for Søfart som for saa meget andet, og at vi utvivlsomt vilde have levet i god Forstaaelse til Dagenes Ende, om den ikke ved ret usædvanlige Midler og paa en mindre passende Maade — hvad vi ikke nu skulle opfriske — havde tilkendegivet sit Mishag med, at vi overhovedet eksistere.

Red.

Om Forholdene paa svenske Lastepladser.

I Deres ærede Søfartstidende skrives saa meget om Forholdene i oversøiske Havne; maaske kunde det være nyttigt ogsaa at faa beskrevet nogle Forhold i vort Nabolands Havne. I Sverrig, i det mindste i det nordlige Sverrig, kan næsten enhver Bonde, hvis Ejendom ligger i en Fjord, skaffe sig Rettighed til at opkræve Havnepenge af de Skibe, der laste i Fjorden, paa den simple Maade, at han laver en Smule Bro og derpaa indretter et Skur til sine Fiskeredskaber; derefter sender han Ansøgning til Landshøvdingen om Tilladelse til at opkræve Havnepenge, hvilket i Almindelighed bliver bevilget; saa faar Bonden et Reglement tilsendt, der tillader ham at tage Grundpenge af de Fartøjer, som losse eller lade i Fjorden, og »begavne sig af de til Søfarten gjorte Indretninger«; Betalingen er fra 8—20 Øre pr. Ton af det indlastede Kvantum (1 Stander = 2 Registertons). Kommer der nu et større Skib ind for at laste i omtalte Fjord, men maa ligge 5 à 6 Kml. fra Bondens Bro, maa det dog betale Grundpenge til Bonden i Følge Taksten, hvilket ofte bliver over 100 Kr., som Bonden indkasserer, og han faar paa den Maade det, han har indrettet til sin egen Bekvemmelighed, betalt mange Gange. Jeg har i 2 Tilfælde i samme Havn klaget for at faa Pengene tilbagebetalte, henholdende mig til en Klausul i Reglementet: »og begavner sig af de til Søfarten gjorte Indretninger«, thi mit Skib havde ikke i nogen Maade gjort Brug af nogen til Søfarten lavet Indretning, men endnu har jeg ikke faaet noget tilbagebetalt. En anden Ting, som ogsaa bør fremdrages, er, at naar et Skib kommer fra udenrigsk Plads, maa det altid anløbe en Toldstation, for at blive visiteret. For at ankre ved en saadan Toldstation, forlanges almindelig halve Havnepenge, og Skibet maa ligefuldt betale fulde Havnepenge paa den Plads, hvor det skal laste i Distriktet.

I en Havn som Hudiksvalls, der strækker sig omtrent 7 Kml. ud i Skærgaarden — hvis den ærede Læser vil tage Kortet over Geflebugten og se, hvor langt Saltviken ligger fra Hudiksvall, vil De vist undre Dem over, at Hudiksvalls Havneomraade strækker sig udenfor Saltviken — maa man betale halve Havnepenge, som er 8 Øre pr. Ton, for at faa Toldvisitation. Alle Skibe, som komme fra Udlandet, og skal laste paa en Plads mellem Stockvik og Iggesund, maa anløbe Hudiksvall for Toldvisitation; jeg har ankrat med mit Skib udenfor Saltviken, og telefoneret efter Toldvæsenet; det tager rigtignok længere Tid, og koster omtrent 60 Kr., men saa sparer man Lodspengene fra Saltviken til Hudiksvall og Retur.

En anden Udgift, fremmede Skibe har i Sverrig, er Sømandshusafgiften, 3 Øre pr. Reg. Ton. Danmark skulde i den Retning følge Sverrigs Eksempel, thi for den Sum, der indkom derved, kunde maaske Konsulatafgiften bortfalde, og den Institution gavner ikke Søfarten meget.

Callesen,
S./S. Urania.

En Søretsdom.

Kolding Købstads Soret har afsagt Dom i en Justitssag, der var anlagt mod Føreren af Damperen »Dan« af Kolding, Kapt. H. G. De nærmere Omstændigheder ved Sagen vare følgende:

Den 28. September d. A. gik Damperen »Dan«, der tilhører Koldingfjords Dampskibsselskab, sin sædvanlige Tur om Eftermiddagen Kl. 2 $\frac{1}{4}$ fra Kolding til Løvedde og Fæno. Besætningen bestod af Føreren, T. H. G., samt Medhjælperen og Maskinmesteren, og foruden disse var der 5 Passagerer om Bord, deriblandt en Dreng paa 12 Aar. Føreren, der under Farten har og skal have sin Plads midt paa Skibet, hvor Rattet og Maskintelegrafren

ere anbragte bag et Skærmbædt for Vinden, gav, da Baaden Kl. 3 var gaaet fra Løverodde ud i Bæltet, efter for Drengens Plagerier om at maatte styre, som han ofte tidligere har gjort, men forinden Kaptajnen gav Styret fra sig, saa han sig om til alle Sider uden at bemærke noget Fartøj, og han blev staaende ved Siden af Drengen, der laa paa Knæ paa Stolen foran Rattet. Lidt efter vilde Kaptajnen imidlertid have skaaret sig noget Skraa-tobak, og for at faa det gjort tog han Plads ved Forhøjningen omkring Skorstenen, saaledes at han stod med Ryggen mod Stævnen. Forinden han skiftede Plads, saa han forud over Skibet og ligeledes ud til Styrbord, men ikke til Bagbord, fordi Passagererne, som opholdt sig paa Dækket forude og nød det smukke Vejr, spærrede Udsigten. For at se, hvorledes Kaptajnen skar sin Tobak, vendte Drengen sig ogsaa om, og der gik saaledes en kort Tid — hvor lang har ikke kunnet oplyses — uden at nogen holdt Udkig. Foruden Passagererne vare ogsaa Maskinmesteren og Medhjælperen paa Dækket, men ingen lagde Mærke til, at der tværs for Damperen kom en Fiskerbaad, der var sejlet ud fra Skjærbæk eller Hakenør, og hvori der var en Fisker og hans 2 smaa Søner. Baaden kom i fuld Fart, da den baade havde Vind og Strøm med, og den ældste Dreng paa 11 Aar sad ved Roret og styrede, medens Fiskeren og den mindste Dreng sad forude med Ryggen mod Damperen. En af de paa denne værende Damer saa pludselig Baadens Sejl lige forud for Skibet og raabte: »Der er en Baad«, men i samme Øjeblik løb Damperens Stævn med fuld Fart skraat ind i Baadens Styrbordsside, saa at Baaden kastedes til Side og Vandet strømmede ind i den. Ved dette Sammenstød blev Fiskeren, der maa antages at have villet ligesom gribe for sig, af den skarpe Stævn kastet ud i Vandet, og kort efter kom den største af Drengene ogsaa i Vandet, uden at det har kunnet oplyses, hvorledes dette er sket, medens den mindste Dreng holdt sig fast i en af Masterne, der ragede op over Baaden, som hurtig var fyldt med Vand og flød i Vandskorpen. Paa Damperen var der imidlertid med stor Hurtighed og Energi gjort alt, hvad der kunde gøres, for at raade Bod paa den skete Ulykke. Kaptajnen raabte straks »Stop« og noget efter Bak, og der blev straks kastet Redningsbøjer ud, medens der raabtes til Drengene, at de skulde holde fast, indtil der kom Hjælp. En af Skibets Baade kom hurtig i Vandet og roedes af Kaptajnen hen til Baaden, som var dreven noget til Siden, men det lykkedes kun at redde den mindste Dreng, medens Faderen og den ældre Dreng vare forsvundne i Bølgerne. Tiltalte har erkendt, at hvis han var vedbleven at holde Rattet, eller hvis han i alt Fald var bleven staaende ved Siden af Drengen for selv at holde Udkig, vilde Ulykken næppe være sket. Skønt Baaden havde mørke Sejl, og der var Skov i Baggrunden, er det nemlig uantageligt, at en øvet Sømand ikke skulde faa Øje paa en Baad, der styrede ned mod ham i en saa kort Afstand som den, hvorom der her kan være Tale. Vel er det oplyst, at Baadens Fører havde begaaet den samme Fejl som Tiltalte, nemlig at lade en lille Dreng paa egen Haand styre, men efter Adg. 18. Februar 1887 § 24 skal et Dampskib gaa af Vejen for en Sejlbaad, og Fejlen bliver saaledes overvejende paa Damperens Side. Tiltalte, der ikke tidligere er straffet, vil derfor ikke kunne undgaa Straf efter Straffelovens § 198, og Straffen findes passende at kunne bestemmes til simpelt Fængsel i 3 Uger, medens der, da han er Sorettens Medlemmer bekendt som en dygtig Sømand, ikke findes Føje til at anvende Søløv af 1. April 1892 § 296. Han vil fremdeles efter Enkens Paastand have at udrede Erstatning efter Straffelovens § 302, hvilken Erstatning findes at kunne bestemmes til 250 Kr. aarlig, saa længe Tiltalte lever, dog at den bortfalder, naar Enken dør eller gifter sig, saafremt Afdødes Børn da er over 14 Aar, samt at udrede alle af Aktionen flydende Omkostninger.

Søvejsreglerne.

Omkring i Skibsfører- og Sømands-Foreningerne i Skandinavien drøftes nu Hensigtsmæssigheden af de af Board of Trade foreslaaede nye Taagesignaler, der paa Opfordring af »Nordisk Skibsreder-Forening« ere satte under Diskussion. Skønt alle de indløbne Besvarelser af Skibsreder-Foreningens Cirkulære om Sagen formentlig endnu ikke ere bekendte for Offentligheden, fejle vi dog næppe, naar vi udtale, at en betydelig Majoritet vil udtale sig imod de foreslaaede nye Signaler. Hvad der hidtil er fremkommet, synes os at tyde paa, at Strømmen gaar i denne Retning. I Forhindelse med hvad vi have meddelt om de Resolutioner, der ere vedtagne, gengive vi i Dag to Udtalelser, vedtagne af Christiania Sømandsforening og Malmø Søfartsforening. I den første vedtoges enstemmigt en af Direktionen foreslaaet Indstilling, i hvilken den bemyndiges til paa det bestemteste at fraaade de foreslaaede nye Taagesignalers Indførelse; det hedder derefter: »Direktionen antager, at Taagesignalers første og væsentlige Betydning har været den at opfordre til Forsigtighed under Sejlads og Manøvrering, og er af den Mening, at de nu gældende Regler i den Henseende ere i hvert Fald tilnærmelsesvis tilfredsstillende. Man er bange for, at et mere indviklet System af Taagesignaler i flere Tilfælde snarere vil bidrage til Uklarhed og særlig i meget befærdede Farvande vil virke mere vild- end vejledende.« Malmø Søfartsforening — der har behandlet Sagen paa det svenske Kommercekollegiums Opfordring — vedtog følgende Resolution: Foreningen anser det for rettest, at Taagesirener om Bord afskaffes og at de fremtidig kun benyttes af Fyr, Fyrskibe og Taagesirene-Stationer. Man er tilfreds med, at Lydsignalernes Antal reduceres fra seks til to. De under Punkt B foreslaaede 2 længere Stød for en Damper, der har stoppet sin Maskine og ligger stille, burde ombyttes med 4 korte, da først nævnte Signal let kan forveksles med andre, og man har vanskeligt ved at bestemme, hvorfra Signalet gives, naar flere Fartøjer findes i Nærheden. Punkt C, der bestemmer, at et Fartøj, som bugseres, er beskæftiget med at nedlægge eller optage Telegrafkabel, eller en Damper, som har faaet Bræk paa sin Maskine, eller et Sejlfartøj, som er ude af Stand til at manøvrere, skal signalisere med 1 langt og 2 korte Stød, godkendtes.

Ugens Havarier.

Ellen Ring, Jagt af Mariager, paa Rejsen fra Hjemstedet til Kjøbenhavn med en Ladning Kridt, indbragtes d. 10. ds. til Helsingør med brækket Mast.

Dünaborg, Skonnert af Tvedestrand, har paa Rejsen fra Kristinestad til Aalborg med Træløst mistet Storsejl og Fokken og er indkommet til Helsingør for der at reparere.

Libra, Skonnert af Mandal, blev Natten til d. 12. ds., medens det laa til Ankers udfør Helsingør, paasejlet af Dpsk. Kasan af Kjøbenhavn, og mistede Klyverbom og Forebramstang. Kasan fik nogen oven Bords Skade.

Auline, Galease af Mandal, er Natten til d. 12. ds. strandet paa Læsø Nordside. Mandskabet reddet, Skibet Vrag.

Kronborg, Dpsk. af Helsingør, har maattet søge til Kiel som Nødhavn paa Rejsen fra Rusland med oven Bords Skade og Tab af en Del Dækslast.

Imbo, Dpsk af Stavanger, har d. 13. ds. paa Rejsen fra Nykjøbing p/F. til Burghead med en Ladning Byg, maattet søge Helsingør med Skade paa Skruen.

Helios, 3 m. Skonnert af Sandefjord, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Østersøen til St. Sebastian med Trælask indkommet til Helsingør med Skade paa Spil.

Hermine, Skonnert af Båstad, kom Natten til d. 15. ds. paa Rejsen fra Lübeck til Landskrona i Ballast, paa Grund paa Sydsiden af Amager. Skibet fuldt af Vand og sandsynligvis Vrag.

Erna, Barksbib af Fanø, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Bangkok til Fécamp passeret Anjer med sygt Mandskab.

Libanon, Skonnertbrig af Frederikshald, er Natten til d. 14. ds. grundstødt paa Sprogø. Bjergningsdampskibet Helsingør assisterer.

Norona, Skonnert af Sandefjord, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Halmstad til St. Sebastian med Trælask ankreth paa Helsingørs Red med knækket Klyverbom og læk.

Hospania, Dpsk. af Göteborg, ankrede d. 15. ds. paa Helsingør Rhed med Skade paa Maskinen. Skibet var paa Rejse fra Hull til Libau i Ballast.

Svanen, Skonnert af Sarpsborg er sunket ved Anholt. Mandskabet reddet.

Daniel. Der er ved Trelleborg drevet Vragstykker i Land fra en Jagt, en Skibsbaad samt et Navnebræt med Navnet Daniel paamalet. Ligeledes Sække mærkede »Forenede Damskibs Selskab, Kjøbenhavn.«

Juliane, Galease af Rødvig, er d. 15. ds. indbragt til Burg læk efter Grundstødning.

Harry, 3 m, Skonnert af Kjøbenhavn er Natten til den 17. ds. udfør Hogland (i den finske Bugt) bleven paasejlet af et ubekendt Dampskib. Harry, der var paa Rejse fra Kiel til Trangsund, fik knækket Klyverbom og Styrbords Kranbjælke. Damperen fortsatte Rejsen.

Axela, Brig af Kjerteminde, er d. 17. ds. paa Rejsen fra Windau til Lübeck indløben læk til Visby.

Paa Foranledning henleder Redaktionen de ærede Indsenderes Opmærksomhed paa, at de ikke kan vente de af dem indsendte Artikler og Spørgsmaal optagne i Bladet, med mindre de, foruden det Skrivelsen ledsagende Mærke, opgive deres Navn til Efterretning for Redaktionen.

Fra Sø og Land.

I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kongelige Konsulat i Pointe à Pitre har der siden 14de Oktober ikke vist sig noget Tilfælde af gul Feber, hvorfor der af Sundhedsautoriteterne i Bassa Tarre fra 28de Oktober at regne udstedes rene Sundhedspatenter. I Pointe à Pitre selv har Sygdommen ikke vist sig.

Udenrigsministeriet bekendtgør, at i Følge Indberetning fra den kongelige Generalkonsul i Stettin af 9de d. M. ere Vintermærkerne paa Søfartsomraadet Stettin—Swinemünde nu udlagte og Inddragningen af Sommermærkerne paabegyndt.

Det er maaske værd at notere, at medens skotske Sejlskibsredere har søgt at afhænde deres Sejltonnage og købe Dampskibe i Stedet, har Dampskibsredere i London i den sidste Tid lagt sig efter clydebyggede Sejlskibe. I Forbindelse hermed kan meddeles, at der fra franske Værfter snart vil løbe 4 store firmastede Skibe af Stablen. Der skal ogsaa sættes en Femmaster paa Beddingen. (Norg. Sjøft.).

Opmærksomheden henledes paa omstaaende Bekendtgørelse om Afholdelsen af en Reservelejtnantskole ved Søværnet.

I Anledning af en Kollision mellem Dampskibene »Fusi Yama« og »Ravensheugh« ud for Finisterre i Taage, retter »Shipp. Gaz.« en meget alvorlig Paamindelse til de engelske Dampskibsførere om at holde sig de Regler efterrettelig, der er gældende for Dampskibenes Sejlads i Taage, specielt med Hensyn til Fart og Stopning. Bladet udtaler, at det ikke er nok, at Reglerne staar der, men at de ogsaa maa overholdes. De mange Retssager i Anledning af Dampskibes Kollision i Taage viser imidlertid, at dette ikke sker.

Fairplay skriver: Dampskibsredere, der tænker paa at sende deres Tonnage i Retning af La Plata, bør erindre, naar de slutter Fragt hjem, at de i 1897 maa betale 5/6 a 6/ mere for Bunkerkul i La Plata og Buenos Ayres end i 1896.

Paa given Foranledning oplyse vi, at Forfatteren af den i nærværende Blads Nr. 45 for Torsdagen d. 5. ds. optagne Artikel »Styrmændenes og Maskinmestrenes Lønningsvilkaar«, undertegnet Hill, ikke er Hr. 1ste Maskinmester Edward Hill, S./S. »Libau«.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg	Sagfører	Knud Petersen og Henr. Knudsen.
Aarhus	—	A. Andresen.
Assens	—	J. Jørgensen.
Esbjerg	—	J. Clausen.
Faaborg	—	J. Amtoft.
Frederikshavn.	—	N. Petersen.
Kjøbenhavn . .	Højesteretssagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding	Overretssagfører	H. C. Bennetsen.
Marstal	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart . . .	—	Philip Hansen.
Nexø	—	H. Mauritzen.
Nyborg	—	Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.
Rønne	—	Janus Olsen.
Svendborg . . .	Overretssagfører	J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører	Niels Lyhne.
Vejle	—	F. Knudsen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, ankom til Marseille 9. Oktbr., bestemt til La Rochelle, New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Barcelona 11. Novbr., bestemt til Marseille, Oran, Denia, Malaga. — Antwerpen, Caroc, ankom til Riga 13. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Reval 13. Novbr., bestemt til Kbhvn., Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til Königsberg. — Dagmar, Gade, afgik fra Algeciras 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., bestemt til Pernau. — Georgios I, Kihl, ankom til Antwerpen 9. Novbr., bestemt til Piræus etc. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Malaga 16. Novbr., bestemt til Cadiz, Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Helsingfors 16. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Bordeaux 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Tunis 12. Novbr., bestemt til Piræus, Constantinople. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Antwerpen 12. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nicolai II, Jespersen, ankom til New-Orleans 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Genua 16. Novbr., bestemt til Livorno, Neapel. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Lisbon 12. Novbr., bestemt til Frederikshavn, Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Stockholm 15. Novbr., bestemt til Kbhvn., Almeria. — Tomsk, Andersen, afgik fra Antwerpen 18. Novbr., bestemt til Kbhvn., Rival. — Vesuv, Norden, ankom til Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Southampton, Barcelona. — Viking, Jørgensen, afgik fra Lisbon 14. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Ingerslev, ankom til Marseille 15. Novbr., bestemt til Nicolaieff. — Baron Stjernblad, Michélsen, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Riga. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 5. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, passerede Skagen 13. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 13. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, afgik fra London 14. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Charkow Nielsen, ankom til Libau 14. Novbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 16. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christiansund, Bay Schmith, afgik fra Bergen 16. Novbr., bestemt til Stavanger, Arendal, Kbhvn., Stettin. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Stettin 17. Novbr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 10. Novbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Koføed, afgik fra Liverpool 13. Novbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., bestemt til Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 17. Novbr., bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Clason-Kaas, ankom til Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Danzig. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 10. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Manchester 15. Novbr., bestemt til Liverpool, Kbhvn. — Morsø, Lind, ankom til Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Hamburg. — Moskø, Petersen, ankom til Antwerpen 13. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 14. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 17. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 16. Novbr., bestemt til Kbhvn., London. — Pregel, Egdiussen, ankom til Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Libau. — Romny, Harder, passerede Hanstholm 16. Novbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Holtenau 16. Novbr., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 14. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Riga 15. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 16. Novbr., bestemt til Riga.

Constantin, C. N. Bloch, afgik fra Newcastle 18. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, J. C. Sørensen, afgik fra Newcastle 17. Novbr., bestemt til Svendborg. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 17. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Odense 19. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 18. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 18. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, C. A. Svane, afgik fra Leith 17. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 17. Novbr., bestemt til Swinemünde. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Swansea 5. Novbr., ankom til Stettin 12. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Rouen 17. Novbr., be-

stemt til Swansea. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 13. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Libau 13. Novbr., bestemt til London. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Libau 7. Novbr., ankom til Rotterdam 13. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 8. Novbr., ankom til Rotterdam 14. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 5. Novbr., ankom til Rotterdam 12. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 14. Novbr., ankom til Sunderland 16. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Rio de Janeiro 7. Novbr., ankom til Sannicolas 14. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 17. Novbr., bestemt til Riga. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 6. Novbr., ankom til Rotterdam 13. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 11. Novbr., ankom til Libau 17.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Kronstadt 3. Novbr., ankom til Rotterdam 12. Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kronstadt 8. Novbr., ankom til Hull 16. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 13. Novbr., ankom til Reval 14.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Skutskær 15. Novbr., bestemt til Rouen. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Bjørknæs 16. Novbr., bestemt til Rouen.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristiania 8. Novbr., ankom til Kbhvn. 9. — Island, Thomsen, afgik fra New-York 13. Novbr., paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kristianssand 3. Oktbr., ankom til New-York 10. Novbr. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 17. Novbr., paa Rejse til New York.

Dampskibsselskabet Form. Agnete, Kraemer, ankom til Riga 16. Novbr. — Hermia, Warming, ankom til Rotterdam 17. Novbr. — Alice, Sørensen, afgik fra Libau 15. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Jensen, afgik fra Nykjøbing paa Falster 14. Novbr., bestemt til London. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 14. Novbr., bestemt til Hamburg. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Pillau 13. Novbr. — Nauta, Steen, ankom til Danzig 11. Novbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Kjøge 13. Novbr., ankom til Libau 15. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Malmø 13. Novbr., ankom til Libau 15. — Ajax, Brorsen, ankom til Hamburg 16. Novbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til London 15. Novbr. — Dania, Troensegaard, afgik fra Newcastle 24. Oktbr., bestemt til New-Orleans. Fyen, Hansen, afgik fra Libau 12. Novbr., bestemt til London. — Hafnia, Neergaard, ankom til Rotterdam 11. Novbr., afgik fra Rotterdam 15. ankom til Blyth 17. — Jylland, Starck, afgik fra Reval 13. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Russia, Rasmussen, afgik fra West Zaan 12. Novbr., ankom til Burntisland 13., afgik fra Burntisland 17., bestemt til Kbhvn. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Newcastle 10. Novbr., afgik fra Newcastle 13., ankom til Aarhus 17.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Antwerp 17. Novbr., bestemt til Esbjerg. — Maia, Skov, afgik fra Riga 11. Novbr., ankom til Kbhvn. 13., afgik fra Kbhvn. 17., bestemt til Danzig. — Patria, Andersen, ankom til Taganrog 10. Novbr. — Rita, Jensen, afgik fra Esbjerg 13. Novbr., ankom til Methil 16.

Union. Anglia, Nielsen, ankom til Rotterdam 14. Novbr. — Frisia, Fisker, ankom til Trondhjem 16. Novbr. — Scotia, Nielsen, afgik fra Leith 17. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Olga, Jørgensen, ankom til Kristianssand 13. Novbr., afgik fra Kristianssand 17., bestemt til Königsberg.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Rotterdam 10. Novbr. — Thorvaldsen, afgik fra Grangemouth 16. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Riga 16. Novbr. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Boness 16. Novbr., bestemt til Kbhvn. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., bestemt til London. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Pillau 13. Novbr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Dunkerque 16. Novbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Frederikshavn 10. Novbr., ankom til Sundsvall 14. — Nerma, Degn, afgik fra Esbjerg 11. Novbr., ankom til Methil 15., bestemt til Esbjerg. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Kjøge 10. Novbr., ankom til Tuborg 11., afgik fra Tuborg 16., bestemt til Esbjerg.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, afgik fra Hernøsand 12. Novbr., bestemt til Ghent. — Christiansborg, M. Schultz, ankom til Brake 14. Novbr. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Rotterdam 14. Novbr. — Fredensborg, F. Petersen, ankom til Hernøsand 17. Novbr. — Rosenborg, W. Schultz, afgik fra Libau 13. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Uranien-

borg, P. Olsen, ankom til Libau 15. Novbr. — Jomsborg, van Deurs, ankom til Libau 16. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Sundsvall 15. Novbr. — Jægersborg, Andersen, ankom til Riga 10. Novbr.

Norden. Nordhvalen, ankom til Philadelphia 4. Novbr. — Nordvest, passerede Helsingør 9. Novbr. — Nordpol, passerede Helsingør 29. Oktbr. — Norden, ankom til Gatzat 4. Novbr. — M. C. Holm, afgik fra Cette 1. Novbr. til Konstantinopel.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Christiansen, ankom til Barbados 9. Novbr., fortsatte samme Dag til New-York. — Thora, Thomsen, gik til Søs tra Vliessingen 8. Novbr. til Port Elisabeth. — Anna & Emmi, Svarrer, sejlet fra Santos 8. Oktbr. til Pernambuco. — Anna Marie Schwalbe, Brinck, sejlet fra Newcastle NSW. 28. Sept til Arica. — Erna, Thomsen, pass. Anjer 15. Okt. fra Bangkok til Fecamp, rapport. Mandskabet syge. — Casma, Sønnicksen, præjet 5. Novbr. paa 490 N. 170 W., ankom paa Elben 15. Novbr. — Esmeralde, Pedersen, ankom til Tocopilla 12. Novbr. fra Calcutta. — Agnes, Ribber, sejlet fra Maracaibo 14. Oktbr. til Falmouth. — Lenita, Clausen, passeret Ascension 4. Novbr. til Punta Delgade. — Helene, Sørensen, sejlet 1. Novbr. fra Punta Delgade til Hamborg. — Bertha, Nørholm, sejlet fra Rio Grande 7. Okt. til Swansea. — Ines Røhl, Jessen, ankom til Falmouth 15. Novbr. fra Laguna.

Svendborg. Hans, Christensen, ank. til Pillau d. 11. Novbr. — Brødrene, Larsen, ank. til Mariager Fjord d. 11. — Marie, Petersen, ank. til Kjerterinde d. 12. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Libau d. 14. — Concordia, Henriksen, ank. til Haderslev d. 13. — Urania, Hansen, ank. til Københavns Red d. 12. — Urda, Nielsen, ank. til Leiths Red d. 13. — Martin, Mortensen, ank. til Fowey d. 13. — Fortuna, Christjansen, ank. til Leith d. 17. — Roska, Møller, ank. til Havre d. 16. — Althea, Rasmussen, ank. til Hasle d. 15. — Elise Bay, Petersen, ank. til Dysart d. 16. — Thetis, Hansen, ank. til Stockholm d. 16. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Leith d. 16. — Marie, Rasmussen, ank. til Faaborg d. 17.

Rønne. Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde d. 3. Novbr. — Rønne, Hintze, ank. til Libau d. 3. — Bornholm, Jensen, ank. til København d. 4. — Herm. Olsen, Jensen, ank. til Danzig d. 5. — Christian, Andersen, ank. til Svendborg d. 5. — Amaranth, Kyhn, ank. til Landskrona d. 5. — Ansgar, Lerche, ank. til København d. 8. — Rønne, Hintze, ank. til Kjøge d. 11. — Rolf, Jacobsen, ank. til Swinemünde d. 11. — Veset, Lund, ank. til København d. 11. — Odin, Møller, ank. til København d. 13. — Ane Margrethe, Jensen, ank. til København d. 14.

Marstal. Ceres, Bager, ankom den 12. ds. til Holnis. Skibet ankom den 13. ds. til Flensborg. — Thyra, Rasmussen, ankom den 12. ds. til Fowey. — Hildur, Lauritzen, ankom den 12. ds. til Trouville (Frankrig). — Sirius, Hansen, ankom den 15. ds. til Libau (Rusland). — Sylphid, Johs Kromann, ankom den 16. ds. til West Wemyss. — Norden, Chr Kromann, ankom den 16. ds. til Amble. — Elise Marie, Hermansen, ankom den 16. ds. til Aalborg.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 13. November:

Kulfragterne til Østersøen ere vedblivende faste til uforandrede Noteringer. Middelhavens Raterne variere en Del, men gennemgaaende ere højere Rater opnaaede end i sidste Uge, og Markedet slutter fast. Af Befragtningerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til: Bilbao 1900, 2000, 3000 3/7¹/₂, 500 Oporto 1000, 1100, 1200 7/—, Lisbon 1800 6/9, Sevilla 1200 7/9 ton død Vægt, Huelva 1200 7/—, Barcelona 2500 9/7¹/₂ 900 10/—, Marseille 2700 7/—, Cette 1900 7/—, Genua 2000, 2100, 2700, 3000 6/9, 2200 7/— d. V. Neapel 3700 6/6 700 Losning. Venedig 2800 8/9. Triest 1800 8/4¹/₂, Piræus 2000 6/7¹/₂, Odessa 2300 5/9, Reval 2200 4/—, Riga 1900 4/6, Pillau

1600 5/3, Neufahrwasser 1400 5/—, Swinemünde 1600, 1800 4/6, København 1600 4/9 2150 4/7¹/₂.

Sortehavs Markedet er temmelig fast. Der noteres fra Odessa, Sebastopol og Novorrossisk 13/9 à 14/ n. c. Betingelser for prompte (Novbr) Dampere. Fra Nicolaieff kan 14/6 til 14/9 opnaas.

Varna, Bourgas etc. noterer 14/— og Donauen 16/— n. c. Alexandria noterer 15 6 U. K. for Ordre 14/6 direkte.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 30. Oktober.

Dampskibsfragterne ere undergaaede en afgjort ugunstig Forandring paa Grund af, at Efterspørgslen efter vore Korsorter næsten helt er stanset og ved Redernes overdrevne Frygt for at sikkre deres Skibe Beskæftigelse til de bedst opnaaelige Rater. Det store Antal Dampere, vort Marked dog stadig optager, synes væsentlig at bruges til at dække ældre Forpligtelser; Ordre fra Udlandet paa fulde Ladninger ere blevne særdeles knappe, medens Part-Forretningen endnu er ganske god. Til prompt Lastning have Raterne ikke lidt væsentlig; Knapheden paa Tonnage og vore Part-Befragteres store Behov støtte vort Marked godt; Tilbud paa Dampere til tidlig December-Lastning og derfra indtil Foraaret, har imidlertid næppe for været større, og ethvert rimeligt Modforslag modtages gerne af Rederne, naar det kan opnaas. Det synes imidlertid ikke nødvendigt at trykke Raterne yderligere, idet man almindelig antager, at der efter Præsidentvaaget vil komme fornyet Liv i vort Marked, og at man da maa vente en Bedring i Fragterne. For Øjeblikket er imidlertid de fleste Afladere, der stole paa en heldig Ordning af Pengespørgsmaalet, utilbøjelige til nye Forretninger, og Forsøg paa at anbringe Tonnage vil yderligere svække Fragtmarkedet, uden at der opnaas noget derved. — Sejlskibs-Markedet har ikke undergaaet nogen nævneværdig Forandring. Der er vedblivende Knaphed paa Tonnage, meget faste Rater, medens Efterspørgslen er rigelig i alle Retninger, skønt Antallet af Forretninger selvfølgelig paa- virkes af Vanskeligheden ved at finde passende Skibe.

Af Befragtninger nævnes dansk Bark »Phoenix«, New-York—Port Natal, Stykgods, 25 sh.

Hr. René le Houelleur, Marseille, meddeler den 14. November:

Vort Fragtmarked har i forløbne Uge ikke undergaaet Forandringer af Betydning, der er sluttet adskillige Dampere 2000/3000 t. dw. Azoff til Marseille à 14,50—15 francs og fra Cardiff, Newcastle har været betalt 7/—8/6 pr. ton Kul.

Der noteres som følger:

1800/2500 dw. Braila — Marseille 16 francs

800/1200 » Anacria — do. 17 »

1000/1500 » Novorossisk do. 12,50 »

Der bydes 20 francs pr. 1000 Liter Vin fra Østkysten af Spanien til Rouen og for time charter paa Middelhavet kan endnu placeres en prompt Damper 1600/2000 dw. à 14,000 francs pr. Md.

Østersøen — Middelhavet. Jeg har sluttet Damper 500 Stdr. Stockholm — Spanien à 80 Pesetas pr. Stdr. Der er stærk Efterspørgsel efter Dampere, at laste græske i Havne for Nordfrankrig og betales 19 à 20 francs pr. garanteret ton dw.

Cardiff eller Newport til Guadeloupe og tilbage til Marseille har jeg sluttet Sejler à 12/ for Udrejsen og 42 francs pr. Ton Sukker for Hjemrejsen, der opnaas muligvis nu 13/ for Kul ud og 43 francs pr. ton Sukker hjem for Sejler fra 200.400 Reg. ton. Marseille England noteres 12/ pr. ton for 1500/2500 tons dw.

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, Dybdernes i Favns og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat, Iyllands Ø.-Kyst. I Mariager-Fjord er Løbet over Møllegrund uddybet til 12 Fod.

Lille-Bælt. I Kolding Havn og i det til Havnen førende Løb er Dybden nu 15 Fod.

Anholt, Rønne-Løb. En kullastet Skonnert er sunken i c. 2 Fv. Vand, 4,450 Alen N. 38° V. fra Ostebakke Fyr. Dybden paa Vraget er 8 Fod. En Vager med grøn Stage og grønt Flag er udlagt tæt N. for Vraget.

Smaalands-Farvandet. Den 17de Novb. 1896 er Klokke-tønden ved *Kirkegrund* ombyttet med Vintersømærket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gotland. Den 3die Novb. 1896 er Klokke-tønden ved *Britterna* ombyttet med Vintersømærket, en sort og hvid Vager.

Bottniske Bugt. Luleå. Ved Landgrunden fra *Lilla Skorfgrund*, N. for *Junkön*, er udsat en Riseprik. 65° 27' 32" N. Br. 22° 18' 40" Ø. Lgd.

Esparne. Ved *Blåstnärefbet* er Stagen inddragen. 65° 32' 15" N. Br. 22° 21' 30" Ø. Lgd.

Ved NØ-Siden af en 16 Fods Grund, ¼ Kml. Ø. ½ S. for den foregaaende, er udsat en Stage.

Ved NØ-Siden af en 19 Fods Grund, ½ Kml. Ø. t. S. ½ S for den førstnævnte, er udsat en Stage.

Mellem *Råneå* og *Liggskär* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

Stagen ved Grunden lige over for *Hällholmen* og *Granholmen* staar paa 65° 49' 30" N. Br. 22° 25' 40" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Inre* og ved *Yttre-Hällholmsgrundet* staar paa 65° 49' 36" N. Br. 22° 26' 20" Ø. Lgd. og paa 65° 49' 18" N. Br. 22° 26' 33" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Inre Kilholmsgrundet* staar paa 65° 48' 30" N. Br. 22° 26' 30" Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Långörarnes Grund* staar paa 65° 47' 15" N. Br. 22° 26' 50" Ø. Lgd.

En Stage med Kost er udsat ved *Sigfridsö* N-lige Landgrund. 65° 43' 15" N. Br. 22° 24' 30" Ø. Lgd.

Mellem *Kälkholmen* og *Stråmnäsören* er SSV. for Grunden *Bådan* udsat en Stage med Kost paa 65° 32' 50" N. Br. 22° 25' 45" Ø. Lgd.

Finland. Fyrskibet »*Plevna*« er inddraget den 3die og »*Nahkiainen*«, uden for *Brahestad*, den 5te November.

Rusland. Finske Bugt. Vraget af »*Emblem*«, 11 Kml. N. 76° Ø. for *Seskär*, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 29 Fod.

Tydskland. Ifølge Indberetning fra det kgl. danske Generalkonsulat *Stettin* er Vinterafmærkningen mellem *Swinemünde* og *Stettin* foretagen.

Swinemünde. Paa *Swinemünde* Ø.-Mole er Vinkbaaken nu igjen opførte og Fyrene paa den tændte. Den midlertidige Baake er borttaget.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Koster Øer. *Persgrunden* er afmærket saaledes: Ved SV-Siden af 22 Fods Grunden er i 16 Fv. Vand udlagt en rød Vager med to opadbundne Koste. 58° 42' 0" N. Br. 10° 50' 43" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af 10 Fods Grunden er i 14 Fv. Vand udlagt en sort Vager med Ballon. 58° 42' 51" N. Br. 10° 52' 7" Ø.-Lgd.

Grisbåderne er afmærket saaledes:

Ved S-Siden af 8 Fods Grunden er i 5½ Fv. Vand udlagt en rød Vager med to opadbundne Koste. 58° 54' 20" N. Br. 10° 50' 50" Ø. Lgd.

Ved V-Siden af 11 Fods Grunden er i 16 Fv. Vand udlagt en rød Vager med en nedadbunden Kost. 58° 54' 48" N. Br. 10° 49' 37" Ø. Lgd.

Ved N.-Siden af 28 Fods Grunden er i 15 Fv. Vand udlagt en sort Vager med Ballon. 58° 56' 4" N. Br. 10° 49' 49" Ø. Lgd.

Ved Ø-Siden af 21 Fods Grunden er i 13 Fv. Vand udsat en sort Stage med hvidt Bælte. 58° 55' 37" N. Br. 10° 53' 15" Ø. Lgd.

Ved SØ-Siden af 6½ Fod Grunden er i 16 Fv. Vand udlagt en rød Vager med opadbunden Kost. 58° 55' 11" N. Br. 10° 52' 27" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyckland. El.øn. I *Elben* udlægges Vintersømærkerne i November. Lystønderne lige over for *Finkenwerder* og *Wittenberger* ombyttes først naar Isgang befrygtes, med Bøjer af samme Farve som Lystønderne.

Jade. I *Wangeroog Farvand* ere Tønderge B, C. og D. ombyttede med elektriske Lystønder (Spirtønder), mærkede B, C og D med hvidt. De ligge i 25 Fod Vand, saaledes:

Tønde B. 53° 49' 10" N. Br. 7° 53' 56" Ø. Lgd.

— C. 53° 48' 51" — 7° 55' 28" —

— D. 53° 49' 5" — 7° 57' 9" —

Lystønderne ere endnu ikke tændte.

Tydskland. Man staar ind i *Wangeroog* Fyrs N-lige hvide, faste Lysvinkel; er man for V-lig, faar man hvidt Tre-Blink, er man for Ø-lig, faar man hvidt Fire-Blink.

Afstanden fra *Wangeroog* angives ved *Rothe Sand* Fyrs Lysvinkler *Rothe Sand* Fyrs hvide, faste Fyrvinkel, der lyser S. om Fyrskibet »*Weser*«, afløses af hvidt Et-Blink og dette af rødt To-Blink

Naar *Rothe Sand* Fyr tydeligt viser rødt To-Blink, styres S. 58° Ø., indtil *Rothe Sand* Fyr viser rødt, fast Lys, da der der drejes til N. 74° Ø. Denne Kurs gaar i *Rothe Sand* Fyrs røde, faste Lysvinkel tæt til Lystønde Nr. 3, der holdes om Bagbord. Tæt ved Tønden viser ogsaa *Wangeroog* Fyrs røde, faste Lysvinkel sig.

Naar man holdende den sidste Kurs, kommer ind i *Wangeroog* Fyrs hvide Tre-Blink, sættes Kursen S. 75° Ø. paa Fyrskibet »*Ausenjade*«. Kursen holdes til tæt til Fyrskibet, hvor man kommer ind i *Rothe Sand* Fyrs anden røde, faste Lysvinkel, da man sætter Kurs paa Fyrskibet »*Minsener Sand*«.

Medens Fyrskibet »*Aussenjade*« passerer, kommer *Schillinghorn* røde, faste Fyr og *Wangeroog* Fyrs anden røde, faste Lysvinkel i Sigte; den sidste kommer man ud af i Nærheden af Tønde G.

Naar Fyrskibet »*Minsener Sand*« er passeret, staar man videre som tidligere. I Nærheden af Tønde 8 kommer *Wangeroog* Fyrs hvide Tre-Blink igjen i Sigte og bliver synligt, til man er tværs af Tønde U og Nr. 18.

Holland. Zeegat van Goeree. Tæt ved *Koade Hoech* er i 16 Fods Vand udlagt en Stumptønde Nr. 1a. 51° 50' 46" N. Br. 4° 0' 52" Ø. Lgd.

I *Haringeliet* er Spidstønde Nr. 2 med Ballon flyttet i 22 Fod Vand. 51° 48' 55" N. Br. 4° 8' 44" Ø. Lgd.

England. Themsen. Fartøjet »*Elizabeth Little*« er sunket i *Herne Bay* i 12 Fod Vand. Springtids Lavvande, 2,6 Kml. N. 7° V. fra Klokke-taarnet i *Herne Bay* og 3,6 Kml. N. 51° V. fra *Reculvers*. S for Vraget er udlagt en grøn Spidstønde mærket »*Wreck*«.

West Shingles Tønde ligger 1,3 Kml. SV. t. Syd ¼ S. fra *Northwest Shingles* Baake.

I *Swin* er Vraget af Briggen »*Laura*« borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Vraget af »*Le Printemps*«, som ligger sunket ved den høje Bred i *Pontrieux*, er afmærket med en grøn Spidstønde. 48° 47' 18" N. Br. 3° 5' 39" V. Lgd.

Ved *Passe Nord* og *Passe Sud* i *Baie de Lanneros* ere følgende Baaker opførte:

Passe Nord. Paa Klippen *Carboncho* en sort Baake med Cylinder. 48° 52' 52" N. Br. 3° 2' 21" V. Lgd.

Paa Klippen *Extrémité du Sillon Noir* en rød Baake med Kegle. 48° 52' 2" N. Br. 3° 4' 23" V. Lgd.

Passe Sud. Paa Klippen *Men Grenn* et rødt Taarn med Kegle, 15 Fod højt over Højvande. 48° 51' 17" N. Br. 3° 3' 58" V. Lgd.

Paa Klippen *Haz-Bras* en sort Baake med Cylinder, 23 Fod høj over Højvande 48° 51' 39" N. Br. 3° 4' 27" V. Lgd.

England. Portland Harbour. Mellem Pæleværkerne N. for *Portland Harbour* bygges nu Bølgebrydere. Kun Løbene mellem Pæleværkerne B og C og mellem A og Ø.-Molens Hoved kunne benyttes.

Den 1. Marts 1897 slukkes Fyrene paa Pæleværkerne og Enden af N.-Molen med følgende Undtagelser: Paa A, B og C vil blive vist to hvide Fyr lodret for hinanden, saa at der kun vises Fyr paa begge Sider af de to Løb.

Taagesignal vil da kun blive givet ved Fyrtaarnet paa Ø.-Molen og fra Pæleværk B paa S-Siden af det nordlige Indløb.

Englands V.-Kyst. Fyrskibet »*Seven Stones*« er flyttet 3,3 Kbl. V. til N. ½ N. hen og ligger nu i 38 Fv. Vand fra *Wolf Rocks* Fyr i NV. t. V. 10,7 Kml. og fra *Longships* Fyr i V., 13 Kml.

Bristol Channel. Forandringen af *Nash* Fyr er udsat til omtrent den 18de Decbr. 1896.

Flytningen af Fyrskibet »*Breaksea*« er udsat til omtrent den 18de Decbr. 1896.

Menait Strait. Det røde, faste Fyr paa *Beaumaris* Pier er ombyttet med et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 32° Ø. til N. 73° Ø., grønt Lys fra N. 73° Ø. gennem Ø. til S. 73° Ø., hvidt Lys fra S. 73° Ø. gennem S. til S. 37° V. og rødt Lys fra S. 37° V. til S. 71° V. 53° 15' 40" N. Br. 4° 5' 30" V. Lgd.

Om kort Tid tændes paa *Mount Field*, 5¹/₄ Kbl. N. 16° Ø. for Fyret paa *Beaumaris* Pier, et hvidt, fast Fyr, fra *Bulkeley* Monument i S. 79° Ø. Det skal lyse fra N. 43° Ø. gennem Ø. til S. 19° Ø.

Liverpool Bay. Den 16de Novbr. 1896 eller snarest mulig derefter ombyttes den sorte Stumptønde C4 paa Ø-Siden af *Crosby Channel* med en sort, stump Lystønde C4, der viser hvidt, fast Lys. 53° 31' 15" N. Br. 3° 7' 0" V. Lgd.

Skotlands V.-Kyst. Rinns of Galloway. Baaken paa *Craig Laggan* er igen opført og den sorte Stumptønde inddragen. 54° 57' 35" N. Br. 5° 11' 30" V. Lgd.

Irlands SØ-Kyst. Cork. Vraget af det sunkne Fyrskib *Daunt's Roc* er afmærket med 2 grønne Vragtønder. Vraget ligger i 16 Fv. Vand, 4 Kbl. N. 1¹/₂ Ø. for det midlertidige udlagte Fyrskib, som ligger 3 Kbl. SØ. 3¹/₄ Ø. for Fyrskibets Station, 2,4 Kml. SØ. t. Ø. 1¹/₂ Ø. fra Telegraf Taarnet paa *Roberts Head*.

Man skal gaa uden om det midlertidige Fyrskib.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 26de Oktbr. 44° 30' N. Br. 13° 58' V. Lgd. Vrag af norsk Bark *Lynæs*, trælastet.

Frankrig. I Slutningen af 1896 forandres Fyret *Ile de Sein* saaledes: Det bliver et hvidt Lynfyr, der hver 25 Sekunder viser Fire-Lyn, hvert Lyns Varighed 1¹/₁₀ S. med 3 S. Mørke mellem Lynene i Gruppen og 15¹/₂ S. Mørke mellem Grupperne. Lysevnen: 36 Kml. Flammens Højde bliver uforandret. Fyret faar ingen rød Sektor.

Om kort Tid ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt, hvidt Blinkfyr, som viser Fire-Blink omtrent hver 25 S. Det vises fra Fyrtaarnets Galleri og er formørket fra NØ. gennem Ø. til SØ.; i denne Vinkel vises et svagt hvidt, fast Lys.

Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Forenede Stater i Nordamerika. New York. New York Upper Bay. Tønden til Afmærkning af Ankerpladsen, ud for *Erie Bassin* N.-lige Indløb, er flyttet 150 Alen S. 14° V. hen i 18 Fod Vand, 450 Alen N. 79° V. fra Indløbet.

North Carolina. Omtrent den 8de November 1896 ombyttes Fyrskibet *Frying Pan Shoal* Nr. 53 permanent med Fyrskib Nr. 1. Det viser 2 hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 43 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Skroget er gult, mærket *Frying Pan Shoal*, Nr. 1 med sort. Paa hver Mast er anbragt et sort Dagmærke.

Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der giver To-Stød hver Minut; Stød 5 S., Pause 10 S., Stød 5 S., Pause 40 S.

South Carolina. Omtrent den 1ste November 1896 inddrages *Martins Industry Shoal* Fyrskib Nr. 1 permanent og Reserveyrskib Nr. 29 udlægges paa Stationen. Det viser to hvide, faste Fyr. Taagesignal gives med Klokke.

Omtrent den 1ste Decb. 1896 udlægges Damp-Fyrskib Nr. 53, som nu ligger ved *Frying Pan Shoal*, permanent paa Stationen, og Reserveyrskibet inddrages. Fyrskib Nr. 53 viser 2 hvide, faste Fyr et fra hver Mast. Flammens Højde: 37 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Skroget er rødt, mærket *Martins Industry* Nr. 53 paa begge Sider.

Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der hver Minut giver Et Stød af 6 Sekunders Varighed.

Georgia. Paa S.-Enden af *St. Simon Island* er tændt et hvidt, fast Fyr, 500 Alen S. 58° Ø. fra *St. Simon* Fyr og tæt ved det ødelagte Fyr. Det vises fra en hvid, firkantet, pyramideformet Baake. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvinklen: 10 Kml.

Det midlertidige Fyr er slukket.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østrig-Ungarn. Paa Ø-Siden af Indløbet til *Molonta* Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 42° 26' 47" N. Br. 18° 26' 43" Ø. Lgd.

Rueland. Baaken paa Ø.-Pynten af Indløbet til *Kamiesh Bugt* er ødelagt og opføres ikke igen.

Tunis. Mahedia. Tønden ved SØ-Siden af Grunden ved Kap *Afrika* er nu en rød Spirtønde med rød Skive paa Toppen. 35° 30' 10" N. Br. 11° 5' 30" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra *Alexandria* ere fritagne for Lægeundersøgelse.

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Novbr. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	111	111 ¹ / ₄	110 ³ / ₄	111
Thingvalla	49		48 ³ / ₄	49 ¹ / ₄
Danmark			90 ³ / ₄	91 ¹ / ₄
Norden	120 ¹ / ₂		120 ¹ / ₄	120 ³ / ₄
Kjøbenhavn	101	100 ³ / ₄	100 ³ / ₄	101
Carl	62 ¹ / ₂		62 ¹ / ₄	62 ¹ / ₂
Dannebrog			111	111 ¹ / ₂
Skjold			76 ¹ / ₂	76 ³ / ₄
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			63	68
Nordsøen			70	74
Torm	98	99	97	99
Foren. Bugser-Selsk.			92	95
Dansk-russisk Dampsk.			90	120

Dampskibs Obligationer.

4 0/0 foren. Dampsk.	—	—
5 0/0 — —	—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....	—	—
5 0/0 — 1894.....	—	—
5 0/0 Norden.....	103	106
5 0/0 Nordsøen.....	—	—

Stats og Kreditforen. Obligationer.

3 0/0 Stats	—	—
3 ¹ / ₂ 0/0 uopsig. Stats	99	100
3 ¹ / ₂ 0/0 Husejer Kreditk.....	96	97
3 ¹ / ₂ 0/0 Kbhvns Kreditf.	96	97
3 ¹ / ₂ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.	96 ¹ / ₄	96 ³ / ₄
4 0/0 — — 6 —	98 ¹ / ₂	99
3 ¹ / ₂ 0/0 Landkreditk. 3 —	96 ¹ / ₄	96 ³ / ₄

Aktier.

Nationalbank.....		157	158
Privatbank	123 ¹ / ₂	123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₂
Landmandsbank.....		125 ¹ / ₄	127
Handelsbank.....		125	126 ¹ / ₂
Burm. & Wain	105 ³ / ₄	105 ¹ / ₂	106
Helsingørs Jernsk.		106 ³ / ₄	107 ¹ / ₂
Sukkerfabr.		98	99
Bryggeri Aktier	124	123 ¹ / ₄	123 ¹ / ₂

Vekselkursen.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London.....	18.17	18.13
Paris.....	72.15	—
Amsterdam	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Novbr. 1896.

Rubler	217.55
4 0/0 Russiske Consols.....	103.30
4 ¹ / ₂ 0/0 — Boden Kredit	103.90
6 0/0 Mexikanske	93.80
5 0/0 Rumænske Stats.....	99.90
4 0/0 — — 1890.....	86.90

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 298,000, Thingvalla 20,000, Danmark 22,000, Norden 14,000, Kjøbenhavn 50,000, Carl 42,000, Skjold 24,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ve

Reserveløjtnantsskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28. Maj 1880 om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i Vinter for Skippere og Styrmand, som enten:

have bestaaet Afgangseksamen ved en Realskole, som svarer til den ved kgl. Anordning af 30. August 1881 fastsatte almindelige Forberedelseksamen, dog med Forbigaaelse af et af de tvende levende Sprog, Fransk eller Tysk efter frit Valg, eller

have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 30. Marts 1892 med Tillæg af Eksamen i et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen, eller have taget den almindelige Styrmandseksamen efter Lov af 24. Juli 1880 med Tillæg af Eksamen i Maskinlære og desuden et Fag, Navigation fraregnet, af den udvidede Styrmandseksamen efter en af de to nævnte Love.

Ved Skippere og Styrmand forstaaes de, som ifølge Lovgivningen have Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Skolen, under hvilken Eleverne indkaseres i Kaserne-skibet Sjælland og uniformeres, samt lønnes som Underofficerer af 2den Klasse, begynder i den første Halvdel af Januar Maaned og varer omtrent i 10 Uger, og ingen kan optages,

Marineministeriets Sekretariat og Kommando-Kontor, den 11. Novbr. 1896.

som til den Tid vil være over 28 Aar gl. eller ikke har dansk Indfødsret.

Skolen slutes 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 Foraarskolen for Lægdrullermandskabet 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 førstkommande 15. December, indeholdende Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse samt bilagt med Søfartsbog, Lægeattest om Helbredstilstand, Oplysning om den Paagældendes Alder og Stilling i Rullen, Skipper- eller Styrmandsbevis, Attester for tagne Eksamina samt saa vidt muligt Anbefalinger for tidligere Virksomhed. Hvis muligt afleveres Andragendet personligt. Ved Aarets Udgang vil nærmere Underretning om Antagelsen blive meddelt de Vedkommende.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt Udarbejde samt Alt færdigt Bødkerarbejde for Export. Alt Arbejde udføres af solide og evede Folk.

Metalspejlapparater,

Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.



Jul. Tybrings

Frimærkeforretning,

Klosterstræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prislister 1897 gratis og franko.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1786.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

Paa SØKORT-ARKIVET forhandles:

International Signalbog, officiel Udgave 1896.

Pris: Kr. 6,00.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Dampmuddermaskine til Salg.

Korsør Havns Dampmuddermaskine — med Spandgangen langskibs midt i Skroget, der er af Træ — og som kan mudre til 20 Fods Dybde, ønskes solgt tilligemed 4 selvlossende Træpramme.

Mudderværket paavises her i Havnen af Havnemester Nielsen, som meddeler nærmere Oplysninger.

Skriftlige Tilbud modtages af undertegnede Udvalg.

Korsør, i Novbr. 1896.

Havneudvalget.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«, og »Falken« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Nordisk

Skibssalgs-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Cl. Christensen & Co.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminør,

ERIKSGADE 7, STUEN,

KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibe-Signal

Lys, Raketter og Kanonslag,

Festfyrværkerier og

Illuminationer.

Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i

Peder Skramsgade 17.

Leverandør til den danske og russiske

Handelsmarine.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibeproviand.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider	—	20	—	do.	25	—
	Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange		
	1/2 Side eller derover	20%	30%	50%		
	Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%		

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HYER TORSDAG.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. November 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Skibsrederbedriften i Norge. — Nordisk Skibsrederforening. — Ulykkesforsikring for Søfolk. — Deutsche Seewarte. — Pilot chart. — Spørgsmaal og Svar. — Literatur. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — 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.

C. M. Fonnesbech.
Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Læge Hans H. Sørensen.
Konsultation i Hud- og Urinvejs sygdomme.
Havnegade 25³, daglig 11-1
og Mandag, Onsdag, Fredag 6-7.

Frits Ortmann,
Overretssagfører,
Amagertorv 16. Tel. 3225.

DENTIN er en Tandplumbe; nogle faa Draaber i den hule Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste Tandsmerter.
9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Dampbaade.
Forskellige Størrelser og Slags købes og sælges ved
A. O. Andersen,
Norra Hamngatan 10.
GÖTEBORG.

Kjøbenhavns Lodsdamper „LODSEN“

vil fra 2den December 1896 Dag og Nat være udstationeret med Lodser i Øresund ved Middelgrundsfortet.

Lodsinspektøren.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjædelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

Den anerkjendte

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, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31A, 1. Sal.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler
sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tage i Dok i Løbet af 50 Minutter.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn K.

Konserves, tørrede og saltede

Grøntsager
anbefales d'Hrr.

Skibsprovianterere.

Jøns Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.
Telefon 3326.



Budtz Møllers Eftf.,

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN. K.

Nordisk

Skibssalg-Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.
Cl. Christensen & Co.

Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i

Peder Skramsgade 17.

Leverandør til den danske og russiske
Handelsmarine.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Hofman-Bang og C. Boutard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opbeholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaffet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^s

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de kejserlige russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.
J. Foverskov.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakervarer
til Skibsbrug.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og

Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6, Sølvtorvet 6.



PRESENNINGER,
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømændsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd oplages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
„RAHTJENS, NEW YORK.“

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.
RED HAND BRAND

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Prima Bunker-Kul.

Bd. Blumenfeld.

HAMBURG.

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.:
Feldblume.

Børsplads:
Comptoir 38.

Telephon:
Amt I. 1966.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker - Mark

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13, Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

C. HANSEN,

Gjortler og Metalstøber,
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

Skibsarbejde.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende
til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon Tagenshus 37.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitzer.
Kastrup, Høyer.
Frederikshavn, Svitzerlund.
Korsør, Jørgensen.
Helsingør, Gottlieb.
Albuen, Gunnarsen,
Gøteborg, Elfversson.
Trølleborg (Sverig), Smith.
Greifswald, Spruth.
Gibraltar, Turner.

Paa Udkig.

Vi gengive efter »Fairplay« nedenstaaende højst mærkelige Dom som Sejlskibet Barcraig's Forlis har givet Anledning til. Skibet sejlede fra New-York til Shanghai d. 25. April 1895 med en Ladning Petroleum i Kasser, og efter den Dag er der intet hørt fra det. Den 10. Maj 1895, omtrent 14 Dage efter Skibets Afgang fra New-York til Kina, befragtede Rederen det fra Portland, Oregon — med Valg af San Francisco eller Tacona — til U. K. Kontinent. Certepartiet lød paa, at Skibet »was to arrive«, hvilket indbefattede i sig, at det var sluttet, medens det var andet Steds beskæftiget, samt at det efter endt Losning i Shanghai skulde afgaa til Portland, San Francisco eller Tacona, overensstemmende med de modtagne Ordre. Certepartiet indeholdt følgende Klausul: »En Kommission paa $3\frac{3}{4}$ % af den antagelige Brutto-Fragt er betalbar til Befragteren, naar Skibet er tillastet, eller i Tilfælde af Forlis.«

Som ovenfor anført kom Skibet aldrig til Shanghai, og Rederen nægtede at betale Portland-Befragterne Kommission af en Forretning, som han paastod aldrig var traadt i Kraft. Befragterne sagsøgte Rederen ved Underretten i Greenock og tabte Sagen. De appellerede den derpaa, og Dommerne kom nu til den modsatte Anskuelse, og dømte i Fævor af Befragterne. Nu indstillede Rederen Sagen for »the Second Division of the Court of Session«, som dømte overensstemmende med Underretten og altsaa gav Rederen Medhold. I alle Instanser blev Certepartiets Ordlyd gjort til Genstand for indgaaende Betragtninger, i Særdeleshed Udtrykket »to arrive« samt den ovenfor omtalte Kommissions-Klausul. Befragterne synes at have gjort gældende, at de $3\frac{3}{4}$ % var en Slags Mæglerkurtage, og derfor betalbar til dem, hvad enten Skibet kom frem eller ej. En af Dommerne i »the Second Division« paaviste, at Kommissionen ikke gik ind under Begrebet Mæglerkurtage, uden at det dog lykkedes ham at lægge Parternes Hensigt, da Certepartiet blev afsluttet, klart for Dagen.

En anden Dommer udtalte med Hensyn til Kommissions-Spørgsmaalet, »at han ikke forstod Meningen med at betale en vis Procent af Bruttofragten forud til en Person, som aldeles ikke er ansvarlig for Fragten.«

Der kan ingen Tvivl være om, at under de nærværende Omstændigheder, hvor Skibet ikke kommer frem, har Befragterne ingen Fragt at betale, men de havde sikret sig deres Kommission i Tilfælde af Forlis. I det vi nu foreløbig lade dette Spørgsmaal ligge, komme vi til en anden mærkelig Udtalelse af Dommeren: »Jeg tænker, at Betingelserne for Befragternes Ansvarlighed med Hensyn til Fragten er, at Skibet skal ankomme; hele Certepartiets Betydning er afhængig af »to arrive«. Det er næppe nødvendigt at paavise, at »to arrive« ikke opfattes i Søfartskrese saaledes, at et Certeparti først træder i Kraft eller bliver gyldigt ved Skibets Ankomst, men simpelt hen saaledes, at Skibet ikke var ankommet den Gang Befragtingen blev afsluttet, men at det fortsætter sin Rejse til Lastepladsen overensstemmende med Certepartiet. Dommeren holdt paa, at den første Betingelse for, at et Certeparti skal træde i Kraft, er, at Skibet skal ankomme, hvilket er ensbetydende med at sige, at et Skib, som er befragtet

inden Ankomsten, i Virkeligheden er ubefragtet indtil det ankommer. Vi kunne kun gentage, at Udtrykket »to arrive« er ikke saaledes forstaaet af Redere, Mæglere og Befragtere, saa lidt som af Skibsførere, som under Klausulen »shall proceed with all possible despatch to —, og der indtage en Ladning o. s. v.«, stadig sætte deres Kurs til Havne, fra hvilke de allerede ere befragtede, hvilket beviser, at saadanne Certepartier ere gyldige inden Ankomsten.

Rederen af »Barcraig« har under alle Omstændigheder været meget heldig med at faa Dommen afsagt til sin Fordel, og Rederne i Almindelighed ville være tilfredse med Resultatet, thi selv om Dommen er mærkværdig og stik imod hidtil gældende Regler, kan den ikke siges at være uretfærdig. Det er nemlig ikke Skik, at Befragtere søge at tiltvinge sig en Kommission, naar et Skib, der er sluttet af dem »to arrive« forliser, hvad enten det er under et ældre Certeparti eller paa Vejen til Lastepladsen. De kan have sikret sig en Kommission som i nærværende Tilfælde, men det er sjældent, de gør Fordring paa den, og endnu sjældnere, at de søge at fremtvinge Betalingen af den ved Domstolene. Det er endvidere paastaaet, at Barcraig's Befragtere vilde have tabt betydeligt, dersom Skibet var ankommen og havde indtaget sin Ladning, begrundet paa Forandringer i Kornpriserne. Dersom dette er Tilfældet, fremtræder deres Handlemaade lige overfor Rederen, ved at forsøge at tiltvinge sig $3\frac{3}{4}$ % Kommission, i et endnu mindre flatterende Lys. I alle Tilfælde vil Afgørelsen af Sagen igennem de 3 Instanser have sin Betydning for mange Sejlskibs-Redere.

For nogle Dage siden indfandt der sig, skriver »Norg. Sjøft.«, hos Præsidenten for »Board of Trade« en Deputation, bestaaende af Repræsentanter for Englands største Anker- og Kættingfabrikanter samt for Arbejderforeningerne i nævnte Branche. Deputationens Ordfører udtalte blandt andet, at medens den gældende Lov var tilstrækkelig til at betrygge britiske Skibe mod daarlige Ankere og Kættinger, var der dog Mulighed for, at de, naar de var tilvirkede for engelske Fiskerbaade, eller til Kolonierne og Udlandet, kunde blive mærket med B. T. (Board of Trade) og en Krone, samt erholde Prøveattest, uagtet de kun er underkastet en aldeles privat Prøve, som »Board of Trade« ikke har det mindste med at bestille. De enkelte særskilte Prøver er aldeles ukontrollerede og de misbruges i høj Grad, idet Attest udfærdiges af Personer, som ikke ejer Prøvemaskiner.

Deputationen foreslog derfor, at Loven burde forandres derhen, at det ikke tillades andre end Embedsmænd ved de bemyndigede officielle Prøveanstalter eller af dem befuldmægtigede at udfærdige Bevis, som gælder for Board of Trade. Det burde anses for ulovligt for Ejere af enkelte Prøvemaskiner at udstede Bevis, eller for andre Personer i Almindelighed at udfærdige nogen Slags Attest, med mindre der virkelig var foretaget Prøve.

Arbejdernes Repræsentanter sluttede sig fuldstændig til den givne Fremstilling om den nu brugelige farlige, ja ligefrem bedrægelige Fremgangsmaade, som de mente

maatte absolut forbydes. De nævnte Certifikater var jo aabenbart Bedrageri, da de benyttedes ved daarlige Varers Afsendelse til Udlandet, hvor de skadede de engelske Arbejderes gode Navn og Rygte.

Præsident Ritchie svarede, at han aldrig kunde tænke sig, at nogen kunde optræde som Forsvarer for en saa skrigende Uretfærdighed, som den her fremstillede, ligesom han heller ikke antog, at der kunde rejse sig nogen Opposition mod den her forlangte Forandring.

Efter hvad der her er bragt for Dagen, vil man rimeligvis herefter anstille nøjagtigere Undersøgelser med Hensyn til de Mærker, der findes paa de fra England købte Ankere og Kættinger. Sagen har selvfølgelig den aller største Betydning for alle, der har noget som helst med Skibsfarten at bestille.

Skibsrederbedriften i Norge.

Af en norsk Skibsreder.

Saa langt som Historien gaar tilbage, har Nordmændene pløjet Søen; de udstrakte, vejrhaarde Kyster prodrog dem saa at sige til Sømand fra Barnsben af, og jo længere Tiderne skrede frem, desto flere Skibe byggedes der, som bragte Velstand til Hjemmene og uddannede dygtige Søfolk af Tusinder, der fandt en lønnende Beskæftigelse paa det urolige Hav. Der kom imidlertid et Tidspunkt, hvori altfor mange gik løs paa den Bedrift at være Skibsredere, ja en Tid, hvori næsten enhver troede sig skikket dertil, og heri ligger sandsynligvis en af Spirerne, og en hidtil lidet paaagtet Spire, til den Reaktion, som kom og bragte Tusinder fra Velstand til Ruinens Rand. Der er nemlig en Naturlov, der sætter en Grænse for enhver Ting her i Livet, saaledes ogsaa for Behovet af Skibe, men kanske endnu mere bestemt Grænse for Behovet af selvstændige Skibsredere. I Norge blev denne Grænse langt overskreden, netop fordi en stor Mængde Mennesker, der mulig ejede de bedste Betingelser for paa anden Maade at blive nyttige Medborgere, kastede sig ind i en Bedrift, hvorpaa de ingen Forstand havde, og som derfor i Blinde kom ind i den store Verdenskonkurrence, hvori de kun kunde skade baade sig selv og andre. Lærere, Skomagere, Gaardbrugere og Skræddere, kort sagt Folk af alle mulige Haandteringer, som ikke havde Gnist af Forbindelse med Søen, alle skulde de i kort Tid tjene sig rige ved Rederibedriften, og man maa lade dem, at de ikke klarede sig ilde under hine gyldne Tider, hvor man vragede Fragter, der selv under det nuværende Opsving i Fragtmarkedet vilde faa Tænder og Øjne til at løbe i Vand paa Rederne, men det var den Gang heller ingen Sag at klare sig, de behøvede i det væsentlige ikke andet end at tage imod og kvittere for Remisserne, og det hører der ingen speciel Faguddannelse til, men de fornuftige blandt dem maatte kunne forstaa, at paa den Maade kunde det ikke gaa i Længden; Efterspørgslen og Tilbudets haarde Jærnløv gælder for Fragterne som for alle Forretningslivets Brancher; der maatte nødvendigvis melde sig en Reaktion, og den kom, og i dens Køl vand fulgte Tab og Ruin og Skuffelser for de Tusinder af Smaafolk af alle Stænder, der havde anbragt deres møjsommeligt sammensparede Smaaskillinger i Skibe, og i hine Dilletant-Dispositioners Hjerne begyndte der at dæmre en Bevidsthed om, at et er at sy Støvler og Klæder eller dyrke Jorden, og et andet at disponere Skibe.

Da Trængsels Tid kom, blev der Brug for Skarp-sind og Forretningsaand, som de var ganske blottede for. Alene ved deres Korrespondance røbede de sig selv som

et let Bytte for dem, hvis Interesse var deres modsatte. Ikke alene savnede de alle Betingelser for at klare sig selv i den skarpe Konkurrence, men de har utvivlsomt skadet vor Skibsfart i høj Grad, fordi de ganske har savnet Forstaaelsen af, hvad der kunde tjene ikke blot deres Særinteresser, men ogsaa Standen i det hele. Paa Grund af deres mangelfulde Viden gik de ind paa Fragtsatser og Betingelser, som ingen med de virkelige Forhold bekendt Mand vilde indladt sig paa, og nødte derved i deres blinde Konkurrence selv bedre Vidende til at følge sig paa en Vej, der maatte virke nedbrydende paa den hele Bedrift.

Samholdet mellem de norske Redere har desværre aldrig været stort, men kanske heller aldrig mindre, end i de for Skibsfarten gode Tider. Mon ikke de uensartede Elementer, hvoraf Standen paa den Tid bestod, har været den væsentlige (men kanske mindst paaagtede) Aarsag hertil? Med Hensyn til Samholdet imellem Skibsrederne er der Tegn til Bedring, og Sammenslutningsaanden til Forsvar af Fællesinteresserne er be ydelig større, end i de gode Tider, men Bestyrelsen af Skibene er ogsaa nu paa meget færre Hænder end da.

Det ser nemlig ud til, at den haarde Reaktion har aabnet Folks Øjne for det Faktum, at ikke enhver er skikket til at disponere over Skibe, at for at være en god Disponent over Skibsrum tiltrænges, lige saa meget som i enhver anden Stand, Specialkunderskaber, som maa erhverves gennem Arbejde med den Slags Sager fra Ungdommen af. Gaar dette først ind i den almindelige Bevidsthed, vil meget kunne rettes paa, som før var skævt, og mange Penge vil kunne indvindes og spares, som før tabtes eller spildtes til ingen Nytte. Det ser ud til, at det begynder at lysne lidt for Skibsfarten igen efter de mange mørke Aar; derfor gælder det ogsaa at drage sig de Lærdomme til Nytte, som man har høstet i de lange Tider. Alle er enige i, at ved Siden af mange andre Omstændigheder, har den faste Holdning hos de engelske Skibsredere bidraget til de bedre Fragter; skulde da ikke Nordmændene ogsaa gerne følge det anviste Spor? At komme til Klarhed om Nødvendigheden heraf vil være et stort Skridt paa Bedringens Vej, men saadan Klarhed vindes næppe af alle, i ethvert Fald ikke saa længe Skibsrederstanden rekruteres af hvem som helst, der enten har eller kan skaffe Penge til at købe et Skib for. De engelske Fagblade omtale vistnok, at ogsaa de specielt til Skibsrederi opdragne Mænd ofte fejle, især i Bedømmelsen af Udsigterne for Fragtmarkedet, og at ogsaa mange af dem ved at slutte deres Skibe for en lang Fremtid har bidraget sit til at trykke Fragtmarkedet, men det ligger nær her at antage, at det har været Frygten for, at de af dem bestyrede Skibe ikke skulde kunne holdes gaende og for at de selv derved skulde blive uden Fortjeneste, der har været Aarsag til deres ufornuftige Dispositioner, medens det hos mange norske Redere var virkelig Uforstand, der drev dem til saadanne for hele Standen ødelæggende Dispositioner. Som før sagt, er der Grund til at haabe paa bedre Tider for Skibsfarten, men for at Bedringen skal blive stabil, er der meget, som maa rettes paa, og især maa man ikke igen storme løs paa en forceret Bygning af nye Skibe og fremfor alt ikke paa Indkøb af gamle saadanne; thi hvis der er noget, der har virket ødelæggende for Nordmændenes Ry som tænksomme og forudseende Redere, er det netop det forcerede Indkøb af gamle Skibe, og har disse i væsentlig Grad virket ødelæggende baade for Assurandørerne og Rederne selv. Der er ingen Grund for Nordmændene til at trække deres Penge bort fra Skibsrederiet, tværtimod, de eje Betingelser som meget faa andre Nationer for at tjene Penge ved Skibsfarten, men der maa skrides frem med Besindighed og Omtanke, og fremfor alt maa Dispositionen af Skibene lægges i Hænderne paa dertil skikkede Mænd, men vel at mærke ogsaa under saadan Kontrol for disses Vedkommende, at det ikke, som før bemærket for enkelte engelske Disponents Vedkommende, kan komme dertil, at

Skibene holdes i Fart for Disponenternes og ikke for Redernes Skyld.

Nordisk Skibsrederforening.

Fra Nordisk Skibsrederforenings Centralbureau er udgaaet følgende Cirkulære om Oprettelse af

en Protection- & Indemnity-Afdeling.

For et Par Aar siden udsendte Foreningen et Cirkulære, hvori man anmodede Medlemmerne om at udtale sig angaaende Oprettelsen af en saadan Afdeling under Foreningen, som omhandles i Lovenes § 1 f., nemlig til Dækning af saadanne Tab og Risikoer, som ikke erstattes eller dækkes ved Assurancer af Skib, Ladning eller Fragt, samt af saadanne ekstraordinære Tab, som foranlediges ved Besætningers Forsømmelser eller Fejl, eller ved forskellige Landes særegne Lovgivninger etc., i Lighed med de engelske Protection Associations. Der tremkom den Gang en Del Udtalelser, og de sympatiserede alle med Tanken; siden da har Sagen af forskellige Grunde hvilet, uden at man dog derfor har tabt den af Syne.

Under sit daglige Arbejde har Foreningen bedre Anledning end de fleste til at vurdere Trangen i saa Henseende. Blandt de Sager, med hvis Ordning den har at gøre, spiller de, der opstaar ved, at Ladningen eller en Del af samme ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet findes at være beskadiget, en fremtrædende Rolle. Undertiden er det kun Smaabeløb, det drejer sig om, men det kan hænde, at Sagen er af meget alvorlig Art, saa at dens heldige Udfald endog kan være en Livsbetingelse for Rederiet. Foreningen gør, hvad den kan, med de Midler, der staar til dens Raadighed. Lykkes det at godtgøre, at Skadens Aarsag ikke skyldes Usødygtighed eller Besætningsens Fejl, saa er Sagen dermed klaret; men lykkes det ikke, saa maa Rederiet betale, og det kan, som sagt, være ruinerende for det. Her er en Risiko, som mange Redere sikkert med Glæde vilde dække sig imod, naar der blev givet dem Adgang dertil; derfor mener vi, at den først og fremmest bør indgaa under den paatænkte Afdeling.

Man har ofte i den senere Tid i Bladene kunnet læse Meddelelse om, at Skibe er blevet beslaglagte af Arbejdsmand, som mene at have en Fordring paa Rederiet, fordi de komme til Skade under Arbejde ved Skibet, f. Eks. ved Lastning eller Losning. Den lette Adgang, som visse Landes Lovgivning giver til at lægge Beslag paa andres Ejendom for Beløb, der ikke staar i noget rimeligt Forhold til hvad Fordringen — hvis der overhovedet er nogen — kan dreje sig om, giver Folk, der ikke selv risikere noget, fordi de intet ejer, et Tvangsmiddel i Hænde, hvorved de sættes i Stand til uden lovlig Grund at berige sig paa Skibets Bekostning; man indlader sig nemlig paa en Proces, naar man ved, man intet har at holde sig til for at faa Omkostningerne dækkede, selv om man vinder. Foreningen har ogsaa haft med den Slags Sager at gøre, og vi tror, at det er overensstemmende med et almindeligt næret Ønske, naar der gives Rederierne Adgang til at dække sig mod saadanne Tab, hvad enten de nu alene bestaar i Procesomkostninger eller tillige i Skadeserstatning til vedkommende.

Det er næppe nødvendigt nærmere at gøre Rede for de Fordele, der er forbundne med, at en saadan Institution startes under Foreningens Auspicier og undergives dens Administration. De, der i sin Tid konciperede Lovene, havde Øjet aabent herfor; det viser Lovenes § 1 f. Foreningen har i de forløbne 7 Aar haft Lejlighed til at gøre Erfaringer, som vil komme Afdelingen til god Nytte.

Vi have altsaa tænkt, at man foreløbig kan begynde med følgende to Risikoer:

1) Ansvar for beskadiget Last.

2) Ansvar for Arbejdsfolk og andre, der kommer til Skade ved Lastning, Losning, Bugsering, Forhaling etc.

Det vilde være af Interesse, om Medlemmerne vilde udtale sig om denne Sag.

Ulykkesforsikring for Søfolk.

Vi have modtaget Følgende:

I flere Aar har Tyskland haft en lovbealet Ulykkesforsikring for Søfolk, og jeg har forhørt mig hos flere tyske Kaptajner og overalt hørt, at de vare særdeles glade over denne Lov og at flere Søfolks Familier vare hjulpe, som ellers vilde været henviste til Fattiggassen. Hvis vor Regering en Gang vilde ofre en lille Tanke paa vore Søfolk, som dog tjener en ikke ringe Del af de Penge, der bruges til Landets Husholdning, og tage en Lov om Søfolks Ulykkesforsikring under Behandling, tror jeg det vilde glæde de fleste af dem og blive til stor Nytte for Sømandsstanden. En Sømand, der ved et Ulykkestilfælde blev sat ude af Stand til at arbejde, vilde da ikke straks være henvist til Fattiggården; ligeledes vilde det ogsaa være betryggende for ham at vide, at hans Familie fik noget at leve af, om han omkom paa Søen ved sit farefulde Erhverv. Hvis disse Linier kunde lede vor lovgivende Magt til en Overvejelse af, om en saadan Lov vilde være hensigtsmæssig, er Hensigten med dem naaet.

Deres ærbødige
Søfarende.

Deutsche Seewarte.

I Hamburg findes en Institution, kaldet »Deutsche Seewarte«, der siden dens Oprettelse i Aaret 1868 har virket til stor Gavn, ikke alene for Tyskland og dets Skibsfart, men ogsaa for den hele nautiske Videnskab i Almindelighed.

Deutsche Seewarte, hvortil henhører en Del Agenturer i nogle af de større tyske Søstæder, bestaar af fire Afdelinger, der hver for sig har sit specielle Hverv, men som alle ere underlagte en fælles Direktør, for Tiden den saa berømte og fortjenstfulde Professor, Dr. Neumayer.

Da Deutsche Seewarte utvivlsomt kan paaregne enhver Søfarendes Interesse, skulle vi i det Følgende give en kortfattet Fremstilling af dets Organisation og Virksomhed.

Afdeling 1) beskæftiger sig med Arbejder paa den maritime Meteorologis Omraade. Materialet hertil erholdes fra Journaler, der indsendes til Seewarte, saavel fra Orlogssom fra Koffardimarinens. Over 400 Skibsførere have nu tilbudt deres Hjælp som faste Medarbejdere, i hvilken Anledning de paa deres Rejser faa medgivet særlige meteorologiske Journaler til Udfyldning, ligesom de ogsaa erholde forskellige Instrumenter, saasom Barometre, Thermometre o. l. til Laans fra Seewarte.

Af de indsendte Journaler, der f. Eks. i Aaret 1894 beløb sig til et Antal af c. 800 med over 300,000 forskellige lagttagelser og Observationer, udledes Vind-, Vejr- og Strømforhold m. m., hvilke Data benyttes ved Udarbejdelsen af Sejlhaandbøger for de store Have.

Afdeling 2) foretager Undersøgelse af meteorologiske og nautiske Instrumenter, der dels indsendes fra Fabrikantene og dels fra Skibene. I 1894 prøvedes saaledes ved Seewarte og dets Agenturer c. 600 meteorologiske Instrumenter, 160 Sekstanter og 100 Kompasser m. m.

Disse Undersøgelser, der selvfølgelig ere af uvurderlig Betydning for Søfarten, have endvidere været Aarsag til

en stor Forbedring i de tyske Mekanikers Arbejder, som nu baade med Hensyn til Godhed og Præbillighed kunne tage Konkurrencen op med engelske Instrumenter, hvilke da ogsaa efterhaanden ere blevne helt fortrængte fra de tyske Skibe.

I Tyskland er det ved Lov bestemt, at Skibene skulle have et Bevis for, af deres Top- Side- og Ankerlanterner tilfredsstille de i »Internationale Søvejsregler« stillede Fordringer i Retning af Lysstyrke, Farvetone og Dimensioner.

De hertil krævede Undersøgelser foretages af Seewartes Agenturer, der saaledes f. Eks i 1894 undersøgte c. 600 Lanterner.

Det kan her anføres, at medens de indsendte Lanterner nu for Tiden næsten alle med Lethed bestaa af anordnede Prøver, saa var for faa Aar siden, da de tvungne Undersøgelser paabegyndtes, det modsatte ikke ualmindeligt, og særlig vare de grønne Sidelanterner ofte i høj Grad utilfredsstillende.

Foruden de her nævnte Virksomheder paatager Seewartes 2den Afdeling sig ogsaa at kompensere Skibenes Kompasser og undersøge Deviationen. Herfra medgives desuden gratis enhver Skibsfører, der ønsker det, saavel Diviationsjournal som de fornødne Instruktioner og Oplysninger vedrørende Kompassets Behandling om Bord. I 1894 undersøgte ved Assistance fra Seewarte og dets Agenturer Deviationen i c. 60 Skibe og der uddeltes c. 200 Diviationsjournaler.

Afdeling 3) befatter sig med alt vedrørende Vejr-tjeneste. Herfra udgaa saaledes de daglige Vejrkort, og endvidere ere c. 100 Stormvarselstationer paa den tyske Kyst underlagte denne Afdeling.

Afdeling 4) foretager Undersøgelser af Kronometre og bestemmer Gangtabeller for forskellige Temperaturer. Antallet af de til Prøve indsendte Ure beløb sig i 1894 til 39.

Desuden afholdes aarlige Konkurrenceprøver for tyske Kronometre, hvoraf de bedste erholde Præmier. I Aaret 1894 deltog 6 Fabrikanter i Konkurrencen med 30 Kronometre, af hvilke de to blev præmierede.

Endvidere er der i den senere Tid oprettet en ny Afdeling til Udgivelse af Farvandsbeskrivelser, og herfra er der allerede udgaaet en Række fortrinlige Sejlhaandbøger over en stor Del af de europæiske Kyster.

Endelig skal det anføres, at Deutsche Seewarte udgiver det bekendte Maanedsskrift: »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie«, samt at der aarlig i »Archiv der Deutschen Seewarte« fremkommer mange udmærkede Afhandlinger.

Deutsche Seewarte nyder da ogsaa stor Anseelse i hele den civiliserede Verden, og besøges hvert Aar af en betydelig Mængde, saavel tyske som fremmede Videnskabsmænd og praktiske Søfolk, der ønsker 'at gøre sig bekendte med Institutionens Virksomhed paa en eller flere af dens Arbejdsfelter.

Pilot chart.

Vejret har i Oktober Maaned været meget foranderligt i det nordatlantiske Ocean. I den østlige Halvdel var Storme og daarlige Vejr fremherskende i den første Uge, medens den anden Uge udmærkede sig ved smukt Vejr. Den 3die Uge lignede den første, og den fjerde den anden. Meget hæftige Storme have raset langs den amerikanske Kyst, imellem Bahama Øerne og Ny-Skotland fra den 9de til den 14de Oktober, hvorfor Kortet ikke udviser mindre end 23 Vrag i de Egne. Fra den 15de til 20de passerede en Anticyklon af Irlands Bredder hele Oceanet fra Øst til Vest. For November ere Udsigterne: Hyppige Storme imellem Kysten

af Ny England og de britiske Øer, strækkende sig Syd paa til 40° N. Br.

Imellem 25° og 40° N. Br. og østen for 70° V. Lgd. kan af og til ventes Storme af forskellig Styrke. Taage paa Nyfundlandsbankerne, saavel som østen for Ny England til den 60de Meridian, Isbjerge i Nærheden af Belle Isle, men der er ingen Sandsynlighed for at møde dem syd for 50° N. Br.

Fortegnelse over de heldigste Meridianer, hvorunder Ækvator skal passeres af Skibe, der efter at have passeret Kap Horn sejle Nord paa i det Stille Ocean, eller langs Vestkysten af Syd-Amerika, samt hvor man kan vente at møde og tabe Passaterne.

Rute	Maaned, i hvilken Ækvator passeres	Længde, hvorunder Ækvator passeres	Sands. Brede, hvorunder S O.-Passaten tabes	Sands. Brede, hvorunder NO.-Passaten træffes	Sands. Brede, hvorunder NO.-Passaten tabes.
Paa Rejse til U. S.	Januar	113° 45' V.	4° 30' N.	8° 15' N.	26° 00' N.
do.	Februar	113° 45' V.	4° 00' N.	7° 00' N.	28° 00' N.
do.	Marts	112° 30' V.	3° 15' N.	6° 30' N.	25° 30' N.

Spørgsmaal og Svar.

1) Kan en fast ansat Lods fordre Lodspenge for et Skib, som er grundstødt, medens han var om Bord og havde Kommandoen? Det bemærkes, at Lodsens er Medlem af Bjærgelaug.

2) Er en Kaptajn pligtig at betale en akkorderet Bjærgningssum, før Skibet forlader Havnen, naagtet der ikke har været Tale om, naar Pengene skulde betales, da Akkorden blev sluttet? Eller er det tilstrækkeligt, at Kaptajnen ud-

steder et Gældsbevis paa sin Reder eller Assurandørerne, der skulle betale Bjærgelønnen. Kan Bjærgerne med Rette stoppe Skibet ved Sagfører, naar det i et saadant Tilfælde er udklaret?

Svar:

ad 1. Lov om Lodsvæsnet af 13de Juni 1879 § 38 bestemmer: »Lodsens Ret til Lodsbetaling bortfalder, naar der under Lodsningen tilføjes Skibe Skade ved Paasejling, Grundstøden m. m., medmindre der er Omstændigheder til Stede, der tale til Undskyldning for Lodsens.«

ad 2. Sølovens § 229 bestemmer: »Bjærgere have Ret til at modsatte sig, at bjærget Skib forlader Stedet, eller bjærget Gods bortføres, saa længe de ikke ere fyldestgjorte for Bjærgelønnen, eller Sikkerhed er stillet for samme.»

Et almindeligt Gældsbevis er utvivlsomt ikke tilstrækkelig Sikkerhed.

Literatur.

Paa Søkortarkivets Foranstaltning er udkommet en ny Udgave af »International Signalbog«. Da det ældre Oplag var udsolgt, saavel i Danmark som Norge, var det paatrængende nødvendigt, at et nyt udkom, da det allerede i nogen Tid har været umuligt at forskaffe sig Bogen. Som Forordet til dette med Norge fælles Oplag udviser, foreligger denne Udgave ej i nogen ny Skikkelse, men kun som en revideret Udgave af den tidligere. I Del III (Indholdsfort. Pag. 527) er det navnlig i »Fortegnelse over Signalstationer samt over Stormvarselssignaler«, at de væsentlige Forandringer ere foretagne. Bogen forhandles fra Søkortarkivet til samme Pris (6 Kr.) som forhen.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Torm« har holdt en ekstraordinær Generalforsamling. Kaptajn Harboe dirigerede. Til Beslutning forelaa et Forslag fra Bestyrelsen om Køb af et nyt Skib. Den korresponderende Reder, Kaptajn Torm, motiverede nærmere Forslaget. Gennemsnitsudbyttet havde i de 6 Aar, Selskabet havde bestaaet, været ca. 6 pCt., og vilde med det Udbytte, det vilde give i Aar, blive lidt over 6 pCt. De 3 Dampskibe, Selskabet ejede, repræsenterede en bogført Værdi af 756,000 Kr. Gælden var 90,000 Kr. Status var god. Men hvis Skibsmateriellet ikke forøgedes, vilde Selskabet forsumpe, idet Skibene efterhaanden vilde tabe i Værdi. En saadan Materieførelse vilde ogsaa have en god Indflydelse paa Aktiernes Kurs. Under disse Omstændigheder havde Bestyrelsen indledet Underhandlinger med Værftet i Kiel om Købet af et Skib paa 2400 Tons til en Pris af 340,000 Kr. Deraf havde man Halvdelen i Aktier, medens Resten ventedes tilvejebragt ved Laan. Den samlede Gæld vilde derved blive ca. 240,000 Kr. Han anbefalede, at man benyttede sig af denne gunstige Lejlighed. Fragterne vare jo endnu ret gode, og der var nærmest Udsigt til, at de vilde blive det ogsaa næste Aar. Skibet vilde kunne overtages i næste Uge, og vilde saa straks kunne gaa i Fart.

Forslaget vedtoges enstemmigt med 423 Stemmer.

Ugens Havarier.

Vivienne, eng. Dpsk. af Cardiff ankrede den 19. ds. paa Helsingørs Red med Skade paa Maskineri. Efter Reparation fortsattes Rejsen til Rotterdam d. 20. ds.

Tellus, Barkskib af Fredericia, fra Hængø med Træ til Rochefort indkom d. 20. ds. her paa Reden læk.

Rønne, Dpsk. af Rønne er d. 21. ds. indbragt til Rønne med Skade paa Skruen, af tysk Dpsk. Annie.

Olga, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Petersborg til Kjøbenhavn og Hamburg med Korn og Stykgods paa Grund ved Østby (Øland). Flot med Assistance.

Adolphe, Barkskib af Høganäs, fra Hartlepool til Gøteborg og Ilku, Brig af Arendal, have d. 19 ds. udfør Hanstholm været i Kollision med hinanden. Adolphe blev forladt af Mandskabet, der optoges af Skonnert Niels af Svendborg, som landsatte dem i Frederikshavn, Ilku fik nogle oven Bords

Skade og Adolphe er senere indbragt til Frederikshavn af Dpsk Georg.

Thrine, Skonnertbrig af Nakskov, har d. 19. ds. paa Rejsen fra London været paa Grund ved Indsejlingen til Kirkcaldy. Skibet kom flot ved næste Flod, er gaaet i Dok for at losse og reparere.

Marie Lovise, 3/m. Skonnert af Esbjerg, indkom d. 19. ds. til Falmouth med Tab af Sejl. Skade paa Storbom, Skanseklædning, Støtter og Baade etc. Skibet var paa Rejse fra Laguna til London med en Ladning Ceder- og Mahognitræ.

Melodez, Brig af Helsingborg, strandet paa Sjællands Rev er bragt flot af Svitzers Hertha, som har indbugseret den til Aarhus.

Adolphine, Skonnert af Thurø, er den 23 ds. indkommen til Weymouth læk.

Paa Foranledning henleder Redaktionen de ærede Indsenderes Opmærksomhed paa, at de ikke kan vente de af dem indsendte Artikler og Spørgsmaal optagne i Bladet, med mindre de, foruden det Skrivelser ledsagende Mærke, opgive deres Navn til Efterretning for Redaktionen.

Fra Sø og Land.

Det Udvalg, der paa »Dansk Sejlskibrederi-Forening« Generalforsamling i Sommer blev nedsat for at tage Spørgsmaalet om Sejlskibenes Reassuranceforhold under Overvejelse, holder i Dag Møde her i Byen.

Hans Chr. Møller her af Byen, der var forhyret som Letmatros med Dampskibet Johanne, og Nicolai Roes her af Byen, der var forhyret som Letmatros med det tyske Skib Gutenberg, ere skyldede over Bord og druknede.

Med Skruedampskibet »Regina«, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning »Flensburger Dampfercompagnie« i Flensburg foretoges den 21. ds. officiel Prøvetur i Sundet, hvilken i enhver Henseende forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, er 278' 6" langt i Hoveddækket, 40' 4" bredt og 17' 1/2" dybt i Rummet og forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation samt med Forvarmer, System Lundkvist.

Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 750 Hestekraft og der opnaaedes en Fart af 10 Mil med et Kulforbrug af kun 1/2 Kilo almindelige Dampkul pr. I. H. K.

Fra »Flensburger Schiffbau-Gesellschaft's« Værft løb d. 21. ds. en Fragt- og Passagerdamper, der fik Navnet »Theben«, af Stablen. Skibet bliver bygget for Regning af »die Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft « Kosmos » i Hamburg.

Die Hamburg Pacific Dampfschiffs Linie, Hamburg, har hos ovennævnte Firma i Flensburg kontraheret om en ny Damper paa ca. 6,500 Tons d. w.

Minde for Skibsrheder Jacob Meyer i Hamborg. En Kreds af danske i Hamborg, med Holger Drachmann i Spidsen, er ifølge R. B. traadt sammen for at hædre Mindet om vor d. 11. Oktober afdøde Landsmand, Skibsmægler Jacob Meyer i Hamborg, ved Oprettelse af et Fond, der skal bære Jacob Meyers Navn, og hvis Renter skulle anvendes til trængende Landsmænd i Hamborg.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Marseille 25. Novbr., bestemt til La Rochelle, New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Marseille 21. Novbr., bestemt til Oran, Tarragona. — Antwerpen, Caroc,

afgik fra Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Castor, Holm, ankom til Trangsund 21. Novbr., bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Königsberg 19. Novbr., bestemt til Newcastle, Marseille. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Libau. — Douro, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Hull. — Georgios I, Kihl, afgik fra Antwerpen 19. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus. — J. C. Jacobsen, Bech, afgik fra Cadix 20. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., bestemt til Bordeaux. — Kursk, Staal, ankom til Havre 22. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Constanti-nople 22. Novbr., bestemt til Batoum, Odessa. — L. P. Holm-blad, Koch, afgik fra Antwerpen 25. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Messina 21. Novbr., bestemt til Philippville, Algier. — Omsk, Rasmussen, ankom til Frederikshavn 23. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Tejo, Fenger, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til Almeria. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 22. Novbr., bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Kbhvn. 20. Novbr., bestemt til Barcelona. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 23. Novbr. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Marseille 18. Novbr., bestemt til Nicolaieff. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Riga 20. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra New-Orleans 5. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 17. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Axel, Nielsen, afgik fra Trondhjem 20. Novbr., bestemt til Christianssund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn., Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 19. Novbr., bestemt til Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Hull 22. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 23. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 22. Novbr., bestemt til Kbhvn., Vest-norge. — Fanø, Jørgensen, passerede Stornoway 23. Novbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 22. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Niedersøe, ankom til Stettin 22. Novbr., bestemt til Kbhvn., Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, afgik fra Königs-berg 23. Novbr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 17. Novbr., bestemt til Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 20. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, afgik fra Liverpool 22. Novbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 20. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Petersen, afgik fra Antwerpen 23. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Riga 21. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Libau. — Olga, Fischer, ankom til Kalmar 22. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Perm, Christensen, ankom til London 23. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 21. Novbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, ankom til Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Danzig 23. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Tula, Paaske, ankom til Königsberg 22. Novbr., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Riga 24. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 16. Novbr., bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 14. Novbr., bestemt til Island. — Georg, Svane, ankom til Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Libau. — St. Alban, Jørgensen, ankom til Königsberg 20. Novbr., bestemt til Ham-burg. — Stella, Lindberg, ankom til Kbhvn. 24. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Nauta, Steen, ankom til Hamburg 23. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Constantin, C. N. Bloch, afgik fra Kbhvn. 26. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofod, afgik fra Odense 26. Novbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 25. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 25. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, P. Petersen, afgik fra Newcastle 24. Novbr., bestemt til Aalborg. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 24. Novbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 24. Novbr., bestemt til Nakskov. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 25. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Swinemünde 23. Novbr., bestemt til Riga. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Stettin 18. Novbr., ankom til Riga 20. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Swansea 22. Novbr., bestemt til Stettin. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Libau 13. Novbr., ankom til Rotterdam 19. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra London 24. Novbr., bestemt til Blyth. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Rotterdam 20. Novbr., ankom til Grange-mouth 23. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 20. Novbr., ankom til Blyth 22. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Rotterdam 20. Novbr., ankom til Sunderland 22. —

Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Sunderland 20. Novbr., ankom til Stettin 24. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Stettin 17. Novbr., ankom til Riga 19. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Rotterdam 20. Novbr., ankom til Boness 22. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 11. Novbr., ankom til Libau 17. **Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 19. Novbr., ankom til Newcastle 21. Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Hull 22. Novbr., ankom til Newcastle 23. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., ankom til Antwerpen. 19. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., ankom til Reval 14. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Kiel 25. Novbr., bestemt til Reval.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Skutskær 15. Novbr., ankom til Rouen 22. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Bjørknæs 16. Novbr., bestemt til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Kraemer, afgik fra Riga 21. Novbr., bestemt til Ghent. — Hermia, Warming, afgik fra Rotterdam 21. Novbr., ankom til Grangemouth 23. — Alice, Sørensen, ankom til Rotterdam 21. Novbr. — Bornholm, Jensen, ankom til London 23. Novbr. — Gøteborg, Madsen, ankom til Hamburg 17. Novbr. — Nauta, Steen, ankom til Hamburg 23. Novbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 18. Novbr., ankom til Rønne 20., med brækket Skruexael. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Libau 19. Novbr., ankom til Åhus 20., afgik fra Åhus 23., bestemt til Marstrand. — Ajax, Brorsen, ankom til Aarhus 23. Novbr. — Marstrand, Lund, afgik fra Marstrand 17. Novbr., ankom til Travemünde 18., afgik fra Travemünde 20., ankom til Marstrand 21., afgik fra Marstrand 23., ankom til Swinemünde 24.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra London 21. Novbr., bestemt til Riga. — Dania, Troense-gaard, ankom til New-Orleans 17. Novbr. — Fyen, Hansen, ankom til London 18. Novbr., afgik fra London 22., bestemt til Blyth. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Blyth 19. Novbr., ankom til Kbhvn. 21. — Jylland, Starck, ankom til Rotterdam 19. Novbr. — Russia, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 20. Novbr. — Sjælland, Rasmussen, ankom til Aarhus 17. Novbr.

Østersøen. Ella, Hansen, ankom til Esbjerg 19. Novbr., afgik fra Esbjerg 21., bestemt til Charlestown. — Maia, Skov, ankom til Danzig 19. Novbr., afgik fra Danzig 21., ankom til Kbhvn. 22. — Patria, Andersen, ankom til Taganrog 10. Novbr. — Rita, Jensen, afgik fra Methil 18. Novbr., ankom til Esbjerg 19. — Yrsa, Larsen, afgik fra Burntisland 21. Novbr., bestemt til Island.

Union. Anglia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 20. Novbr., bestemt til Riga. — Frisia, Fisker, ankom til Trondhjem 16. Novbr. — Scotia, Nielsen, afgik fra Grangemouth 21. Novbr., ankom til Kbhvn. 24. — Olga, Jørgensen, ankom til Königsberg 20. Novbr., afgik fra Königsberg 24., bestemt til Kbhvn.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, afgik fra Rotterdam 19. Novbr., ankom til Pillau 24. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Libau. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Riga 20. Novbr., bestemt til Gent. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr., bestemt til Libau. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til London 20. Novbr. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Pillau 24. Novbr., bestemt til London. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Dunkerque 23. Novbr., bestemt til West Hartlepool.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, afgik fra Sundsvall 20. Novbr., bestemt til Esbjerg. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 18. Novbr., ankom til Esbjerg 20., afgik fra Esbjerg 22., ankom til Methil 23. — Nordsoen, Meinertz, ankom til Esbjerg 17. Novbr., afgik fra Esbjerg 18., ankom til Warkworth 21.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Ghent 21. Novbr. — Christiansborg, M. Schultz, afgik fra Bremen 24. Novbr., bestemt til Methil. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Blyth 22. Novbr. — Fredensborg, F. Petersen, afgik fra Hernøsand 19. Novbr., bestemt til Bremen. — Rosen-borg, W. Schultz, afgik fra Rotterdam 24. Novbr., bestemt til West Hartlepool. — Uranienborg, P. Olsen, afgik fra Libau 21. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Jomsborg, van Deurs, afgik fra Libau 23. Novbr., bestemt til London.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Hudiksvall 24. Novbr., bestemt til Geestemünde. — Jægersborg, Andersen, ankom til Brake 23. Novbr. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Trangsund 21. Novbr.

Norden. Nordhvalen, afgik fra Philadelphia 10. Novbr. til Frederikshavn. — Nordvest, afgik fra Wiborg 4. Novbr. til Marseille, passerede Portland 16. — Nordkap, ankom til New-Orleans 15. Novbr. — Nordpol, ankom til Marseilles 13. Novbr. fra Kotka. — Norden, ankom til Ibrail 9. Novbr. — M. C. Holm, afgik fra Cete 1. Novbr. til Marianopol, passerede Konstantinopel 9.

Sejlskibe:

Schouboe junr. Barksibet Alexandra er ankommet til Brisbane 18. Novbr. fra New-York.

Rønne. Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Frederiks-

havn 14. Novbr. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 5. Novbr. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Karrebæksmunde 14. Novbr. — Castor, Clausen, ankom til Vejle 15. Novbr. — Zephyr, Henriksen, ankom til Harborg Elben 1. Novbr. — Erik, Sonne, ankom til Grimsby 19. Novbr. — Thor, Jensen, ankom til Grimsby 19. Novbr. — Tordenskjold, Larsen, ankom til Cardiff 21. Novbr.

Fane, Nordby. Peruvian. Hansen ankom til Guayquil fra Havre. — Serapis, Hansen ankom til Apalachicola 17. Novbr. — Ines Røhl, Jessen, sejlet fra Falmouth 1. Novbr. til Goole. — Aalborg, Carlsen, sejlet fra New-York 19. Novbr. til Mauritius. — Helene, Sørensen, ankom til Hamborg 20. Novbr. fra New Britain via Punta Delgade. — Anna Mathias, Sørensen, sejlet fra Sidney 10. Oktbr. til Jalnit. — Marie Louise, Mecklenborg, ankom til Falmouth 20. Novbr. fra Laguna d/T. beordret til London. — Maren, Pedersen, sejlet fra Hamborg 21. Novbr. til Sydhavsoerne. — Dora, Nørholm, sejlet fra Hamborg 21. Novbr. til Lüderitzborg, Vestkysten af Afrika. — Rosa, Brinck sejlet fra Cadix 17. Novbr. til Rio Grande. — Mathilde, ankom til Punta Delgade 23. Novbr. fra Macassar, Kaptajnen O. Steffens er død paa Rejsen.

Svendborg. Odin, Strøm ank. til Portsmouth 17. Nov. — Doris, Hansen, ank. til Havre 17. Nov. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kirkaldy 17. Nov. — Grethe, Hansen ank. til Horsens 18. Nov. — Maren Kirsten, Jensen ank. til Yarmouth 18. Nov. — Thurø, ank. til Leith 19. Nov. — Athene, Hansen ank. til Berwick 18. Nov. — Magnet, Jensen ank. til Dysart 1. Nov. — Elise, Andresen ank. til Hull 19. Nov. — Bellona Pedersen ank. til Newhaven 19. Nov. — Embla, Mathiasen ank. til Ipswich 19. Nov. — Marie, Nielsen, ank. til Newhaven 19. Nov. — Ruth, Nielsen ank. til Grangemouth 19. Nov. — Fylla, Nielsen ank. til Kingslynn 19. Nov. — Hansine, Hansen ank. til Frederiksstad 20. Nov. — Emanuel, ank. til Littlehampston 20. Nov. — Diana, Falentin ank. til Nordshields 20. Nov. — Hans Emil, Hansen ank. til Danzig 23. Nov. — Rasmus, Jensen ank. til Kjøbenhavn 23. Nov. — Fides, Nielsen ank. til Haderslev 21. Nov. — Skirner, Nielsen ank. til Neufahrwasser 22. Nov. — Urania, Hansen, ank. til Poole 23. Nov. — Kruse, Larsen ank. til London 22. Nov.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddele os under 21. November:

Kulfragterne fra Østkysthavnene ere omtrent uforandrede. Markedet har fluktueret en Del; midt i Ugen var der stor Fæstthed med til Dels højere Rater, de sidste Par Dage har imidlertid Tonen været mindre fast. Af Befragtningerne nævnes: Tyne etc. til Memel 120⁰ 4/6, Swinemunde 1750 4/6, 1600 4/9, Wismar 1950, 1250 5/6, Rostock 900 5/6, Lübeck 1600 6/—, 1000 5/6, Assens 900 6/—, Nyborg 1450 2 Ladepl. 5/4¹/₂, Kjøbenhavn 1450 4/9, 2100 4/6, begge 400 del., Helsingborg 1100 5/3, Lissabon 1900 6/9, 1950 6/6, 2600 6/—, Malaga 1400 8/—, Barcelona 1600 9/6, Marseille 1200 7/3, Cannes 1400 8/—, Savona 2100 7/1¹/₂, 400 del., Genua 2200 7 —, Civita Vecchia 2100 8/—, Trapani 1700 7/6, Venedig 2000 9/3, Alexandria 2500, 2700 7/3, Algier 1300 6/6.

Returmarkedet fra Sortehavet har været i stadig Tilbagegang, og Begæret for prompt Tonnage er meget ringe. Donau-Markedet befinder sig i samme Tilstand, og for Azoffs Vedkommende maa Sæsonen nu betragtes som endt. Af de sidste Dages Befragtninger nævnes:

Azoff til L.H. A. R. 3000 12/6, option any 12/9 og Hamburg 13/—, April. Do. til any direct 3500 12/6, Hamburg 12/9, Maj. Donau til Antwerpen eller Rotterdam 3700 13/3 berth. Do. til Rotterdam 3200 14/—, prompt. Do., 10500 qrs. til any direct 14/—, Hamburg 14/6, Bergen eller Kjøbenhavn 15/6, November. Sulina n. c. 11/— Byg, free address, 3000 t., prompt. Varna any direct undtagen Hamburg 12/—, 11500 qrs. prompt. Eupatoria til Rotterdam 11/—, prompt 3800 t. Nicolaieff til any direct 13/—, Bergen, Stavanger 14/6. 11500 qrs. Novorossisk til Rotterdam 3300 t. 12/— prompt. Poti til Rotterdam 2700 14/—, November.

Returmarkedet fra Middelhavet har været ret livligt i denne Uge, men der er for rigeligt Tilbud af Tonnage, og Fragterne ere dalede adskilligt. Der er i de sidste Dage sluttet: Alexandria til London 5000 t. 12/— c. s., 2/6 grain Agua Amarga ell. Almeria til Rotterdam 7/4¹/₂, option Antwerpen 7/6, free disch. Carthagenia ell. Almeria til Rotterdam, 3200 t., 9/6 full terms. Garrucha til St. Nazaire 3000 8/6 full terms. Pomaron til Rotterdam 1500 9/6. Bilbao til Middlesbro 6/10¹/₂, Rotterdam 7/3, Glasgow 6/9.

D'Hr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 6. November.

Den ufavorable Tilstand, her herskede, da vi sendte vor

sidste Beretning, er vedblevet i den forløbne Uge. Medens Raterne ere de samme for tidlig Lastning, begrundet paa Tonnagens Knaphed, hersker der en stærk Tilbøjelighed fra Afskibernes Side til at afvente senere Lastning, for saaledes at udnytte det større Tilbud af Dampere. Det ventes, at Afgørelsen af de politiske Spørgmaal vil bringe nyt Liv i vort Marked, saa at vi kunne se frem til en rolig og tilfredstillende Forretning, men det synes tvivlsomt, om den sidste Tids høje Rater atter vil kunne opnaas.

Bomuldsfragterne ere dalende, men da Høsten er større end hidtil antaget, vil Afskibningerne uden Tvivl vedvare endnu nogen Tid. Der er god Efterspørgsel efter Dampere til fulde Rater til sydafrikanske Havne og Ostindien.

Forretninger i Sejlskibe har, som en Følge af Præsidentvalget, været meget ubetydelig i den forløbne Uge. De faa Befragtninger, der ere afsluttede, udvise ingen Forandring i Raterne, der stadig ere meget faste.

Endvidere er meddelt os den 13de November;

Samtidig med, at der er bleven afsluttet mange Kornbefragtninger i den forløbne Uge, ere Raterne desværre gaaet ned. Tilbudet af Tonnage til Lastning ud over November har ikke alene været rigelig, men endogsaa overflødig, og som en Følge heraf har Rederne været nødt til at nøjes med lavere Fragter. Med mindre at Efterspørgslen fra den anden Side af Atlanterhavet bliver livligere, end den er for Øjeblikket, kan en yderligere Nedgang i Raterne næppe undgaaes. Der har her i Markedet været gjort et fast Tilbud for en prompt Damper til at laste en fuld Ladning Korn til Calcutta eller Bombay, men Forretningen gik ikke i Stand af Mangel paa en Baad af passende Størrelse. Stykgods-Forretningen er meget livlig i alle Retninger, men det gaar her som i de øvrige Befragtningbrancher: paa Grund af Overflod paa Tonnage falde Raterne.

Bomuldsbefragtningerne ere meget matte med næsten ingen Efterspørgsel; derimod kunne Dampere, der vil lade Petroleum i Kasser til Ostindien samt tage Timecharter i transatlantisk Fart, faa ganske god Beskæftigelse.

Her er stadig Mangel paa Sejlskibe, hvorfor der kun er gjort ubetydelig Forretning med dem siden vor sidste Meddelelse. Der er endnu en nogenlunde god Efterspørgsel efter Skibe, som ere her paa Pladsen, samt efter de, der kunne ventes i en nær Fremtid, men for de Skibe, der først kunne ventes hertil om nogen Tid, er Efterspørgslen ringe, og det ser absolut ikke ud til, at vi kunne vente nogen Stigning i Fragterne. Afladerne til Australien er tilsyneladende godt forsynede med Tonnage for adskillige Maanedere, idet de have befragtet en stor Del Skibe under Vejs hertil. Lysten til at slutte for Petroleum i Kasser til Ostindien synes mindre, skønt Raterne dertil have holdt sig uforandrede.

Hr. René le Houelleur, Marseille, meddele den 22. November:

Forrige Uge har at opvise en Forøgelse i Befragtningerne fra Donau, Azoff og Sortehavshavnene. Der er god Efterspørgsel efter Tonnage til Dagens Noteringer men mange Redere refusere at slutte til de nu opnaaede Rater, og man vil efter al Sandsynlighed i kommende Uge kunne notere en ikke ubetydelig Stigning i Fragterne, idet betydelige Salg til Alskibning før Sæsonens Slutning har fundet Sted. De i Ugens Løb opnaaede Rater variere mellem frcs. 14,50/1750, hvortil fremdeles kan sluttet Dampere fra 1500/2500 tons dw.

Time Charter Middelhavet. Jeg har i forløbne Uge sluttet Damperen »Giovanna« 1547 Regt. brutto til 14,000 frcs. pr. Md. for 2 à 3 Md. og kan fremdeles placere en lignende Baad til samme Rate. Der noteres som følger:

Sortehavet, Azoff — Donau — Marseille 14—18 frcs.

Sicilien — Marseille 8,50 à 9 frcs.

Bangkok » 20/ pr. ton dw.

New Orleans — Marseille Sejlskib 1000/1500 Reg. 30 Dollar pr. 1200 Stk. Egestav.

Halifax — Marseille 50/ pr. Stand. (Sejlskib).

Marseille — Bristol 400/500 tons Mel 14/

» Glasgow 1500/2300 tons Mel 9/.

» Helsingfors — 17 francs.

» Kjøbenhavn 25 fr. pr. 1000 kg. Hvedeklid.

» Rio — Santos 30 frcs. pr. t. Stykgods.

» La Plata. 20 » » » —

» Mauritius 20 » » » —

Der betales nu for passende Sejlere:

Cardiff eller Newport — Le Moule (Guadeloup) 12 à 13/ pr. ton Kul og denne Fragt kan forbindes med en Hjemfragt fra Le Moule til Marseille med Sukker à 43 frcs. pr. ton for Sukker i Fade og 33 frcs. pr. ton for Sukker i Sække.

Dampskibssalg.

Damperen »Alaska« 7000 tons Reg. er solgt til Spanien for 800,000 frcs. for at overføre Tropper fra Spanien til Cuba, denne Baad er afgaaet fra Clyden den 16. Novbr. under Navnet »Margallanes.«

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden, Jyllands V.-Kyst Den 1^{de} Novb. 1896 er *Thyborøn* Fyrskib inddraget for Vinteren.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverlg. Småland. *Idö Stångskär* Fyr, uden for *Vestervik*, brænder nu hele Aaret rundt, naar Is ikke forhindrer Sejlads. **Østergötland Skjærgaard.** *Viskår* (*Arkö* indre) Fyr er forandret. Det viser nu Et-Blink hver 5 Sekunder. Det lyser Horizonten rundt, hvor det ikke skjules af *Arkö*.

Den 15^{de} Novb 1896 ere følgende Fyr tændte mellem *Arkö* og *Kettilö* i det Ø.-lige Farvand mellem *Aspöfjärden* og *Kullskärsdjupet* samt mod S. til *Barösund*:

- 1. Ärholmen** Fyr paa Holmens SV.-Pynt. Det viser hvidt, fast Lys fra c. S. 45° Ø. gennem S. til S. 12° V. og svagt hvidt Lys mod V. Flammens Højde: 25 Fod. 58° 24' 40" N. Br. 16° 56' 45" Ø. Lgd.
- 2. Skrifvarehamnsskåret** Fyr paa Skjærets SØ.-Pynt. Det viser hvidt Hurtigblink fra c. S. 50° Ø. gennem S. og V. til N. 46° V. Lyset er stærkest fra S. 40° Ø. gennem S. til S. 8° V. Flammens Højde: 6 Fod. 58° 24' 0" N. Br. 16° 57' 12" Ø. Lgd.
- Ärholmen** og **Skrifvarehamnsskåret** Fyr staa 2,000 Alen N. 20° V. og S. 20° Ø. fra hinanden og lede overet fri af alle Grunde i Farvandet mellem *Skrifvarehamnsskåret* og *Stora Högholmen*.
- 3. Älholmen** hurtigblinkende Fyr paa Holmens N.-Pynt. Det viser hvidt Lys fra c. N. 20° V. til N. 10° V., fri V. om den røde Tønde ved *Lindholmen*, rødt Lys fra N. 10° V. gennem N. til N. 83° Ø., hvidt Lys fra N. 83° Ø. gennem Ø. til S. 73° Ø., fri af Grundene mellem *Ärholmen* og *Skrifvarehamnsskåret* Ledefyrilinje og *Älholmen* Fyr, rødt Lys fra S. 73° Ø. til S. 54° Ø. Flammens Højde: 8 Fod. 58° 23' 55" N. Br. 16° 56' 45" Ø. Lgd.
- 4. og 5. Stora Högholmen** Ledefyr. Bagfyret viser hvidt, fast Lys fra S. 8° Ø. gennem S. og V. til N. 20° V., stærkest fra S. 8° Ø. gennem S. til S. 40° V. samt fra N. 50° V. til N. 2° V. Flammens Højde: 38 Fod. 58° 21' 10" N. Br. 16° 59' 13" Ø. Lgd. Forfyret viser hvidt Hurtigblink fra c. S. 45° Ø. gennem S. og V. til c. N. 35° V., stærkest fra S. 17° Ø. gennem S. til S. 31° V. Flammens Højde: 10 Fod. Fyrene staa 160 Alen N. 6° Ø. og S. 6° V. fra hinanden og lede overet fri af alle Grunde mellem *Stora Högholmen* og *Fogelö*.
- 6. Enskär** hurtigblinkende Fyr paa Skjærets SØ.-Pynt. Lyset er grønt fra c. N. 13° V. gennem N. til N. 17° Ø., hvidt fra N. 17° Ø. til N. 35° Ø., fri Ø. om Stagen NV. for *Fogelö* og N. om *Enskär*, og fra S. 7° V. til S. 31° V., fri Ø. om den sorte Tønde ud for *Andskär*, rødt Lys fra S. 31° V. til S. 55° V. og svagt hvidt Lys mod Ø. Flammens Højde: 8 Fod. 58° 18' 50" N. Br. 16° 58' 23" Ø. Lgd.

Lysevnen for Fyrene er 6 Kml. for det hvide Lys, 4 Kml. for det røde Lys og 3 Kml. for det grønne Lys. Fyrene vises fra smaa Fyrhuse. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

- 7. Södra Epskärsgrundet** rødmaledet Lystønde. Den viser hvidt, fast Lys. 58° 14' 6" N. Br. 16° 54' 11" Ø. Lgd. Brændetid: 1ste April—15de Maj og 15de Juli—31te December.

Slätbaken Indløb. Den 15^{de} Novb. 1896 er paa *Färholmen* S.-Pynt tændt et hurtigblinkende Fyr Lyset er grønt fra c. N. 40° Ø. til N. 64° Ø., hvidt fra N. 64° Ø. til N. 78° Ø., mellem Risprikken og Stagen nærmest Fyret, rødt fra N. 78° Ø. gennem Ø. til S. 57° Ø. og hvidt fra S. 45° V. gennem V. til N. 78° V., samt svagt, hvidt Hurtigblink mod SØ. Flammens Højde: 11 Fod. Lysevnen: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde og 3 Kml. for det grønne Lys. Fyrapparat af 6te Orden. Brændetid: 1ste April—15de Maj og 15de Juli—31te Decb. Der er ikke Vagt ved Fyret. Det vises fra et hvidt, rundt Fyrhus. 58° 25' 12" N. Br. 16° 45' 19" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Ifølge Telegram af 18de November 1896 fra Overlodsen i *Sundsvall* er Fyrskibet »*Sydostbrotten*« inddraget.

Finland. Fyrskibene »*Qvarken*«, »*Helsingkallens*« og »*Verkomatala*« ere inddragne for Vinteren.

Wasa Distrikt. Paa Holmen *Kyrkoskär* N.-Pynt er opført en 23 Fod høj Baake med hvid, rund Skive paa Toppen. 62° 3' 16" N. Br. 21° 18' 20" Ø. Lgd.

Paa Landet ved *Sideby* er opført en 27 Fod høj Baake med hvid Tavle. 62° 3' 6" N. Br. 21° 18' 0" Ø. Lgd.

Holdte overet lede Baakerne fra Søen S. om *Kihlgrund* til *Kihlhamn*, fri af de nærliggende Grunde.

En lille 16 Fods Sten kaldet *Holby*, er funden uden for Indløbet til *Räfsö* Havn. Den er afmærket med en hvid og rød sribet Stage med Kors, hvorunder en sort Ballon. 61° 35' 10" N. Br. 21° 25' 46" Ø. Lgd.

Äbo Skjærgaard. *Dalsbruk*. I Farvandet til *Dalsbruk* ere følgende Sømærker udsatte:

NØ for 15 Fods Grunden *Hundholmens Nya* er i 5 Fv. Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid fornedet, med to røde Koste med Risene fra hinanden. 59° 58' 16" N. Br. 22° 29' 34" Ø. Lgd.

V. for 17 Fods Grunden *Stabban* er i 20 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid fornedet, med to sorte Koste med Risene mod hinanden. 59° 59' 36" N. Br. 22° 30' 16" Ø. Lgd.

V. for 13 Fods Revet *Mångfallsgrunds Nya* er i 29 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid fornedet, med to sorte Koste med Risene mod hinanden. 60° 0' 4" N. Br. 22° 31' 28" Ø. Lgd.

Ved Grunden *Portens Södra*, der strækker sig mod Nord fra Holmen *Högholm*, er i 20 Fod Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadbunden Kost. 60° 0' 53" N. Br. 22° 30' 45" Ø. Lgd.

S. for 16 Fods Revet *Portens Norra* er i 20 Fod Vand udsat en rød Stage med rød, opadbunden Kost, 1,5 Kbl. S. for Holmen *Korsön*. 60° 0' 55" N. Br. 22° 30' 43" Ø. Lgd.

Farvandet kan besejles med indtil 17 Fods Dybgaende. **Finske Bugt.** I Afmærkningen omkring *Pörtö* ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne: Vagere af den for Pladsen bestemte Art ere udsatte følgende Steder:

S. for 10 Fods Grunden *Söderskär*, 3 Kbl. N. 42° V. fra *Söderskär* Fyr. 60° 6' 48" N. Br. 25° 25' 24" Ø. Lgd.

S. for 5 Fods Grunden *Lampukari*, 4½ Kbl. N. 37° Ø. fra *Söderskär* Fyr. 60° 6' 55" N. Br. 25° 26' 28" Ø. Lgd.

N. for 11 Fods Grunden *Kökkömaa*, 9 Kbl. N. 78° Ø. fra *Söderskär* Fyr. 60° 6' 47" N. Br. 25° 27' 38" Ø. Lgd.

S. for og N. for 1 Fods Grunden *Basörsklack*, 2,9 Kml. N. 16° V. fra *Söderskär* Fyr. 60° 9' 22" N. Br. 25° 24' 23" Ø. Lgd.

S. for 9 Fods Grunden *Gammelviksref*, 1,7 Kbl. S. 86° Ø. fra *ljustö* S.-Pynt. 60° 9' 25" N. Br. 25° 26' 20" Ø. Lgd.

N. for og V. for 4 Fods Grunden *Halsholms Storgrund*, 4 Kbl. S. 26° Ø. fra *Bastö* S.-Pynt. 60° 9' 8" N. Br. 25° 26' 24" Ø. Lgd.

S. for 6 Fods Grunden *Halsholms Lillgrund*, 5½ Kbl. S. 42° Ø. fra *Bastö* S.-Pynt. 60° 2' 1" N. Br. 25° 26' 53" Ø. Lgd.

N. for 10 Fods Grunden *Svarthällsgrund*, 8½ Kbl. S. 87° V. fra *Pörtö* SØ.-Pynt. 60° 8' 42" N. Br. 25° 28' 3" Ø. Lgd.

Ø. for Grunden *Hvitthäll*, 4½ Kbl. Ø. for Klippen *Hvitthäll*. 60° 8' 14" N. Br. 25° 28' 37" Ø. Lgd.

V. for 3 Fods Grunden *Hvitthälls Vestra*, 2,9 Kml. N. 41° Ø. fra *Söderskär* Fyr. 60° 8' 18" N. Br. 25° 28' 51" Ø. Lgd.

S. for 4 Fods Grunden *Blyörnsgrund*, 2,9 Kml. N. 58° Ø. fra *Söderskär* Fyr. 60° 8' 0" N. Br. 25° 30' 38" Ø. Lgd.

Følgende Vagere ere inddragne:

S. for *Hvitthälls Östra Grund*. 60° 8' 40" N. Br. 25° 29' 12" Ø. Lgd.

Ø. for *Hvitthälls Vestra Grund*. 60° 8' 18" N. Br. 25° 28' 58" Ø. Lgd.

N. for *Blyörnsgrund*. 60° 8' 10" N. Br. 25° 30' 23" Ø. Lgd.

Ø. for *Blyörnsgrund*. 60° 8' 0" N. Br. 25° 30' 46" Ø. Lgd.

Rusland. Riga Bugt. Ved Indløbet til *Arensburg* er tændt to hvide, faste Fyr. Forfyret staa paa Broen paa Halvøen *Ramasaar* Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden 6 Kml. 58° 12' 48" N. Br. 22° 30' 22" Ø. Lgd. Bagfyret staa 1,000 Alen N. 38° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 8 Kml.

Tyskland. I *Königsberger Rinne*, tværs ud for *Zimmerbude* og N. for Tønde Nr. 3 er en Lægter sunken i 10 Fod Vand, fra *Brandenburg Kirke* i NV. ¼ N. og fra *Königsberger Rinne* Lystønde i NØ. ½ Ø. Om Natten vises en hvid Lanterne ved Vraget.

Kurisches Haff. Ved *Schwartzort* ere Vintersømærkerne udlagte.

Frisches Haff. I den S.-lige Del af *Frisches Haff* foretages Vinterafmærkningen sidst i November. Fyrene brænde, indtil Is forhindrer Sejlads.

Ifølge Indberetning fra det kgl. danske Generalkonsulat i *Stettin* ere Sommersømærkerne ved *Oderbank* den 14de November 1896 ombyttede med Vintersømærkerne.

Lille-Bølt. Den hvide Spirtønde *Aarø-Kalb* Ø. er flyttet c. $\frac{3}{4}$ Kbl SSV. hen. Dybden er uforandret.

Paa *Aarø* er opført fire, paa *Aarø-Kalb* to og S. for *Hejls-Minde* to Baaker med hvid Trekant paa Toppen. De ere Skibsfarten uvedkommende.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. En Mast med Salinger, der er fast i et sunket Vrag, ligger N. t. V. fra *West Schouwen Fyr* og NØ. t., N. fra Fyrskibet *»Schouwenbank«*. $51^{\circ} 56' 30''$ N. Br. $3^{\circ} 37' 30''$ Ø. Lgd.

Tydskland. Anduvningstønden ved *Süder Piep* er flyttet 2,200 Alen V. $\frac{1}{4}$ S. hen.

Elben. Vragtønden, som i *Falsches Tief* laa mellem Tønde Nr. 4 og Nr. 5, er inddragen. Vraget er uskadeligt for Skibsfarten.

I *Weser* er Vinterafmærkningen begyndt.

Jade. *Ledge* Tønde er paa Grund af Farvandets Forandring flyttes c. 1,100 Alen S. hen i $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand. $53^{\circ} 44' 20''$ N. Br. $8^{\circ} 2' 32''$ Ø. Lgd.

Holland. Zuisersee. En grøn Stumtønde er i 11 Fod Vand udlagt ved et Vrag, som ligger sunket ved Ø.-Siden af den N.-lige Del af *Krabbersgat* Ø.-Dæmning, tæt ved *Enkhuizen*.

Zeegat van Brouwershaven. I *Schaar van Renesse* er Dybden nu 23 Fod

England. Goodwin Sand. Mellem *Goodwin Knoll* Tønde og *North West Goodwin* er i 10 Fv. Vand, Springtids Lavvande, udlagt en sort Spidstønde med Ballon, *North Goodwin*, 1,1 Kml. N. 46° Ø. fra *North West Goodwin* Tønde. $51^{\circ} 17' 7''$ N. Br. $1^{\circ} 31' 1''$ Ø. Lgd.

South Goodwin Tønde er flyttet og ligger nu i 12 Fv. Vand, Springtids Lavvande, $3\frac{1}{2}$ Kml. N. 54° Ø. fra Fyrskibe *»South Sand Head«*. $51^{\circ} 10' 8''$ N. Br. $1^{\circ} 32'$ Ø. Lgd.

Downs. Ramsgat NØ. *Broadstairs Knoll* Tønde er flyttet og ligger nu i 24 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra *Elbow* Tønde i S. 43° V., 1,6 Kml. $51^{\circ} 20' 8''$ N. Br. $1^{\circ} 28' 8''$ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Irlands Ø.-Kyst. Lough Carlingford. Den 1ste December 1896 tændes paa den røde Spidstønde Nr. 12, SV. for *Frazer Rock*, et hvidt, fast Fyr. $54^{\circ} 2' 40''$ N. Br. $6^{\circ} 5' 50''$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. ertuis d'Antioche. Et Fiskefartøj er sunket 4 Kml. N. 72° V. fra *Chassiron Fyr*. En grøn Tønde er udlagt ved Vraget. $46^{\circ} 3' 54''$ N. Br. $1^{\circ} 30'$ V. Lgd.

Cape Breton Island. Paa *Glasgow Point* skal tændes et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 8 Kml. $45^{\circ} 34'$ N. Br. $61^{\circ} 8'$ V. Lgd.

Nowa Scotia S.-Kyst. Ved *Quaker Island* Fyr gives Taagesignal med et Taagehorn, naar Skibes Taagesignal høres. $44^{\circ} 31'$ N. Br. $64^{\circ} 14'$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. New York. En Fløjtetønde er udlagt til Forsøg 100 Alen N. 87° V. fra *Gedney Channel* Fløjtetønde. Den er fastgjort til en Spidstønde, og begge ere malede brune.

New York Upper Bay. Den hvide Spirtønde, mærket A, som laa c. 1,250 Alen N. 81° V. fra *Robbins Reef Fyr*, er inddragen.

South Carolina. Charleston. En rød Spidstønde Nr. 8 er i 20 Fod Vand udlagt ved N.-Siden af det indre Indløb til *Swash Channel*, fra *Fort Sumter Fyr* i S. 61° Ø. fra *Sullivans Island* bageste Ledebaake i S. 14° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Den sort og hvid lodret stribede Fløjtetønde, ud for Indløbet til *Galveston*, er flyttet $\frac{3}{4}$ Kml. Ø. hen. Den ligger nu i 29 Fod Vand, fra *North Breaker* Baake i N. 76° Ø., $2^{\circ} 8'$ Kml. Man bør med Flod gaa N. om, med Ebbe S. om den.

Mexico. Ledeførene ved *Coatzacoalcos* ere begge grønne, faste Fyr. De staa 400 Alen S. 19° Ø. og N 19° V. for hinanden. Synsviddens: $5\frac{1}{2}$ og $4\frac{1}{2}$ Kml.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland. — Karantænen for Skibe kommende fra ægyptiske Havne er ophævet. Der tilstaaes dem fri Praktika, efter at være underkastede streng Lægeundersøgelse.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Novbr. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.....	109 $\frac{1}{4}$	109 $\frac{1}{2}$	109	109 $\frac{1}{4}$
Thingvalla			46	47 $\frac{1}{2}$
Danmark	88 $\frac{1}{2}$	89	88 $\frac{1}{2}$	89
Norden			119 $\frac{1}{4}$	120
Kjøbenhavn	99		98 $\frac{3}{4}$	99
Carl	60	60 $\frac{1}{4}$	60 $\frac{1}{4}$	60 $\frac{1}{2}$
Dannebrog			108	109 $\frac{1}{2}$
Skjold	74	74 $\frac{1}{4}$	74 $\frac{1}{4}$	74 $\frac{1}{2}$
Jydsk Engelsk Dpsk.....			—	—
Bornholm 1866.....			—	—
Bornholm.....			—	—
Helsingørs Dampsk.....			—	—
Østersøen			64	65 $\frac{1}{2}$
Nordsøen			71	74
Torn			98	99
Foren. Bugser-Selsk.....			91	95
Dansk-russisk Dampsk.....			93	105
Dampskibe Obligationer.				
4 $\frac{0}{10}$ foren. Dampsk.....			104	108
5 $\frac{0}{10}$ — —			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Thingvalla 1882.....			99	103
5 $\frac{0}{10}$ — 1894.....			—	—
5 $\frac{0}{10}$ Norden.....			103	106
5 $\frac{0}{10}$ Nordsøen.....			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 $\frac{0}{10}$ Stats.....			—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ uopsig. Stats			99 $\frac{1}{4}$	100
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Husejer Kreditk.....			96	97
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Kbhvns Kreditf.....			96	96 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Østift. Kreditf. 6 Ser.....			96 $\frac{1}{2}$	96 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{0}{10}$ — — 6 —			98 $\frac{1}{2}$	99
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ Landkreditk. 3 —			96 $\frac{1}{2}$	96 $\frac{3}{4}$
Aktier.				
Nationalbank.....			157	157 $\frac{1}{2}$
Privatbank.....			123 $\frac{1}{4}$	124
Landmandsbank.....			125 $\frac{1}{4}$	127
Handelsbank.....			125 $\frac{1}{4}$	126 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain.....	104 $\frac{1}{2}$		104 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Jernsk.....			107	107 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.....	97 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	97 $\frac{1}{4}$	97 $\frac{1}{2}$
Bryggeri Aktier.....	125		125	125 $\frac{1}{4}$
Vekselkurseer.				
	åvista		10 d. d.	
	Sælger.		Køber.	
Hamburg.....	89.15		88.95	
London.....	18.17		18.13	
Paris.....	72.15		—	
Amsterdam.....	150.35		—	
Notering paa Berlins Børs d. 24. Novbr. 1896.				
Russiske Noter			217.15	
4 $\frac{0}{10}$ Russiske Consols.....			—	
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ — Boden Kredit			103.90	
6 $\frac{0}{10}$ Mexikanske			94.20	
5 $\frac{0}{10}$ Rumænske Stats.....			100	
4 $\frac{0}{10}$ — — 1890.....			86.80	
Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:				
Foren. Dampskibs. 220,000, »Thingvalla« 12,000, »Danmark« 26,000, »Norden« 4,000, »Dannebrog« 8,000, »Kjøbenhavn« 28,000, »Skjold« 38,000, »Carl« 20,000.				

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af **Indtil 750 Tons Egenvægt**.

Paa **SØKORT-ARKIVET** forhandles:

International Signalbog, officiel Udgave 1896.

Pris: Kr. 6,00.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Svendborg Margarinefabrik.

Jes Jensen & Søn.

Velsmagende og holdbar Margarine i særlige Kvaliteter og Pakninger til Skibsbrug.

Firma i Kjøbenhavn:
Raadhusstræde 4.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik: Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr., 6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ plads 13, fra 11—3 og hos Selskabets Agenter i de større Havne-Provindsbyer.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminator,
ERIKSGADE 7, STUEN,
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med **Skibs-Signal Lys, Raketter og Kanonslag, Festfyrværkerier og Illuminationer.**

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyme.

Telegrams: Husted.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.

Kjøbenhavn C.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,

Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

Cornelius Knudsens Etabl.,

37. Kjøbmagergade Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplicator Kompasser,

Sprit- og Baadkompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere,

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre

Indicatorer. Tegnebestikker.

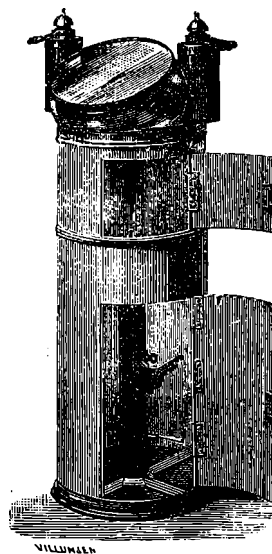
Parallellinealer.

Marinekikkerteer.

Complete Dykkerdragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet 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.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænk.) Kjøbenhavn.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — — — — — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. December 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — »Sø- og Handelsrettens Anseelse«, af Professor Viggo Bentzon. — Port Elizabeth. — Østkysten af Madagascar. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106
Lager af Papir og Konvolutter
fra danske og fremmede
Fabrikker.

3 Kabinetsbilleder
gratis
faar Enhver, som bestiller 12
elegante, holdbare Visikort til
4 Kr.

12 Kabinetskort kun 6 Kr.
J. Monty, St. Kongensgade 21.
Aabent baade Søn- og Helligdage.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

YOCARINI CIGARETTEN 100 Stk 2 Kr. Verdensberømt
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.
kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

Overretssagfører J. WESTENGAARD,
Vestervoldgade 2, København V. Telefon 3424.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk,
ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt an-
befales til
meget lave Priser.

12. Højbroplads 12.
ved Gammelstrand.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.
Amaliegade 36. København K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-
Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjedelstensdannelse).
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent TræRemskiver.

Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de
har været udstillede.
Fabriken grundlagt

1730.

Ældste Brænderi i Danmark.
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

Som Repræsentant for for-
skellige 1ste Klasses
Assurance-Selskaber overtager
jeg Forsikringer af **Skibe,
Varer og Fragt** til billige
faste Præmier. **Subagenter**
antages i forskellige Provins-
byer.

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amaliegade 24.

Antwerpen.

Det meddeles herved, at jeg foruden de etablerede For-
retninger i London og Rotterdam ogsaa har aabnet Kontor
under mit eget Firma i

Antwerpen, Rue de la Giroflée Nr. 7,

som Skibsmægler, Assurance-, Havari- og Kommissions-Agent
under Ledelse af min Søn Andreas Christensen, og anbefaler
samme til mine Forretningsvenners Velvilje.

Alfred Christensen.

Andersen & Co.
Bangkok — København

have altid paa Lager i Frihavnen

Teaktræ

i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.

Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Nautical Academy.

Pupils prepared in seamanship, navigation, signalling etc.
for the examinations of Masters & Mates in the English Mer-
cantile Marine. Apprenticeships for youths secured in 1st class
sailing vessels in the Australian & East-Indian trade.

Translations made on the shortest notice. 8 Amaliegade.

Balthazar Pedersen.

Sworn & authorized translator of the English & French languages.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon:
Willschou. Nr. 3876

31, Havnegade. København K.

Jernlager etc. paa Midtermøllen i Københavns Frihavn.

Generalagent for »Pomerania«.

See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft in Stettin,
tegener Forsikkring af Skibe, Skibeparter, Ladning og Fragt til faste
billige Præmier,

modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London,
La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London
samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybnings-
materiel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer
etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer
af alle Slags til og fra Københavns Havn.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Paa Udkig.

Den store Strike i Hamburg og Bremen har for saa vidt en alvorlig Karakter som den omfatter omtrent 14,000 Mand, og den har allerede forvoldt store Vanskeligheder, idet Losningen af Skibene i de to nævnte Havnebyer har lidt betydeligt Afbræk. Striken omfatter hovedsagelig de egentlige Havnearbejdere, men til disse have efterhaanden sluttet sig Arbejdere i beslægtede Fag, ja Striken synes endog at skulde brede sig til Fag, der slet ikke staa i nogen Forbindelse med Søen. Ogsaa Søfolkene true med at strike, idet de have opstillet Fordringer om nye Løn-satser, der i det væsentlige gaa ud paa Følgende: 1) en Forhøjelse af Hyrerne for Matroser til 70 M., for Fyr-bødere til 85 M. og for Kullæmpere til 75 M.; 2) Takst for Overarbejde 50 Pf. pr. Time; 3) til Søs Vagt om Vagt; desuden regnes alt Arbejde til Søs udenfor Vagt-tiden for Overarbejde; 4) Afskaffelse af Hyrebasser og Avance-Noter; 5) Oprettelse af et Hyrekontor.

Imidlertid vilde det sikkert være forhastet at antage, at det Øjeblik, der længe har været bebudet, og i hvilket Havnearbejderne i Tysklands, Storbritanniens, eventuelt ogsaa i Europas øvrige og i Amerikas Havne, samtidig skulde nedlægge Arbejdet, er kommet. Imod en saadan Antagelse taler for det første den Omstændighed, at Striken i Tyskland ingenlunde synes at være vel forberedt. Den er ikke sat i Værk i samme Øjeblik fra de forskellige Arbejdsgruppers Side, og efter at den er erklæret, staa det endnu som tvivlsomt, om alle disse Grupper ville støtte den. Dertil kommer, at det er ganske usikkert, om den i noget større Omfang vil brede sig til Storbritanniens Havne, og i hvert Fald er det givet, at der ikke foreligger nogen forud indgaaet Aftale mellem de tyske og engelske Arbejderorganisationer om en fælles Aktion. Men dette udelukker jo ikke, at Striken vil kunne faa vidt rækkende Følger for Skibsfarten paa de nordtyske Havne.

Folkethingets Udvalg om Lovforslaget om Tillæg til Søloven har nu afgivet Betænkning. Det fremgaar af denne, at alle Udvalgets Medlemmer ere enige om at nedsætte de foreslaaede Bøder for Tilsidesættelse af, hvad der paa Skib skal iagttages til Undgaaelse af Sammenstød, idet man nu foreslaar disse ansatte til fra 5 til 200 Kr. i Stedet for fra 10 til 500 Kr. Dette Udvalgets Forslag vil utvivlsomt blive gennemført, og vi kunne saaledes konstatere et glædeligt Resultat af de Bestræbelser, der fra Skibsførernes og fra dette Blads Side ere gjorte, for at man ikke gennem Bødebestemmelserne skulde sætte de her omhandlede Forseelser i Klasse med de i Sølovens §§ 287, 288 og 289 omtalte. Det vilde have været ønskeligt, om Betænkningen tillige havde omtalt Udsigterne til en almindelig Revision af Søloven, hvilket Spørgsmaal jo blev fremdraget ved Lovforslagets 1ste Behandling, og naar dette ikke er sket, maa det formentlig betyde, at Regeringen foreløbig ikke tænker paa nogen saadan Revision. Imidlertid maa man ikke glemme, at en saadan, trods dette, kan blive bragt paa Bane, før man venter det, og at den sikkert bliver det før eller senere. Det gælder da om, at man i alle Søfartskrise har forberedt sig paa at

tage Stilling til denne vigtige Sag, saa at man kan faa en virkelig Indflydelse paa dens Afgørelse.

Regeringen har i Folkethinget fremsat følgende Forslag til Lov om Ændring i Lov om Forhyringsagenter m. m. af 12te April 1892.

Lovens § 6 ændres til at lyde saaledes:

»Regeringen skal være bemyndiget til med fornøden Læmpelse at gøre Bestemmelserne i de foregaaende §§ 1—5 anvendelige paa Kommuner uden for Kjøbenhavn, der ere forsynede med Havn, naar det af den kommunale Bestyrelse anses nødvendigt eller ønskeligt. Regeringen kan tillige bestemme, at ingen under den i § 1, 3die Stykke, fastsatte Straf maa befatte sig med Forhyring (jfr. § 1, 2det Stykke) i de tilgrænsende Kommuner eller Dele af disse«.

Dette Forslag motiveres saaledes:

Ved § 6 i Lov om Forhyringsagenter m. m. af 12te April 1892 er Regeringen bemyndiget til med fornøden Læmpelse at gøre Bestemmelserne i Lovens §§ 1—5 anvendelige paa Steder uden for Kjøbenhavn, naar det af vedkommende kommunale Bestyrelse anses nødvendigt eller ønskeligt.

I Medfør af denne Bemyndigelse ere Lovens §§ 1—5 i Henhold til derom fra vedkommende kommunale Bestyrelser fremkomne Andragender ved kgl. Anordning af 28de September 1894 gjorte anvendelige i Fakse Ladeplads, Rønne Købstad, Svendborg Købstad og Marstal Handelsplads. Ved Anordningens § 1 er fastsat Antallet af de med Bevilling fra Indenrigsministeriet forsynede Forhyringsagenter paa hvert af de nævnte Steder, hvorhos det under Straf af Bøder er forbudt andre end den, der har saadan Bevilling, at befatte sig med Tilvejebringelse af Søfolk til Skibe eller at optræde som Mellemand ved Afslutning af Forhyringskontrakter.

Det har imidlertid for 2 af de i nævnte Anordning ommeldte Kommuners Vedkommende vist sig, at den Eneret til at befatte sig med Afslutning af Forhyringskontrakter, som Anordningen har tilsigtet at tillægge de paa de paagældende Steder ansatte Forhyringsagenter, i Virkeligheden bliver betydningsløs, idet der i vedkommende Kommunes umiddelbare Nærhed lige uden for Kommunegrænsen er oprettet private Forhyringskontorer; disse Kontorer benyttes i stort Omfang af Skibsførerne, hvortil Grunden til Dels er at søge deri, at de private Forhyringsagenter i Stedet for at følge den ved Lov 12te April 1892 § 2 foreskrevne Regel for Betalingen af Forhyringsagentens Virksomhed, nemlig at Betalingen skal erlægges halvt af den forhyrede og halvt af Skibet, oprkræve hele Betalingen eller største Delen af samme hos den forhyrede. Det er derhos ikke udelukket, at saadan privat Forhyringsvirksomhed drives sammen med Beværtningsnæring, hvad der i Følge Lov 12te April 1892 er forbudt de med Bevilling forsynede Forhyringsagenter. Mod disse Forhold har der fra Myndighedernes Side ikke kunnet skrides ind, da Regeringen har ment at savne Myndighed til at gøre nævnte Lovs Bestemmelser anvendelige paa de Kommuner, der støde op til de i Anordning af 28de September 1894 nævnte Steder, naar dette ikke har været ønsket af disse Kommuners Bestyrelser.

Efter at Anordningen af 1894 er traadt i Kraft, er der fremkommet Andragender fra andre Kommuner, saaledes fra Esbjerg, om Ansættelse af Forhyringsagenter, men under Hensyn til de foreliggende Erfaringer, har man fundet Betænkelighed ved at fremme disse Andragender.

Man har derfor foreslaaet, at naar Lovens Bestemmelser gøres eller ere gjorte anvendelige paa Kommuner uden for Kjøbenhavn, kan det af Regeringen tillige be-

stemmes, at ingen maa befatte sig med Forhyring i tilgrænsende Kommuner eller Dele af samme. Indførelsen af den Ordning i en Kommune, at der i samme skal ansættes med Bevilling forsynede Forhyringsagenter, kan saaledes, ligesom hidtil, kun ske, naar vedkommende Kommunalbestyrelse anser det for nødvendigt eller ønskeligt, men saafremt denne Ordning Gennemførelse kræver det, skal Udøvelse af Forhyringsvirksomhed i de tilgrænsende Kommuner kunne forbydes, uafhængig af Ønsket hos disse Kommuner Bestyrelser.

„Sø- og Handelsrettens Anseelse“.

Af

Viggo Bentzon,

Professor i Søret ved Universitetet.

I en Artikel i Nr. 47 med Overskriften »Kontraktfrihed« har en Indsender under Mærket »Johs« rettet et skarpt Angreb imod Sø- og Handelsretten for dens Dom af 28de Maj 1896 i Søsag Nr. 4/1896. Der ankes over, at Dommen har beregnet Overliggedagene som løbende Dage, uagtet der efter Certepartiet skulde betales for »every like day«, og Ordet »like« efter Indsenderens Mening maa sigte til de tidligere i Certepartiet brugte Ord »weather-working day«, saavel som over, at Dommen begrundet dette, der skulde være lige det modsatte af, hvad Parterne have vedtaget, paa, at det sidste »ogsaa« vilde være i Strid med Forholdets Natur og det sædvanlige.

Indsenderen bruger ubehagelige Tillægsord for at udtrykke sin Overtalelse over Dommen; ud fra nogle, iøvrigt rigtige, almindelige Betragtninger over Forholdet mellem Lov, Kontrakt og Kutyme paastaas det, at Dommen har forsyndet sig »mod et af de mest elementære Principer i Formueordningen«, og Artiklen ender saaledes: »Sø- og Handelsretten er en anset Domstol. Ikke uden Grund nyder den almindelig Tillid; det er af den største Betydning, at der ikke skabes Motiver til at rokke ved denne Tillid«. Dette sidste er en rigtig Betragtning; men denne Dom vil næppe heller rokke Tilliden. Indsenderen har misforstaaet Dommens Begrundelse. Indsenderen fik »uvilkkaarligt Lyst til at gøre sig bekendt med Enkelthederne i denne Sag. Man læser altsaa hele Dommen igennem« Havde han nu fulgt denne Lyst videre og, saaledes som jeg, skaffet sig Adgang til Sagens skriftlige Procedure og til Certepartiet, vilde han næppe have paaduttet Dommen at ville sige det Nonsens, at det vedtagne skulde tilside sættes, naar det stred (ikke mod Lov og Ærbarhed men) mod Forholdets Natur og det sædvanlige. Det skal indrømmes, at Begrundelsen er vel kortfattet paa det fremdragne Punkt; men dette forklares gennem Proceduren. Indstævnte lagde Hovedvægten paa Paastanden om, at Liggedagene skulde regnes til 13½ og ikke, som i Dommen, til 11 à 12 Dage. Først subsidiært og med langt mindre Vægt gjorde Indstævnte gældende, at kun »weather-working days« og ikke de to Helligdage, den 23de og 26de Maj, burde tælle med blandt Overliggedagene, idet kun de første omfattedes af Ordene »every like day«. Men trods sin korte Form viser Begrundelsen dog tydelig Dommens Mening: Hele Dommens Undersøgelse gaar ud paa at

finde, hvad Parterne have vedtaget. Dommen skønner, at de have vedtaget Overliggedagene som løbende, idet der navnlig intet er vedtaget om, at kun »weather-working days« skulde regnes med, og dette støttes paa det usandsynlige i, at Parterne skulde have vedtaget noget, som stred imod Forholdets Natur og det sædvanlige, naar det ikke var blevet fremhævet tydeligere. Derfor har Dommen med Rette brugt Ordet »ogsaa«, og den burde ikke have henvist til Sølovens § 120, der kun gælder, hvor intet er vedtaget.

Det hele er altsaa et Fortolkningsspørgsmaal. Om nu Dommens Skøn her er det rigtige, kan vel altid betvivles. Kun synes der i Tvivlstilfælde at være større Grund til at stole paa Dommernes Sagkundskab og indgaaende Kendskab til Sagen end paa et Skøn, der alene bygger paa et Domsreferat. I alle Fald er det saare dristigt at sige: »Enhver anden Forstaaelse (o: end Indsenderens) er umulig, nogen Tvivl om Meningen og Betydningen kan der overhovedet ikke være«. Lad os se paa Certepartiet. Dette er en Formular, trykt til Brug for vedkommende Phosphat-Kompagni. Det, som jeg sætter i Klamme, er overstreget; det med Kursiv trykte er skrevne Tilføjelser. Vort Spørgsmaal vedrører følgende Bestemmelser:

2. The Cargo to be supplied at the average rate of not less than [200] 250 tons per weather-working day and to be [received] *discharged* as customary and as fast as Steamer can deliver, but not [exceeding] *less than* 250 Tons per weather-working day. 3) Despatch money [2 pence per net register ton] *Ten Pounds (£ 10) per day* for every like day saved in loading [or discharging], and in case the Steamer is longer delayed demurrage shall be paid by them at the rate of four pence per net register ton per day for every like day so detained

Havde der i Stedet for »every like day« staaet »every weather-working day«, tør ingen betvivle, at Dommen havde givet Indstævnte Medhold. Men der staar every like day. Dette oversætter Dommen ved enhver saadan Dag, og i dette Ord »saadan« hænger Indsenderen sig. Det er dog vist tvivlsomt, om Ordet ikke bør oversættes anderledes end ved »saadan«, saaledes at det kommer til at staa saa temmelig overflødig: Ordet »like« skal vistnok betegne »i Betragtning kommende« eller »herhen hørende«, altsaa, at der intet særligt er aftalt om, hvad der skal beregnes som Overliggedage.*) Havde man villet udtrykke »weather-working day«, vilde man med den Ordrigdom, som udmærker engelsk-amerikansk Lov- og Kontraktssprog, sandsynligvis have gjort det udtrykkeligt.

Men selv om Ordet »like« maa læses som »saadan«,

*) Til Støtte herfor aftrykker jeg den Opfattelse, som Dr. phil. O. Jespersen, Professor i Engelsk, til mig har udtalt om Certepartiets Sprogbrug: »Naar der paa engelsk to Gange har staaet weather-working day, og saa derefter staar every like day, anser jeg det for temmelig urimeligt at tage like i Betydning »af samme Slags som lige nævnt«, altsaa brugt for at undgaa Gentagelse af weather-working day. I saa Fald vilde almindelig engelsk Sprogbrug kræve such, ikke like. Ordet like har her vistnok den i ældre Sprog ikke sjældne Betydning, som nu i almindelig daglig Sprogbrug vilde udtrykkes ved likely, nemlig: »som der efter Omstændighederne kan være Tale om at tage i Betragtning«, rimeligt.

og det da maa indrømmes, at der kommer det bedste sproglige Sammenhæng, naar man følger Indsenderens Fortolkning, er det meget tvivlsomt, om Dommen dog ikke træffer Parternes Mening, altsaa det vedtagne, bedre. Indsenderen synes at tro, at man bedst finder »det vedtagne«, naar man anlægger en streng Bogstavfortolkning. Men dette er et ensidigt Standpunkt. Metoden for Fortolkningen maa rette sig efter, hvor omhyggeligt Parterne have aftalt og optegnet det aftalte. Det er et Ideal, som engelske og amerikanske Domstole stræbe stærkt imod, at en streng bogstavelig Fortolkning saaledes tør anlægges. Men denne Maksime har vi her hjemme aldrig hyldet, og det med Rette. Thi Faktum er jo dog det, at slige Kontrakter ofte indgaas og maa indgaas ret skødesløst; man aftaler det væsentligste, man udfylder en lang trykt Formular, uden at tænke videre over, hvad der staar i den, og man indfører uden Omhu Rettelser i det trykte, der ofte gør det hele — taget efter Bogstaven — praktisk meningsløst.

Naar nu vor Domstol, som skal dømme om en Kontrakt, der er afsluttet mellem to Amerikanere ud fra deres Forhold og Retsregler og paa deres ofte knudrede juridiske Sprog, vilde gaa strængt efter Bogstaven, vilde den kunne være sikker paa langt oftere at ramme helt udenfor Meningen, — og det langt mere end engelske og amerikanske Domstole, selv om disse »dyrke Bogstaven« — end naar den i Tvivlstilfælde følger det praktisk fornuftige. I Tilgift hertil faar vi saa desuden, at Parterne ikke risikere saa meget ved en mulig Unøjagtighed i Kontraktens Formulering; og Afvigelserne fra det faktisk vedtagne blive langt mindre ødelæggende end de, som indtræffe, hvor Bogstaven følges. Hvor meningsløse Resultater Bogstavfortolkning maa medføre, viser netop dette Certeparti. Idet Ordene, »or discharging« i Nr. 3 ere overstregede, er der efter Certepartiets Ord positivt taget Afstand fra at sige noget om Overliggedage ved Losningen. Ordene kan sproglig kun sige dette. Følgelig burde Dommen, da intet var vedtaget om Sagens Tvistepunkt, have anvendt Sølovens § 120. Naar Sagsøgeren ikke har paastaaet denne for ham gunstigere Løsning, er det, fordi han har erkendt, at Meningen med at udstrege »or discharging« vistnok kun har været, at der ikke skulde være Tale om »despatch money« ved Losningen. Altsaa den blot formodede Mening respekteres.

En Parallel til denne Fremgangsmaade frembyder en Række Sø- og Handelsretsdomme (se f. Eks. Ugeskrift for Retsvæsen for 1885, S. 765 og for 1891, S. 725), hvor det er blevet statueret, at Klausulen »fri for Læk, Bræk eller Skade« bør fortolkes saaledes, at Rederen dog hæfter, naar Tabet oplyses at skyldes Besætningens Forsømmelse. Vel vil Indsenderen maaske hævde, at ogsaa disse Domme ere urigtige, idet »enhver anden Forstaelse er umulig« end den, at Klausulen betinger Fritagelse for enhver saadan Skade. Hvad der imidlertid skærmer Domstolen mod at faa sin Anseelse svækket ogsaa ved disse Domme, er ikke blot, at ingen af dem -- saa lidt som den her omhandlede Dom — ere blevne appellerede til Højesteret; men dernæst ogsaa, at Sølovens § 146 sanktionerer de tidligere Dommes Fortolkning af disse almindelige Klausuler, og der igennem altsaa ogsaa sanktionerer det foreliggende Udslag af deres Fortolkningsmetode.

Jeg haaber, at det foregaaende har vist, med hvilken

Ret Indsenderen har fældet sin ubetingede Dom. Det har harmet mig, at en og anden Læser af Nr. 47's Artikel kunde tro, at det var Sø- og Handelsretten, som havde dømt overfladisk og ensidigt i denne Sag. Desuden har jeg gjerne villet lægge et lille Ord ind for sund Fornuft og Retfærdighedssans i Dommene. Det er ensidigt at ville trænge disse tilbage hos Dommerne, fordi man ikke vil risikere, at det vedtagne undertiden der igennem tilsidesættes; thi gennemsnitlig naar man netop ad denne Vej nærmest til det faktisk vedtagne. Det gaar desuden som oftest kun ud over de usædvanlige eller endog ufornuftige Aftaler, og det er gavnligt, at de maa udtrykkes utvivlsomt, naar de skal kunne bestaa. Sø- og Handelsretten trænger ikke til en Paavirkning i Retning af at holde sig til Bogstaven; dette er altid fristende, fordi det giver mindst Ansvar og fordrer mindst Arbejde, og fordi Retten altid kan sige, at Parterne selv var Skyld i det ufornuftige eller skadelige Resultat. Sø- og Handelsretten bør langt mere støttes i og prises for sin Tendens til at afsige Domme, som den foreliggende, til at give de Løsninger, som kræve mest Arbejde og give størst Ansvar.

Port Elizabeth.

En Skibsførers Beretning.

Saafernt »Dansk Søfartstidende« vil give Plads dertil, vil jeg i det Følgende gjerne fortælle ærede Læsere lidt om Forhold og Skibsudgifter i Port Elizabeth (Algoa Bay).

For kun faa Aar tilbage var det meget almindeligt, at Skibe, der skulde til Port Elizabeth, blevne prajede af Lods, endog allerede ude mellem Cap Francis og Cap Recife, hvorfra Lodspengene i saa Tilfælde akkorderedes efter Afstand, Størrelse og særlig Vejrliget; heldigt tør det vist siges at være, at denne Ordning nu er helt indstillet. Lodserne have trukket sig tilbage til Bugten (Algoa Bay), hvorfra der dog kun kommer Lods ud, naar Lodsflag hejses. Aarsagen til at denne Ordning af Lodseriet er indført, skyldes maaske nærmest de trykkede Søfartsforhold i Forbindelse med, at Indsejlingen til Reden med sigtbart Vejr er let og ligefrem, saavel Nat som Dag. Da de allerfleste Skibsførere foretrække at sejle ind uden Lods og ankre i Nærheden af de liggende Skibe, saa kan det ikke beklages, at den i sin Tid saa flotte, velsejlende, kaprende Lodskutter nu ligger med strøgen Komando, af-rigget og gjort brugelig som Lægter til Minde om svundne Tider. Naar Skibe ankomme og have ankret en Kml. fra den almindelige Anker- og Lossegrund, komme Havne-Officererne gerne straks om Bord; dette er imidlertid ikke Tilfældet, naar f. Eks. et Skib ligger 2 Kml. fjærnet derfra, om han da i det Hele taget kommer ud, hvorfor det altid er heldigst at gaa saa nær ind som muligt.

Naar Havne-Officeren er kommet om Bord, giver han Skibet Praktika, anviser Sted, hvor det skal losse, samt afgiver Ordre, efter at have maalt Kæderne, for at afgøre, om Skibet skal have Kabel og tredie Anker; denne Byrde paalægges som oftest de fleste ældre Skibe, hvis Kæder ere noget slidte. Dog er dette Eftersyn skarpest i Maanederne August til November. Tredie Anker ere Skibe gjerne forsynede med, hvorimod kun yderst sjældent med Kabel; dette maa da have fra Land og er et 14" eller 16" tykt Kokus-Kabel, ca. 100 Favne langt, der i Leje under Skibets Ophold koster omkring £ 15; skal Anker ogsaa lejes, vil Udgiften blive £ 20 à £ 25, i Forhold

til Skibets Størrelse; denne ikke ringe Udgift rammer smaa og mellemstore Skibe haardest, da der kun haves Valg mellem de ovennævnte to Dimensioner af Kabler.

Det kunde maaske være værd for Rederier og Skibsførere at overveje, om det ikke var billigst at forsyne Skibe med Kabel og Anker i Europa, naar de ere bestemte for Algoa Bay; flere have gjort dette med Fordel, om end det har sine Vanskeligheder at komme af med det paa Stedet igen. For Kabelets Vedkommende er det heldigst, at der saa meget som muligt tages Hensyn til før nævnte Dimensioner.

Da det nu ikke er saa sjældent, at Skibe komme hertil med Partladning af Dynamit eller andet Sprængstof, kan det maaske være heldigt at fremhæve, at saadanne Skibe blive henviste til den saakaldte »Dynamit-Grund« for Losning; dette er jo ganske naturligt, men det er dog uheldigt for Skibene, at dens Beliggenhed ikke er betegnet, hverken i »Sailing-directions« eller Kortet; var den det, vilde vedkommende Skibsfører paa Forhaand kunne gøre sig bekendt dermed, og i de aller fleste Tilfælde lige saa let og ofte lettere kunne sejle sit Skib derhen straks ved Ankomsten og spare baade Tid og Penge.

Grundet paa egen Erfaring samt indhentede nøjagtige Oplysninger kan jeg meddele Følgende til Vejledning for Redere og Skibsførere: Ankerpladsen paa den omtalte »Dynamit-Grund« ligger med Bjærgets Fyrtaarn i misv. SV., $2\frac{1}{2}$ Kml's Afstand i $6\frac{1}{2}$ Favne Vand; dette vil være $1\frac{1}{2}$ Kml. fra nærmeste Strandkant i NV., og man skal være mindst 1 Kml. fjærnet fra Skibe paa den almindelige Lossegrund. Medens Skibet ligger der, har det Lov til at ligge for enkelt Anker, selvfølgelig med andet Anker klar, men naar Sprængstoffet er losset og der skal begyndes paa den resterende Del af Losningen, maa Skibet først skiftes og ankre for begge Ankre.

Landing af enhver Art Sprængstof maa og kan kun foregaa paa den sandede Strandbred i Nord, hvor den fra Lægter bliver baaren i Land; hertil fordres absolut godt Vejr og rolig Sø; men da dette til Tider hører til Sjældenhederne i denne mod Søen aabne Bugt, saa vil det ses, at det kan være af stor Vigtighed for Skibe at have vedføjet Certepartiet, eventuelt Konnossementet, et skarpt begrænset Antal Dage til Dynamitens Losning; at faa Klausulen »weather permitting« strøget ud, er maaske en Umulighed, skønt det var heldigst; men selv om denne Klausul er der, vil dog et bestemt Antal Dage have den gode Virkning, at naar Lejlighed gives, tages der fat paa Losningen med Alvor og 3 à 4000 Kister Dynamit kan da let ekspederes daglig.

For at faa Skibe bragt paa den anviste almindelige Lossegrund fordres som oftest en Bugserbaad, ved hvis Hjælp der da samtidig moores; denne Mooring bestaar hovedsagelig i, at Ankrene blive godt spredte, og derefter indhegne til 60 Favne Kæde paa hvert Anker. Paa Kæderne foran Spillet anbringes solide, gode Spring til Forebyggelse af Bræk paa Kæder og Spil; thi det hænder ikke saa sjældent, at Kæderne brække og Spillene blive ramponerede. Tredie Anker maa ligge klar paa Boven, forsynet med omtalte Kabeloug, hvis anden Tamp gøres fast rundt Masten eller Masterne; det kunde næsten synes, at Skibet nu maatte ligge sikkert; dog er dette vist meget tvivlsomt, hvis en hæftig Storm fra SO. skulde opstaa.

Havne-Reglementet siger derfor ogsaa, at Skibe skal ligge med en Del Sejl underslaaet, for under kommende Tilfælde, naar alt bris'er, da at kunne styre Skibet ind paa Land; et saa ubehageligt Syn som en her kaldet »black Southeaster« vil fremvise, ønsker jeg dog for min Part ikke gærne at se, langt mindre at være med til.

Trods denne Havns mange Vanskeligheder og Risiko er dog Skibsfarten hertil i de sidste Aar bleven betydelig forøget af saavel Sejl- som Dampskibe, men uheldigt er det, at Byens Købmænd, der under et samlet Hele bære Navnet »The Associated Boating Companies«, i hvis Magt Lægteragen alene ligger, ikke have fulgt med i Anskaffelsen af Materialer svarende til den forøgede Trafik. Særlig

er der Mangel paa Lægtere, Steder hvor disse kunne losse, Pakhuse o. s. v.; dette maa betragtes som den væsentligste Aarsag til, at Sejlskibe til Tider maa finde sig i en uberegnelig lang Ekspedition. Saa længe imidlertid Certepartierne indeholde den Klausul, at Skibene skal losses »with customary dispatch« ere Skibsførerne aldeles magtesløse overfor de lange Ophold, og det kan ikke noksom anbefales Rederierne at gøre alt muligt for at faa Klausulen fjærnet og en bestemt Lossetid indført i Stedet.

Kul- og Tømmer-Ladninger regnes for at være de besværligste og langsomste at losse. Kullene skal først fyldes i Sække og disse tilsys, og Bjælker skal raftes. Ere disse af den Beskaffenhed, at de kun kunne losses ud af Bovportene, kan det blive en yderst langvarig Losning. Et Eksempel herpaa afgav en norsk Bark paa 700 Rg. T., der, efter at have ligget 2 fulde Maaneder, kun havde losset Halvdelen af sin Last.

Alt let Stykgods, Sække- og Planke-Ladninger ere de hurtigste at blive klar af, men selv hermed opnaas kun yderst sjældent en god Ekspedition, der for Sejlskibenes Vedkommende er afhængig af Antallet af her værende og kommende Dampere. Disse blive hver Morgen forsynede med et dobdelt Lag af Lægter paa hver Side; er der saa nogen tilovers til Sejlskibenes Losning, er det godt, hvis ikke, faar de Lov at vente, og med denne Venten gaar mange smukke Dage tabt, der burde og skulde hjælpe en Del paa de uundgaaelige Stormdage. Naar hertil kommer, at Bugten er aaben og at Skibene altid ligge og slingrer, hvilket forsinker Arbejdet, ja endog ofte umuliggør al Losning, endog med godt Vejr, saa lader det sig let forstaa, at en Maanedstid snart svinder hen, uden at man dog faar udrettet noget videre.

En Flagen og Signalisering ses her som ikke ret mange Steder; nogle Skibe signaliserer efter Lægtere, andre efter Ballast og atter andre efter Kulsække o. s. v., saa Hverdage her bærer Højtidsdagens Præg.

Fra Byen er i SO.lig Retning udbygget 2 Moler, hvorpaa al Slags Ladning fra Lægterne losses og transporterer; da disse ere utilstrækkelige, omgaa man nu med den Tanke at lade bygge en Tredie, dog er det vist meget tvivlsomt om den kommer til Udførelse, førend Nabopladsen Port Natal, der allerede nu tilbyder god Havn, har draget en Del af Trafiken til sig.

Her er ingen faste Udgifter, som Tonnage, Fyr- og Ankerafgifter, derimod en næsten uundgaaelig Udgift af £ 7. 10/— pr. Maaned for Dampersistance mellem Skib og Land, og udelukkende kun til Benyttelse for Kaptajner og Mandskab; skal Besigtigelsesmænd, Arbejdsfolk, Proviant o. s. v. transporteres, maa herfor betales ekstra.

Afgift til Dampere for mooring og unmooring er varierende efter Skibets Størrelse og den afsluttede Kontrakt, omkring £ 6 à £ 10. Den mest trykkende Udgift er Ballast, og saa godt som alle Skibe maa have den; de eneste Udførselsartikler ere Uld og Skind, hvoraf dog største Parten udskibes pr. Dampskib. Ballasten koster 6/6 à 7 sh. pr. Ton, 2000 Pd. langs Siden. Sten er endnu dyrere, da de koste 10 sh. pr. Ton; ihvorvel de sjældent forlanges, er Stenballast dog nødvendig for Skibe, der skulle lade Uld, da det er en urokelig Kutyme, at der maa Stenballast under Uld. Jeg skal her ikke undlade at bemærke, at Uldballerne ere meget uensformede og daarligt pressede, Vægten varierer omkring 400 Pd. Det er derfor næsten umuligt at afgøre, hvor meget et Skib lader af Uld, som en nogenlunde Rettesnor kan nævnes $3\frac{1}{2}$ Balle pr. R. T. Da her ingen Tørdok er, kan et Bundeftersyn eller en større Reparation ikke finde Sted; mindre Reparationer kunne udføres, men de er ligesom alle Skibsfornødenheder kostbare. For 100 Pd. Kartofler betales 17 sh. 6 d.; for Vand 10 sh. pr. 250 gallon.

Arbejdslønnen, vel at mærke til Indfødte, er 3/6 pr. Dag.

A. Ø.
Skibsfører.

Østkysten af Madagascar.

Vi have modtaget Følgende:

For at man kan kende de forskellige Pladser paa Østkysten af Madagascar bliver der fra Land hejst følgende Signaler paa de respektive Steder, naar Skibe er i Sigte.

B. C. G. R. Manakara.	B. C. H. L. Javiboulo.
» » » S. Matatana.	» » » M. Ambato Be eller
» » » T. Andrandum.	Manamtinga.
» » » V. Nossy Kely.	» » » N. St. Luci.
» » » W. Farafangana.	» » » Q. Fort Dauphin.
» » » H. D. Vangaindrano.	» » » R. Andrau Be.
» » » F. Masianaka.	» » » S. Vatomandry.
» » » G. Andraunaka.	» » » T. Manaroo.
» » » J. Manamhondra.	» » » V. Mahela.
» » » K. Sandravinanga.	» » » W. Manazari.

Ankerpladsen for Vangaindrano er Renanoremana. Paa næsten alle Pladser, som her er angivet, løber en Flod ud, men Mundingen forandrer sig meget.

Kystskibene bruge gerne at ankre med Flodmundingen i Vest, og ikke indenfor 12 Favne; denne Regel passer for de fleste af de ovenfor angivne Pladser.

Julius Nielsen,

Fører af 3/m. Skon. »Amete«.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg	Sagfører Knud Petersen og Henr. Knudsen.
Aarhus	— A. Andresen.
Assens	— J. Jørgensen.
Esbjerg	— J. Clausen.
Faaborg	— J. Amtoft.
Frederikshavn.	— N. Petersen.
Kjøbenhavn . .	Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.
Kolding	Overretssagfører H. C. Bennetsen.
Marstal	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart . . .	— Philip Hansen.
Nexø	— H. Mauritzen.
Nyborg	— Chr. Qvist.
Nykjøbing Jyll.	— P. P. Salling.
Odense	— E. Kiørboe og C. Knudsen.
Rønne	— Janus Olsen.
Svendborg . . .	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle	— F. Knudsen.

Ugens Havarier.

Agnes, Skonnert af Marstal, fra Fécamp til Flensburg med Oliekager, er d. 23. Novbr. indkommen til Dover med

oven Bords Skade efter Kollision med engl. Dpsk. Congress.

Jørgen Ring, Skonnert af Svendborg, fra England til Oreby med Kul, kom d. 26. Novbr. paa Grund paa Refsnæs. Flot med Assistance og indbragt til Bandholm.

Garthdee, Dpsk. af Aberdeen, kom d. 30. Novbr. paa Grund paa Anholt. Flot med Assistance af Sviszers.

Hermiue, Skonnert af Båstad, der d. 14. Novbr. grundstødte ved Dragør, blev d. 28. Novbr. bragt flot og ind hertil.

Mars, russ. Skonnert, fra Shields til Riga med Kul, er d. 30. Novbr. indløben til Rønne med Tab af Stænger.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. D. 24. Novbr. indløb der til Fanø telegrafisk Meddelelse om, at Barken »Mathilde«, der for godt et Aar siden løb af Stabelen paa S. Abrahamsens Værft, efter en forholdsvis kort Rejse er ankommen fra Ostindien til Azorerne for Ordre. Desværre indeholdt Telegrammet tillige de to sørgelige Ord: Kaptajnen død. »Mathilde«s Fører hed Oluf Thorvald Steffensen, var født paa Dragør og blev kun ca. 31 Aar gammel. Han var en rask og dygtig Sømand, der var ude paa sin første Rejse som Skibsfører. Om dette sørgelige Dødsfald skyldes et Ulykkestilfælde, eller det er den af alle Sømand frygtede ostindiske Sygdom, Berri-Berri kaldet, der atter har krævet et Offer, melder Telegrammet intet om. — Dersom den sidste Gising er rigtig, er det store Antal af Skibsførere her fra Øen, der i de sidste Aar er bukkede under for denne Sygdom, atter blevet forøget. Kan Lægevidenskaben ikke angive noget Middel, som om Bord paa Skibene med Held kan anvendes mod Berri-Berri? Fanø Avis.

Sidelanterner. Board of Trades Besigtigelsesmænd har modtaget ny Instruktioner, som give meget detaljerede Bestemmelser med Hensyn til Skibes Sidelanterner, navnlig den bedste Form for disses Linser og Midlerne til at frembringe det kraftigste røde og grønne Lys. Til Frembringelsen af dette fraaades farvede Linser, idet meget Lys herved gaar tabt; derimod anbefales det at anven ^{de} ufarvede Linser, bag hvilke indskydes farvede Glasplader. Besigtigelsesmændene have ikke Ret til at kassere ældre Lanterner, fordi Linserne ere farvede; de kan kun raade til at anskaffe de Lanterner, der ved Forsøg ere udfundne at være de bedste.

Skibsfører Peder Haller Nordtoft af Klitmøller er afgaaet ved Døden i Brasilien.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Marseille 29. Novbr., bestemt til La Rochelle, Bordeaux. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Denia 28. Novbr., bestemt til Southampton. — Antwerpen, Müller, ankom til Antwerpen 28. Novbr., bestemt til Tunis, Piræus. — Castor, Holm, ankom til Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Newcastle — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Libau. — Douro, Brabrand, ankom til Hull 28. Novbr., bestemt til Oporto. — Georgios I, Kihl, pas. Gibraltar 26. Novbr., bestemt til Piræus, Constantinopel. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Southampton 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Rabe, ankom til Bordeaux 27. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Wyburg. — Leopold II. Kruse, afgik fra Trebizonde 27. Novbr., bestemt til Batoum, Odessa. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Riga. — Nicolai II, Jepsen, afgik fra New-Orleans 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lisner, ankom til Messina 23. Novbr., bestemt til Algier, Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Reval. — Tejo, Fenger, ankom til Almeria 29. Novbr., bestemt til Malaga, Cadiz. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Reval. — Vesuv, Norden, afgik fra Southampton 25. Novbr., bestemt til Barcelona, Genua. — Xenia, Ingerslev, ankom til Nicolaieff 30. Novbr., bestemt til Odessa. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Kbhvn. 29. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 1. Decbr.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Antwerpen 29. Novbr., bestemt til Kbhvn., Libau, — Axelhuus, Nielsen, ankom til Stettin 30. Novbr., bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Ceres, Svensson, afgik fra Libau 29. Novbr., bestemt til Kbhvn.,

London. — Charkow, Norden, ankom til Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, ankom til Königsberg 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. London. — Christiansund, Bay Schmith, afgik fra Arendal 30. Novbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Manchester 29. Novbr., bestemt til Liverpool. — Frederik, Harboe, afgik fra Hull 29. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Niedersøe, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Kasan, Thomsen, ankom til London 29. Novbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Klaksvig 24. Novbr., bestemt til Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Königsberg 25. Novbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., bestemt til Danzig. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 20. Novbr., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Moskov, Petersen, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 28. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Libau 26. Novbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Olga, Buhr, ankom til Hamburg 29. Novbr., bestemt til Kbhvn., Østersøen — Perm, Christensen, afgik fra London 28. Novbr., bestemt til Grimsby. — Pregel, Egidiusen, ankom til Hull 30. Novbr., bestemt til Kbhvn. Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 28. Novbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Danzig 30. Novbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Tula, Paaske, ankom til Königsberg 22. Novbr., bestemt til Hamburg. — Valdemar, Sørensen, ankom til Antwerpen 29. Novbr., bestemt til Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, afgik fra Leith 14. Novbr., bestemt til Island. — Georg, Svane, ankom til Libau 27. Novbr., bestemt til London.

Constantin, C. N. Bloch, afgik fra Newcastle 2. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofod, afgik fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Aalborg. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 3. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Borries, afgik fra Odense 3. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Andersen, afgik fra Odense 2. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Nakskov 2. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 2. Decbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Swinemünde 23. Novbr., ankom til Riga 26. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 27. Novbr., bestemt til Rouen. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Swansea 22. Novbr., ankom til Stettin 29. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Sunderland 28. Novbr., bestemt til Stettin. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Blyth 26. Novbr., bestemt til Riga. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Grangemouth 25. Novbr., ankom til Kbhvn. 28. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 25. Novbr., ankom til Libau 1. Decbr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Sunderland 26. Novbr., ankom til Stettin 30. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 28. Novbr., bestemt til Riga. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 30. Novbr., bestemt til St. Vincent f. Ordre. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Riga 25. Novbr., bestemt til Rouen. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Boness 27. Novbr., bestemt til Libau. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Blyth 11. Novbr., ankom til Libau 17.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Rotterdam 19. Novbr., ankom til Newcastle 21. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Kiel 25. Novbr., ankom til Reval 29. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Newcastle 26. Novbr., ankom til Kiel 1. Decbr. — P. Andrejoff, L. Johnsen, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., ankom til Antwerpen 19. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Reval 30. Novbr., bestemt til Dunkirk.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Rouen 28. Novbr., ankom til Sunderland 1. Decbr. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Bjørknæs 16. Novbr., ankom til Rouen 25.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kristiania 28. Novbr., ankom til Kbhvn. 29. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 28. Novbr., paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 20. Novbr., paa Rejse til New York

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, afgik fra Kiel 25. Novbr., ankom til Riga 28. — Agnete, Kraemer, ankom til Ghent 28. Novbr. — Hermia, Warming, afgik fra Grangemouth 25. Novbr., ankom til Kbhvn. 28. — Alice, Sørensen, afgik fra Rotterdam 26. Novbr., ankom til Grangemouth 29. — Bornholm, Jensen, afgik fra London 27. Novbr., ankom til Boness 29. — Gøteborg, Madsen, ankom til Riga 28. Novbr. — St. Alban Jørgensen, ankom til Hamburg 24. Novbr. — Nauta, Steen, ankom til Kbhvn. 29. Novbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Swinemünde 29. Novbr. — Kjøben-

havn, Thomsen, afgik fra Marstrand 26. Novbr., ankom til Lübeck 27. afgik fra Lübeck 3., bestemt til Marstrand. — Marstrand, Lund, afgik fra Marstrand 27. Novbr., ankom til Danzig 30.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Pillau 24. Novbr. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Libau 27. Novbr. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Gent 1. Decbr., bestemt til Newcastle. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Libau 27. Novbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Sunderland 27. Novbr. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til London 30. Novbr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til W. Hartlepool 24. Novbr. — J. Lauritzen, Esbjerg, Neptun, Jessen, ankom til Esbjerg 26. Novbr., afgik fra Esbjerg 1. Decbr., bestemt til Newcastle. — Nerma, Degn, afgik fra Methil 26. Novbr., ankom til Esbjerg 28., afgik fra Esbjerg 30., bestemt til Methil. — Nordsøen, Meinertz, afgik fra Warkworth 25. Novbr., ankom til Esbjerg 27., afgik fra Esbjerg 28., ankom til Methil 30.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, afgik fra Terneuzen 1. Decbr., bestemt til Burntisland. — Christiansborg, M. Schultz, afgik fra Methil 30. Novbr., bestemt til Wismar. — Fredensborg, F. Petersen, ankom til Brake 25. Novbr. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Methil 1. Decbr., bestemt til Transund. — Rosenberg, W. Schultz, ankom til Frithavnen 1. Decbr. — Uranienborg, P. Olsen, ankom til Rotterdam 26. Novbr. — Jomsborg, van Deurs, ankom til London 1. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Geestemünde 29. Novbr. — Jægersborg, Andersen, ankom til Brake 25. Novbr. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Transund 26. Novbr., bestemt til Rouen.

Norden. Nordhvalen, afgik fra Philadelphia 11. Novbr. til Frederikshavn. — Nordvest, afgik fra Wiborg 4. Novbr. til Marseilles, passerede Portland 16. — Nordkap, ankom til New-Orleans 15. Novbr. fra Shields. — Nordpol, ankom til Marseilles 13. Novbr. fra Kotka. — Norden, passerede Konstantinopel 27. Novbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Riga 27. Novbr. — Dania, Troensegaard, afgik fra New-Orleans 25. Novbr., bestemt til Aarhus. — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 25. Novbr., ankom til Kbhvn. 28. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Kbhvn. 29. Novbr., ankom til Riga 1. Decbr. — Jylland, Starck, afgik fra Rotterdam 25. Novbr., ankom til Grangemouth 27. — Russia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., ankom til Riga 30. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Aarhus 26. Novbr., ankom til Reval 30.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Charlestown 25. Novbr., ankom til Grenaa 29. — Maia, Skov, afgik fra Kbhvn. 26. Novbr., ankom til Reval 1. Decbr. — Patria, Andersen, ankom til Kertch 26. Novbr. — Rita, Jensen, afgik fra Methil 28. Novbr., ankom til Esbjerg 30. — Yrsa, Larsen, afgik fra Burntisland 31. Oktbr., bestemt til Island.

Union. Anglia, Nielsen, ankom til Riga 25. Novbr. — Frisia, Fisker, afgik fra Trondhjem 24. Novbr., ankom til Dimston 30. — Scotia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 30. Novbr., bestemt til Riga. — Olga, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 27. Novbr., afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Libau.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Puck, Pedersen, ankom til Punta Delgade 23. Novbr. fra Gorontala, beordret til Genua — Medor, Svarrer, sejlet fra St. Thomas 23. Novbr. til Monte Christie (Hayti). — Maren, Pedersen, til Søs fra Cuxhaven 22. Novbr. til Marshalløerne, passeret St. Cathrine Pt. 26. Novbr. — Dora, Nørholm, til Søs fra Cuxhaven 22. Novbr. til Lüderitzborg, passeret Dunesness 26. Novbr. — Wilhelmine, Oldefar, sejlet fra Apalachicola 21. Novbr. til Rosario. — Ameta, Nielsen, sejlet fra Rio Janeiro 30. Oktober til Victoria. — Dorane, Rødgaard, sejlet fra Calcutta 3. Novbr. til Port Natal. — Lenita, Clausen, passeret Punta Delgade 24. Novbr. fra Mioka til Liverpool. — Clara, Nielsen, ankom til Cape Town 21. Novbr. fra Cardiff — Ines Røhl, Jessen, passeret St. Cathrine Pt. 21. Novbr. fra Falmouth til Goole. — Valparaiso, Lorentzen, prajet den 5. November paa 10° N. 27° V fra Apalachicola til Buenos Ayres. — Esmeralda, Pedersen, ankom til Iquique 17. Novbr. fra Tocopilla. — Sørine, Jensen, ankom til Rio Janeiro 26. Novbr. fra Liverpool. — Rosa, Brinck, sejlet fra Cadix 20. Novbr. til Rio Grande. — Cito, Christensen, ankom til Macassar 28. Novbr. fra Amsterdam. — Verdande, Sigursen, sejlet fra Antwerpen 27. Novbr. til Ceara. — Max, Poulsen, sejlet fra Coquimbo 23. Novbr. til Punta Arenas.

Senderho. Merida, Pedersen, afgaaet fra Cardiff 10. November til Rio Grande. — Venner, Aarre, afgaaet fra Cardiff 19. Novbr. til Buenos Ayres f. O. — Phønix, Øhle, ankom til New York 18. Novbr. fra Port Natal. — Eliza, Thomsen, afgaaet fra Riga 19. Novbr. til Grimsby, til Ankers paa Dragør Red d. 28. Novbr. — Anna, Mortensen, ankom til Drammen 28. November fra Rochester. — Mary, Lydom, ankom til Stege 28. November fra Granton.

Marstal. Hebe, Fr Clausen, ankom den 30 November paa Helsingør Red f. O. Alt vel. Skibet er paa Rejse fra Riga med Oliekager, og blev beordret Losseplads. Exeter. — Prøven. Schmidt, ankom den 30. til Gøteborg. Alt vel. — Cito. Boye, ankom til Kiel den 30. Novbr. Alt vel. — Hansigne, Clausen, afgik den 26 Novbr. fra Kjøbenhavn Skibet er paa Rejse fra Kronstadt til Grangemouth. — Alf, Rasmussen, er den 19. Novbr. ankommen til Leith. Alt vel. — Aurora, Raahauge, ankom til Boulogne zur Meer den 19 Novbr. Alt vel. — Gorm, Svane, ankom til Antwerpen den 20. Nov. Alt vel. — Ingeborg, Svane, ankom til Treport den 21. Nov. Alt vel. — Norden, Kromann, ankom til Mariager den 2. November. Alt vel. — Fylla, Christensen, ankom til Rudkjøbing den 21. November. Skibet ankom den 30. November til Marstal. Alt vel. — Elise Marie, Hermansen, ankom den 30. November paa Marstal Red. Alt vel. — Kodan, Hansen, er den 26. Novbr. ankommen til Pont l'Abbe Lambour. Alt vel. — Niels Juel, Nielsen, ankom til Cork (Irland) den 26. November. Alt vel. — Eden, Mikkelsen. ankom til L'Orient den 26. Novbr. Alt vel. — Sylfid, Kromann, ankom til Heiligenhafen (Femern) den 29. November. Alt vel.

Rønne. Immanuel, Mortensen, ankom til København den 22. November. — Carl, Tholander, ankom til Leith den 23. November. — Ane Cathrine, Hermansen, ankom til Fakse den 21. November. — Odin, Møller, ankom til Aarhus den 23. November. — Ane Margrethe, Jensen, ankom til Aarhus den 23. November. — Jørgensen, Jørgensen, ankom til Wilmington den 24. November. — Christian, Andersen, ankom til Kalmar 25. November. — Herm. Olsen, Jensen, ankom til Svendborg 27. November.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 28. November:

Kulfragterne til Middelhavs-Havnene ere vedblivende faste, og forrige Uges Rater ere fuldt opretholdt. For Østersøen er Begæret falden noget af, Fragterne ere dalede lidt og vise fremdeles vigende Tendens. Der er sluttet fra Tyne til: Bayonne 1100 4/9 3 Rejser, Bilbao 1200 3/9, Oporto 1900 6/7¹/₂, 1200 7/—, 950 7/3, Lissabon 1650 6/7¹/₂, Cadiz 1100 6/10¹/₂ clean, Carthage 1100 8/3, Savona 4000 7/3¹/₂, 2700 7/6, Genua 3100 7/3, Spezzia 2800 7/3 500 del., Cagliari 2200 8/—, Messina 2500 7/—, Venedig 2700 9/4¹/₂, Corfu 11. 0 9/6, Alexandria 3500, 4100 7/3, Algier option Oran 1800 6/3, Pillau 2300 4/9, Neufahrwasser 1350 5/—, Swinemünde 1800, 1850 4/6, 1600 4/9, Stettin 1100 5/—, Wismar 850 5/6, Fredericia 900 5/6, Horsens 950 5/6, Kjøge 700 5/9, Malmø 2800 4/7¹/₂

Returmarkedet fra Sortehavet og Donauen er faldet yderligere, og Begæret er omtrent Nul. Fra *Nicolaieff* bydes 10/— til Rotterdam med Komplettering, *Odessa* c. 9/—, hvortil der i disse Dage er sluttet. — Fra *Donauen* er sluttet til Antwerpen, Rotterdam 12/—, berth terms. — *Donau* til Kjøbenhavn 2000 t., heavy barley, 14/6. — Fra *Odessa* er sluttet Damper (s. s. Corbridge) til Kjøbenhavn c. 11/6 pr. Ton død Vægt. — Fra *Sulina* er sluttet à 9/9 any, 10/3 Hamburg, med option Lastning i Theodosia, Novorossiisk til 6 d. Reduction. — *Smyrna* Distrikt til London, Hull ell. Bristol 11/5, Poti til Rotterdam 12/6.

Fra Middelhavet er ret godt Begæret til lavere Rater. Der er sluttet Elba til Middlesbro 9/— option Tyne 8/9. — Bona til Granton eller Tyne 1500 d. v. Lat. 740. — Garruche til Tyne 8/6. — Cathage til Rotterdam 9/—. — Ergesteria til Rotterdam eller Antwerp. 8/9. —

Fra Bilbao kan ganske gode Rater opnaas for prompte Baade, der er i de sidste Dage sluttet til Rotterdam 7/— og 7/1¹/₂, til Middlesbro 6/7¹/₂ & 6-9, Stockton 6/10¹/₂. — men den lange Ladetørn — Baade paa 14/1600 t. har maattet ligge der 10/12 Dage — bringer disse Fragter ned til omtrent samme Niveau som de andre. —

D'Hr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 20. November.

Nedgangen i Fragterne, som vi omtalte i vor sidste Meddelelse, er desværre stadig tiltagen, og vi kan ikke anmelde Forretninger efter December til mere end 3 sh. for picked ports og 3 sh. 3 d. fra Kysten til Cork for Ordre. Tilbuddet af Ladninger aftager, medens det modsatte finder Sted for Tonnagens Vedkommende, hvoraf Følgen er, at Befragterne aabe Lysten til yderligere Spekulationer. Der er endnu nogen Efterspørgsel efter Tonnage til November Afskibning; for passende Baade kan der opnaas en Rate, der staar langt over det, der bliver budt for senere Aflastning.

Til December Lastning er der tilbudt rigeligt med Damper for 3 sh. 6 d. for picked ports. Bomuldsfragterne ere matte, og der er næsten ingen Forretning i Udskibningehavnene, begrundet paa, at Væerne blive holdte i en forholdsvis højere Pris her end i Europa. Der er ringe Efter-

spørgsel efter Tonnage til Petroleum i Kasser til Ostindien; Befragterne i denne Branche holde sig ligeledes foreløbig tilbage. Her er bleven arrangeret December Aflastning for den Kornladning, vi omtalte sidst som købt til Bombay, men med Tilladelse til at losse den i en Havn i U. K.

I Sejlskibstonnage er her gjort livlig Forretning i den forløbne Uge. Mange Skibe have sluttet til at lade Petroleum i Kasser til lidt mindre Fragt end tidligere, øjensynlig i Forventning om at kunne opnaa bedre Rater for Returladninger. Her har ligeledes været bedre Efterspørgsel efter prompte Skibe til Stykgods til tidligere Rater, medens Befragterne ikke synes at bekymre sig om de Skibe, der ere ventede hertil, da de temmelig sikkert har forsynet sig med Tonnage for de kommende Maaneder. Der er nogen Efterspørgsel efter Skibe fra Golfhavnene til River Plate med Tømmer til 12 Doll., rént Certeparti. De fiuncielle Vanskeligheder i Brasilien har for Øjeblikket standset Forretningerne derpaa.

D'Hr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele den 28. November:

De sidste fjorten Dage har set en gradvis Nedgang i næsten alle Fragtmarkeder for saavel Damp- som Sejltonnage, og Tendensen er vedvarende flov i næsten alle Retninger, dog særligt for Returfragternes Vedkommende. Den opfriskende Livlighed i Fragtmarkedet varede uheldigvis kun kort, og det var nærmest Damperne som høstede Fordelene af de bedre Konjunkturer, medens Sejlskibene ogsaa her kom bagefter.

Den for 2—3 Uger siden herskende fastere Tone i f. Eks. River Plate, Ostindie Markedet, Californien eller Pitch Pine Farten er bortdød, og Dagsnoteringerne for disse og andre Fragters vedkommende ere betydeligt lavere.

Fra Buenos Ayres er der sluttet ca. 14/ for Hvede; medens 20/ fra de højere Flodhavne maaske endda er vanskeligt at opnaa med gode Underskrifter for Februar—Marts Lastning.

Fra Vestkysten slutes der til omkring 17/6 til Kanalen f. O., San Francisco noterer 18/9.

For Lumber sluttet vi i Dag et 7 à 800 Tons Staaliskib, Marst Lasting, fra Golfhavn til Buenos Ayres Doll. 12,00, Option Rosario Doll. 13,00. Et 1000 Tons Træskib i lignende Position accepterede samtidig 96/3 direkte til Cardiff.

Træfragterne fra Vestindien holder sig i 30/ à 40/ fra Laguna og Honduras; 28/ à 30/ fra Jamaica etc.

Fragtberetning fra Barbados d. 18. November.

Vor sidste Beretning var dat. 3. f. M. og siden den Tid ere flere Fartøjer bleve befragtede her til ganske betalbare Fragter. Nogen større Forretning har vi dog ej at melde da saavel fragtsøgende Skibe som Fragtorde har været temmelig sparsomme. Logwood, der om Efteraaret er en af de vigtigste Varesorter for Refragtning i vort Marked, har i Aar staaet i en meget lav Pris i Europa, hvorfor Ejerne har indskrænket deres Afskibning deraf indtil bedre Priser kan opnaas. Ordre for Tonnage til Mahognilaster synes ogsaa at have været mindre i dette Efteraar end ellers, hvilket antagelig har samme Grund, derimod har her været en livlig Efterspørgsel efter Skibe til Trælaster fra Golfhavnene og Naval Stores fra Atlanterhavshavnene og flere Skibe ere her bleve sluttet for saadanne Fragter. Om en Maaned Tid eller to, begynder den næste Sukkersæson fra forskellige Steder her i Vestindien, og da forventer vi en livligere Forretning, ikke alene i Sukkerfragter, men ogsaa for alle andre vestindiske Produkters Vedkommende. Sukkerhøsten lover ganske godt rundtomkring paa Antillerne. De franske og spanske Øer vil naturligvis, som før, komme først i Markedet, antagelig ved Juletid og senere de engelske Øer omkring Midten af Februar. Demerara har allerede begyndt at høste, men nogen videre Skibning er endnu ikke bemærket.

Vi notere fremdeles som følger:

Logwood 30/ à 31/3 fra Belize & Laguna, 28/ à 29/ fra Jamaica, 29/ 30/ & 31/ fra Yucatan (1, 2 eller 3 Steder resp.), 25/ (fri Udgifter) fra Monte Christi, 30/ à 32/6 fra Grand Saline, 40/ à 42/6 fra Cape Haiti & Forte Liberté. Alt til Kanalen for Ordre og almindeligt Afdrag om sendt direkte.

Mahogni fra Belize og Laguna 10/ mere end for Logwood, men disse Fragter ere sjældnere for Tiden.

Kokusnødder betaler nu 18/6 & 28,6 Tus. pillede og upillede resp. fra Trinidad til London.

Naval Stores 2/9 à 2/10¹/₂ pr. Td. Harpix, 4/ à 4/1¹/₂ pr. Td. Terpentin med 5 pCt. Primage til Kanalen for Ordre, 3 d. pr. Td. mindre om sendt direkte til Losssted.

Trælaster fra Golfhavnene 95/ à 100/ pr. Standard efter Størrelsen.

Lumber til Brasilien Doll. 15,00 à Doll. 16,00 med Doll. 2,00 Betingelsen, og til La Platafoden Doll. 12,00 à Doll. 13,00 pr. 1000 sup. Fod — rent Certeparti.

Dansk Bakentine »Astræa« er befragtet fra Martinique til Havre med Sukker og Rom til 30 frcs. pr. Ton.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyre 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.) Kabbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Den 6te December 1896 om Aftenen, eller der- som Vejret forhindrer det, snarest muligt derefter, forandres det hvide, faste Fyr paa Fyrskibet »Kobbergrund« til et hvidt Blinkfy, der hver 1 Minut viser Tre-Blink, nemlig: Blink c. 2 $\frac{1}{2}$ s, Mørke c. 5s, Blink c. 2 $\frac{1}{2}$ s, Mørke c. 5s, Blink c. 2 $\frac{1}{2}$ s, Mørke c. 4 $\frac{1}{2}$ s.

Sundet. Den 16de December 1896 tændes paa det højeste Punkt af *Middelgrunds-Fort* et Lynfy, der hver 5 Sekunder viser hvidt Et-Lyn. Lynets Varighed: $\frac{1}{10}$ Sekund. Flammens Højde: 95 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Lysevnen: 34 Kml. Lineapparat af 2den Orden. Fyret lyser Horizonten rundt. Det vises fra et 39 Fod højt, hvidt, rundt Taarn med lyse- graat Tag. 55° 43' 14" N. Br. 12° 40' 13" Ø. Lgd.

Samtidig oprettes ved Fyret et Taagesignal, der hver 5 Minutter giver To-Knald.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr, og det nuværende Taagesignal ophører.

Lodsdamperen »Lodsen« med Lodser ombord har Dag og Nat Station ved *Middelgrunds-Fort*.

Hollænder Dyb. Klokketønden *Saltholm Flak NV.* er ind- dragen og Vintersmærket, en hvid Tøndevager med Kurve- fletning, hvid Stage og 2 nedadbundne Koste, udlagt.

Flinterenden. Den 26de Novbr. 1896 er den til Silde- fiskernes Vejledning bestemte Klokketønde ved *Nordre-Flint* inddragen.

Østersøen. Den 23de Novbr. 1896 er Klokketønden uden for Indløbet til *Bøgestrøm* ombyttet med Vintersmærket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Figebohm. Paa *Fogelö* er opført et Vagthus for Lodeer. Gavlen, som vender mod Søen, er hvid, mærket *Lots* med sort. *Homeskär* Stang holdt overet med Vagthuset leder ind til *Homeskär*. 57° 21' 50" N. Br. 16° 35' 40" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Fyrskibet »Grundkallen« forbliver paa Station til 12te Decb. 1896, forsaavidt Omstændighederne tillade det.

Tyskland. Königsberger Rinne. Vragfyrskibet, som af- mærkede Vraget tværs ud for *Zimmerbude*, er inddraget paa Grund af Is.

Frisches Haff. Vraget, som var sunket midt i Løbet i *Fischhausener Wiek*, er borttaget.

Danziger Bugt. Tønderne *Hela S.*, *All Hela W.*, *Heisternest W.* og Anduvningstønden ved *Deepke* ere inddragne for Vinteren. Ved *Neufähr*, *Weichselmünde* og *Zoppot* ere Sommersmærkerne inddragne, og ved *Neufährwasser* inddrages de midt i De- cember.

Ved *Neufährwasser* er Vinterafmærkningen saaledes: Paa V.-Siden: En rød Spirtønde i 21 Fod Vand, 1,000 Alen NV. $\frac{3}{4}$ V. fra Fyrtaarnet paa Ø.-Molen. En rød Spirtønde i 17 Fod Vand, 700 Alen V. $\frac{1}{4}$ N. fra samme Fyr- taarn.

Paa Ø.-Siden en sort Spidstønde i 17 Fod Vand, 840 Alen NV. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra samme Fyrtaarn.

Neufährwasser Havn anduves med *Oxhøft* Kirke overet med Fyrtaarnet paa Ø.-Molen.

Oder. I Indløbet i *Papenwasser* fra *Haffet* ere Vinter- smærkerne udlagte.

Stettin. Ifølge Indberetning fra det kgl. danske General- konsulat i *Stettin* er Fyrskibet »Swantewits« den 27de No- vember inddraget for Is.

Greifswalder Bodden. Paa Spidsen af *Fresendorfer Haken* er nu tændt et rødt og hvidt vxlende Fyr.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 22de November 1896. En Mast med Raa, 11 Kml. N. 49° V. fra Fyrskibet »Maas«.

Den 23de November 1896. Vrag uden Master, 12 Kml. N. 51° V. fra *Ameland Fyr*.

Rusland. Lapland. Sem Øer. Paa Øen *Korlov* er tændt et hvidt, fast Fyr. 68° 49' N. Br. 37° 21' Ø. Lgd.

Paa Kap *Teriberskøi* er tændt et hvidt, fast Fyr. 69° 16' 12" N. Br. 35° 8' 30" Ø. Lgd. Taagesignal gives med en Sirene.

Norge. Fiskefyrene paa *Husø* ved *Ona* og paa *Koaløklub* brænde indtil videre.

Tyskland. Sylt V. Fartøjet »*Sechs Gebrüder*« er sunket i 7 Fv. Vand i NV. t. V. fra *Røde-Klif Fyr* og 3 $\frac{1}{2}$ Kml. fra Kysten. Vraget skal afmærkes med en Vragtønde.

Anduvningstønden ud for *Süder Ptep* ligger paa 54° 5' 42" N. Br. 8° 24' 40" Ø. Lgd.

Weser. Bremerhaven. Det hvide Blinkfy paa N.-Siden af Indløbet til *Kaiserhafen* er flyttet til neden for Indløbet til den nye Sluse ved Havnendvidelsen, som er under Anlæg. Flammens Højde: 48 Fod. Det vises fra en rød og hvid Baake med spidst Tag og Ballon, der staar i den tidligere Ledefyrlinie, som benyttes paa en Strækning neden for *Bremerhaven*.

Paa N.-Spidsen af *Elsflether Mühlenplathe*, lige over for *Lienen*, er til Afmærkning af *Hunte Munding* opført en Baake med Ballon. Den Halvdel af Baaken, som vender mod *Weser*, er rød, og den Halvdel, som vender mod *Hunte*, sort. 53° 15' N. Br. 8° 28' Ø. Lgd.

Jade. De elektriske Lystønder B, C og D i *Aussenjade* kunne brænde til Forsøg.

I *Ems* er Vinterafmærkningen foretaget. Ved *Wadden* mellem *Ems* og *Zeegat van Norderney* samt ved *Groeningen- og Uithuizerwadden* er Afmærkningen inddragen for Vinteren.

Holland. Helder. Fra den 8de December 1896 afholdes Skydeøvelser fra Kystbatteriet ved *Fort Ersprins*. Naar der skydes, hejses et rødt og et sort og rødt Flag paa Fortet, og den Del af Farvandet mellem Batteriet og *Onrust*, der be- grænses med Ø. af en Linie fra det meteorologiske Institut til *Hoorn Kirke* og mod V. af en Linie fra Batteriet *Kaap Hoofd* til *Molengat* sorte Kugletønde med Diamant, er da spærret for al Sejlads.

Schelde. I *Zuidergat* har Stumptønde Nr. 26 nu en af- kortet Kegel som Topbetegnelse.

I Farvandet oven for *Bat* er i 19 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 26 a. 51° 23' 46" N. Br. 4° 12' 1" Ø. Lgd.

Belgien. Schelde. Barren ved *Krankeloon* er gennem- gravet i $\frac{1}{2}$ Kbl. Bredde og 17 $\frac{1}{2}$ Fods Dybde mellem *Schaar van Krankeloon* og Farvandet til *Pijp Tabak*. Dette Farvand hedder *Pas van Krankeloon*. Dets N.-Side er afmærket med 5 Stumptønder, S.-Siden med 5 Spidstønder, mærkede K, 1 til 5 udefra. Stumptønde K. Nr. 5 ligger ca. 50 Alen fra Spidstønde Nr. 37, som afmærker Overenden af Farvandet til *Filippe*. *Pas van Krankeloon* skal belyses.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Paa Yderenden af den nye Mole ved *Diélette* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: 7 $\frac{1}{2}$ Kml. Det vises fra en Pæl ved et hvidt Fyrhus. 49° 33' 14" N. Br. 1° 51' 52" Ø. Lgd.

Vraget af »*Alliance*« ligger sunket V. for *Merlimont*. En grøn Spidstønde er udlagt tæt uden for Vraget. 50° 27' 43" N. Br. 1° 33' 23" Ø. Lgd.

Queessant. Forsøgene med farvede Lys ved *Creac'h* Semafor ere ophørte.

England. Southampton Water. I Farvandet i Nærheden af *Calshot* udføres forskellige Vandbygningsarbejder. Skibe, der passere Stedet, skulle gaa langsomt. *Calshot Castle* ligger paa 50° 49' N. Br. 1° 18' V. Lgd.

Irland. Cork. Den sorte Stumptønde Nr. 7 ved V.-Siden af *Man of War Road* er flyttet $\frac{3}{4}$ Kbl. NØ. hen. Den ligger nu i 29 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra *Spit Bank Fyr* i SSØ, $\frac{6}{12}$ Kbl. 51° 50' 10" N. Br. 8° 16' 5" V. Lgd.

Irlands Ø.-Kyst. Loch Carlington. *New England Rock* røde Spidstønde Nr. 8 er flyttet til SV.-Siden af Klippen. Den ligger nu i 21 Fod Vand, fra *Haulbowlne Fyr* i NØ. t. N. $\frac{3}{4}$ N., $\frac{3}{4}$ Kbl. 54° 1' 30" N. Br. 6° 4' 55" V. Lgd.

Belfast Lough. Det hvide Fyr med Formærkelser ved Indløbet til *Victoria Channel* lyser nu Horizonten rundt. 54° 40' 20" N. Br. 5° 49' 35" V. Lgd.

Taagesignal gives nu med et Taagehorn, som hvert Minut giver et langt og 3 korte Stød saaledes: Stød 6 Sek., Pause 1 Sek., Stød 1 Sek., Pause 1 Sek., Stød 1 Sek., Pause 1 Sek., Stød 1 Sek., Pause 46 Sek. Naar Taagehornet er i Uorden, gives Signal med Klokke.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. En lille Klippegrund, der ved Lav- vande er 2 Fod over Vandet, er funden 480 Alen S. 68° V fra Yderenden af *Pointe de Penzars*, og en anden, der ved Lavvande er 3 Fod over Vandet, 120 Alen N. 50° V. fra den første.

Kérity. Paa *Men Guen* har Baaken en sort Cylinder som Topbetegnelse. Højden: 10 Fod over Højvande. 47° 47' 22" N. Br. 4° 22' 53" V. Lgd.

Gironde. I *Gironde* ere Lystønderne *By, Saint Christoly* og *Castillon* nu flyttede.

I Indløbet til *Pertuis de Maumusson* have Grundene forandret sig, hvorfor følgende Forandringer i Afmærkningen ere foretagne:

V.-Baaken paa *Pointe de Gatseau* er flyttet og staar nu N 72° V. fra Ø.-Baaken.

Den røde og sorte Spirtønde ligger nu paa 45° 48' 55" N. Br. 1° 18' 20" V. Lgd. Den røde Tønde paa *Barren*. 45° 48' 44" N. Br. 1° 16' 30" V. Lgd. Den sorte Tønde paa *Tabouret*, 45° 48' 27" N. Br. 1° 15' 37" V. Lgd. Den sorte Tønde *Gatseau*, 45° 48' 10" N. Br. 1° 15' 0" V. Lgd. Baaken paa *Lésards* er borttaget. Baaken *Galon d'Or* er flyttet SØ. hen til 45° 47' 39" N. Br. 1° 12' 28" V. Lgd.

Portugals N.-Kyst Paa *Cabo da Roca* er tændt et elektrisk Fyr, der hver 4 Sekunder viser hvidt Et-Blink, Blink $\frac{2}{3}$ Sek., Mørke ca. 3 Sek. Det lyser over 235°. Flammens Højde: 515 Fod. Synsvidden: 30 Kml. Lysevnen: 44 Kml. Det vises fra et ca. 70 Fod højt Taarn.

Kommer det elektriske Apparat i Uorden, tændes et Fyr af samme Art. Lysevnen: 19 Kml.

Taagesignal gives med en Sirene, der hver $1\frac{1}{4}$ Minut giver Et-Stød af 15 Sekunders Varighed.

Canariske Øer. Teneriffa. En sort og hvid lodret sribet Klokketønde er i 16 Fv. Vand udlagt NNØ. for Yderenden af *Molen*, som ved *Santa Cruz* er under Bygning. Den ligger 750 Alen N. 26° Ø. fra det røde Fyr paa *Molen*.

Canada. St. Lawrence Flod. Citrouille Point Fyr er igjen tændt i det ny opførte Fyrtaarn. Det hvide, faste, midlertidige Fyr er slukket. 46° 27' N. Br. 72° 16' V. Lgd.

Cape Breton S.-Kyst. Tæt ved *Arichat* to Fyrtaarne paa *Madame Island* gives nu Taagesignal med Taagehorn, naar Skibes Taagesignal høres. 45° 29' N. Br. 61° 2' V. Lgd.

New Brunswick. Petitcodiac River. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af *Government Wharf* i *Hillsborough* er slukket, da Enden af Broen er ødelagt. Fyret tændes foreløbig ikke igen.

Farvandet over *North Tracadi Barre* har forandret sig, hvorfor Ledefyrene ere flyttede fra S.-Siden af Barren til dens N.-Side. 47° 40' 10" N. Br. 64° 46' 0" V. Lgd. For at staa over Barren holdes Fyrene overet i NV., og der styres tæt langs S.-Enden af *South Beach*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Hampton Roads. Den rød og sort vandret sribede Tønde, som laa i 55 Fod Vand ved Vraget SV. for *Old Point Comfort* Fyr, er inddraget. Vraget er uskadeligt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Fyret ved *Adra* er ødelagt i en Storm. 36° 44' N. Br. 3° 0' V. Lgd.

Italien. Taranto Bugt. Ved N.Enden af Grunden *Tarantola* er udlagt en Tønde med Stage og Fløj.

Italiens Ø.-Kyst. Fyrtaarnet paa Yderenden af S.-Molen ved *Porto Corsini* er ødelagt af Søen.

Ved *Magnavacca* Havnekanal har der tæt ved Indløbet dannet sig en Grund, hvorpaa der med Lavvande kun er 3 Fod Vand.

Rusland Azovske Hav. Taganrok Bugt. Den sorte Klokketønde ved Yderenden af *Dolga* Grund mangler. 46° 49' 30" N. Br. 37° 34' 0" Ø. Lgd. Baaken paa *Øen Dolga* mangler.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Rio de la Plata. Archimedes Banc V. Den italienske Bark *Tomasino* er sunken i 23 Fod Vand ca. 20 Kml. S. 29° V. fra Fyret *Cerro de Montevideo*. 25° 11' 30" S. Br. 56° 27' 0" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Gibraltær. — Der tilstaas Skibe fra *Alexandria* fri Praktika, naar der er forløbet 7 Dage efter Afrejsen, og Passagerer ikke medføres.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Decbr. 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		107 $\frac{1}{2}$	108
Thingvalla		45 $\frac{1}{2}$	46 $\frac{3}{4}$
Danmark		87	88 $\frac{1}{2}$
Norden	119	118 $\frac{1}{2}$	119 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn.....		96 $\frac{3}{4}$	98
Carl		60 $\frac{1}{2}$	60 $\frac{3}{4}$
Dannebrog		106	107 $\frac{3}{4}$
Skjold		73	73 $\frac{1}{4}$
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		—	—
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.		40	48 $\frac{1}{2}$
Østersøen		—	—
Nordsøen	75	73 $\frac{1}{2}$	74
Torm		98	99
Foren. Bugser-Selsk.....	92 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$	95
Dansk-russisk Dampsk.		92	102
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.		104	106
5 0/0 — —		100 $\frac{1}{2}$	101
5 0/0 Thingvalla 1882.....		—	—
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		104 $\frac{1}{2}$	107
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats		—	—
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 uopsig. Stats		99 $\frac{1}{4}$	100
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Husejer Kreditk.....		96	97
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Kbhvns Kreditf.....		96	96 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.		96 $\frac{1}{2}$	97
4 0/0 — — 6 —		98 $\frac{1}{2}$	99
3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Landkreditk. 3 —		96 $\frac{1}{2}$	97
Aktier.			
Nationalbank.....		157	157 $\frac{1}{2}$
Privatbank		124 $\frac{1}{4}$	124 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank		126	127
Handelsbank		125 $\frac{1}{4}$	127
Burm. & Wain		105	106 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jernsk.		107	109
Sukkerfabr.	97 $\frac{3}{4}$	98	97 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier		125 $\frac{1}{2}$	125 $\frac{3}{4}$
Vekselkursær.			
	åviets Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg	89.15	88.95	
London.....	18.16	18.13	
Paris.....	72.15	—	
Amsterdam	150.30	—	
Notering paa Berlins Børs d. 1. Decbr. 1896.			
Russiske Noter		217.05	
4 0/0 Russiske Consols		103.70	
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit		103.90	
6 0/0 Mexikanske		95.80	
5 0/0 Rumænske Stats.....		100	
4 0/0 — — 1890.....		86.80	

	åviets Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London.....	18.16	18.13
Paris.....	72.15	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. Decbr. 1896.

Russiske Noter	217.05
4 0/0 Russiske Consols	103.70
4 $\frac{1}{2}$ 0/0 — Boden Kredit	103.90
6 0/0 Mexikanske	95.80
5 0/0 Rumænske Stats.....	100
4 0/0 — — 1890.....	86.80

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 100,000, »Thingvalla« 4,000, »Danmark« 8,000, »Norden« 10,000, »Kjøbenhavn« 6,000, »Carl« 42,000, »Dannebrog« 30,000, »Skjold« 22,000,

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

W. Engelbrecht,
St. Kongensgade 61,
Frugt- & Grønthandel,
anbefaler
Kartofler, Konserver, Frugt
til Skibene.

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte
Helso-Sundheds-Salt,
diætetisk Middel
til Konservering af
Hølbredet,
bør føres i ethvert
Skibsapothek.
Faas i de fleste
Materialforretninger.

J. E. Møllers Enke & Co.
Kjøbenhavn.
ENEFORHANDLING
af
MILWARD & SONS
Fiskekroge.

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.
Telefonnummer C 1766.
St. Annegade 3.
Kjøbenhavn C.

Orgel-Harmoniums
og alle
Musik-Instrumenter
føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden Forlang vore
illustrerede Kataloger.
Petersen & Steenstrup,
Lille Kongenagade 40 og Axelhus 2 D.

O. Larsen,
Kunsthvæver & Illuminator,
ERIKSGADE 7, STUEN,
KJØBENHAVN V.
anbefaler sig med **Skibs-Signal**
Lys, Raketter og Kanonslag,
Festfyrværkerier og
Illuminationer.

Metalspejllapparater,
Havnefyr & Lanterner.
Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

TH. SIMONSEN,
Nyhavn 57.
Sølv Medaille i Malmø
for Lanterner.

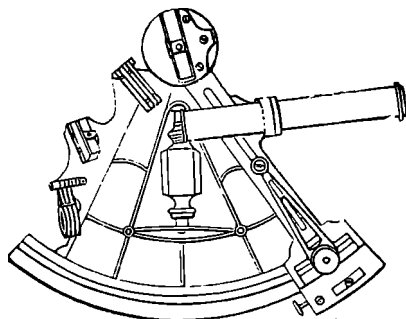
Paa **SØKORT-ARKIVET** forhandles:
International Signalbog, officiel Udgave 1896.
Pris: Kr. 6,00.

Holm & Collerup,
Skibssmedie og Maskinfabrikker,
Christianshavns Kanal Nr. 6, C.
(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)
og Frihavnen, Ø.
Jernskibs- og Maskinreparationer
udføres solidt, hurtigt og billigt.

Onsdag den 9de December 1896, Kl. 11 Form.,
bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa
Orlogsværftet, bortsolgt: 2400 Pd. Tøvværk, 6200 Pd.
Spild af Tøvværk, 1100 Pd. Klude, 951 Pd. gl. Mes-
sing og Kobber, 4400 Pd. malet Sejldug, 1000 Pd.
Bly, 200 Pd. Læder, 2100 Pd. Papiraffald, 13,600 Pd.
Zinkaske, 10,700 Pd. gl. Gasrør, 27,500 Pd. gl. Staal,
45,800 Pd. gl. Jærn, 106 Slingrestager, 107 Lan-
terner, 5 Signalthorn, 16 Køjer af Sejldug, 5 Par
Vandstøvler, 26 Læder- og Sejldugsslanger, 40 Læder-
koggerser, 1 Drivskruer, 3 Fartøjer, 9 Rapporter af
Træ, 8 Jærnslæder, 1 Kanonvogn, 16 Heltønder,
600 Smørfustager, 57 Krudttønder m. m.

Sagerne paavises i Magasinet for kasseret Gods
Lørdag d. 5. Decbr. og følgende Hverdage fra Kl. 10—2,
hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 1. Decbr. 1896.



Kikkertør,
Compas,
Sextanter,
Skibssuhre,
Lommenhre,
Barometre.

Laurits Kirkeby,
26 Laxegade 26
Etableret 1841.

Hovedforhandler **PETER BUCH,** Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZÜSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Lange & Møllers
Bødkerværksted
i
Kjøbenhavns Frihavn
anbefaler sig med Alt
Udarbejde samt Alt færdigt
Bødkerarbejde for Export.
Alt Arbejde udføres af solide
og øvede Folk.



Jul. Tybrings
Frimærkeforretning,
Klosterstræde 6,
KJØBENHAVN. K.
Prisliste 1897 gratis og franko.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers.
Newcastle on Tyne.
Telegrams: Husted.

„Dansk Sefartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4839.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plads 28, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Stæder.

AVERTISEMENTS PRIS:

Første Side pr. Pettilinie à 45 mm	Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre	
De øvrige Sider	—	do. 25 —	
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 0/100	30 0/100	50 0/100
Mindre end 1/2 Side	10 0/100	20 0/100	40 0/100

Redigeret af L. DRECHSEL.
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. December 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Paa Udkig. — Kontraktfrihed. — Norsk Højesteretsdom. — En Bjærgningssag. — Pilot chart. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibæfterretninger. — Fragtberetninger. — 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.

C. M. Fonnesbech.
Specialforretning i The.
Fine, kraftige Kvaliteter.
Udsalg:
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Anders Nielsen,
Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

Læge Hans H. Sørensen.
Konsultation i Hud- og Urinvejsygdomme.
Havnegade 25 1/2, daglig 11-1
og Mandag, Onsdag, Fredag 6-7.

Frits Ortmann,
Overretssagfører,
Amagertorv 16. Tel. 3225.

DENTIN er en Tandplumbe; nogle faa Draaber i den hule Tand hindrer Luftens Adgang og stiller derved de heftigste Tandsmerter.

9, Kronprinsensgades nye Materialhandel.
CHR. V. MENDE, cand. pharm.

Pumper,
udmærket egnede til Lastpumper.
Maskinfabrikken Rannje,
Mathæusgade 6.

Nautical Academy.

Pupils prepared in seamanship, navigation, signalling etc. for the examinations of Masters & Mates in the English Mercantile Marine. Apprenticeships for youths secured in 1st class sailing vessels in the Australian & East-Indian trade.
Translations made on the shortest notice. 8 Amaliegade.

Balthazar Pedersen.

Sworn & authorized translator of the English & French languages.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 187.

CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amaliegade 37).

Største Lager her paa Pladsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Oljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjødlestensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver.

Den anerkjendte

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, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Flensborgs Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjødler
sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderoller.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.
26, Peder Skramsgade.
Kjøbenhavn K.

Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn K.

Konserves,

tørrede og saltede

Grøntsager

anbefales d'Herr.

Skibsprovianterere.

Jens Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.
Telefon 3328.



Budtz Møllers Eftf.,

Amagertorv 22.

KJØBENHAVN. K.

**Nordisk
Skibssalg-Bureau.**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.
Cl. Christensen & Co.

Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i

Peder Skramsgade 17.

Leverandør af den danske og russiske
Handelsmarine.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Hofman-Bang og C. Bourard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaftet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de kejsarlig russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Fritz Meyers Etablissement

14 Gothersgade 14.

Belysnings-Apparater
og Lanterner

til Skibsbrug
til Lys, Olie, Petrolnum og
elektrisk Belysning.

Metal- og Lakerverer
til Skibsbrug.

Anti-magnetiske

Ankergangs

Lomme-Uhre

fra 20 Kr.

Halv-Chronometere

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
Barometere.

Alle Reparationer udføres.

PALLE SØRENSEN,

6. Selvtorvet 6.



PRESENNINGER,
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General
Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A.J. & A.B.C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
"RAHTJENS, NEW YORK."

RAHTJEN'S AMERICAN
COMPOSITION COMPANY,
TRADE MARK.

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE:

26 BEAVER STREET, N. Y.

FACTORY:

69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Prima Bunker-Kul.

B_d. Blumenfeld.

HAMBURG.

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.:
Feldblume.

Børsplads:
Comptoir 38.

Telephon:
Amt I. 1966.

Danchells Fabriker.

Linoleum.

Voxdug.



Anker-Marke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabrikudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

J. A. Thiesson,

Smør-, Æg- & Osteforretning:

Leverandør i Skibsproviant.

Oprettet 1881.

Raadhusstræde Nr. 2 B,
Kælderen

(ikke Hjørnekælderen),

Kjøbenhavn. K.

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon Tagenshus 37.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitzer.

Kastrup, Høyer.

Frederikshavn, Svitzerlund.

Korsør, Jørgensen.

Helsingør, Gottlieb.

Albuen, Gunnerson.

Gøteborg, Elfversson.

Trelleborg (Sverig), Smith.

Greifswald, Sprutl.

Gibraltar, Turner.

Paa Udkig.

Den store Strike i de nordtyske Havnebyer befinder sig i det væsentlige paa samme Standpunkt, som da vi omtalte den i sidste Nummer af vort Blad. Der har været gjort et Forsøg paa at bilægge den ved Voldgift, men det strandede paa Arbejdsgivernes Modstand mod at underkaste sig en saadan Kendelse. Dette tyder paa, at Arbejdsgiverne nære Tillid til at ville gaa sejrriige ud af Kampene, og nægtes kan det heller ikke, at Arbejdernes Chancer for at naa et heldigt Resultat ikke synes store. Dels er Tidspunktet, nu da Vinteren nærmer sig og Stigningen i Fragterne er ophørt, uheldigt valgt til at fremtvinge en Løsningsforhøjelse, dels udebliver fremdeles den Hjælp, man sikkert har haabet paa, i hvert Fald fra de engelske Arbejder-Organisationers Side. Adskillige af de Skibe, der komme til de nordtyske Havne, losse desuden ved Hjælp af andet Mandskab, end det sædvanlige, eller ved Hjælp af Folk, de selv have med sig fra deres Hjemsteder. Imidlertid er det jo muligt, at Striken endnu kan holdes gaaende i nogen Tid, og at de Tab, den paafører Rederierne og Arbejderne ville vise sig overordentlige, er utvivlsomt. — »Hansa«, der i denne Strid vel nærmest staar paa Arbejdsgivernes Side, men som dog ikke synes at indtage noget meget udpræget Partistandpunkt, betegner iøvrigt de Fordringer, der stilles fra de strikende Søfolks Side som de mest berettigede, selv om Bladet ikke mener, at de kunne imødekommes i deres fulde Omfang. Bladet udtaler, at Søfolkens Hyrer ere lave, sammenlignet med Erhvervsforholdene i det hele taget, og det anser ogsaa Fordringen om Oprettelse af et Hyrekontor for berettiget.

Udenrigsministeriet har d. 4de ds. tilstillet os en Indberetning modtaget af det kgl. Generalkonsulat i Antwerpen.

De Klager, som hidtil ere fremkomne fra Kaptajnerne om Bord paa Dampere, der indtræffe hertil med Trælast, paa Grund af den ofte lange Ventetid, som de have maattet finde sig i, før de kunde faa Losseplads ved Kajen, ere i den senere Tid blevne sjældnere og i Almindelighed finde Skibene ogsaa Plads straks ved deres Ankomst.

Som Følge af den Forsinkelse, hvortil dette Forhold imidlertid oftere har givet Anledning, har man dog bestræbt sig for paa forskellige Maader at finde Midler til at raade Bod herpaa

Fører en dansk Damper, der for nylig ankom hertil havde saaledes i Certepartiet tilføjet følgende Klausul:

»The goods to be carried away as fast as steamer can put out. If quay berth unavailable immediately on steamers arrival lighters to be provided at once by charterer in sufficient number to receive from all winches simultaneously as fast as they can put out.

Ved Kaptajnens Henvendelse til Generalkonsulatet med Forespørgsel, om han kunde anses som sikret ved denne Klausul saafremt han ikke kunde faa Plads ved Kajen, har jeg maattet svare ham at denne Klausul var fuldstændig illusorisk.

Da der nemlig betales Indførselstold for Træ vil Udlosningen heraf kun kunne finde Sted under Toldvæsnets Opsyn og dette fordrer for Træs Vedkommende, at Udlosningen finder Sted paa Kajen.

Der vil saaledes ikke kunde være Tale om at losse i Lægter, og ovennævnte Klausul har ikke mere Betydning end om den overhovedet slet ikke fandtes.

Dersom Rederen har været af den Mening, at denne Klausul var ham en Garanti, er han derfor blevet skuffet i sin gode Tro.

Ovenstaaende har jeg herved den Ære at indberette til det høje Ministerium i de danske Rederes Interesse for at de kunne blive underrettede herom.

(undertegnet) *Brockdorff*.

Om Forholdene paa River Plate skriver en Indsender til »Fairplay«: Ingen Steder har Handelen i de senere Aar udviklet sig mere end paa River Plate. Ulykkeligvis er Udviklingen af Handelen i Havnene langs op ad Floden ikke bleven ledsaget af en tilsvarende Formindskelse i de Indfødtes udprægede Dygtighed som Kæltringer. Redere og Skibsførere blive snarere udnyttede og bedragne mere nu end nogensinde tidligere. For Skibsførere eller andre Fremmede er det aldeles unyttigt at søge deres Ret ved de lokale Domstole, da de kun miste Penge og Tid, uden at opnaa nogen tilsvarende Satisfaktion.

I Løbet af de senere Aar har jeg paavist mange Kneb, som ere begaaede af forskellige Folk, der have med Skibsfarten paa Floden at gøre, uden at det har hjulpen det mindste. Efterfølgende Uddrag af en Skrivelse fra en Agent i Buenos Ayres til et Rederfirma her i England er mere talende end alt, hvad vi kunne fremføre:

»Det gør os ondt at maatte meddele, at Loven her er i høj Grad utilfredsstillende, hvor det gælder om at beskytte Skibene mod lange Ophold. De kan gærne anlægge Sag mod D'Herr -- & Co. for ulovligt Ophold af Damperen, men Resultatet vil blive, at Sagen varer i flere Aar, og som en Følge deraf vil koste en Masse Penge. Det er Erfaringen herom, der bevirker, at D'Herr. behandle os paa den Maade, de have gjort. Handelskammeret optager ikke et Spørgsmaal som det, der her er Tale om. Dersom De læser en River-Plate Avis kan De ikke undgaa at faa et Indtryk af de elendige retslige Tilstande, der herske her, baade hvad den borgerlige og kriminelle Straffelov angaar, især naar man lægger Mærke til den daglige Liste over de ulovlige Handlinger og Forbrydelser, der faa Lov til at gaa ustraffet hen. Udøverne af den Mængde Mord og Drab, der bliver begaaet her, blive sjældent paagrebne, og sker det, kommer de kun i Fængsel et Par Aar, efter hvilket Tidsforløb de atter kunne fortsætte deres Haandtering«.

Kontraktfrihed.

Jeg foretrækker at beholde denne Overskrift, fordi mit Formaal ikke har været at angribe Sø- og Handels-

rettens Anseelse, men at værne om Kontraktfriheden. Min Kritik var baseret paa Domsreferatet i Sø- og Handelsretstidende; det kunde selvfølgelig aldrig falde mig ind at undersøge alle Akterne for at forvisse mig om, at min

Kritik var berettiget. Det er disse Referater, der alene er tilgængelige for det store Publikum; paa dem bygger det sin Dom over og sin Tillid til Domstolen. Hermed vil jeg ikke have sagt, at jeg ikke meget vel kan forstaa, at Professor Bentzon maatte tage sin Tilflugt til den skriftlige Procedure for muligvis i den at finde, hvad han ikke kunde finde i Referatet til Forsvar for Dommen; men jeg kan ikke se, at det er lykkedes ham at finde noget. Prof. Bentzon siger, at jeg har misforstaaet Dommens Begrundelse, men det er en Misforstaaelse. Jeg har intet misforstaaet.

Havde Dommen sagt følgende:

... hvorved bemærkes, at der ikke kan gives det indstævnte Selskab Medhold i, at paa Grund af Udtrykket »every like day« kun weather working days, altsaa ikke Helligdagene den 23. og 26. Maj, skulde betragtes som Overliggedage; thi Retten maa anse det for temmelig urimeligt at tage like i Betydning »af samme Slags som lige nævnt«, altsaa brugt for at undgaa Gentagelse af weather working day. I saa Fald vilde almindelig engelsk Sprogbrug kræve such, ikke like. Ordet like har vistnok her den i ældre Sprog ikke sjældne Betydning, som nu i almindelig daglig Sprogbrug vilde udtrykkes ved likely, nemlig: som der efter Omstændighederne kan være Tale om at tage i Betragtning, »rimelig«,

saa vilde jeg ikke have sagt et Ord om den Dom, men undret mig i Stilhed, bl. a. fordi her ikke er Tale om almindelig daglig Sprogbrug, men om den i engelske Certepartier benyttede Terminologi. Like days er et meget almindeligt Udtryk i Certepartierne, og blandt praktiske Folk er der ingen Tvivl om dets Betydning. Ordet such mindes jeg ikke nogensinde at have set i denne Forbindelse.

Forholdet er nu imidlertid det, at her slet ikke er Tale om, hvad like betyder. Det er i Dommen ganske rigtigt oversat ved saadan, saa der er paa dette Punkt den skønneste Enighed mellem Sø- og Handelsretten, Prof. Bentzon og mig. Min skarpe Kritik forudsatte det som givet, at like maa tages i Betydning af saadan, fordi Dommen selv oversætter det paa den Maade. Dette Ord saadan maa vise tilbage paa noget, og jeg gentager, at dette noget ikke kan være andet end weather working. Derfor bliver det ganske det samme, hvad enten der staar per saadan Dag eller per weather working day. At Indstævnte først subsidiært og med langt mindre Vægt gør gældende, at kun weather working days skulde regnes som Overliggedage, er let forklarligt, fordi han nu engang nærede den ganske vist ubegribelige Tro, at hans første Argument var tilstrækkeligt til at fri ham. Naar Sø- og Handelsretten med Rette fandt, at det første Argument ikke slog til, saa burde den have indladt sig paa det subsidiære med den samme Grundighed som den, hvormed det principale afvistes.

Hvis Forholdet var det, at Certepartiet, saaledes som Prof. Bentzon formener, ikke efter sin Ordlyd bestemte noget om Overliggedage ved Losningen, vilde jeg have fundet Dommens Resultat korrekt. Det havde ogsaa i saa Fald været den simpleste Sag af Verden at give en smuk Motivering; men nu er Forholdet det, at Certepartiet siger i al Almindelighed: in case the Steamer is longer delayed

(nemlig længere end ovenfor fastsat for Lastning og Losning) demurrage shall be paid etc. Hvorfor skulde det efter Ordlyden kun være Lastningen, her er Tale om? Jeg er ude af Stand til at se det.

Den egentlige dybe Uoverensstemmelse mellem Prof. Bentzon og mig kommer først frem i hans Slutningsbemærkning. Han maa indrømme, at saadan kun kan vise tilbage paa weather working, fordi der ikke findes noget andet, som det kan vise tilbage paa; men desuagtet er han tilfreds med Dommen, fordi »det er tvivlsomt, om den dog ikke træffer Parternes Mening, altsaa det vedtagne, bedre«. Jeg maa tilstaa, at jeg ikke forstaar et Ord af dette. Parterne, i deres indre skjulte Mening er unddragen menneskelig Erkendelse, naar der ikke foreligger egen Tilstaaelse, og den vil altid være upaalidelig paa Grund af den menneskelige Skrøbelighed. Havde man i dette Tilfælde spurgt Befragteren, hvad han mente, er det højst sandsynligt, at han havde svaret: »Jeg mente naturligvis, hvad der staar«. Det vilde have været et diplomatisk og dog efter Omstændighederne fuldt ud fyldestgørende Svar. Havde man derpaa gaaet til Rederen og spurgt ham: »Hvad mente Du med per saadan Dag?« havde han maaske været i Besiddelse af saa megen Frækhed, at han uden Betænkning havde svaret: »Jeg mente løbende Dage«; men muligvis han dog havde syntes, at det var for frækt, og at han derfor i det højeste havde sagt, at han, sandt at sige, slet ikke havde lagt Mærke til de Ord. Naar Parterne er enige om, at de har ment noget andet end det, de har sagt, saa bryder vi os ikke om, hvad de har sagt, men holder os til, hvad de har ment; det er tilfredsstillende for alle, og der er ikke noget særligt vanskeligt eller ansvarsfuldt ved det. Men nu er Forholdet det, at naar Parterne overhovedet procederer, saa kan man være temmelig sikker paa, at de ikke har ment det samme, eller i al Fald ikke vil vedgaa det; naar Svarene da falder ligesaa uoverensstemmende som ovenfor antaget, og det vil de selvfølgelig næsten altid gøre, saa kan jeg godt forstaa, at det kan sætte en Dommer graa Haar i Hovedet før Tiden, naar han alligevel skal finde Parternes endrægtige Mening.

Udtrykkene »fri for Bræk« etc. er i og for sig meningsløse; men de har (og havde allerede før vor nye Sølov) en international, teknisk Betydning, som aldeles ikke er omstridt. Jeg kan ikke forstaa, hvad det har med denne Sag at gøre. Her er Ordene klare og utvetydige.

Det staar fast,

- 1) at Parterne havde vedtaget, at Liggedagspenge skulde betales »per saadan Dag«,
- 2) at saadan i denne Forbindelse ikke kunde betyde andet end weather working.
- 3) at Sø- og Handelsretten ikke desto mindre lod Indstævnte betale for Christi Himmelfartsdag og en Søndag.
- 4) at den eneste Motivering, der er givet herfor, er den, at det vilde være i Strid med Forholdets Natur og det sædvanlige at antage noget andet.

Det har harmet Prof. Bentzon, at en og anden Læser af mine Bemærkninger kunde tro, at det var Sø- og Handelsretten, som havde dømt overfladisk og ensidigt i denne Sag. Min Kritik var nedskrevet i Harmen over, at Sø- og Handelsretten tilsidesatte en klar og utvetydig Kon-

trakt og ikke gjorde det med anden Motivering end, at den var unaturlig og usædvanlig.

Sø- og Handelsrettens Anseelse er uomstridt.

Johs.

Norsk Højesteretsdom.

Skonnerten »Laguna«s Rederi og Kaskoassurandører mod Dampsk. »Prospero«s Rederi.

Natten mellem 22.—23. Marts 1894 fandt et Sammenstød Sted mellem det Østlandske Lloyd's tilhørende Dampskib »Prospero«, Kapt. Eitzen, og Skonnerten »Laguna« af Porsgrund, Kapt. Dahl, ud for den hollandske Kyst. Sidstnævnte Skib blev saa stærkt beskadiget, at det straks maatte forlades af Mandskabet og senere sank. »Prospero« kom fra Antwerpen med Stykgods til Kristiania, »Laguna« var bestemt til Rotterdam med Farvetræ (Logw.) fra Laguna de Terminos (Mexiko). »Laguna«s Rederi og Kaskoassurandører udiog Stævning mod »Prospero« til Erstatning af Skaden med Omkostninger, tilsammen Kr. 61,599,08, medens »Prospero«, der paastod, at »Laguna« var Skyld i Sammenstødet, ved Kontrasøgemaal paastod sig tilkendt hos dettes Rederi til Reparationsudgifter m. m. tilsammen Kr. 3,441,66.

»Laguna« havde faaet Rotterdam-Lods om Bord, under hvis Kommando der styredes. »Prospero« havde kvitteret sin Lods. Kl. ca. 1 $\frac{1}{4}$ Nat kom begge Skibe ind i en Taagebanke eller et Taagehælte. »Laguna«s Kurs var S. S. O. $\frac{1}{2}$ O., Farten 3 $\frac{1}{2}$ Knob, og den styrede Bidevind med Bagbords Halse. »Prospero«s Kurs var N. O. t. N. og den gik med »halv Kraft«, ca. 6 Mil i Vagten. Taagen er oplyst at have været meget tæt eller »stærk«.

Straks »Laguna« var kommen ind i Taagen, lod Lodsens 2den Styrmand kalde Kaptajnen op. 2den Styrmand hentede derefter Taagehornet ud fra Kahytten. I det samme han kom ud med dette, hørte han, at der blev pebet med »Prospero«s Dampfløjte, og han besvarede Fløjten med 2 Stød i Taagehornet.

»Prospero« lagde, da »Laguna«s grønne Lanterne opdagedes, Roret haardt Styrbord for at gaa agtenom »Laguna«. Et Øjeblik før Sammenstødet kommanderedes »Langsomt«, »Stop« og »fuld Kraft Bak«. Det var imidlertid for sent, og Maskinen havde kun gjort nogle Omdrejninger agterover, da Sammenstødet skete.

»Prospero«s Bov traf »Laguna«s Styrbords Side ved Storrigningen. 3 af »Laguna«s Besætning sprang om Bord i »Prospero«. Resten optoges af »P.«s Livbaad fra »L.«s Pram. »Laguna« var synkefærdig efter ca. 5 Minutters Forløb.

Tiden fra, at man fra »Prospero« fik Øje paa »Laguna«s grønne Lanterne anslaaes til ca. 1 $\frac{1}{2}$ Minut. Fra »Laguna« saa man »Prospero« i ca. 3 Minutter.

Retten fandt intet at bebrejde »Laguna«.

Søretten ansaa det vistnok for en Fejl, at »Prospero« ikke straks havde indset, at der ikke var Tid til at styre agtenom »Laguna«, og at den ikke straks stoppede og bakkede. Paa Grund af den korte Tid, der var at handle i, ansaa den imidlertid Fejlen for undskyldelig, ligesom den ansaa Farten for moderat. Den frifandt derfor Skibene for hinandens Tiltale.

Højesteret var ikke enig med Søretten.

Efter § 13 i Plakat af 1885 skal Dampskibe i Taage gaa med »moderat« Fart. Hurtigheden maa afpasses efter Taagens Tæthed. Højesteret kunde ikke anse halv Kraft i nærværende Tilfælde for at være moderat Fart. Det viste sig netop ved Sammenstødet, at Farten var for stor til, at man i Tide kunde styre af Vejen. Ligeledes ansaa det for en Fejl, at »Prospero« ikke straks stoppede og bakkede efter Søvejsreglernes § 18. Det gjaldt at tage Farten fra Dampskibet. Var dette blevet gjort, var Sam-

menstødet antagelig undgaet. § 16 i de nye Søvejsregler af 1894 anser det ogsaa rigtigst og forsigtigst at stoppe under Omstændigheder som nærværende.

Højesteret paalagde derfor ved Dom af 26. Novbr. 1896 Dampskibet »Prospero«s Rederi at betale til »Laguna«s Rederi de paasøgte Kr. 61,599,08 med 4 pCt. Renter fra 9de Maj 1894, samt desuden 1,000 Kr. i Sagsomkostninger for Søretten og Højesteret.

Verein Hamburger Assecuradeure mod Dampsk. »Prospero«s Rederi.

Ved foran citerede Sammenstød med efterfølgende Forlis led Appellanten som Assurandør for »Laguna«s Ladning et Tab af 60,000 Rmk., som »Prospero«s Rederi søgtes til at betale. Efter Resultatet i forannævnte Sag frifandt Søretten Rederiet, hvorimod Højesteret paalagde dette at udrede Beløbet med 4 pCt. Rente fra 21/6 94 og i Sagsomkostninger 200 Kroner.

»Laguna«s Rederi og Fragtassurandør mod Dampsk. »Prospero«s Rederi.

Denne Sag gjaldt Assurancen for »Laguna«s Fragt og drejede sig om et Beløb af Kr. 10,007,84.

Udfaldet var her det samme som ved foregaaende Sag. Sagsomkostninger ligeledes 200 Kr.

Norg. Sjøfartst.

En Bjærgningsag.

High court of Justice.
Admiralty Division.

I denne Sag gjorde Rederne af Slæbedamperen »Cambria« Fordring paa Bjærgeløn for den Hjælp, som ovennævnte Slæbedamper i Oktober Maaned ydede den franske Bark »President Thiers«. »Cambria« er en Hjulslæbedamper, bygget af Jærn, med Maskiner paa 100 nominelle Hestekraft, der indicerer indtil 600 Hestekraft, og den har en Besætning af i alt 9 Mand. Omtrent Kl. 7 F. M. d. 17 Okt. d. A. kom Slæbedamperen, der var ude at søge efter President T., efter at denne var rapporteret at være i Nød, op i Nærheden af Barken, der da laa til Ankers tæt ved »Margate Hook Beacon«, under Kommando af en Mængde Baadmænd fra Margate. Det var stormfuldt Vejr af en meget stiv paalands Kuling fra N. N. O., som forarsagede en høj, urolig Sø. »President T.« blev prajet og tilbudt Assistance, men Baadfolkene om Bord nægtede at modtage Hjælp. »Cambria« holdt sig derefter i Nærheden for det Tilfælde, at der skulde blive Brug for dens Assistance. Kort Tid efter blev Barkens Anker lettet, og der blev gjort Forsøg paa at faa den under Sejl, under hvilke Boven faldt meget hurtigt af, ind imod Land. Da der ikke var tilstrækkelig Plads til at kovende, forsøgte de, der vare om Bord, at stagvende, men uden Resultat, da Skibet nægtede at gaa igennem Vinden. Barken var under hele denne Manøvre dreven raskt ind imod Land og ind i grundt Vand, hvorfor de, der havde taget Kommandoen, lod Ankeret falde. Den tog imidlertid Grunden med Agterenden, førend den fik svajet op for Ankeret, og huggede haardt med hver Sø. Da dette blev iagtaget fra »Cambria«, gik dennes Kaptajn straks ned paa Prajehold af President T. og tilbød sin

Tjeneste. Denne blev modtaget af Barkens Kaptajn, der bad Slæbedamperen om at yde ham Hjælp og bugsere hans Skib klar af Grunden. Efter flere forgæves Forsøg lykkedes det at faa »Cambrias« Staalslæber anbragt om Bord i Barken, hvorefter Bugseringen begyndte omtrent Kl. 8.15^m F. M. Det lykkedes trods store Vanskeligheder at faa Skibet af Grunden og op over Ankeret, som derpaa blev hevet op. Skønt Kulingen vedvarende var haard og Søen høj, blev Bugseringen fortsat til Skibet omtrent Kl. 5 E. M. blev bragt til en god og sikker Ankerplads udfor Gravesend. Sagsøgerne fastholdt, at paa Grund af den af dem ydede Assistance, var »President Thiers« med Ladning og Fragt frelst, efter al Sandsynlighed fra Forlis. Havde den ikke faaet en saa hurtig Hjælp, var den efter deres Mening absolut bleven Vrag; samtidig løb »Cambria« en høj Grad af Risiko for selv at komme paa Grund, ved at manøvrere saa nær inde under Land, ligesom der ogsaa for den var Fare for Kollision med Barken, som den var tvungen til at komme temmelig nær for at faa Slæberen bragt om Bord. Selve Bugseringen, der tog 8³/₄ Time, var ogsaa vanskelig, som en Følge af Kulingen og Søen, der foranledigede, at Barken var svær at slæbe, samt at den styrede daarligt. Slæbedamperens Værdi er 5,000 £.

I Følge Defensors Udtalelser er »President Thiers« en Bark paa 359 Rg. T., der paa det her omhandlede Tidspunkt var paa en Rejse fra Nystad til Castellon i Spanien, ladet med Træ. Efter at have udstaaet en Del haardt Vejr, var den nu kommen ind imellem Grundene ud for Margate, hvor Baadfolk kom ud til Assistance. Ved deres Hjælp blev den lodset ind paa Margate Red og bragt til Ankers der. Den laa godt fra d. 16de Oktober om Aftenen til d. 17de om Morgen, da Ankeret blev lettet i den Hensigt at sejle op ad Themsen til en bedre Ankerplads. Kort forinden dette gik for sig var det, at »Cambria« kom og tilbød sin Assistance, som blev afslaaet af Kaptajnen paa Barken. Det lykkedes ikke at sejle fra Margate Red op ad Floden, da Skibet nægtede at gaa over Stag, og derfor igen maatte ankre nærmere Kysten. Som den nu laa, med Agterenden ind mod Land, laa den i dybere Vand end dens Amning, men paa Grund af den høje Sø kunde den ikke undgaa at hugge igennem med den agterste Del af Kølen, naar den kom ned imellem Søerne; dog var der al Sandsynlighed for, at dette snart vilde ophøre, da det var stigende Vande. Under disse Omstændigheder var det, at »Cambria« kom langs Siden af Barken, hvor dens Tilbud om Assistance blev accepteret, hvorefter Barken bugseredes til Gravesend, hvilket i alt udgjorde cirka 9 Timers Arbejde. Defensor nægtede, at Skibet havde været under Baadfolkenes Kommando; de vare ganske vist om Bord, men vare kun antagne til at gøre Tjeneste som Lodser. Efter hans Paastand løb Slæbedamperen ingen Fare for at drive i Land ved at nærme sig President T., og Vanskelighederne ved at tage dem paa Slæb vare ogsaa overdrevne af Bjærgerne. Det blev nægtet, at Barken vilde være forlist, dersom den ikke havde modtaget Hjælp; den var ganske vist i en uheldig Situation, da den blev taget paa Slæb, men Ankeret holdt, den drev ikke, og der var ingen Sandsynlighed for, at den vilde drive i Land, dersom Vejret ikke blev værre.

De interesserede Værdier vare: »President Thiers«,

300 £, dens Bruttofragt 320 £ og Landningens Værdi 985 £, i alt 1,605 £.

Retten tilkendte »Cambria« et Beløb paa 250 £.

Ship. Gatz.

Pilot chart.

Foruden de i vor Anmeldelse af »Pilot chart« for Oktober omtalte Vejrberetninger indeholder Kortet tillige en udførlig Beskrivelse af Isforholdene i det sydlige og antarktiske Ocean. At dømme efter hvad der er skrevet herom, skulde man tro, at der er visse Perioder paa flere eller færre Aar, i hvilke disse Isbjærge forekomme i størst Mængde. En saadan Periode med Forekomst af mange Isbjærge er Tiden fra 1891—95, og det er dette Tidsrum eller rettere Tidsrummet fra 1888—1895, som ovennævnte Beskrivelse specielt behandler. Fra de Regioner, hvor Isbjærgene dannes, føres de af Sted af de antarktiske Strømme, og idet de drives ned til de lavere Bredder, smelter de i det varmere Vand. De Isbjærge, som forlade det antarktiske Kontinent ved 63 eller 65 Gr. S., undergaa ringe Forandring ved Smeltning, førend 60 Gr. er naaet. Det siges at være vanskeligt at bestemme nogen Gennemsnitsstørrelse for disse Isbjærge, da de rapporteres i alle Størrelser op til 800 à 1000 Fods Højde og flere Miles Længde. Disse Bjærge have en Mængde højst ejendommelige Former, men have som Regel ikke høje Spidser, hvad der er karakteristisk for Isbjærgene i det nordlige Ocean, men er derimod forholdsvis flade i Toppen. Af Aar, i hvilke der særlig har været mange store Isbjærge, nævnes 1832, da det sydlige Ocean var saa opfyldt af Is, at flere Hvalfangerskibe, bestemt rundt Kap Horn, vendte tilbage til Valparaiso for at afvente en mere heldig Tid, da de fandt det altfor risikabelt at fortsætte Rejsen. I 1854 var der igen en stor Mængde Isbjærge, og nu i de sidste Aar — særlig 1892 og 93 — er der kommet et stort Antal fra de antarktiske Regioner. I Tiden mellem disse Perioder har der været rapporteret meget faa Isbjærge.

Men hvad kan være Aarsagen til, at der undertiden er saa mange Isbjærge? Enkelte Autoriteter mene, at Grunden dertil er vulkanske Udbrud, der brækker Isen og sætter den i Bevægelse, medens andre antage, at Aarsagen er Jordskælv. Atter andre paastaa, at overordentlig store Snefald foraarsage et stort Antal Isbjærge. En Undersøgelse af flere Tusende meteorologiske Rapporter i det hydrografiske Institut i de forenede Stater viser, at der er 307 Rapporter angaaende Isbjærge i det sydlige Ocean. For Aarene 1892, 93, 94 og 95 findes en hel Del saadanne Rapporter, særlig 1893 og 95; medens der i andre Aar, saaledes 1888, kun er to Rapporter om, at Isbjærge ere sete, uaet det der da foreligger lige saa mange Rapporter fra Skibe, som ere gaaede samme Vej. Heraf sluttes altsaa, at der i 1888, 89 og 90 kun var faa Isbjærge i det sydlige Ocean. Det lille Kort paa Bagsiden af »Pilot chart« handler udelukkende om »Isbjærge« og ikke Isflader eller anden Is. Dette Kort er af Betydning som en Rettesnor for Sømænd, der færdes i disse Regioner. Grupper af Isbjærge ere set syd for Kap Horn, øst og nordost for Falklandsøerne, syd for Afrika. I Januar 1892 strakte der sig ned til 45° S. Br. en Række af Isbjærge i østlig Retning til hen imod 75° Ø. L., medens der samme Aar ved 55° S. Br. strakte sig en lignende Række Isbjærge fra 100° til 135° V. L.

Af de Isbjærge, der ere afsatte for Marts, April og Maj, viser den største Gruppe sig at være øst og nordost for Falklandsøerne (1893 og 94), medens Gruppen syd for Kap Horn er meget mindre. Den østligste Rapport viser 32° 30' Ø. L. og 42° 30' S. Br. og den vestligste ca. 50° Br. og 135° V. L. For Vintermaanederne paa den sydlige Halvkugle, Juni, Juli og August, har man det største

Antal i 1892. Der paavises da en Gruppe syd for Kap Horn og en anden stor Gruppe mellem 40° og 45° S. Br. og 30° til 40° V. L. samt en endnu større Gruppe mellem de samme Breddegrader og 25°—30° Ø. L. I Juli 1892 rapporteres en stor Gruppe Isbjærge paa en saa mærkværdig lav Bredde som 37° S. Br. og 42° V. L. I September, Oktober og November 1895 blev en stor Gruppe Isbjærge observeret syd for Kap Horn. — Pilot chart udtaler det Haab, at den i Europa paa ny vaagnede Interesse for Opdagelser i de antarktiske Regioner vil føre til heldige Resultater, og at de dristige Opdagelsesrejsende ville løse Spørgsmaalet om disse gigantiske Massers Oprindelse og Natur.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg Sagfører *Knud Petersen* og *Henr. Knudsen*.
 Aarhus — *A. Andresen*.
 Assens — *J. Jørgensen*.
 Esbjerg — *J. Clausen*.
 Faaborg — *J. Amtoft*.
 Frederikshavn. — *N. Petersen*.
 Kjøbenhavn Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen*.
 Kolding Overretssagfører *H. C. Bennetzen*.
 Marstal Sagfører *H. P. Nielsen*.
 Middelfart — *Philip Hansen*.
 Nexø — *H. Mauritzen*.
 Nyborg — *Chr. Qvist*.
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling*.
 Odense — *E. Kiørboe* og *C. Knudsen*.
 Rønne — *Janus Olsen*.
 Svendborg Overretssagfører *J. Jacobsen*.
 Thisted Sagfører *Niels Lyhne*.
 Vejle — *F. Knudsen*.

Ugens Havarier.

Cari Oluf, Skonnert af Furusund, kom den 2den ds. paa Grund ved Saltholmen. Flot med Assistance og ubeskadiget.

Autocrat, Dpsk. af Newcastle, kom den 2den ds. paa Grund paa Anholt. Flot med Assistance og fortsat Rejsen

Betty, Skonnert af Brantevig, kom den 1ste ds. paa Grund paa Hesselø. Flot med Assistance af Switzers.

Juno, Skonnert af Stege, har den 2den ds. maattet søge ind til Nexø, da den, paa Rejsen fra Königsberg til Falkenberg med Hvede, var sprungen læk.

Rosalia, Skonnert af Horsens, har den 4de ds. for Ud-

gaaende fra Sandarne med Træløst faaet Skade i Isen og er sprungen læk. Reparerer i Øregrund.

Dagmar Elisabeth, Galease af Thisted, er Natten til den 4de ds. strandet paa Nordmandshage. Mandskabet reddet.

Anna, Skonnert, kom den 2den ds., efter Grundstødning paa Thurø Rev, flot med Assistance af Dpsk. Ørnen og ind til Svendborg.

Anna, Barkskeib af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Rochester til Drammen været i Kollision med en Damp og faaet mindre Skade paa Styrbords Bov.

Ferrum, Dpsk. af W. Hartlepool, kom den 4de ds. paa Grund paa Søndre Rønner ved Læsø. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Paa Foranledning henleder Redaktionen de ærede Indsenderes Opmærksomhed paa, at de ikke kan vente de af dem indsendte Artikler og Spørgsmaal optagne i Bladet, med mindre de, foruden det Skrivelsen ledsagende Mærke, opgive deres Navn til Efterretning for Redaktionen.

Fra Sø og Land.

Ved Befragtning af Bomuldssæd fra Alexandria maa der — skriver Ship. Gaz. — tages Hensyn til, at Sæden i denne Sæson indtager et større Rumfang end den fra forrige Aars Høst, til Trods for at Afskiberne have søgt at udbrede den Mening, at Sæden i Aar skulde være bedre ienset og derfor sværere. I Fjor indtog en Ton Bomuldssæd omtrent 55 Kub. Fod, hvorimod Sæden fra dette Aars Høst, som netop er ankommen, indtager 60 à 65 Kub. Fod, pr. Ton, hvilket selvfølgelig ikke kan undgaa at udøve en betydelig Indflydelse paa Dampernes indlastede Død-Vægt, og den deraf resulterende Fragt. Medens ægyptisk Bomuldssæd indtager et større Rumfang i Forhold til Vægten, ere Bomuldballerne, der tidligere vejede 6½ cwt. og maalte 20 Kub. Fod, nu langt sværere i Forhold til Rumfanget, hvilket skyldes de kraftigere Bomuldspresser. 20 Fods Ballerne veje nu ofte 7½ cwt., og det er ikke umuligt, at Bomulden i Tidens Løb vil blive presset i Baller, i hvilke Maalet og Vægten vil staa i et bestemt Forhold til hinanden.

Trafikken mellem Europa og Syd Afrika har siden Transvaal Konflikten antaget uventede Dimensioner. De Transportelskaber, der besørger Post- og Passagertrafikken, har maattet foretage enestaaende Udvidelser af Materiellet i den Anledning.

Castle Linien, som erindres af Kjøbenhavnerne ved de Besøg, denne Linies Reder, Sir Donald Currie, har aflagt i her-værende Havn med sine egne Skibe, har anskaffet 5 store Dampskibe.

Hos det bekendte Fairfield Compagni byggedes to af disse Skibe, nemlig »Tintagel Castle«, der skal tiltræde sin første Rejse den 4de December, og »Avondale Castle«, der løb af Stablen i denne Maaned. Hvert af disse Skibe maaler 5,600 Reg. Tons, har en Længde af 440 Fod, Bredde 50 Fod og Dybde 33 Fod. Hos Firmaet Barkley, Curle & Co. bygges for Tiden to Skibe, »Dunnolly Castle« og »Raglan Castle«, hvert paa 4,500 Reg. Tons. Disse Skibe blive færdig først i Foraaret. Endelig er der i disse Dage sluttet Kontrakt med samme Værft om Bygningen af et Søsterskib til »Tintagel Castle«. Disse 5 Skibe forøger Selskabets Tonnage med 26,000 Reg. Tons, og Castle Linien har derefter en Flaade paa 24 Skibe med en samlet Registertonnage af 103,000 Tons.

Tirsdagen den 8de December fejrede et agtet og afholdt Ægtepar i Marstal, Hr. Skibsmægler Albert E. Boye og Hustru, deres Sølvbryllup. I Dagens Anledning flagedes der fra offentlige og private Bygninger samt fra Skibene i Havnen.

Skibet »Glencona« ankom for kort Tid siden til »San Francisco« fra Singapore uden Sundhedspas fra den amerikanske Konsul der. Som en Følge heraf er Skibet hjemfalden til en Mulkt paa 3,000 Dollars. Om denne vil blive eftergivet af den amerikanske Regering er et Spørgsmaal; men det er atter en Lære for Skibsførere, der skulle til Amerika, om endelig ikke at undlade at lade deres Sundhedspas visere af dette Lands Repræsentant, inden de begive sig paa Rejsen.

»Fairplay«.

Nordby, Fanø, den 1ste December 1896.

Fanø Navigationsskole. Resultatet af den i Dag afsluttede offentlige Eksamen for 3die Termin i Aar blev følgende:

Med Undtagelse af at en enkelt Elev under 2den Afdeling blev afvist i et enkelt Fag, bestode alle de indstillede Elever saavel til Styrmandseksamen som til Skippereksamen. Den almindelige Styrmandseksamen (Maximum 147, Minimum 63) bestodes af H. M. G. Hansen Sloth, Aarhus (123 Points), G. M. Christiansen, Nordby (122 Points), Sigurd Langhorn, Horsens (114 Points), Fischer Nielsen, Vejle (109 Points), Peter Sv. Simonsen, Nordby (107 Points), J. P. Blaabjerg, Vejle (105 Points), H. C. Hansen, Læsø (101 Points), Joh. Nielsen, Nordby (100 Points), M. Kolster, Nordby (96 Points), J. N. Kromann, Sønderho (91 Points), Vald. Skou, Kolding (85 Points), N. M. Winther, Nordby (80 Points).

Skippereksamen gav følgende Resultat.

	Navigation.	Vejrlære.	Engl.	Søret.	Maskinlære.
Chr. A. Damn, Horsens...	24	13	14	12	»
J. E. Jensen, Horsens...	21	10	6	afvist	»
A. E. Madsen, Samsø...	45	16	15	16	»
V. E. Nielsen, Stubbekjøbing	43	17	11	16	»
Chr. Christensen, Vestervig	39	17	»	12	»
H. Th. Holm, Struer...	47	19	»	19	»
M. H. Poulsen, Sønderho.	42	14	»	17	»
Aage Jørgensen, Ribe...	38	15	17	12	»
E. K. Vilandt, Ribe...	41	18	16	14	»
Joh. Bagger, Fjeritstev...	45	17	19	18	»
H. C. C. Larsen, Kbhvn..	32	18	9	17	»
H. Christiansen, Sønderho	»	16	»	15	9
M. Christiansen, Korsør..	»	7	»	11	9

I Navigation er Maksimum 49, Minimum 21; i de øvrige Fag 21 og 6; i Maskinlære (Tillægseksamen) dog 14 og 4.

Ny Kursus i alle Klasser begyndte Torsdag d. 3. December.

D'Hrr. F. Krupp & Co., som nylig ere komne i Besiddelse af Skibsværftet »Germania« i Kiel, bygger paa dette for egen Regning en 4000 Tons Damper, med kun 14 Fods Dybgaaende, bestemt til Ertsfarten paa Bilbao. Det er Meningen, at der i det kommende Foraar skal bygges flere saadanne til samme Fart mellem Bilbao og Tyskland.

Udenrigsministeriet bekendtgør, at Isebrydergebyr opkræves fra og med 4de December og indtil videre paa Farvandet Stettin—Swinemünde. Sejladsen paa Stettin er nu standset formedelst Is.

Kaptajn Christiansen, Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Laura«, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteris 3. Trækning begynder Onsdag, d. 16. December i Henhold til den nye Plan, der er traadt i Kraft ved indeværende Series Begyndelse, vil der, uden Førhøjelse af Indskudssummen, gennem alle 6 Trækninger blive fordelt et Antal af 5000 Gevinster mere end nogensinde før, altsaa ialt 55,000 Gevinster, saaledes, at hvert andet Nummer gennem-

snitlig faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Nummere i tvende forskellige Rækkefølger, efter en stedse stigende Skala, erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom for 3. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser.

Som sædvanlig kunne Gevinsterne ombyttes efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af dansk Tilvirkning og af lige Værdi.

Lotteriets nye Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Gibraltar 2. Decbr., bestemt til La Rochelle, New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Gibraltar 6. Decbr., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Antwerpen 7. Decbr., bestemt til Tunis, Piræus. — Castor, Holm, afgik fra Southampton 8. Decbr., bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, ankom til Newcastle 1. Decbr., bestemt til Marseille. — Dagmar, Gade, afgik fra Libau 7. Decbr., bestemt til London. — Douro, Brabrand, afgik fra Newcastle 7. Decbr., bestemt til Oporto. — Georgios I, Kihl, afgik fra Piræus 5. Decbr., bestemt til Constantinopel, Batoum. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 6. Decbr. — Kiew, Rabe, afgik fra Bordeaux 7. Decbr., bestemt til Havre, Kbhvn. — Kursk, Staal, afgik fra Trangsund 7. Decbr., bestemt til Riga. — Leopold II, Kruse, ankom til Batoum 28. Novbr., bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Koch, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., bestemt til Riga. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Philippwille 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., bestemt til Reval. — Tejo, Fenger, ankom til Almeria 29. Novbr., bestemt til Malaga, Cadiz. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 4. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til Barcelona 5. Decbr., bestemt til Genua, Livorno. — Xenia, Ingerslev, ankom til Nicolaieff 30. Novbr., bestemt til Sebastopol, Batoum, Odessa. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 1. Decbr., bestemt til Reval.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 7. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Ceres, Svensson, ankom til London 7. Decbr., bestemt til Kulhavn, Kbhvn. — Charkow, Nielsen, ankom til Libau 4. Decbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Königsberg 7. Decbr., bestemt til Kbhvn., London. — Christiansund, Bay Schmith, afgik fra Trondhjem 7. Decbr., bestemt til Christiansund, Aalesund, Bergen, Stavanger, Arendal, Kbhvn. og Stettin. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Liverpool 3. Decbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Frederik, Harboe, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Königsberg. — Jolantha, Niedersøe, ankom til Manchester 7. Decbr., bestemt til Liverpool, Kbhvn. — Kasan, Thomsen, afgik fra London 6. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, afgik fra Klaksvig 24. Novbr., bestemt til Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Hamburg 5. Decbr., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Louise, Brabrand, passerede Skagen 4. Decbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Danzig 5. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Morsk, Lind, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Danzig. — Moskov, Petersen, ankom til Riga 4. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 28. Novbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Libau. — Romny, Harder, afgik fra Libau 3. Decbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Riga. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 4. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Antwerpen 6. Decbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Riga 4. Decbr., bestemt til Antwerpen.

Constantin, C. N. Bloch, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 10. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Ficara, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 9. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 9. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Borries, afgik fra Newcastle 8. Decbr.,

bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Newcastle 8. Decbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Newcastle 8. Decbr., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Odense 9. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 4. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Riga 27. Novbr., ankom til Rouen 3. Decbr. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Stettin 4. Decbr., ankom til Riga 6. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Stettin 6. Decbr., ankom til Pillau 8. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Blyth 26. Novbr., ankom til Riga 4. Decbr. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 4. Decbr., ankom til Riga 7. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 25. Novbr., ankom til Libau 1. Decbr. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Stettin 5. Decbr., ankom til Riga 7. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Stettin 28. Novbr., ankom til Riga 1. Decbr. — Volmer, M. A. Riber, afgik fra Buenos Ayres 30. Novbr., bestemt til St. Vincent f. Ordre. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Riga 25. Novbr., ankom til Rouen 3. Decbr. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Boness 27. Novbr., ankom til Libau 2. Decbr. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Libau 1. Decbr., ankom til Stettin 4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 8. Decbr., bestemt til Reval. — Johan Siem, F. Løffer, afgik fra Reval 7. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kiel 8. Decbr., bestemt til Riga. — P. Andrejef, L. Johnsen, afgik fra Antwerpen 2. Decbr., ankom til Newcastle 3. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Reval 30. Novbr., bestemt til Dunkirk.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Sunderland 3. Decbr., ankom til Swinemünde 8. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Rouen 3. Decbr., ankom til Sunderland 6.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 3. Decbr., paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kristiania 28. Novbr., ankom til Kbhvn. 29. — Hekla, Laub, afgik fra New-York 28. Novbr., paa Rejse til Kbhvn. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra Kristianssand 20. Novbr., ankom til New-York 5. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, afgik fra Riga 4. Decbr., bestemt til Ghent. — Agnete, Kraemer, afgik fra Ghent 1. Decbr., ankom til Grangemouth 4., afgik fra Grangemouth 5., bestemt til Kbhvn. — Hermia, Warming, afgik fra Kbhvn. 4. Decbr., ankom til Methil 7. — Alice, Sørensen, afgik fra Grangemouth 2. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Bornholm, Jensen, afgik fra Boness 1. Decbr., ankom til Kbhvn. 7. — St. Alban Jørgensen, ankom til Kbhvn. 7. Decbr. — Nauta, Steen, afgik fra Kbhvn. 3. Decbr., ankom til Libau 5. — Rønne, Hintze, afgik fra Rønne 6. Decbr., ankom til Odense 7. — Gøteborg, Madsen, afgik fra Riga 3. Decbr., bestemt til Hamburg. — Ajax, Brorsen, afgik fra Randers 8. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Marstrand 1. Decbr., afgik fra Marstrand 4., ankom til Lübeck 6., afgik fra Lübeck 8. — Marstrand, Lund, afgik fra Danzig 4. Decbr., ankom til Malmø 6.

Danmark. Rolf, J. G. Haln, ankom til Pillau 24. Novbr. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Hamburg 5. Decbr. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Newcastle 8. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Ansgar, V. Larsen, afgik fra Libau 2. Decbr., bestemt til Dunkerque. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Kbhvn. 7. Decbr. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Newcastle 7. Decbr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Kbhvn. 7. Decbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Newcastle 3. Decbr., afgik fra Newcastle 6., bestemt til Fredericia. — Nerma, Degn, ankom til Methil 2. Decbr., afgik fra Methil 3., ankom til Esbjerg 7. — Nordsoen, Meinertz, afgik fra Methil 1. Decbr., ankom til Esbjerg 3., afgik fra Esbjerg 7., bestemt til Newcastle.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, afgik fra Burntisland 4. Decbr., bestemt til Stockholm. — Christiansborg, M. Schultz, ankom til Wismar 4. Decbr. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til Reval 7. Decbr. — Fredensborg, F. Petersen, ankom til West Hartlepool 8. Decbr. — Rosenborg, W. Schultz, afgik fra Frihavnen 6. Decbr., bestemt til Reval. — Uranienborg, P. Olsen, afgik fra Blyth 5. Decbr., bestemt til Pillau. — Jomsborg, van Deurs, ankom til Sunderland 5. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Blyth 7. Decbr. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Rouen 4. Decbr. — Klampenborg, Ewaldsen, afgik fra Geestemünde 8. Decbr., bestemt til Blyth.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Riga 6. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Dania, Troensegaard, afgik fra New-Orleans 25. Novbr., bestemt til Aarhus. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., ankom til Libau 8. — Hafnia, Neergaard, ankom til Riga 1. Decbr. — Jylland, Starck, afgik fra Grangemouth 2. Decbr., bestemt til

Kbhvn. — Russia, Rasmussen, afgik fra Riga 6. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Reval 4. Decbr., bestemt til Dunkerque.

Østersøen. Ella, Hansen, afgik fra Marstrand 3. Decbr., ankom til Swinemünde 5., afgik fra Swinemünde 7., bestemt til Pillau. — Maia, Skov, afgik fra Reval 4. Decbr., ankom til Aarhus 8. — Patria, Andersen, ankom til Novorrossisk 5. Decbr. — Rita, Jensen, afgik fra Esbjerg 2. Decbr., ankom til Gøteborg 4. — Yrsa, Larsen, afgik fra Burntisland 31. Oktbr., bestemt til Island.

Union. Anglia, Erichsen, afgik fra Riga 5. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Frisia, Fisker, afgik fra Dunston 3. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Scotia, Nielsen, ankom til Riga 3. Decbr. — Olga, Jørgensen, ankom til Libau 3. Decbr., afgik fra Libau 5., ankom til Kjørteminde 7.

Sejlskibe.

Fanø, Nordby. Prinsesse Marie, Winther, afgik fra Rio Janeiro den 28. November til Middlesbro. — Valparaiso, Lorenzen, prajet 2. November paa N. Br 29° V. Lgd. — Marie Luise, Meckenburg, returneret Falmouth den 27. November for Modvind. — Vega, Pedersen, ankom til Tucupella den 2. December fra Guaymus. — H. Grohmand, Nielsen, ankom til Plymouth 5. December fra Rio Janeiro. — Hans, Brinck, ankom den 30. November til Algoa Bay fra Rio Janeiro. — Nanna, Warrer, afgik fra Bahia den 26. November til Natal (Brasilien). — Agnes, Riber, ankom til Falmouth den 4. December fra Laguna, beordret til Hamburg. — Inis Røhl passeret Dungenes den 3. December til Goole. — Marie Luise, Meckenburg, afgik fra Falmouth den 3. og indkom til Plymouth den 4. December.

Senderho. Killeena, Hansen, har ifølge Telegram af 5te ds. stødt paa Grund i Apalachico, blev læk og fuld af Vand, maa sandsynlig gaa til Mobile for Reparation. Ladningen er Træ, bestemt for Buenos Ayres.

Marstal. Prøven, P. L. Schmidt, ankom den 30. Novbr. til Gøteborg. — Aurora, J. R. Raahauge, afgik den 29. Novbr. fra Boulogne sur Meer, bestemt til Bridgeness for at indtage en Ladning Kul til Rudkjøbing. Skibet ankom til Bridgeness den 3. December. — Ceres, C. H. Bager, ankom den 2. December til Gøteborg. — Thyra, Rasmussen, afgik den 3. December fra Plymouth, bestemt til Boness. — Stella, R. M. Rasmussen, ankom den 3. December til Paimpool. — Hansigne, C. Clausen jun., ankom den 5. December til Grangemouth. — Gorm, J. C. Svane, afsejlede den 3. December fra Antwerpen, bestemt til Aarhus med en Ladning Phosphat. — Agent Petersen er ifølge Telegram den 4. December passeret Lizard Point (Kanalen) efter 38 Dages Rejse fra Belize (Centralamerika). Skibet er bestemt til Goole, hvortil det ankom den 7. December. — Marie, Rasmussen, ankom den 6. December til Nykjøbing p. F. — Fredshaabet, Christensen, ankom den 5. December til Vejle. — Thekla, H. Fabricius, ankom den 5. December til Halmstad fra Mariager. — Elna, Fred. Carlsen, ankom den 5. December til Milford Haven. Skibet er paa Rejse fra Saffi, bestemt til Girvan. — Ellen, L. Jørgensen, er strandet ved Pilgerbaken i Søndags Morges. Skibet er bleven bragt flot af Bjærgningsdamperen »Rügen«. Nærmere ubekjendt. »Ellen« var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Neustadt med Majs. — Webers Minde ankom den 7. December til Leith. — Hansigne, H. Clausen, ankom den 5. December til Grangemouth. — Ingeborg, R. Svane, afsejlede den 4. December fra Treport, bestemt til Warkworth for at indtage en Ladning Kul til Præstø.

Svendborg. Feron, Dam, ankom til London den 24. November. — Confidentse, Mauritzen, ankom til Fredericia den 24. November. — Hanne, Rynitz, ankom til Kjøbenhavn den 24. November. — Brockenhuus-Schack, Rasmussen, ankom til Guesnery den 24. November. — Marie, Petersen, ankom til Gøteborg den 24. November. — Anø, Jørgensen, ankom til Assens den 26. November. — Lilly, Rasmussen, ankom til Libau den 27. November. — Helge, Hansen, ankom til Ipswich den 25. November. — Phoenix, Hansen, ankom til Halmstad den 27. November. — Minna, Møller, ankom til Kings Lynn den 28. November. — Venus, Jensen, ankom til Åhus den 29. November. — Johanne, Jensen, ankom til Svendborg den 25. November. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Svendborg den 28. November. — Elias Bay, Petersen, ankom til Svendborg den 28. November. — Erik, Hansen, ankom til Svendborg den 28. November. — Neptunus, Jensen, ankom til London den 30. November. — Union, Mikkelsen, ankom til Leith den 30. November. — Emanuel, Petersen, ankom til Fowey den 1. December. — Pomona, Nielsen, ankom til Portsmouth den 30. November. — Psyche, Nielsen, ankom til Kjøbenhavns Rhed den 29. November. — Thomas, Wandel, ankom til Faxe den 30. November. — Christine, Rasmussen, ankom til Boness den 2. December.

— Brage, Petersen, ankom til Libau den 1. December. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Leith den 3. December. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Genua den 4. December. — Concordia, Henriksen, ankom til Christiania den 4. December. — Rasmus, Jensen, ankom til Odense den 5. December. — Hans, Christensen, ankom til Haderslev den 7. December. — Odin, Strøm, ankom til Kirkaldy den 7. December. — Frejr, Christensen, ankom til South Alloa den 3. December. — Althea, Rasmussen, ankom til Svendborg den 8. December. — Ludvig, Larsen, ankom til Hull den 8. December. — Ydun, Klagenberg, ankom til Sunderland den 6. December. — Embla, Mikkelsen, ankom til Kirkaldy den 6. December. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Svendborg den 7. Decbr.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 5. December:

Ugens Befragtninger fremvise en Stigning i Kulfragterne til Middelhavet, og Markedet slutter fast paa Basis af 7/7¹/₂ à 7/9 til Genua og andre Ruter i Forhold. — Østersø Markedet er derimod vedblivende mindre fast, og navnlig for store og for ganske smaa Baade ere Raterne dalede. Af Ugens Befragtninger nævnes: Tyne etc. til: Libau 1650 4/, Neufahrwasser 2300 4/3. Rostock 1100 5/9. Lübeck 2200 4/6. Horsens 950 5/6. Aarhus 1600 4/6. København 1650, 2000 4/3. Bandholm 580 5/9. Bilbao, flere Baade, 3/6. Oporto 1600 6/6. Sevilla 1000 8/. Barcelona 1600, 2500 10/6. Cete 1700 8/6. Genua 4800 7/6, 2700 7/7¹/₂. Spezzra 2600 7/9. Livorno 2800, 3000, 3600 8/. »clean«, 500 del. Ca. Vecchia 1800 8/6. Neapel 2600 7/7¹/₂. 700 delivery.

Fra Sortehavet er der et lidt stærkere Begær efter Tonnage, men Raterne fremvise endnu ingen nævneværdig Bedring. Af de sidste Dages Befragtninger nævnes: Nicolaieff 11/3 n. c. (lille Damper). Novorrossisk til L. H. A. R. 9/. Kustendje 10/ n. c., Byg. Bourgas til Hull 9/. Sulina 9/6 n. c.; do. til Antwerpen 9/. Smyrna til Bristol og Cardiff 10/3. Donau til Hamburg 12 6 »berth terms«; do. on charter 13/ any 13/6 Hamburg.

Alexandria Markedet er fuldstændig demoraliseret. For Hull kan nu kun opnaas 9/ paa »berth terms« og en prompt 2000 t. Baad er i disse Dage sluttet til 12/ U. K. for Ordre, 11/ direkte. For senere Tonnage er der saa godt som intet Begær.

Fra Ertshavnene er der vedblivende god Efterspørgsel efter prompt Tonnage til omtrent forrige Uges Rater, men Ladetørnen, navnlig i Balbao, er ofte lang. Der er sluttet Bilbao til Glasgow 7/, Swansea 5/4¹/₂, Tyne Dock 6/4. Middlesbro 6/6. Rotterdam 7/. — Huelva til Stettin 1500 15/, Aquilas til Tyne 8/, Clyde 9/. Ergasteria til Antwerpen— Rotterdam 8/6, Middlesbro 8/3, Agua Amarga til Middlesbro 9/1¹/₂.

D'Hrr. Johansen & Dahl, Liverpool, meddele den 5. December:

Fragtmarkedet for saavel Damp- som Sejlskibe har været meget stille i den forløbne Uge, men sluttede med mere Aktivitet hvad Antallet af de stedfundne Afslutninger angaar, men der er ingen Bedring i Raterne.

Vi kunne blandt de bekendtgjorte Befragtninger bl. a. opgive følgende:

Dampere:

Fra Cardiff til København 6 3; St. Nazaire 6 francs; Lissabon 6/; Venedig 9/6; Smyrna 7/6; Port Said 8/; Alexandria 8/3; Bombay 16/4; Colombo 17/; Chefoo 24/; Singapore 17; Rio de Janeiro 16/ à 16/9.

Retur sluttedes der endvidere for Dampskibe fra Bilbao til Rotterdam 7/; Benisaf 7/6; Sulina til do. 9/6; Donau til U. K. Kont. 13/ à 13/6; Alexandria 9/6; Carthagena til Maryport 9/6. — Fra Ostindien: Calcutta til Genoa 20/; Rishavn 21/ à 22/ — Februar—Marts. — Fra Staterne: Ferdandina til Rotterdam 15/9; Virginia til Liverpool eller Bremen 32/6 pr. Reg. Ton — December Lastning. — Fra de nordlige Havne i Staterne 3/1¹/₂ til 3/3 pr. Quarter C. f. O.

Fra River Plate sluttedes et Par Baade til 15/ à 16/ — minus 5/ — til U. K. Kont.

Sejlskibsafslutninger:

Garston til Para 13/6; Liverpool til Sydney 16/6; Delagoa Bay 19/6; Portland, O. 22/6; Antwerpen til San Francisco

19/9; do. fra London 18/3. — Middlesbro til Bassein 16/6; Rangoon 16/. — Newcastle N. S. W. til San Francisco 12/9; Vestkysten Syd-Amerika 13/6

Manritius til Sydney 10/; New-Zeeland til U. K. 25/; Sydney til London 30/; Valparaiso til Kanalen f. O. 17/6; San Francisco til Kap 25/; Puget Sound til Callao 32/6 for Lumber. — Calcutta til Dundee 18/4; Savannah til Kanalen 2/9 for Harpix.

Ship Island til Barrow 95/ à 30/, 1700 Reg.

do. - Plymouth 95/, 1400 Reg.

do. - Liverpool 100/ à 31/ 1000 Reg.

do. - U. K. 97/6, 1200 Reg.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 27de November 1896:

Vort Fragtmarked er siden vor sidste Meddelelse vedvarende dalet. Der er kun faa Kornladninger udbudte, og Baade til December Lastning maa akceptere 3 sh. 3 d. à 3 sh. 6 d., afhængig af Størrelse og Destination. For Januar Lastning kan Tonnage placeres til 3 sh. til Cork f. O. og 2 sh. 9 d. til direkte »picked ports«, og for Februar gælder den samme Rate som ovenfor nævnet til Cork f. O. Der er nogen Efterspørgsel efter prompte Baade fra de atlantiske Bomulds-havne til 32 sh. 6 d. à 35 sh., hvilke Rater Rederne ikke synes at have Lyst til at akceptere; efter Punds-Basis er Fragt 9/32 à 5/16 d. Efterspørgslen efter Dampere til Petroleum i Kasser til Ostindien er meget ringe, hvilket for en Del skyldes den store Mængde Sejltonnage, der er bleven engageret af Befragterne.

Paa Grund af den ringe Efterspørgsel efter Baade til Bomuldsbefragtninger ere en Del blevne udbudte til Tømmerladninger, hvormed flere Certepartier ere afsluttede til Vinter-Lastning.

I den forløbne Uge er det gaaet ganske livligt med Befragtninger af Sejlskibe. Raterne for Petroleum i Kasser til Ostindien ere lavere, og Markedets Tone er i det hele taget i Afsladernes Favør, skønt der endnu kan opnaas temmelig gode Rater for prompte Skibe.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyre Syne vidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maaletene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ifølge Telegram fra Lodsstyrelsen i Stockholm inddrages Fyrskibet »Svenska Björn« den 5te Decbr. 1896.

Finland. Bottniske Bugt. Den 26de November 1896 er Fyrskibet »Storkallegrund« uden for Kaskö, og den 27de November 1896 Fyrskibet »Rclandersgrund«, uden for Raumo, inddraget fra Station.

Tydskland. Pillau. Ved Pillau ere Vintersømærkerne udlagte.

Vraget, som var sunket i Königsberger Rinne, tværs ud for Zimmerbude, er optaget.

Issignal Stationen ved Hela Fyrtaarn er nedlagt.

Den hvide Blaaketønde Weichsel-Riff N., NØ. for Neufahrwasser, ligger i 25 Fod Vand. 54° 25' 22" N. Br. 18° 41' 57" Ø. Lgd.

Den røde Blaaketønde Neufähr 1 uden for Weichsel Munding ved Neufähr ligger i 35 Fod Vand. 54° 24' 4" N. Br. 18° 46' 23" Ø. Lgd.

De røde Spirtønder Nr. 2 til Nr. 7 og den sorte Spids-tønde i Farvandet ved Neufähr ere flyttede lidt efter Farvandet og ligge i 12 à 15 Fod Vand.

Ved Kolbergermünde, ved Svinemünde indtil Klokketønden og Baaketønden Klüss, samt ved Wismar med Undtagelse af Anduvningstønden for Grosse Tief og Baaketønden Ø. for Krakenitief ere Vintersømærkerne udlagte.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tydskland. Slesvig. Ved V. Kysten af Slesvig ere Vintersømærkerne udlagte.

I Jade er Ankring forbudt S for Tønde B og til F, fra

Linien Tønde B—Wangeroog Fyr til Linien Fyrskibet »Aussenjade«—Wangeroug Strandbaake og mellem Linien Fyrskibet »Aussenjade«—Røthe Sand Fyr og Linien Wangeroog Fyrtaarn—Tønde N/B til tværs af Røthe Sand Fyrtaarn,

Den sorte Spidstønde ved Yderenden af Dæmning C ved Norderney V.-Kyst er inddragen. Paa Yderenden af Dæmning C er rejst en Stage med Kurv.

Holland. Zeegat van Terschelling. Damperen »Mula« ligger sunken midt i Farvandet Noordoostgat. Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde, som ligger i 13 Fod Vand. 53° 25' 11" N. Br. 5° 7' 46" Ø. Lgd. og med en grøn Stumpstønde i 14 Fod Vand. 53° 25' 18" N. Br. 5° 7' 40" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. N. for Indløbet til Havre ligger et Vrag sunket, fra La Hève S.-lige Fyrtaarn i N. 10° V. og fra Octeville Signalmast i N. 72° V. Vraget skal afmærkes med en grøn Tønde. 49° 32' 52" N. Br. 0° 3' 32" Ø. Lgd.

Den røde Lanterne, som vistes fra Baaken paa Molen, som er under Bygning ved Erqui, er flyttet ind til den faste Del af Molen. Baaken er uforandret. Fyrets Beliggenhed: 48° 38' 9" N. Br. 2° 28' 20" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Efter at Fabrikskorstenen paa Béniguet er nedreven, kan følgende Ledemærke gennem NV-Løbet benyttes. Conquet Klokke-taarn holdes i N. 77° Ø. saa meget til højre for det S.-ligste Hus paa Øen Béniguet som Husets egen Bredder. Det giver samme Dybde som det gamle Mærke. Man styrer derpaa saaledes, at man faar Taarnet paa Fornic 2 Kbl. om Styrbord, hvorefter man tager dette Taarn til Ø.-Kant af Grande Piere Noire.

Et Vrag ligger sunket i Pas Sud i Indløbet til Gironde i Linien Cordouan Fyr overet med Dune de Bonne Anse, og Saint Pierre Fyrtaarn to Gange sin Bredder fri tilhøjre for Chay nye Taarn. Vraget er meget farligt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Gloucester og Manchester Harbor. Et 6 Fods Klipperev, Popplestone Ledge, tsækker sig c. 500 Alen SØ. ud fra Popplestone Beach. Der er 5 à 6 Favne Vand tæt til Revet.

Et 13 Fods Klipperev, Paddocks-Rock, ligger 1/3 Kml. S. 49° V. fra Great Egg Rock. Der er 10 à 12 Favne Vand tæt til Revet.

Rhode Island. Narragansett Bay. Klippen 1/8 Kml. S for Rose Island er nu bortsprængt til 8 1/2 Fod. Stagen med Bur er igen rejst.

New York. Gardiners Bay. Den rød og sort vandret sribede Spirtønde 7/8 Kml. V. for Hicks Island er flyttet 1/2 Kml. S. 35° V. hen til S.-Siden af Løbet mellem Ram- og Hicks Islands, hvor det drejer mod V.

Long Island Sound. Den rød og sort vandret sribede Spirtønde ved Glovers Reef er flyttet c. 200 Alen S. 5° V. hen i 20 Fod Vand.

Ved Execution Rocks ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne: Den rød og sort sribede Tønde 1 1/2 Kbl. N. 47° Ø. fra Fyrtaarnet er ombyttet med en rød Spirtønde. Ved Grundens SV.-Ende ligger en rød og sort vandret sribet Spirtønde c. 3 Kbl. S. 47° V. fra Fyrtaarnet. Ved Grundens NØ.-Ende ligger en rød og sort vandret sribet Spirtønde, c. 3 1/2 Kbl. N. 8° Ø. fra Fyrtaarnet.

I Geedney Channel ere de seks Spirtønder G 1, G 2, G 3, G 4, G 5 og G 6, som laa tæt ved Lystønderne, indtagne og udlægges ikke mere.

New York Upper Bay. Klokketønden ved Bay Ridge er flyttet 3/8 Kml. S. 34° V. hen og ligger nu fra Robbins Reef Fyr i S. 26° Ø. 1 1/16 Kml. og fra Yderenden af Bay Ridge Jernbane-Dok i S. 73° V.

Virginia. Norfolk. Hampton Roads. I Midten af den gravede Rende ud for Sewalls Point er Dybden nu i 40 Alens Bredder forøget til 27 Fod, Lavvande

North Carolina. Cape Hatteras Baake, hvorfra det hvide, faste Fyr vises, er undergravet af Søen og staar nu i Vandet, udsat for at styrte sammen. Naar dette sker, tændes et midlertidigt Fyr paa en Pæl, længere inde paa Landet.

Sardinens N.-Kyst. Klippen Paganetto og Grunden nden for Capo Ceraso ere afmærkede med en Jernstage med Fløj.

Italien. Den nye Mole ved Porto di Cotrone er beskudiget af Søen. Det grønne, faste Fyr paa dens Yderende er midlertidig slukket. 39° 5' 20" N. Br. 17° 8' 10" Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Decbr. 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		107 1/2	107 3/4
Thingvalla	47 1/4	47 1/4	47 1/2
Danmark		87 3/4	88 1/2
Norden	119 1/2	119 1/2	119 3/4
Kjøbenhavn		98	98 1/2
Carl	61 3/4	62	62 1/4
Dannebrog		107 1/2	108
Skjold	74	74	74 1/2
Jydsk Engelsk Dpsk.		—	—
Bornholm 1866		—	—
Bornholm		—	—
Helsingørs Dampsk.		40	45
Østersøen		—	—
Nordsøen	74 1/2	75	74 1/2
Torm		98	100
Foren. Bugser-Selsk.		92 1/2	94
Dansk-russisk Dampsk.		93	102
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.		104 1/2	109
5 0/0 — —		101	102
5 0/0 Thingvalla 1882		—	—
5 0/0 — — 1894		—	—
5 0/0 Norden	103	107	107
5 0/0 Nordsøen		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats		—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats	99 3/4	99 1/2	100
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.		96	96 1/2
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.		96	97
3 1/2 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.		96 1/2	96 3/4
4 0/0 — — 6 —		98 3/4	99 1/4
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —		96 1/4	96 3/4
Aktier.			
Nationalbank		157 1/2	158
Privatbank		124 1/2	124 3/4
Landmandsbank		126 1/4	127
Handelsbank	125 1/2	125 1/4	125 1/2
Burm. & Wain		104 3/4	105
Helsingørs Jernsk.		107 1/2	108 3/4
Sukkerfabr.	97 3/4	97 1/2	97 3/4
Bryggeri Aktier		124 1/2	125

Vekselkurseer.

	Åviista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.15	88.95
London	18.14	18.10
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Decbr. 1896.

Russiske Noter	216.85
4 0/0 Russiske Consols	103.50
4 1/2 0/0 — Boden Kredit	104.20
6 0/0 Mexikanske	95.50
5 0/0 Rumænske Stats	100.10
4 0/0 — — 1890	87.25

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 42,000, »Thingvalla« 12,000, »Danmark« 18,000, »Norden« 2,000, »Kjøbenhavn« 6,000, »Carl« 22,000, »Dannebrog« 12,000, »Skjold« 22,000, Nordsøen 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

O. Larsen,
Kunstfyrværker & Illuminator,
ERIKSGADE 7, STUEN,
KJØBENHAVN V.
anbefaler sig med Skibs-Signal
Lys, Raketter og Kanonslag,
Festfyrværkerier og
Illuminationer.

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

TH. SIMONSEN,
Nyhavn 57.
Sølv Medaille i Malmø
for Lanterner.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaliseringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.

P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.

Manometre. Vacuumetre. Tællemaskiner.

Reparationer udføres.

Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpeklapper etc

Fabrik:

Kontor og Lager:

Ryesgade 105.

Gothersgade 24.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre.

Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11-3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Providensbyer.



Det gjensidige Forsikringselskab

DANMARK.

Brandforsikring:

Livsforsikring:

Indbo } Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.
Land 4 » »
Varer i Kjøbstad 5 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.
Formue c. 2³/₄ » »

Billige Præmier.
Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Formue c. 3¹/₄ » »
Fordelt Overskud i 1894:
ca. 400,000 Kr.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

20de Series

3die Trækning begynder Onsdag den 16. Decbr.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1 Gevinst paa	750 Kr.	1 Gevinst paa	1500 Kr.	1 Gevinst paa	750 Kr.
1	450	1	900	1	450
1	300	1	600	1	300
5	150	5	300	5	150
40	100	40	200	40	100
65	50	65	100	65	50
85	25	85	50	85	25
100	10	100	20	100	10
1702	8	1702	10	1702	8

(I denne Trækning vil henholdsvis mindst 400 og 300 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.)

Desuden: 700 Extragevinster à 10 Kr.

Ialt: 6,700 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes overalt à 2 Kr.
Stykket hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i **Hovedkollek-**
tionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres-
gratis.

Holm & Collerup,
Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er i Kr. 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til

Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

AVERTISEMENTS-PRIS:

Første Side pr. Petittlinie à 45 mm Bredde	25 Øre,	udenlandske	35 Øre
De øvrige Sider	20	do.	25
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20%	30%	50%
Mindre end 1/2 Side	10%	20%	40%

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORS DAG.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. December 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: De ny Søvejsregler. — Søvejsregler. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Søulykker i Oktober Maaned 1896. — Fra Sø og Land. — Foreningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106
Lager af Papir og Konvolutter
fra danske og fremmede
Fabrikker.

3 Kabinetsbilleder gratis

faar Enhver, som bestiller 12 elegante, holdbare Visitkort til 4 Kr.

12 Kabinetskort kun 6 Kr.
J. Monty, St. Kongensgade 21.
Aabent baade Søn- og Helligdage.

**Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier**
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

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.

EMIL SCHIOTT,
Glas- & Porcelæns-
Forretning,

51 Store Kongensgade 51
Kjøbenhavn. K.
Telefon 4522.
Glas og Porcelæn udlejes.

YOCARINI CIGARETTEN 100 Stk 2 Kr. Verdensberømt
TOBAKKEN pr. Pd. 5 Kr. og billig.

kun ægte **Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros**

Overretssagfører **J. WESTENGAARD,**
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk, ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt anbefales til

meget lave Priser.

12. Højbroplads 12.
ved Gammelstrand.

Teaktræ **Andersen & Co.** **Teaktræ**
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut
1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Telegramadresse: **Wm. R. Schou.** Rigstelefon: Nr. 3876
Willechou.
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.
Jernlager etc. paa Midtermølen i Københavns Frihavn.
Generalagent for „Pomerania“,
See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,
tegner Forsikkring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier,
modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampskibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Pramme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Københavns Havn.

Fra Aktiebolaget **Bofors & Gullspång** i Sverrig leverer jeg paa Bestilling større og mindre Genstande i

støbt Staal, saasom:

Skibstævne,
Skibskruer,
Rorrammer,

Stempler,
Krumtæpe,
Ambolte,

Tandhjul,
Ankere,
etc. etc.

Støbt Staal fra Bofors-Gullspång er smeddeligt samt i Styrke og Sejhed fuldt jævnlørligt med det bedste smeddede Staal af tilsvarende Haardhedsgrad.

Kjøbenhavn.

Jørgen Jensens Eftf.

Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.
Fabriken grundlagt

1730.

Ældste Brænderi i Danmark.
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,

Frugt- & Grønthandel,
anbefaler

Kartofler, Konserves, Frugt
til Skibene.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

W. H. Wulff, Toldbodg. 15.

A. C. Grell, Toldbodgade 16.



Jul. Tybrings

Frimærkeforretning,

Kløsterstræde 6,

KJØBENHAVN. K.

Prisliste 1897 gratis og franko.

**Metalspejlapparater,
Havnefyr & Lanterner.**

Fabrik:

Læderstræde Nr. 9.

Kjøbenhavn.

G. W. FRYDENLUND & SØN.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Hofman-Bang og C. Boutard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaffet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^s

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede

Skibsprovianteringshandlere.

Leverandør
til de kejserlig russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,

anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Heymann-Bloch & Komp.s

verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel

til Konservering af

Helbrødet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faa i de fleste

Materialforretninger.

J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS

Fiskekroge.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,

Lille Kongenegade 40 og Axelhus 2 D.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømmandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømænd optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General

Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

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 Mellestationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellestationer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Skonnert til Salgs.

Skonnert »GAZELLEN«, 67 Reg.-Tons Netto, 110 à 112
Tons d. w., bygget Mandal 1880, Klasse A 1 Norsk Veritas, i
fortrinlig Stand, til Salgs ved

FREDRIKSEN & Co.,
Mandal.

Danchells Fabriker.
Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabrikudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Petersen & Nielsens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering

af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon Tagenshus 37.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitzer.
Kastrup, Høyer.
Frederikshavn, Svitzerlund.
Korsør, Jørgensen.
Helsingør, Gottlieb.
Albuén, Gunnarsen,
Gøteborg, Elfverson.
Trølleborg (Sverig), Smith.
Greifswald, Sprutli.
Gibraltar, Turner.

De ny Søvejsregler.

Den engelske Regering har nu ved en kongelig Anordning fastsat, at de af Board of Trade foreslaaede ny Søvejsregler skulle træde i Kraft fra d. 1. Juli 1897. Selve de ny Regler bringe vi nedenstaaende til vore Læseres Kundskab; vel vide vi, at de forud i Hovedtrækkene kende de væsentligste af de Forandringer, de indføre, men vi gaa ud fra, at det vil være af Interesse, særlig for de farende Skibsførere, at have ved Haanden et fuldstændigt Eksemplar af de ny Regler, saaledes som de ville komme til at foreligge.

Der vil ikke være Anledning til af den Omstændighed, at disse ny Regler nu omsider ere fastsatte, at komme ind paa deres Forhistorie, der desuden vil være de Fleste bekendt. Vi have for kort Tid siden, (se dette Blads Nr. 49 for 5. Novb. d. A.), udtalt som vor Mening, dels at den Reform, der her er Tale om, ikke er saa omfattende, at der har været Grund til at sætte Lidenskaberne i saa stærk Bevægelse for og imod den, som man, særlig i engelske Søfartskredse, har gjort, dels at vi i og for sig anse denne Reform for ganske fornuftig og tidssvarende, uden dog at være saa nødvendig, at man ikke roligt kunde have ladet den hvile i nogle Aar endnu og saa maaske gennemført den paa Basis af en virkelig Forstaaelse mellem Søstaterne. Thi naar disse nu efterhaande alle indføre de ny Regler — og at de gøre det er utvivlsomt — saa er det i hvert Fald for Fleres Vedkommende kun fordi de gøre en Dyd af Nødvendigheden, og Nødvendigheden er i dette Tilfælde at sejle i Englands Kølvaand. Vi maa gentage, hvad vi om denne Sags Behandlingsmaade for Danmarks Vedkommende allerede have udtalt, nemlig at den er højst uheldig. Fra Christiania indløb for faa Dage siden en Meddelelse om et i »Nordisk Skibsreder-Forening« afholdt Møde, i hvilket det anførtes, at »Foreningen tidligere har indgivet Andragende til de skandinaviske Landes Regeringer om ikke at indføre ny Regler paa dette Omraade, selv om saadant maatte blive anbefalet fra engelsk Side, forinden der var givet Fagfolk Lejlighed til at udtale sig om Spørgsmaalet; efter at der var refereret nogle af Foreningen indhentede Udtalelser, som gik imod en Forandring af det Bestaaende, besluttedes det at indgive et nyt Andragende overensstemmende hermed; hvis Board of Trade ikke vilde frafalde sit Forslag, enedes man om, at de skandinaviske Lande maatte slutte sig til dette, thi

Reglerne maa være internationale.« — Det maa oprigtigt beklages, at det her omtalte, tidligere fremsatte Andragende til de skandinaviske Regeringer om at lade Fagfolk udtale sig, forinden nogen Afgørelse blev truffen, synes at have gjort overmaade ringe Indtryk paa Regeringerne. I hvert Fald her i Danmark foreligger der intet om, at Regeringen har anmodet Skibsfører-Foreningerne, der ere de mest kompetente Dommere i denne Sag, om en Udtalelse. Denne Sag er gennemført i den dybeste Stilhed, uden at Regeringen har spurgt de eneste, hvis Svar har nogen virkelig Interesse, og uden at Skibsfører-Foreningerne selv have optaget Spørgsmaalet til Behandling før i den ellefte Time. Derved er det Misforhold fremkommet, at der nu indføres ny Søvejsregler, som faktisk den langt overvejende Del af den danske, ja utvivlsomt af den skandinaviske Skibsfører-Stand er imod. Det vil være vore Læsere bekendt, at Den alm. danske Skibsfører-Forening for nylig har udsendt Cirkulærer til sine Medlemmer om denne Sag med Anmodning om at faa deres Udtalelser om den, og disse Udtalelser gaa, for det overvejende Flertals Vedkommende, imod de ny Regler; saa vidt vi have kunnet skønne af Udtalelserne i norske og svenske Søfartsblade, er Forholdet det samme i vore Nabolande. Skönt vi altsaa, hvad Sagens Realitet angaar, ikke deler den Anskuelse om den, som Flertallet af Skibsførerne nære, maa vi lige fuldt anse det for i højeste Grad beklageligt, at disses Opfattelse ikke har været den bestemmende for Regeringen. Hvis denne Opfattelse i Tide var kommet for Dagen, kunde den dog i hvert Fald være gjort gældende overfor den engelske Regering; det er vel ikke sikkert, at Resultatet derved var blevet anderledes, men umuligt er det dog ikke, at en enig rettidig Opræden fra de skandinaviske Regeringers Side, baseret paa Anskuelserne hos et stort Flertal af de skandinaviske Skibsførere, ikke havde været ganske virkningsløs.

Denne Sag er gennemført uden at Skibsfartens Repræsentationer have haft nogen Indflydelse paa den eller have indtaget nogen ledende Stilling ved dens Behandling. Selv om der i dette enkelte Tilfælde ikke er sket nogen stor Skade derved, saa bør det dog for Skibsfartens Organisationer her i Landet være et nyt Fingerpeg om, at de i ganske anden Grad end hidtil maa tage deres egne Sager i deres egen Haand.

Søvejsregler.

Fastsatte af den engelske Regering som gældende fra 1ste Juli 1897. (De indførte Forandringer og Tilføjelser have vi fremhævede).

Almindelige Bestemmelser.

Disse Bestemmelser skulle følges af alle Skibe, der færdes paa de aabne Have og de i Forbindelse med disse staaende Farvande, der kunne besejles af søgaaende Fartøjer.

I de efterfølgende Regler betragtes ethvert Dampskib, der er under Sejl og ikke tillige gaar for Damp, som Sejlskib,

og ethvert Dampskib, der gaar for Damp, hvad enten det tillige har Sejl til eller ikke, som Dampskib.

Ordet »Dampskib« skal indbefatte ethvert Skib, der bliver drevet frem ved Maskinkraft.

Et Skib er »let« (under way), i Følge Betydningen af disse Regler, naar det ikke er til Ankers, ikke har fast i Land og ikke er paa Grund.

Regler for Lanterneføring.

Ordet »sigtbar«, som anvendt i disse Regler, betyder sigtbar i en mørk Nat med klar Luft.

§ 1. De i efterfølgende Paragrafer nævnte Lanterner skulle føres tændte i alt Slags Vejr fra Solnedgang til Sol-

opgang; i dette Tidsrum maa der ikke vises andre Lanterner paa en saadan Maade, at de kunne forveksles med de lovbefaledede.

§ 2. Et Dampskib, som gaar for Damp, skal føre:

a) Paa eller foran for Fokkemasten, og i en Højde af mindst 20 Fod over Skroget, eller, hvis Skibets Bredder overstiger 20 Fod, da mindst ligesaa mange Fod over Skroget, som Skibet er bredt, en Lanterne — Toplanterne —, der viser et klart, hvidt og ensformigt Lys over en Bue af Horisonten paa 20 Kompasreger, og som er saaledes anbragt og stillet, at den uhindret kaster sit Lys fra ret forud til 2 Streger agten for tværs paa hver Side af Skibet, og som endvidere er af en saadan Beskaffenhed, at Lyset er synligt i en mørk Nat med klar Luft i en Afstand af mindst 5 Kvartmil;

b) paa Styrbords Side en Lanterne — Sidelanterne —, der viser et grønt, ensformigt Lys over en Bue af Horisonten paa 10 Kompasreger, og som er saaledes anbragt og stillet, at den uhindret kaster sit Lys fra ret forud til 2 Streger agten for tværs om Styrbord, og som endvidere er af en saadan Beskaffenhed, at Lyset er synligt i en mørk Nat med klar Luft i en Afstand af mindst 2 Kvartmil;

c) paa Bagbords Side en Lanterne — Sidelanterne —, der viser et rødt, ensformigt Lys over en Bue af Horisonten paa 10 Kompasreger, og som er saaledes anbragt og stillet, at den uhindret kaster sit Lys fra ret forud til 2 Streger agten for tværs om Bagbord, og som endvidere er af en saadan Beskaffenhed, at Lyset er synligt i en mørk Nat med klar Luft i en Afstand af mindst 2 Kvartmil.

d) Hver af ovennævnte Sidelanter skal paa sin indvendige Side have en Skærm, som rækker mindst 3 Fod frem foran Lanteren. saaledes at det forebygges, at dens Lys kan ses over Boven paa den modsatte Side.

e) Et Dampskib, som er »let« (under way) har Lov til at føre én Toplanterne til foruden den under a) omtalte, og af samme Konstruktion. Disse to Lanterner skulle anbringes i en Linie med Kølen, saaledes at den ene mindst er 15 Fod højere end den anden, og den højeste tillige den agterste. Afstanden mellem Lanterne i vertikal Retning skal være mindre end den horisontale Afstand.

§ 3. Et Dampskib, som bugserer et andet Skib, skal foruden Sidelanterne føre 2 Toplanterne, den ene lodret over den anden og mindst 6 Fod fra hinanden, og naar det bugserer flere Skibe skal det — dersom Afstanden fra dets Hæk til Hækken paa det sidst bugserede Skib overstiger 600 Fod — føre endnu en klar Toplanterne 6 Fod over eller under de nævnte 2 Toplanterne. Enhver af disse Lanterner skal være af samme Konstruktion og Beskaffenhed og føres paa samme Maade som den under § 2 (a) omtalte Lanterne, kun med den Forskel, at den 3die Lanterne kan føres i en Højde af mindst 14 Fod over Skroget.

Et saadant bugserende Dampskib kan føre en lille klar Lanterne agten for Skorstenen eller den agterste Mast, til Vejledning for det bugserede Skib at styre efter, men en saadan Lanterne maa ikke være synlig foran for tværs.

§ 4. a) Ethvert Skib, hvad enten det er Dampskib eller Sejlskib, som, paa Grund af en hvilken som helst Hændelse, ikke haves under Kommando, skal føre:

Om Natten: I den samme Højde, i hvilken et Dampskib skal føre sin Toplanterne, og hvor de bedst kan ses, eller, hvis det er et Dampskib, da i Stedet for denne Lanterne, 2 kugleformede Lanterner, som vise rødt Lys, den ene lodret over den anden og med en indbyrdes Afstand af mindst 6 Fod. Disse Lanterner skulle endvidere være af en saadan Beskaffenhed, at Lyset er synligt i en mørk Nat med klar Luft i en Afstand af mindst 2 Kvartmil.

Om Dagen: Hvor de bedst kan ses: 2 sorte Kugler eller lignende runde Legemer, hver af mindst 2 Fods Diameter, den ene lodret over den anden og med en indbyrdes Afstand af mindst 6 Fod.

b) Ethvert Skib, hvad enten det er et Dampskib eller et Sejlskib, som er i Færd med at udlægge eller optage et Telegrafkabel, skal føre:

Om Natten: Paa den samme Plads, hvor et Dampskib skal føre sin Toplanterne, eller, hvis det er et Dampskib, da i Stedet for denne Lanterne, 3 kugleformede Lanterner, hvoraf den øverste og den nederste skulle vise rødt Lys, og den mellemste hvidt Lys, den ene lodret over den anden og med en indbyrdes Afstand af mindst 6 Fod. Disse Lanterner skulle endvidere være af en saadan Beskaffenhed, at Lyset skulle være synlige hele Horisonten rundt i en Afstand af mindst 2 Kvartmil.

Om Dagen: Hvor de bedst kan ses: 3 Legemer, hvert af mindst 2 Fods Diameter, det ene lodret over det andet og med en indbyrdes Afstand af mindst 6 Fod, og af hvilke saavel det øverste som det nederste skal være kugleformet og rødt og det mellemste en ligesidet Firkant, ophængt ved Spidsen, og hvidt.

c) Naar de i denne Paragraf omhandlede Skibe ikke gøre Fart, skulle de ikke føre Sidelanter, men naar de gøre Fart, skulle de føre dem.

d) De Lanterner og Legemer, som i Følge denne Paragraf skulle vises, skulle af andre Skibe betragtes som Signaler for, at det Skib, der viser dem, ikke haves under Kommando og derfor ikke kan komme af Vejen.

Disse Signaler ere ikke Nødsignaler eller gjorte for at forlange Hjælp. Saadanne Signaler omhandles i § 31.

§ 5. Et Sejlskib, der er under Sejl eller som bugseres, skal føre de samme Lanterner, som ifølge § 2 skal føres af et Dampskib, der gaar for Damp, med Undtagelse af Toplanterne, hvilke det aldrig maa føre.

§ 6. Naar, som Tilfældet kan være i Smaafartøjer under haardt Vejr, Sidelanterne ikke kunne føres paa deres Plads, skulle de dog være tændte og holdes klare paa Dækket til øjeblikkelig Brug, hver paa den Side, hvortil den hører. Nærmer det paagældende Skib sig til et andet Skib, eller omvendt, skulle Lanterne vises ud over deres respektive Sider saa betimeligt, at Sammenstød kan forebygges, og paa saadan Maade, at deres Lys bliver bedst synligt, samt saaledes, at det grønne Lys ikke kan ses om Bagbord og det røde ikke om Styrbord.

For at gøre Brugen af disse flyttelige Lanterner sikkrere og lettere, skal hver især være malet udvendig med den samme Farve, som det Lys den viser, ligesom de ogsaa skulle være forsynede med passende Skærme.

§ 7. Dampskibe under 40, Sejl- eller Rofartøjer under 20 Brutto-Tons og Robaade, som gøre Fart, ere ikke nødte til at føre de under § 2 (a), (b) og (c) omtalte Lanterner; men føre de dem ikke, skulle de være forsynede med følgende Lanterner:

1) Dampskibe under 40 Tons skulle føre:

a) I den forreste Del af Skibet, paa eller foran for Skorstenen, hvor den kan bedst ses, og i en Højde over Lønningen af mindst 9 Fod, en Toplanterne, konstrueret og fastgjort som foreskrevet i § 2 (a), og synlig i mindst 2 Kvartmils Afstand.

b) Grønne og røde Sidelanter konstruerede og fastgjorte som foreskrevet i § 2 (b) og (c), og synlige i mindst 1 Kvartmils Afstand, eller en Lanterne, der viser grønt og rødt Lys fra ret for til 2 Streger agten for tværs paa deres respektive Sider. Denne Lanterne skal føres mindst 3 Fod under Toplanteren.

2) Smaa Dampbaade, som de, der høre til større søgaaende Skibe, behøver ikke at føre Toplanterne 9 Fod over Lønningen, men den skal føres højere end den omtalte røde og grønne Lanterne.

3) Sejl- og Rofartøjer af mindre end 20 Tons, skulle have klar til Brug en Haandlanterne med grønt Glas paa den ene og rødt paa den anden Side. Nærmer det paagældende Skib sig til et andet Skib, eller omvendt, skal

Lanternen vises saa betimeligt, at Sammenstød kan forebygges, og paa en saadan Maade, at det grønne Lys ikke kan ses om Bagbord eller det røde Lys om Styrbord.

4) Sejl- og Rohaade, skulle have en klar Haandlanterne i Beredskab, som skal vises saa betimeligt, at Sammenstød kan forebygges.

De i denne Paragraf omtalte Fartøjer ere ikke nødte til at føre de i § 4 (a) og sidste Stykke i § 11 omhandlede Lanterner.

§ 8. Et Lodsartøj, som er i Lodsforretninger paa sin Station, skal ikke føre de for andre Skibe anordnede Lanterner, men skal paa Mastetoppen føre en Lanterne, som hele Horisonten rundt skal vise hvidt Lys, og det skal desuden med korte Mellemrum, som aldrig maa overstige 15 Minutter, vise et eller flere Blus.

Naar det nærmer sig til andre Skibe eller omvendt, skal det have sine Sidelanterner tændte, klar til Brug, og visedem eller blusse med korte Mellemrum, for at angive i hvilken Retning det ligger; men den grønne Lanterne maa ikke vises om Bagbord eller den røde om Styrbord.

Et Lodsartøj af den Slags, der gaar langsiden af et Skib for at sætte en Lods om Bord, kan vise den klare Lanterne i Stedet for at føre den paa Mastetoppen, og kan i Stedet for Sidelanterner have en Lanterne med et grønt Glas paa den ene og et rødt paa den anden Side, klar til Brug som ovenfor beskrevet.

Lodsartøjer, som ikke ere i Lodsforretninger paa deres Station, skal føre Lanterner i Lighed med andre Fartøjer af samme Størrelse.

§ 9. (Denne Paragraf vil komme til at omhandle Reglerne for Fiskefartøjer, og vil senere blive offentliggjort).

§ 10. Et Skib, som indhentes af et andet, skal fra sin Agterende vise det sidstnævnte Skib en Lanterne med hvidt Lys eller Blus.

Det hvide Lys, som i Følge denne Paragraf skal vises, kan være fast og føres i en Lanterne, som i saa Fald skal være konstrueret og skærmet saaledes, at den viser et ensformigt Lys over en Bue af Horisonten paa 12 Kompasstreger, nemlig fra ret agterud til 6 Streger paa hver Side af Skibet, og være synlig i en Afstand af mindst 1 Kvartmil. En saadan Lanterne skal saa vidt muligt føres i samme Højde som Sidelanternerne.

§ 11. Et Skib, som er under 150 Fod langt, skal, naar det ligger til Ankers, føre en Lanterne, der viser hvidt Lys. Lanternen skal anbringes forude, paa det Sted, hvorfra dens Lys bedst kan ses, men dog ikke højere end 20 Fod over Skroget, og vise et klart, ensformigt Lys, der, hele Horisonten rundt, skal være synligt i en Afstand af mindst en Kvartmil.

Et Skib, hvis Længde er 150 Fod eller derover, skal naar det ligger til Ankers, i den forreste Del af Skibet, og i en Højde over Skroget af over 20 og under 40 Fod, føre en Lanterne som ovennævnte. Foruden denne skal det paa eller i Nærheden af Hækken føre en lignende Lanterne, som mindst skal føres 15 Fod lavere end den forreste.

Den i Skibets Registrerings-Certifikat angivne Længde tages for gyldig.

Et Skib, som er paa Grund i eller i Nærheden af et Farvand, skal føre den ovenfor angivne Lanterne eller Lanterner, samt de i § 4 (a) foreskrevne 2 røde Lanterner.

§ 12. Ethvert Skib kan, dersom det er nødvendigt for at vække Opmærksomhed, foruden de Lanterner, det i Følge Reglerne skal føre, endvidere vise et Blus eller et hvilket som helst andet Knaldsignal, der ikke kan forveksles med et Nødsignal.

§ 13. Intet, som indeholdes i disse Regler, skal være til Hinder for Anvendelsen af hvilket som helst særlige Regler,

udstedte af en Nations Regering med Hensyn til Anvendelsen af Positions- og Signal Lanterner om Bord i to eller flere Krigsskibe eller i Skibe, der sejle i Konvoj, eller at vise Kendings signaler, som ere indførte af Rederierne efter at være godkendte af deres Regeringer og lovfølgeligt registrerede og offentliggjorte.

§ 14. Et Dampskib, som udelukkende sejler, men som har Skorstenen oppe, skal om Dagen, forude i Skibet, hvor den bedst kan ses, føre en Kugle, eller et lignende rundt Legeme af mindst 2 Fods Diameter.

Lyd-Signaler i Taage etc.

§ 15. Alle Signaler, foreskrevne i denne Paragraf for Skibe, der ere »let« (under way), skulle gives:

1) Af »Dampskibe« med Fløjten eller Sirenen.

2) Af »Sejlskibe« og Skibe, der bugseres, med Taagehornet.

Ved Udtrykket »en lang Tone«, som brugt i denne Paragraf, menes en Tone af fra 4 til 6 Sekunders Varighed.

Et Dampskib skal være forsynet med en Damppipe eller et andet kraftigt lydende Damp-Signal-Apparat, der skal være saaledes anbragt, at Lyden derfra ikke optages af omgivende Genstande om Bord. Det skal endvidere have et kraftigt Taagehorn, indrettet til at give Lyd ved Hjælp af en Blæsebælg eller et andet mekanisk Middel, og desuden en stærkt lydende Klokke.

Anmærkning. I alle Tilfælde, hvor Søvejs-Reglerne fordrer Afbenyttelse af en Klokke, vil i Stedet for denne i tyrkiske Skibe en Tromme blive anvendt.

Et Sejlskib paa 20 Brutto-Tons eller mere skal være forsynet med lignende Taagehorn og Klokke.

I Taage, Tykning, Snevejr eller svære Regnbyger, hvad enten det er Dag eller Nat, skulle de nedenanførte Signaler anvendes paa følgende Maade:

a) Et Dampskib, som gaar for Damp, skal med Damp-piben eller et andet Damp-Signal-Apparat — mindst hvert andet Minut — give en lang Tone;

b) Et Dampskib, som er »let« (under way), men ligger stoppet uden at gøre Fart, skal med Damp-fløjten — mindst hvert andet Minut — give to lange Toner med omtrent et Sekunds Mellemrum imellem Tonerne.

c) Et Sejlskib under Sejl skal med Taagehornet — mindst hver Minut — give følgende Signal:

Naar det har Vinden Styrbord ind — tværs eller foran for tværs — 1 Tone;

naar det har Vinden Bagbord ind — tværs eller foran for tværs — 2 kort efter hinanden følgende Toner;

naar det har Vinden agten for tværs — 3 kort efter hverandre følgende Toner;

d) Ethvert Skib, hvad enten det er et Dampskib eller Sejlskib, skal, naar det ligger stille, ringe hurtigt med Klokken i omtrent 5 Sekunder, mindst hvert andet Minut.

e) Et Skib, der bugserer, et Skib, beskæftiget med at udlægge eller optage et Telegrafkabel og et Skib, som er »let« (under way), men ikke manøvre-dygtig, og saaledes ude af Stand til at gaa af Vejen for et sig nærmende Skib, skal i Stedet for de foreskrevne Signaler under denne Paragrafs (a) og (c) — mindst hver andet Minut — give 3 paa hinanden følgende Toner, nemlig en lang Tone efterfulgt af to korte Toner. Et Skib, der bugseres, kan give dette Signal, men maa ikke give noget andet.

Sejlfartøjer og Baade paa mindre end 20 Brutto-Tons ere ikke forpligtede til at gøre de omhandlede Lydsignaler, men give de dem ikke, skulle de — mindst hvert Minut — give et andet virksomt Lydsignal.

Under Taage, Tykning o. s. v. skal Farten mindskes.

§ 16. Ethvert Skib skal, i Taage, Tykning, Snevejr eller svære Regnbyger gaa med moderat Fart, idet der

tages omhyggeligt Hensyn til de foroliggende Forhold og Omstændigheder.

Et Dampskib, som formener at høre, foran for tværs, Taagesignalet fra et andet Skib, hvis Position ikke kan bestemmes, skal, dersom Omstændighederne tillade det, stoppe, og derefter navigere med Forsigtighed til Faren for Sammenstød er forbi.

Regler for Styring og Sejlads.

Fare for Sammenstød.

Man kan, naar Omstændighederne tillade det, forvisse sig om, at der er Fare for Sammenstød ved omhyggelig at pejle det sig nærmende Skib. Dersom Pejlingerne ikke undergaa nogen kendelig Forandring, maa man gaa ud fra, at en saadan Fare eksisterer.

§ 17. Naar to Sejlskibe nærme sig hinanden paa en saadan Maade, at Sammenstød kan befrygtes, skal det ene gaa af Vejen for det andet efter følgende Regler:

a) Et Skib, som sejler rumskøds, skal gaa af Vejen for et Skib, som ligger bidevind.

b) Et Skib, som ligger bidevind med Vinden Bagbord ind, skal gaa af Vejen for et Skib, som ligger bidevind med Vinden Styrbord ind.

c) Naar begge Skibe sejle rumskøds med Vinden ind paa modsatte Sider, skal det Skib, som har Vinden Bagbord ind, gaa af Vejen for det andet.

d) Naar begge Skibe sejle rumskøds med Vinden ind paa samme Side, skal det Skib, som er til Luvart, gaa af Vejen for det, som er i Læ.

e) Et Skib, som sejler med Vinden agter ind, skal gaa af Vejen for det andet Skib.

§ 18. Naar to Skibe, som gaa for Damp, komme lige eller næsten lige mod hinanden paa saadan Maade, at Sammenstød kan befrygtes, skulle de begge dreje til Styrbord, saaledes at de kunne passere hinanden paa Bagbords Side.

Denne Paragraf gælder kun for de Tilfælde, hvor Skibe komme lige eller næsten lige mod hinanden paa saadan Maade, at Sammenstød kan befrygtes, og gælder følgelig ikke for to Skibe, som ved at fortsætte hver sin Kurs gaa klar af hinanden.

De eneste Tilfælde, for hvilke Paragrafen gælder, ere de, i hvilke hvert af de to Skibe støvner lige eller næsten lige mod det andet, altsaa

om Dagen i de Tilfælde, hvor hvert Skib har det andet Skibs Master overet eller næsten overet med sine egne, og

om Natten i de Tilfælde, hvor hvert Skib er i en saadan Stilling, at det ser begge Lysene i det andet Skibs Sidelanterner.

Paragrafen gælder ikke for de Tilfælde, hvor et Skib om Dagen ser et andet Skib forude, hvis Kurs krydser dets egen samt hvor

om Natten det ene Skibs røde Lys vender imod det andet Skibs røde Lys, eller hvor det ene Skibs grønne Lys vender imod det andet Skibs grønne Lys, eller hvor et rødt Lys uden et tilsvarende grønt ses forude, eller hvor et grønt Lys uden et tilsvarende rødt ses forude, eller hvor baade et rødt og et grønt Lys ses samtidig i hvilkensomhelst anden Retning end forude.

§ 19. Naar to Skibe gaa for Damp, og deres Kurser krydse hinanden paa en saadan Maade, at Sammenstød kan befrygtes, skal det Skib, som har det andet paa sin Styrbords Side, gaa af Vejen for det andet.

§ 20. Naar to Skibe, hvoraf det ene er et Sejlskib og det andet et Dampskib, styre saadanne Kurser, at Sammenstød kan befrygtes, skal Dampskibet gaa af Vejen for Sejlskibet.

§ 21. Naar et Skib i Følge de foran staaende Regler skal gaa af Vejen for et andet, skal det andet Skib vedblive at holde sin Kurs og Fart.

Anmærkning. Naar, som en Følge af taaget

Vejr eller af andre Grunde, et saadant Skib befinder sig saa nær ved et andet Skib, der skal gaa af Vejen, at dette sidstes Manøvrer alene ikke ere i Stand til at forhindre Sammenstød, skal det ligeledes træffe de Forholdsregler, der bedst kunne tjene til at undgaa Sammenstød. (Se § 27 og 29).

§ 22. Ethvert Skib, som i Følge de foran staaende Regler skal gaa af Vejen for et andet, skal, dersom Omstændighederne tillade det, undgaa at krydse dets Rov.

§ 23. Ethvert Dampskib, som i Følge de foran staaende Regler skal gaa af Vejen for et andet Skib, skal, naar det nærmer sig dette, mindske Fart eller stoppe og bakke, om nødvendigt.

§ 24. Ethvert Skib, hvad enten det er et Dampskib eller et Sejlskib, som indhenter et andet Skib, skal, uanset hvad der er bestemt i de foran staaende Paragrafer, gaa af Vejen for det indhentede Skib

Ethvert Skib, som indhenter et andet fra en hvilkensomhelst Retning, der er agterligere end to Streger agten for tværs — med andre Ord paa en saadan Maade, at det ikke vil være i Stand til at se dets Sidelanterner om Natten — skal betragtes som et indhentende Skib; og ingen paa følgende Forandring i Pejlingerne mellem de to Skibe skal kunne henhøre det indhentende Skib, under Reglerne for et krydsende, eller befri det fra dets Pligt, at gaa af Vejen for det indhentede Skib til det er klar af det.

Da det indhentende Skib ikke altid om Dagen vil være i Stand til med Sikkerhed at kunne bestemme, om det befinder sig forligere eller agterligere end den ovennævnte Retning til det andet Skib, skal det, i Tilfælde, hvor der kan opstaa Tvivl, betragte sig som et indhentende Skib og gaa af Vejen for det andet.

§ 25. I snævre Løb skal ethvert Dampskib, naar det er udførligt og uden Fare lader sig gøre, holde sig til den Side af Sejllobet, som ligger paa Skibets Styrbords Side.

§ 26. Sejlskibe, der ere »let« (under way) skulle gaa af Vejen for Sejlfartøjer eller Baade, der fiske med Net, Liner eller Trawl. Denne Regel giver intet Fartøj eller Baad, som er beskæftiget med Fiskeri, Ret til at spærre et Farvand, der bliver benyttet af andre Skibe end Fiskefartøjer og Baade.

§ 27. Ved Iagttagelsen og Fortolkningen af disse Regler skal der tages fornødent Hensyn til alle de med Navigeringen forbundne Farer, samt til enhver særegen Omstændighed, som kan gøre en Afvigelse fra de foran staaende Regler nødvendig for at undgaa en øjeblikkelig Fare.

Lyd-Signaler for Skibe, som have hinanden i Sigte.

§ 28. Med Udtrykket »kort Tone«, som brugt i denne Paragraf, skal menes en Tone af omtrent et Sekunds Varighed.

Naar et Dampskib, som gaar for Damp, foretager en saadan Bevægelse, som de nærværende Regler bemyndige til eller fordre, da skal det tilkendegive denne Bevægelse til et hvilket som helst andet Skib, som det har i Sigte, ved Hjælp af følgende Signaler med Damppipen, nemlig:

- 1 kort Tone, som betyder: »Jeg drejer til Styrbord«;
- 2 korte Toner, som betyde: »Jeg drejer til Bagbord«;
- 3 korte Toner, som betyde: »Jeg bækker med fuld Kraft«.

Intet Skib maa under nogen Omstændighed forsømme at iagttage passende Forsigtighedsforanstaltninger.

§ 29. Intet, som indeholdes i disse Regler, kan frigøre noget som helst Skib eller dets Reder, Fører eller Mandskab for de Følger, der maatte opstaa ved nogen Forsømmelse af at føre Lanterner, gøre Signaler eller holde tilbørligt Udkig, eller for Følgerne af at undlade at iagttage saadanne For-

sigtighedsregler, som almindeligt Sømandsskab eller Tilfældets særegne Omstændigheder maatte tilsige.

Særlige Regler for Sejlad i Havne og Indre Farvande kunne gives.

§ 30. Intet, som indeholdes i disse Regler, skal være til Hinder for Anvendelsen af særlige Regler, som paa lovlig Maade ere udstedte af lokale Autoriteter, for Sejladsen i en Havn, paa en Flod eller i et indre Farvand.

Afdeling II.

Nødsignaler.

§ 1. 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:

Om Dagen:

- 1) Skud affyrede med omtrent 1 Minuts Mellemrum;
- 2) Det med *N. C.* betegnede Nød-Signal i det internationale Signal-System;
- 3) Det Afstands-Signal, der bestaar af et firkantet Flag med en Kugle eller en Genstand, der ligner en Kugle, over eller under Flaget.
- 4) Vedvarende Fløjten med et Taageapparat.

Om Natten:

- 1) Skud affyrede med omtrent 1 Minuts Mellemrum;
- 2) Flamme om Bord i Skibet (saasom fra en brændende Tjæretønde, Olie-tønde eller lignende);
- 3) Raketter eller Bomber, der udkaste Stjærner af en hvilken som helst Farve eller Art, og som affyres én ad Gangen med korte Mellemrum.
- 4) Vedvarende Fløjten med et Taageapparat.

Spørgsmaal og Svar.

Er Rederiet i Henhold til gældende Lovgivning forpligtet til at betale Begravelses-Omkostninger for Sømand, som efterlades paa Sygehus i udenlandsk Havn og afmønstres, men dør efter at Skibet har forladt Havnen? Sygdommen henhører under uforskyldte.

Skibsreder.

Reglen i Sølovens § 93 om, at Rederiet er pligtig at betale en Sømands Begravelse, kan kun gælde for saavidt den Paa-gældende ved Dødsfaldet endnu stod i Selskabets Tjeneste, men ikke naar han er afmønstreret.

Ugens Havarier.

Regina, Dpsk. af Flensborg, kom d. 9. ds. paa Grund paa Lillegrunden. Flot ved egen Hjælp. Undersøgt i Helsingør og fortsat Rejsen.

Dina Marie, Galease af Svendborg, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Lübeck til Vejle med Havre paa Grund ved Langeland. Flot med Assistance af »Skandinavien«, som indbragte Skibet til Korsør d. 14. ds.

Hans, Skonnert af Marstal, kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Karrebæksminde med Cement paa Grund ved Halskov. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Irene, dansk Skonnert, er under Losning af sin Ladning paa Kysten af Marrokko strandet og bleven totalt Vrag.

Ragnar, Dpsk. af København, har d. 9. ds. været paa Grund paa Rouens Revier og faaet Skade paa Skruen.

Alberdina, Kufaf Fanø, har d. 14. ds. været fast i Isen paa Eideren og maatte have Assistance for at komme fri.

Killeena, Barksbib af Fanø, har været grundstødt ved Apalachicola (Florida) og er fuld af Vand.

Nore, Dpsk., er paa Rejsen herfra til Stockholm efter Grundstødning sat paa Stranden paa Sydsiden af Øen Lucerna (Westerwick). Flere Bjergningsdampere assisterer med Udlosning og Bjergning.

Salier, Nrdt. Lloyd Dpsk., er forlist med Mand og Mus mellem Corumna og Villa Garcia. 281 Personer ere druknede.

Søulykker i Oktober Maaned 1896.

(Efter Meddelelse fra Bureau Veritas).

Sejlskibe.

16 amerikanske, 24 britiske, 6 danske, 5 hollandske, 3 franske, 6 tyske, 8 italienske, 1 mexikansk, 17 norske, 5 portugisiske, 2 russiske, 1 spansk, 11 svenske; ialt 105.

Dampskibe.

1 amerikansk, 1 brasiliansk, 11 britiske, 1 japanesisk, 2 norske, 1 portugisisk, 1 spansk, 1 svensk; ialt 19.

Aarsager til Forlisene.

Sejlskibe.

Stranding 49, Kollision 5, Ild 1, Sunkne 11, Forladte 24, Kondemnation 14, Savnede 1; ialt 105.

Dampskibe.

Stranding 8, Kollision 2, Ild 2, Sunkne 5, Forladte 1, Kondemnation 1; ialt 19.

Paa Foranledning henleder Redaktionen de ærede Indsenderes Opmærksomhed paa, at de ikke kan vente de af dem indsendte Artikler og Spørgsmaal optagne i Bladet, med mindre de, foruden det Skrivelsens ledsagende Mærke, opgive deres Navn til Efterretning for Redaktionen.

Fra Sø og Land.

Kjøbenhavns Navigationsskole. Resultatet af den offentlige Eksamen for 3die Termin i Aar blev følgende:

Alle de indstillede Elever bestode saavel til den almindelige Styrmandseksamen som til Styrmandseksamens anden Afdeling. Den almindelige Styrmandseksamen (Maksimum 147, Minimum 63) bestodes af K. T. B. Klausen, Bastrup (136 Points), C. Dujardin, Struer (133), Chr. J. Madsen, Læssø (132), A. J. Holm, Outvedgaard (133), C. V. Egidiusen, København (132), C. van Deurs, Frydendal (131), C. H. Mc. Fadyen Bruhn, Korsør (131), O. V. Wulff, København (124), A. Beckwith-Hansen, Sverrig (123), H. C. H. Petersen, København (118), H. C. Hansen, Vestenskov (108), A. P. M. Andersen, Dragør (106), P. M. Christensen, Nivaa (100), N. M. Petersen, København (88).

Styrmandseksamens anden Afdeling gav følgende Resultat:

	Navigation.	Engl. Soret.	Geografi og Vejrlære.
O. Tidemand, København	44	21	18
C. E. R. Barfod, Helsingør	46	20	21
R. S. Petersen, Draaby . .	44	19	19
L. N. O. O. E. Egidiusen, København	42	19	17
H. A. Hammer, St. Croix	36	12	18

I Navigation er Maksimum 49 og Minimum 21; i de øvrige Fag 21 og 6.

N. J. Jans, Dragør, bestod Fiskeskipperprøven med Karakter 36 (Maksimum er 42, Minimum 18).

Sætteskipperprøven (Maksimum 21, Minimum 9) bestodes af P. A. Jensen, Nyord (20 Points), K. H. Johansen, Dragør (18) og P. E. S. Meyer, Helsingør (14).

Skolens Plan og alle nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal Nr. 18, Kjøbenhavn

Dampskibet »Italia«, bygget for Regning Förnyade Ångfartygs A. B. »Svenske Lloyd« i Göteborg løb i Lørdags Efterm. Kl. 2 af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse er 234' langt i Hoveddækket, 33' 9" bredt og 16' 8½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Expansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Inspektionsdamper til det danske Fyrvæsen.

Den af Rigsdagen vedtagne Lov om Tillæg til Sølovens §§ 282 og 294 har faaet kongelig Stadfæstelse.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg Sagfører *Knud Petersen og Henr. Knudsen.*
 Aarhus — *A. Andresen.*
 Assens — *J. Jørgensen.*
 Esbjerg — *J. Clausen.*
 Faaborg — *J. Amtoft.*
 Frederikshavn. — *N. Petersen.*
 Kjøbenhavn Højesteretssagfører *Ludvig Arntzen.*
 Kolding Overretssagfører *H. C. Bennetsen.*
 Marstal Sagfører *H. P. Nielsen.*
 Middelfart — *Philip Hansen.*
 Nexø — *H. Mauritzen.*
 Nyborg — *Chr. Qvist.*
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling.*
 Odense — *E. Kiørboe og C. Knudsen.*
 Rønne — *Janus Olsen.*
 Svendborg Overretssagfører *J. Jacobsen.*
 Thisted Sagfører *Niels Lyhne.*
 Vejle — *F. Knudsen.*

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra. Rohde, afgik fra Bordeaux 11. Decbr., bestemt til Havana. New-Orleans. — A. N. Hansen. Thidemann, afgik fra Lisbon 11. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Antwerpen 8 Decbr., bestemt til Tunis, Piræus. — Castor, Holm. pas. Gibraltar 14. Decbr., bestemt til Barcelona. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton 12. Decbr., bestemt til Marseille. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til London. — Douro, Brabrand, afgik fra Newcastle 7. Decbr., bestemt til Oporto. — Georgios I, Kihl, afgik fra Trebizonde 14 Decbr., bestemt til Novorossisk, Odessa. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 6 Decbr. — Kiew, Rabe, ankom til Havre 13. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Staal, ankom til Riga 11. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Leopold II, Kruse, ankom til Novorossisk 14. Decbr., bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Riga 8. Decbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nicolai II, Jespersen, afgik fra New-Orleans 21. Novbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, pas. Gibraltar 11. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Reval 15. Decbr., bestemt til Kbhvn, Dunkerque. — Tejo, Fenger, afgik fra Lisbon 15. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Reval 4 Decbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Livorno 15 Decbr., bestemt til Messina. — Xenia, Ingerslev, afgik fra Batoum 14. Decbr., bestemt til Novorossisk, Odessa. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., bestemt til Reval.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Libau 8. Decbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Trondhjem 12. Decbr., bestemt til Bergen etc. — Ceres, Svensson, afgik fra London 12. Decbr., bestemt til Grimsby. — Charkow, Nielsen, ankom til Hull 14. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 13. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christians sund, Bay Schmith, afgik fra Arendal 14. Decbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Fang, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 14. Decbr., bestemt til Stettin. — Frederik, Harboe, ankom til Königsberg 10. Decbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Niedersøe, afgik fra Liverpool 12. Decbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Kasan, Thomsen, ankom til Pillau 14. Decbr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, afgik fra Leith 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Libau, Clauson-Kaas, afgik fra Libau 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Louise, Brabrand, ankom til Hull 7. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 13 Decbr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Lind, ankom til Danzig 9. Decbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Moskov, Petersen, afgik fra Riga 13. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Antwerpen 28. Novbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, ankom til Antwerpen 14. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 15. Decbr., bestemt til London. — Pregel, Egidiusen, ankom til Libau 12. Decbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, afgik fra Hull 12. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Thyra, Garde, ankom til Riga 10. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Tula, Paaske, ankom til Hamburg 6. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 12. Decbr., bestemt til Riga. — Vendsyssel, Sørensen, afgik fra Riga 13. Decbr., bestemt til Antwerpen.

Constantin, C. N. Bloch, afgik fra Newcastle 16. Decbr. bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Koføed, afgik fra Newcastle 15. Decbr., bestemt til Odense. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 15 Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Borries, afgik fra Odense 17. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Odense 16. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Nakskov 16. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 15. Decbr., bestemt til Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Riga 4. Decbr., ankom til Rotterdam 10. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Rouen 13. Decbr., bestemt til Swansea. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 13. Decbr., bestemt til London. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Pillau 14. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Blyth 26. Novbr., ankom til Riga 4. Decbr. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Riga 12 Decbr., bestemt til Ghent. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 14. Decbr., bestemt til Rotterdam — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 13. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 9. Decbr., bestemt til Rouen. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Rouen 12. Decbr., bestemt til Newport. — Dan, C.

M. Kraemer, afgik fra Libau 15. Decbr., bestemt til London. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Stettin 12. Decbr., ankom til Libau 14.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 8. Decbr., bestemt til Reval — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Reval 7. Decbr., ankom til Rotterdam 14. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Kiel 8. Decbr., ankom til Riga 11. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Newcastle 11. Decbr., bestemt til Reval. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Dunkirk 12. Decbr., ankom til Newcastle 15.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Swinemünde 9. Decbr., ankom til Riga 12. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Sunderland 9. Decbr., ankom til Kbhvn. 13.

Thingvalla. Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 2. Decbr., paa Rejse til New-York. — Island, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 13. Decbr., ankom til Kbhvn. 13. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 12. Decbr., paa Rejse til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, ankom til Ghent 11. Decbr. — Agnete, Sørensen, ankom til Kbhvn. 10. Decbr. — Hermia, Warming, afgik fra Methil 11. Decbr., bestemt til Kiel. — Alice, Kraemer, ankom til Kbhvn. 9. Decbr., afgik fra Kbhvn. 14., bestemt til Pillau. — Bornholm, Jensen, afgik fra Helsingør 13. Decbr., bestemt til Burntisland. — Göteborg, Madsen, afgik fra Holtenau 15. Decbr., bestemt til Riga. — St. Alban Jørgensen, ankom til Libau 12. Decbr. — Nauta, Steen, afgik fra Libau 9. Decbr., ankom til Malmø 11., afgik fra Malmø 15., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, ankom til Kiel 12. Decbr., afgik fra Kiel 15., bestemt til Libau. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., ankom til Libau 12. — Marstrand, Lund, afgik fra Malmø 9. Decbr., ankom til Marstrand 10., afgik fra Marstrand 11., ankom til Swinemünde 12., afgik fra Swinemünde 15., bestemt til Marstrand. — Kjøbenhavn, Thomsen, ankom til Marstrand 10. Decbr.

Danmark. Rolf, J. G. Haln, ankom til Hull 15. Decbr. — Thorvaldsen, Pii, ankom til Hamburg 5. Decbr. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Kbhvn. 11. Decbr. — Ansgar, V. Larsen, ankom til Methil 15. Decbr. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Libau 14. Decbr. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Kbhvn. 14. Decbr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til Riga 14. Decbr.

J. Lauritzen, Esbjerg. Neptun, Jessen, ankom til Fredericia 12. Decbr., afgik fra Fredericia 15., bestemt til Göteborg. — Norma, Degn, afgik fra Esbjerg 8. Decbr., ankom til Methil 11., afgik fra Methil 15., bestemt til Kallundborg. — Nordsøen, Meinertz, ankom til Newcastle 11. Decbr., afgik fra Newcastle 11., ankom til Esbjerg 13.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, ankom til Stockholm 12. Decbr. — Christiansborg, M. Schultz, ankom til Neufahrwasser 13. Decbr. — Frederiksborg, M. Kühl, afgik fra Reval 15. Decbr., bestemt til London. — Fredensborg, F. Petersen, afgik fra West Hartlepool 15. Decbr., bestemt til Frihavnen. — Rosenborg, W. Schultz, afgik fra Reval 14. Decbr., bestemt til Montrose. — Uranienborg, P. Olsen, ankom til Pillau 11. Decbr. — Jømsborg, van Deurs, ankom til Malmø 14. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, Andersen, ankom til Pillau 15. Decbr. — Klampenborg, Ewaldsen, ankom til Blyth 14. Decbr. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Boness 15. Decbr.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Antwerpen 14. Decbr. — Dania, Troensegaard, pass. 14. Decbr. Azorerne paa Vej til Aarhus. — Fyen, Hansen, afgik fra Libau 12. Decbr., bestemt til London. — Hafnia, Neergaard, afgik fra Riga 13. Decbr., bestemt til Terneuzen. — Russia, Rasmussen, ankom til Dunkerque 12. Decbr. — Sjølland, Skjødt, ankom til Dunkerque 13. Decbr.

Østersøen. Ella, Hansen, ankom til Malmø 14. Decbr. — Maia, Skov, afgik fra Riga 11. Decbr., ankom til Riga 15. — Patria, Andersen, afgik fra Novorossisk 8. Decbr., bestemt til Gibraltar for Ordre. — Rita, Jensen, afgik fra Göteborg 8. Decbr., ankom til Antwerpen 11. — Yrsa, Larsen, afgik fra Adrossan 9. Decbr., bestemt til Barcelona.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Rotterdam 11. Decbr. — Frisia, Fisker, ankom til Kbhvn. 9. Decbr., afgik fra Kbhvn. 15., bestemt til Riga. — Scotia, Nielsen, afgik fra Riga 11.

Decbr., bestemt til Dundee. — Olga, Jørgensen, afgik fra Odense 12. Decbr., ankom til Libau 5.

Norden. Nordhvalen, ankom til Aarhus 1. Decbr. fra Philadelpia. — Nordvest, afgik fra Marseilles 6. Decbr. til Konstantinopel. — Nordkap, afgik fra New-Orleans 1. Decbr. til Rotterdam. — Nord pol passerede Konstantinopel 2. Decbr. paa Rejse til Novorossisk. — Norden, passerede Algiers 3. Decbr. paa Rejse til Hamburg fra Ibrail.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Skonnert Jørgiane Anne, Hansen, afgik 5. Novbr. fra Cuxhaven til St. Cruz. — Mathilda, Ifølge Brev af 7. Decbr. er Kapt. Steffensen afgaaet ved Døden paa 7^o S. Brd af Berri Berri. — Mærdor, Brinck, ankom til Maricaoibo 7. Decbr. fra Hamburg. — Irvine, Ankensen, ankom til New-York 7. Decbr. fra Delagoa Bay. — Nordby, Christensen, ankom til New-York 8. Decbr. fra Port Natal via Barbados. — Ihnes Røhl, Jessen, ankom til Goole 10. Decbr. fra Laguna. — Thor, Duyssen, ankom til Scychelles 7. Decbr. fra Cardiff. — H. Grohmand, Nielsen, beordret til Hamborg via Plymouth fra Rio Janeiro. — Esmeralde, Petersen, sluttet fra Iquique til Barbados eller Kanal for Ordre. — Prins Valdemar, Winther, afgik fra Taible Bay 16. Novbr. til Newcastle. N. S. Wales. — Lenita, Clausen, passeret Holyhead 10. Decbr. til Liverpool. — Bertha, Nørholm, ankom til Swansea 12. Decbr. fra Rio Grande d. Sul. — Elisabetha, Fischer, ankom til Rio Grande 12. Decbr. — Alexander, Nielsen, ankom til Newcastle, N. S. Wales fra Brasilien. — Puck, Petersen, passeret Tariffa 4. Decbr. til Genua. — Alma, Ankensen afsejlet fra Rio Grande 11. Novbr. til Mossero.

Moses & Søn. G. Melchior. Brig Clara, Bartram, paa Rejse herfra til Vestindien, indkom den 10. ds. til Portland paa Grund af Storm og Modvind. Alt vel.

Svendborg. Niord, Svennevig, ankom til Malmø 8. Decbr. — Hansine, Hansen, ankom til Grangemouth 8. Decbr. — Hertha, Hansen, ankom til Libau 8. Decbr. — Bellona, Petersen, ankom til Kirkaldy 7. Decbr. — Urania, Hansen, ankom til Dysart 8. Decbr. — Venus, Jensen, ankom til Rouen 11. Decbr. — Helga, Hansen, ankom til Dysart 11. Decbr. — Thomas, Vandel, ankom til Skien 14. Decbr. — Brødrene, Larsen, ankom til Ipswich 13. Decbr. — Valdemar, Petersen, ankom til Genua 14. Decbr. — Hanne, Rynits, ankom til Travemünde 13. Decbr. — Martin, Mortensen, ankom til Wegesack 10. Decbr. — Feronia, Matiasen, ankom til Granton 15. Decbr. — Fremad, Brandt, ankom til Flensborg 15. Decbr.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 13. December:

Vort Fragtmarked er vedblivende fast for Middelhavets Vedkommende, skønt Vanskelighederne ved at arrangere Ladetørn for Helligdagene i enkelte Tilfælde har tvunget Rederierne til at slutte til lidt lavere Fragt end der kunde opnaas i Ugens første Dage. Østersø-Markedet er uforandret siden sidste Uge, Begæret er ringe undtagen for Baade paa 10/1200 Tons, hvorfor ret gode Rater kunne opnaas. Som nedenstaaende Fragtslutninger udvise, er der for Nykøbing F. opnaet en ekstra høj Fragt for Baade af denne Størrelse, hvad imidlertid havde sin Grund i særlige Omstændigheder, og Raten for denne Størrelse til god dansk Havn er f. T. 5/3 à 5. Af Befragtningerne nævnes: Tyne etc. til Oporto 1300 7/. Lissabon 1700 6/9. Salobrena 1600 10/, 200 del. Carthagena 1600 8/3. Marseille 3100 7/9, 400 del., 1/ dis. Nizza 1800 7 10¹/₂. Savona 2200, 3300 8/. Genua 1800 8/3, 2200 8 1¹/₂, 3200 7 10¹/₂. Livorno 2400 8/, 500 del. Torre Anunziata 2000 8 1¹/₂. Palermo 2500 7 7¹/₂. Venedig 2200 9 4¹/₂, 3800 9. Alexandria 2600 7 9, 2200 8/. Lübeck 1600 4 7¹/₂. Horsens 650 5/9. Nykøbing F. 1400 6/6, 1050 6/. Helsingør 1200 5 4¹/₂. København 2100 4 1¹/₂ December, do. 4/ Januar Lastning. Stockholm 1500 5/9.

Returmarkedet fra Sortehavet er stille. Odessa noterer

8/ for L. H. A. R., berth terms. Fra Nicolaieff er godt Begær til 12/3 à 12/6 n. c., men Floden er fuld af Is, og Navigationen kan daglig ventes sluttet.

Fra Donauen er sluttet en »spot« Damper til Rotterdam à 12/1 og der bydes ca. 13/ for any direct Port, men der er ogsaa der Fare for Is. — Fra Sulina er sluttet en 1/000 qrs. Baad til 9/9 n. c., 10/3 Hamburg og lignende Rater bydes fra Krimhavne. Fra Marmora Distriktet & Smyrna er sluttet en 3000 t. til London Hull, 10/én 11/ begge Havne. Poti til Middlesbro 12/6 prompt.

Alexandria-Markedet vedbliver flovt. Der er i Dag fragtet en 2400 t. Baad til 9/ U. K. Ordre. 8/ direct, og en 4000 t. Hull 7/6 seed, 1/6 Grain, 7/3 Oliekager.

Fra Ertshavne er der vedblivende godt Begær for prompt (Decbr.) Tonnage. Bilbao byder Rotterdam 7/3, Middlesbro 6/6, Tyne 6/4¹/₂. Ergasteria Rotterdam 8/3, free dis., Middlesbro 8/4¹/₂. Huelva Dunkirk 8/6, free dis. Agua Amarga til Middlesbro 8-9, til Cardiff 8/.

D'Hrr. **Funch, Edye & Co., New-York**, meddele den 4de December 1896:

Skønt vi ikke kunne henvise til mange Befragtninger siden vor sidste Meddelelse, glæder det os dog at kunne konstatere, at det synes som om Dalingen i Fragtraterne har naaet sit Minimum; dette er hovedsagelig begrundet i, at Rederne ikke udbyde deres Tonnage saaa rigeligt, som da Dalingen i Fragterne begyndte. Fragtraterne for Korn ere faste, og medens der ikke er uegen Efterspørgsel for senere Lastning, har den været temmelig livlig for December og Januar. Nogle Certepartier ere blevne afsluttede til Decbr. Lastning med Bomuld fra Atlanterhavs Havnene, til 35 sh., Liverpool eller Kontinent. Der er kun ringe Efterspørgsel efter Dampere til at lade Petroleum i Kasser til Ostiudien, hvorfor de Baade, der ønske at komme i denne Fart, maa tage lavere Rater end sidst nævnt. Det samme er Tilfældet med Tømmerfragterne, fordi Befragterne have sikret sig tilstrækkelig Tonnage og tilsyneladende ikke have Lyst til yderligere Afslutninger.

Sejlskibsmarkedet holder sig roligt, men fast, og er uforandret fra sidst. De eneste Begivenheder af Interesse er den vedvarende Efterspørgsel efter Tonnage til Syd-Afrika, hvortil adskillige Skibe ere befragtede til omtrent tidligere Rater. Der har kun været gjort en meget lille Forretning i Petroleum og Tømmer i den forløbne Uge, men Raterne ere omtrent de samme for prompt Tonnage; Efterspørgslen efter Tonnage til senere Afskibning er meget begrænset.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyre Synes vidde er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Nordøen. Jyllands V.-Kyst. Den 13de December 1896 ere Fyrene ved *Ringebjerger* og *Kjærgaarde* Baaker slukkede for i Aar

Paa Grund af Maskin-Havari er det elektriske Fyr paa *Hanstholm* midlertidig slukket og Taagesignal-Apparatet bragt ud af Virksomhed

Et Fyr af samme Art, men mindre kraftigt, er tændt Lysevnen: 21 Kml.

Taagesignal kan foreløbig ikke gives.

Kattegat. Den 9de December 1896 er Fyret paa Fyrskibet »*Kobbergrund*« forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Tre Blink, nemlig Blink c. 2¹/₂ S., Mørke c. 5 S., Blink c. 2¹/₂ S., Mørke c. 5 S., Blink c. 2¹/₂ S., Mørke c. 4¹/₂ S.

Jyllands Ø.-Kyst. Den 1ste April 1897 forandres *Horsens* Ledefyr saaledes:

Bagfyret bliver et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 37 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Spejlapparat. Det vises fra den bageste Baake.

Forfyret bliver et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Spejlapparat. Det vises fra en Pæl, 700 Alen S. 76° Ø. fra Forfyret.

Fyrene lyse over 180° fra N. 14° Ø. gennem Ø. og S. til S. 14° V. Fyrene brænde Aaret rundt.

Sundet. Drogden. Da det hænder, at Skibe, der søge Ankerplads N. for *Kastrup-Knæ*, ankre i Linien *Dragør* Ledefyr

overet, hvorved Forfyret skjules for de Skibe, der ville benytte Fyrlinien gennem *Hollænderdyb*, advares herved Skibsførere mod at ankre i nævnte Fyrlinie eller saa nær ved den, at Skibet kan svinge ind over den og derved helt eller delvis skjule Leddefyrene. Saadan Opankring vil kunne medføre Ansvar, naar Skibe lide Skade, fordi de paa Grund deraf ikke have kunnet benytte Fyrlinien.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ifølge Telegram fra Lodstyrelsen i *Stockholm* ere Fyrskibene »*Vestra Banken*«, »*Finngrundet*« og »*Grepens*« inddragne for Is.

Den 1ste Januar 1897 tændes paa SV-Pynten af *Inre Ortholmen* ved Indløbet til *Karlshamn* et hvidt, hurtigblinkende Fyr, der lyser fra S. 6° V. gennem S. til S. 27° Ø. og fra N. 33° V. til N. 38¹/₂° V. mellem *Kastellholmen* og *Laud*. Flammens Højde: 19 Fod. Lysvidden: 9 Kml. Fyrapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et hvidt, rundt Fyrhus paa hvidt Fundament. Der er ikke Vagt ved Fyret. 56° 9' 25" N. Br. 14° 52' 43" Ø. Lgd.

Rusland. Libau. Ifølge Indberetning fra det kgl. danske Konsulat i *Libau* er det midlertidige Fyr paa *Libau Koffardi-havns* S.-Mole slukket. Samtidig er i Fyrtaarnet paa S.-Molen tændt et hvidt, fast Fyr og 9 Fod derunder et grønt, fast Fyr. I Fyrtaarnet paa N.-Molen er tændt et grønt, fast Fyr og 9 Fod der under et hvidt, fast Fyr.

Tyskland. Frisches Haff. En Damper er sunken i *Frisches Haff* i Løbet mellem *Rosenberg* og *Møvenhaken*. Paa Grund af Is er Vraget ikke afmærket.

Ifølge Indberetning fra det kgl. danske Generalkonsulat i *Stettin* er Klokketønden uden for *Swinemünde* ombyttet med Vintersømærket.

I Midten af December vil Vinterafmærkningen i *Far vandene* til *Stralsund* være fuldført.

En Dampmuddermaskine er sunken i c. 8 Favne Vand c. 3 Kml. V. t. S. 1/2 S. fra *Darsserort* Fyr, men er ikke senere funden eller afmærket.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Sylt V. Vraget af »*Seshs Gebrüder*«, V. for *Røde-Klif* Fyr, kan ikke findes og antages uskadeligt for Skibsfarten.

Smal-Dyb. Paa *Seesand* er rejst en 40 Fod høj Pæl med Ballon.

Elben. Det hvide og røde Fyr paa Molehovedet paa Ø. Siden af Indløbet til *Cuxhaven* er slukket. Baaken 0,7 Kml. SØ. for Hovedfyret er borttagen.

I *Weser* ere Vintersømærkerne udlagte.

Paa Kajen paa S.-Siden af *Geeste Munding* brænder et grønt, fast Fyr. 53° 32' 12" N. Br. 8° 34' 53" Ø. Lgd. Paa Hovedet af Pæleværket paa S.-Siden af Indløbet til *Geests münde* brænder et grønt, fast Fyr.

Paa Fiskehavns S.-Moles Hoved brænder et elektrisk, grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Det vises fra en Baake. Paa Fiskehavns N.-Moles Hoved brænder et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 26 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Det vises fra en Pæl. 53° 31' 56" N. Br. 8° 34' 43" Ø. Lgd.

Holland. I Havnen *IJmuiden* er Dybden med almindelig Lavvande 25 Fod, paa Slusetærskelen 22¹/₃ Fod. Middel-Forkellen mellem Højvande og Lavvande er 5 Fod.

Zeegat van Goeree. I *Aardappelengat* er Dybden nu 17 Fod og i *Rak van Scheelhoek* 10 Fod.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

England. Fortøjtønden til Skoleskibet ved *Falmouth* er flyttet 1000 Alen NNØ. hen, fra *St. Just Kirke* i S. 49° V., 5,4 Kbl. og fra *Restonquet Point* i S. 51° Ø. 50° 10' 35" N. Br. 5° 1' 25" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Den 10de December 1896 forstørres den forstærkede hvide, faste Lysvinkel, som *Grave* Fyr viser mod S. 45° Ø., fra 2° til 4°. Retningen af Lysvinklens Midte bliver uforandret S. 45¹/₂° Ø. Lysevnen: 28 Kml.

Azorerne. Paa Banken *Princesse Alice* er funden en Dybde af 31 Fv. 37° 58' 10" N. Br. 29° 18' 45" V. Lgd.

New Brunswick. Ved *Neguac Gully* er tændt et rødt, fast Fyr. Spejlapparat. Det vises fra en Pæl ved et hvidt Fyrhus, 440 Alen S. 12° Ø. fra Hovedfyret. Holdt overet med dette leder det til Tønden paa Yderbarren og midt igennem Løbet fri af S-Barren og N-Barren.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts Gloucester Harbor. Ved *Eastern Point Fyr* gives Taagesignal nu med en Klokke, der vejer 4000 Pund, og paa hvilken der med Maskinkraft slaas To-Slag hver 20 Sekunder. Kommer Maskineriet i Uorden, benyttes den gamle Klokke, der giver samme Signal.

New York. Fyrskibet »*Scotland*« Nr. 7 er igen udlagt og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

New Jersey. Omtrent den 10de December 1896 tændes i Landsbyen *Sea Girt*, tæt S. for *Sea Girt Inlet* og 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N for *Manasquan Inlet* et rødt Blinkfyr, der hver 6 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparatet af 4de Orden. Fyret vises fra et rødt, firkantet Taarn paa en rød, toetages Bygning. Tæt bag Fyret staar en Mølle. 40° 8' 12" N. Br. 74° 1' 38" V. Lgd.

Delaware. Signal-Stationen ved *Cape Henlopen* er flyttet fra Nærheden af Fyret til Nærheden af Jern-Pieren.

South Carolina. Det hvide, faste Fyr paa *Bull Bay Oyster Co's Bro* i *Bull Bay* er permanent slukket.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Corinth Bugt. Paa V.-Siden af *Aspra Spitia* Bugt er funden en 16 Fods Klippegrund, fra Kap *Trakhita* i N. 38° Ø., 1 Kml. 38° 19' 35" N. Br. 22° 37' 35" Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Fyrskibene »*Tulinski*« og »*Petchuni*« ere igen udlagte paa deres Stationer, »*Tulinski*«: 45° 15' 42" N. Br. 36° 28' 48" Ø. Lgd. »*Petchani*«: 46° 59' 45" N. Br. 38° 13' 22" Ø. Lgd.

Taganrok Bugt. Et Sejlskib er sunket 16 Kml. N. 87° V. fra Baaken paa *Ejsk*. Det er afmærket med en sort og hvid Vager. Der er 14 Fod Vand over Vraget. 46° 46' 25" N. Br. 37° 56' 55" Ø. Lgd.

Tunis. Djerba SØ. Den 16de November tændes midt paa SØ-Siden af *Bordj Aghir* et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Fyret lyser over 112° fra Ø. t. N. til S. t. V. 33° 45' 20" N. Br. 11° 0' 50" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes Fyret ved Havnen *El Kantaru*.

Algier. Den 15de December tændes Kap *Matifou* hvide Blinkfyr, der hver $\frac{1}{4}$ Minut viser Tre-Blink saaledes: Blink $\frac{1}{2}$ S., Mørke $\frac{2}{2}$ S., Blink $\frac{1}{2}$ S., Mørke $\frac{2}{2}$ S., Blink $\frac{1}{2}$ S., Mørke $\frac{8}{2}$ S. Lysevnen: 28 Kml. Flammens Højde bliver uforandret.

Samtidig slukkes det midlertidige, hvide, faste Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Navnet *Harbor Key* er forandret til *Grassey Key*.

Louisiana. Den 25de November 1896 tændes tæt ved Yderenden af Ø.-Dæmningen ved Indløbet til *Sabine Pass* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 23 Fod. Det vises fra en rød Baake, $\frac{3}{8}$ Kml. S. 22° Ø. fra *Sabine Pass* Fyr.

Det gravede Løb gennem *White Shell Reef*, fra Søen til Bøjningen, er tilsandet. For nu at staa ind i *Atehafaloya Bay* holder man Kursen N. 25° V. til Tønde Nr. 4, derfra N. 76° Ø. til den sort og hvid lodret stribede Tønde, derfra S. 76° Ø. ind i det gravede Løb tæt ved Bøjningen.

Mexiko. Vera Cruz. Tændingen af Fyret paa *Santa Guilla Reef* er foreløbig udsat.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Argentina. Fyrtaarnet paa *Point Mogotes* ligger paa 38° 5' 40" S. Br. 57° 31' 15" V. Lgd.

Point Mogotes og det omliggende Land ligger 5 Kml. N.-ligere og 2 Kml. V.-ligere end angivet i det engelske Admiralitets Kaart Nr. 1324.

Karantænebestemmelser m. m.

Søerig. — Ægypten er erklæret for kolerafri.

Gibraltar. — Skibe fra *Alexandria* tilstaas fri Praktika, naar de have rent Sundhedspas og ingen Sygdom ombord.

Spanien. — *Alexandria* og *Damiette* med 85 Kml. Omkreds ere erklærede kolerafri.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Decbr. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.			107 $\frac{1}{4}$	107 $\frac{1}{2}$
Thingvalla			47	47 $\frac{1}{2}$
Danmark	88 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{3}{4}$
Norden			118 $\frac{3}{4}$	119 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn	100	100 $\frac{1}{4}$	99 $\frac{3}{4}$	100
Carl	61 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	61 $\frac{1}{2}$	61 $\frac{3}{4}$
Dannebrog			106 $\frac{3}{4}$	107 $\frac{1}{2}$
Skjold	74 $\frac{3}{4}$		74 $\frac{3}{4}$	75
Jydsk Engelsk Dpsk.			—	—
Bornholm 1866			—	—
Bornholm			—	—
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen			—	—
Nordsøen			74 $\frac{1}{2}$	77
Torm			99	101
Foren. Bugser-Selsk.	92		91 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{2}$
Dansk-russisk Dampsk.			91	110
Dampskibs Obligationer.				
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.			—	—
5 $\frac{1}{2}$ % — — — — —			—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Thingvalla 1882			—	—
5 $\frac{1}{2}$ % — — — — — 1894			—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden			103 $\frac{1}{2}$	107
5 $\frac{1}{2}$ % Nordsøen			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 $\frac{1}{2}$ % Stats			—	—
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats			99 $\frac{1}{2}$	100
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.			96	96 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.			96	96 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.			96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — 6 — — — —			99	99 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — — —			96	96 $\frac{1}{2}$
Aktier.				
Nationalbank	159	159 $\frac{1}{4}$	159	159 $\frac{3}{4}$
Privatbank			124 $\frac{3}{4}$	125
Landmandsbank			126 $\frac{1}{2}$	127 $\frac{1}{4}$
Handelsbank			127	127 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain			106	108
Helsingørs Jernsk.			107 $\frac{1}{4}$	109
Sukkerfabr.	98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
Bryggeri Aktier	125 $\frac{1}{2}$		125 $\frac{1}{4}$	125 $\frac{1}{2}$
Vekselkurser.				
		åvista Sælger.	10 d. d. Køber.	
Hamburg		89.15	88.95	
London		18.13	18.09	
Paris		72.10	—	
Amsterdam		150.20	—	

Notering paa Berlins Børs d. 15. Decbr. 1896.

Russiske Noter	216.40
4 $\frac{1}{2}$ % Russiske Consols	103
4 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ % — — — — — Boden Kredit	104.50
6 $\frac{1}{2}$ % Mexikanske	95.10
5 $\frac{1}{2}$ % Rumænske Stats	100
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — 1890	87.60

Omsetningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 6,000, »Danmark« 54,000, »Norden« 2,000, »Kjøbenhavn« 84,000, »Carl« 24,000, »Skjold« 34,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — **Tørdok**, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt **Patentslip** for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminator,
ERIKSGADE 7, STUEN,
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med **Skibs-Signal Lys, Raketter og Kanonslag, Festfyrværkerier og Illuminationer.**

N. Chr. Rønnes

Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

F. W. Bergstrøm,

23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i

Peder Stramsgade 17.

Leverander til den danske og russiske
Handelsmarine.

M. Christiansen.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering
henhørende.

Tranet og Kredittoplagvarer.

John Hintze

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Kjøbmagergade 37. Kjøbenhavn.

NØRHOLMS

Patent Multiplicator Kompasser,

Sprit- og Baadskompasser,

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Kaptejn Rungs

Universal-Bathometer.

Logge og Loddemaskiner.

Dybhavsthermometre

med Vendeapparat.

Barometre, Thermometre, Manometre

Indicatorer. Tegnebestikker.

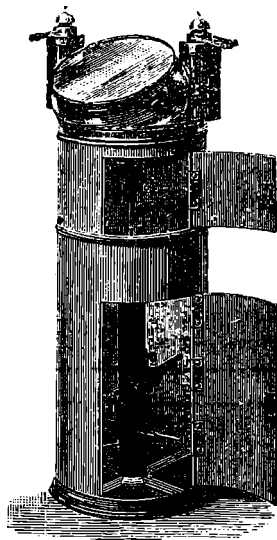
Parallelinealer.

Marinekikkerter.

Complete Dykkendragter

Premierløjtnant Clausens

Patent Universal Deflektor.



Reparationer udføres med Omhu.

Sølv-Statsmedalje og Guldudstillingsmedalje: Lübeck 1895.

Guldmedalje Industriudstillingen Malmø 1896.

C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,
anbefaler sig til de ærede

Skibsprovanteringshandlere.

Leverandør til Marinen og til
Kejseryacht »Standart«.

**Nordisk
Skibssalgss-Bureau.**

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Cl. Christensen & Co.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

i
Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export.

Allt Arbejde udføres af solide

og øvede Folk.

Pumper.

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

„Dansk Sefarstidende“ har Telegramadresse „Skibefart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 60 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
Abonnement modtages St. Annæ Plade 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre,	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	20 — do. 25 —
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 % 30 % 60 %
Mindre end 1/2 Side	10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Sefarstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

Redigeret af L. DRÆCHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bøtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. December 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: Skibsfarten og Toldloven. — Navigationen forbi Swin-Middle. — Gensidig Anerkendelse af Skibsmaal. — Dansk Søfartstidende. — Den vestindiske Frugtfart. — Sø- og Handelsretsdomme. — Foreningsmeddelelser. — Sammenligning mellem Fragterne før og nu. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.



Budtz Møllers & Søn,

Amagervej 22.
KJØBENHAVN. K.

C. M. Fonnesbech.

Specialforretning i The.
Fine, kraftige valiteter.
Udsalg;
Østergade 10, Kjøbenhavn.

Læge Hans H. Sørensen.

Konsultation i Hud- og Urinvejs sygdomme.
Havnegade 25², daglig 11-1
og Mandag, Onsdag, Fredag 6-7.

Frits Ortmann,

Overretssagfører,
Amagervej 16. Tel. 3225.

Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.
Største Lager
af
Fedevarer.

TH. SIMONSEN,

Nyhavn 57.
Sølv Medaille i Malmø
for Lanterner.

Telefon 1268.

Telegr.-Adr.: Nilsson 167

CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.
Amallegade 36. Kjøbenhavn K.

(forhen Amallegade 37).

Største Lager her paa Prædøn af alle Sorter Maskin- og Cylinder-
Oljer, Smørelser og Fædt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige
Artikler for Dampmaskiner.

Eneforhandling af:

Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil.
Zynkara. (Til Forebyggelse af Tærning, Syre- og Kjedelstensdannelse).
Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent
Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Rømskiver.

Den anerkjendte

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-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør Andr. Vang, Kjøbenhavn,

Telefon 3902.

Nørrefarimagsgade 31 A, 1. Sal.

A. Rustads Efterfølger,

Østervoldgade 16 A.

Skibsmedie og Maskinværksted.

Udfører godt og billigt Arbejde.

Flensborgs

Skibsbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kjædler

sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tagee i Dok i Løbet af 50 Minutter.

C. F. Schlüter,

Skandinaviens største
Skibshandel.

Etableret 1857.

En gros Lager af Maskin- og
Cylinderolier.

Alle Arter Maskin-Pakninger etc.

26, Peder Skramsgade,
Kjøbenhavn K.

Ed. Harth,

Konservesfabrikant.

St. Kongensgade 101.

Kjøbenhavn. K.

Konserves,

tørrede og saltede

Grøntsager

anbefales d'Herr.

Skibsprovianterere.

Jøns Emil Juhl,

Hovedagent for
Dansk Livsforsikringselskab

HAFNIA

Frederiksberggade 42. Kontortid 9-6.

Telefon 3326.

Som Repræsentant for for-
skellige 1ste Klasses
Assurance-Selskaber overtager
jeg Forsikringer af Skibe,
Varer og Fragt til billige
faste Præmier. Subagenter
antages i forskellige Provinces-
byer.

Alfred Christensen,

Assurance-Afdeling,
Amallegade 24.

Undertegnede ønsker at abonnere paa »DANSK SØFARTSTIDENDE« fra
1ste Januar 1897.

Navn:

Bopæl:

Denne Blanket kan ufrankeret nedlægges i Postvæsenets Brevkasser.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Hofman-Bang og C. Boutard,
Civilingeniører, M. Ing. F.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Øversættelser

til og fra Dansk, Svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekn. Øversættelser.

35 Vimmelskaffet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frihavnen

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverander
til de køjsrlig russiske Skibe
Polarsjornen og Standard.

HOTEL

GOTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

O. Larsen,

Kunstfyrværker & Illuminør,
ERIKSGADE 7, STUEN,
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med Skibe-Signal
Lys, Raketter og Kanonslag,
Festfyrværkerier og
Illuminationer.

Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i

Peder Skramsgade 17.

Leverander til den danske og russiske
Handelsmarine.



PRESENNINGER,
gode og billige.
NYHAVN 53.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General

Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.
Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,
som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

TELEPHONE NO.
182 BROAD.

TELEGRAPHIC ADDRESS
"RAHTJENS, NEW YORK"

RAHTJEN'S AMERICAN
TRADE MARK.
COMPOSITION COMPANY,

MANUFACTURERS OF

THE GENUINE HARTMANN'S RAHTJEN'S ANTI-FOULING COMPOSITION
FOR BOTTOMS OF IRON AND STEEL VESSELS.

RED HAND BRAND

OFFICE: 26 BEAVER STREET, N. Y. FACTORY: 69 WANDYKE ST., BROOKLYN.

OTTO PETERSEN, PRESIDENT.

C. W. Obel's

Cigar- og Tobaksfabrikker i Aalborg.

Lager og Udsalg i Kjøbenhavn:

Frederiksberggade Nr. 1.

Telefon 3669.

Danchells Fabriker. Linoleum. Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

C. HANSEN,

Gjortler og Metalstøber,
84 Pilestræde 84.

Specialitet:

Skibsarbejde.

Anbefaler sig med alt til Faget henholdsvis
til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSEINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn,	Svitzer.
Kastrup,	Høyer.
Frederikshavn,	Svitzerlund.
Korsør,	Jørgensen.
Helsingør.	Gottlieb.
Albuen,	Gunnarsen.
Gøteborg,	Elfversson.
Trelleborg (Sverig),	Smith.
Greifswald,	Spruth.
Gibraltar,	Turner.

Til

„DANSK SØFARTSTIDENDE“,

Skibsfarten og Toldloven.

Toldlovkommissionens Betænkning.

Den af Regeringen i April Maaned 1895 nedsatte Kommission, hvis Formaal det var at forberede en Revision af vor Toldlovgivning, har nu afgivet sin Betænkning, og allerede i Mandags er denne Betænkning bleven efterfulgt af et af Regeringen i Folkethinget fremsat Forslag til Lov om Toldafgifterne, et Forslag, der helt igennem er udarbejdet paa Grundlag af de af Kommissionens Flertal fremsatte Anskuelser. Kommissionen har nemlig for den største Del af Betænkningens Vedkommende delt sig i et Flertal og et Mindretal, medens der paa den anden Side paa en Række Punkter er opnaaet Enighed indenfor Kommissionen. Det er os en Glæde at konstatere, at de Dele af Betænkningen, der vedrøre Skibsfarten, høre til dem, hvorom der er Enighed. Der er ikke, i hvert Fald i Øjeblikket, Anledning for os til at komme ind paa en Undersøgelse af det Spørgsmaal, om Kommissionens Arbejde, som det nu foreligger, varsler godt for den virkelige Gennemførelse af en Toldrevision. Vi indskrænke os foreløbig til at paapege de Resultater af Kommissionens Arbejde, i hvilke vor Skibsfart er interesseret og tilmed stærkt interesseret.

For at belyse i hvilket Omfang de Resultater, Kommissionen er kommet til, er i Overensstemmelse med Skibsfartens Krav, vil det være hensigtsmæssigt kortelig at angive disse Krav. De fremtræde tydeligt i de Henvendelser, der dels fra flere af Skibsfartens Organisationer, dels fra tre danske Skibsværfter, ere rettede til Kommissionen. I Sommeren 1895 indgave Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Foreningen til Søfartens Fremme hver et Andragende til Kommissionen*), og disse Andragender samstemme i Ønsket om Ophævelse af Tolden paa Skibe og Skibsmateriel; med den Tanke for Øje, at en fuldstændig Ophævelse af Tolden paa de til Skibsbygning anvendte Materialer næppe vil kunne gennemføres, foreslaas det i de tre Henvendelser, at i hvert Fald de af nævnte Materialer, der indføres, for bevisligt at anvendes til Skibbygning, blive toldfrit. Disse Ønsker begrundes ved Henvi- ning til de store Beløb, hvormed Indførselstolden fordyrer de færdig byggede Skibe, ikke alene i det Øjeblik, de indføres, men saa længe de overhovedet eksistere, idet disse Beløb skulle assureres og forrentes, og det paapeges dernæst, at de nuværende Toldsatser paa ingen Maade ere en Beskyttelse for vore Skibsværfter. Endelig fremhæves, at de udenlandske Rederier, der faa den betalte Told godtgjort, herved begunstiges paa de danskes Bekostning. De tre Foreningers Henvendelser ses at have fundet en værdifuld Støtte ved de Skrivelser, der ere indgivne fra danske Skibsværfter. Vi finde af disse særlig Anledning til at fremhæve de, der ere indkomne fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri; der er i dem, saa vel som i det meget omfattende statistiske Materiale, som dette Værft har udarbejdet og stillet til Kommissionens

Raadighed, nedlagt et betydeligt Arbejde, der i høj Grad har bidraget til at stille de Forhold, de omhandlede, i det rette Lys. Det søges selvfølgelig her i første Række paavist, hvorledes Udlandets Værfter under de nuværende Forhold begunstiges paa vore egne Værfters Bekostning; her findes saaledes en Fremstilling af Forholdet mellem betalt Materialtold for 3 forskellige, af Værftet byggede Skibe — nemlig et Sejlskib, et Fragtdampskib og et Passagerdampskib, tilsammen repræsenterende Kr. 688,192 — og den Told, der vilde være betalt, hvis disse Skibe vare byggede i Udlandet og indførte hertil; Forskellen i Told bliver 3,1 %, som Værftet under lige Vilkaar maa være billigere end Udlandet for at kunne optage Konkurrencen. Disse Meddelelser støttes ved de fra Firmaet Burmeister & Wain fremkomne Oplysninger, der yderligere fremhæve det Misforhold, der findes mellem Konktraktsummerne for henholdsvis en Fragt- og en Passagerdamper og den betalte Told for de anvendte Materialer til samme. Endelig findes en Skrivelse fra Skibsbygmester S. Abrahamsen af Nordby paa Fanø, der gennem en Opgørelse af de Materialer, der paa hans Værft ere benyttede til Bygning af et Barkskib, paaviser, at den Toldafgift, der maa betales af de til Træskibes Bygning anvendte Materialer, fordyrer disse Skibe betydeligt; i det nævnte Eksempel betales saaledes Kr. 346.54 mere end der svares i Indførselstold af et i Udlandet bygget tilsvarende Skib.

Det vil af ovenstaaende sammentrængte Fremstilling ses, at Rederiernes og Skibsværfternes Krav med Hensyn til en Toldrevision harmonere godt. De sidste forlange Tolden paa færdig byggede Skibe og paa Materialer hævet, og Værfterne forlange ogsaa den sidste Told hævet, hvorhos de ikke, som en Række andre industrielle Erhverv, forlange nogen Beskyttelse ved Bibeholdelse eller Forhøjelse af den nuværende Told paa færdige Skibe. Det har uden Tvivl været i ikke ringe Grad bestemmende for Kommissionens Stilling i disse Spørgsmaal, at de herhen hørende Henvendelser, den har modtaget, fremsætte i det væsentlige de samme Krav.

Gaa vi derefter over til at undersøge Toldkommissionens Stilling til de saaledes fra Skibsfartens Side fremsatte Krav, da fremhæve vi først, at hele Kommissionen foreslaar Ophævelse af Tolden paa Skibe, Baade og Fartøjer. Det fremhæves i Betænkningen, at den nuværende Told paa Skibe er meget uheldig, idet den hviler som en stor Byrde paa vor Skibsfart uden tilnærmelsesvis at dække den Materialtold, som vore Skibsværfter ved Skibes Bygning maa erlægge, hvilket Forhold da ogsaa har bevirket, at vi ikke kunne konkurrere med Udlandet i Bygningen af danske Skibe, men derimod nok i Bygningen af fremmede Skibe, idet Materialtolden for disse nu godtgøres. Dernæst foreslaar Kommissionen at yde Toldgodtgørelse for Materialer, der anvendes til Bygning og Reparation af Skibe, hvad enten de ere indenlandske eller fremmede. Med Hensyn til Godtgørelsen for toldpligtige Materialer, anvendte til Bygning af Skibe, foreslaas en Form for Godtgørelsen, der ikke har været kendt i tidligere Toldlovsforlag; den

*) Disse Andragender findes trykte i Tillæg til Kommissionens Betænkning Pag. 356—61. De ere iøvrigt optagne i »Dansk Søfartstidende« No. 31, 32 og 34 for 1895.

gaar ud paa, at Godtgørelsen skal ydes efter en af Toldbestyrelsen nærmere fastsat Gennemsnitsprocent af Skibets Salgsværdi, idet det er godtgjort, at der er et ret konstant Forhold mellem Skibenes Salgsværdi og Tolden af de til disses Bygning anvendte Materialer. Kommissionen foreslaar derfor følgende Bestemmelse: Ved Nybygninger af Skibe, Baade og Fartøjer tilstaaes en Godtgørelse for brugte toldpligtige Materialer af indtil 2 % af Skibets Salgssum efter Toldbestyrelsens nærmere Bestemmelse. Det, man vil opnaa ved denne Ordning, er, at der ved Procentens Fastsættelse kan tages Hensyn til Svindet ved Materialernes Tildannelse og Forarbejdning, hvorhos det tillige vil staa Skibbyggerierne frit for at vælge mellem fremmede eller indenlandske Materialer. Ved denne Ordning undgaas tillige den skarpe Toldkontrol, som Skibsværfterne vilde blive underkastede, hvis Godtgørelsen skulde baseres paa Toldvæsenets Opsyn med de benyttede indførte Materialer. Dette Forslag hviler iøvrigt paa meget detaljerede Oplysninger, dels fra ovennævnte to Jærnskibsværfter, dels, for Træskibbygningens Vedkommende, fra Svendborg, Marstal og Fanø Toldsteder.

De ovenfor omtalte Punkter ere de, der nærmest vedrøre Skibsfartens Krav, saaledes som de vare opstillede af dens Organisationer. Der findes dog i Kommissionens Betænkning en Del andre Forslag, hvis Interesse for Skibsfarten er iøjnefaldende. Vi sigte herved til de foreslaaede Toldlettelser for Raa- og Hjælpestoffer. Kommissionen er saaledes enig om at foreslaa Toldfrihed for Kul, Koks og Cinders m. v., fremdeles for saavel Baand og Stænger samt Traad som for Plader og Blik af Jærn og Staal, samt for raat og forarbejdet lige eller bøjet Jærn og Staal, til Skibs-, Maskin-, Hus og Brobygning m. v.; endvidere Skibsankere, Ballastjærn m. m., Filt til Skibsforhudning. For en Del andre Artikler, saaledes Tømmer, Maskiner, Jærntraadstov m. m., foreslaas Nedsættelser.

Det mest glædelige ved de Forslag vedrørende Skibsfarten, der ere fremkomne i Toldkommissionens Betænkning, er, at de stilles af den hele Kommission. Det viser bedst, i hvor høj Grad de Fordringer, der paa dette Omraade stilles fra Skibsfartens Side, ere berettigede, og vi skulde ogsaa tro, at der næppe er noget Omraade, paa hvilket Meningsløsheden i adskillige Punkter af den nuværende Toldlovgivning fremtræder mere grelt end netop paa dette. Vi ville sikkert faa Lejlighed til at komme nærmere tilbage til enkelte Detailler i denne Sag. Foreløbig slutte vi denne Oversigt over Kommissionens Arbejde med at udtale Haabet om, at de betydelige Uoverensstemmelser, som Betænkningen udviser paa en Række andre Punkter, ikke maa vise sig saa indgribende, at vi atter gaa glip af den Toldreform, som i hvert Fald Skibsfarten har et berettiget Ønske om for sit Vedkommende snart at se gennemført.

Navigationen forbi Swin-Middle.

Herom skriver Ship. Gaz., at de Skibsførere og Lodser, der føre Dampskibe paa Themsens igennem Swin-

Channel, nøje bør gøre sig bekendte med den af Dommeren Mr. Barnes, i Dampskibet »Oportos« Sag, afsagte Dom, da den fastslaar en fuldstændig ny Regel for Skibes Navigering forbi Middle Fyrskib. Floden Swin har paa dette Punkt »Foulness Sand« paa sin vestlige og »Middle Sand« paa sin østlige Side, og Middle Fyrskib ligger til Ankers omtrent i Midten af Farvandet, halvvejs mellem Foulness og Middle Grundene, med en sejlbare Passage saavel nordvest som sydost for Fyrskibet. Det omtvistede Spørgsmaal, som vi ønsker at henlede Opmærksomheden paa, var, om Passagen mellem Fyrskibet og Middle Sand er et snævert Farvand, i hvilket baade indgaaende og udgaaende Skibe have Ret til at navigere, hver holdende sig paa Styrbords Side deraf, eller om hele Løbet imellem Foulness og Middle Grundene skal regnes for ét Farvand, i hvilket der skal navigeres saaledes, at udgaaende Skibe gaa øst om Fyrskibet og indgaaende vest om samme. Vi ville med det samme bemærke, at Retten nu har udtalt sig for den sidst nævnte Opfattelse, saaledes at indgaaende Skibe skulle passere Fyrskibet paa deres Bagbords Side. Vi ere tilbøjelige til at tro, at Dommen, dersom den bliver adlydt, vil tjene til at formindske Farerne, der vare forbundne med at navigere i dette snævre Farvand; ikke desto mindre er Afgørelsen mærkværdig, da den staaer i fuldstændig Modstrid med tidligere Kendelser, afsagte saavel af Admiralitets- som Appel-Retten. I en Sag i 1893, som ligeledes skulde paadømmes af Dommeren, Mr. Barnes, tillod Retten Vidneførsel for at bevise, hvilken af de to, der var den sædvanlige Rute; Resultatet blev, at det almindelig brugte Farvand for Skibe, der komme fra Søen, erkendtes at være mellem Fyrskibet og Swin-Bøjen — d. v. s. den Del af Farvandet, der ligger sønden og østen for Fyrskibet — og Dommeren udtalte: »Skønt det er afgjort, at man kan passere nord om, nemlig imellem Fyrskibet og Foulness Sand, er det ikke Kutyme, lige saa lidt som denne Del af Floden bliver almindelig benyttet, især om Natten«. Han fortsatte overensstemmende hermed, at et indgaaende Skib, som havde passeret Fyrskibet paa sin Styrbords Side, ikke havde handlet mod Reglen for Sejlads i snævre Farvande. I det paafølgende Aar blev »Minnie's« Sag paadømt af Admiralitets-Retten, og derefter appelleret til Appel-Retten. Denne Gang passerede det indgaaende Skib ligeledes østen for Fyrskibet og blev ikke dadlet derfor. I Appel-Retten udtalte Lord Esher, med Hensyn til den rigtige Sejlads for to Dampskibe, hvoraf den ene er for ind- den anden for udgaaende: »Det er Kutyme, at begge Skibe paa dette Sted passere østen om Middle Fyrskib, skønt Arealet imellem Middle-Fyrskib og Middle-Sand kun afgiver Plads for en meget snæver Passage, i hvilken Reglen for Sejlads i snævre Farvande skulde være gældende«. Der synes i det hele taget ikke at kunne eksistere nogen Tvivl om, hvad der var Kutyme. Fyrskibets Kaptajn og Styrmand have, for et kortere Tidsrum af 1894 og ligeledes for 1896, noteret hvilken Vej Skibene passerede. Resultatet var, at i den sidste Uge af Juni 1894, af 483 ind og udgaaende Skibe kun 10 passerede nordvest om Fyrskibet; i det senere Tidsrum gik kun 15 Skibe af 252 samme Vej.

Tager vi udelukkende de indgaaende Skibe; holdt i det først nævnte Tidsrum 97 pCt. af disse Fyrskibet om Styrbord, medens i det senere Tidsrum 87 pCt. gjorde det samme. En Grund herfor blev afgiven af et Vidne i Sagen mod »Corennie«; han udtalte, at dersom et indgaaende Skib gik nordvest om Fyrskibet, vilde den paafølgende Del af Navigeringen derved besværliggøres. Ved at kaste et Øje paa Kortet, maa man give ham Ret. Det næste Ledefyr var Maplin Fyr. Fra en Plads nord og vest for Middle Fyrskib vilde det være risikabelt at sætte Kursen lige klar af Maplin, paa Grund af Foulness og Maplin-Bankerne; Skibet maatte derfor give Styrbords Ror for at komme ud af den Bugt, der er dannet af Foulness-Sand, og der var intet til at vejlede det under denne Manøvre. Denne Grund holder nu ikke længere Stik.

North East Maplin-Bøje, som ligger omtrent midt imellem Middle-Fyrskib og Maplin Fyr, er nu bleven forandret til en Gasbøje med Blinkfyr, som anviser indgaaende Skibe, der have passeret Middle Fyrskib, Østkanten af Maplin og Foulness Grunde. Da altsaa Aarsagen til den gamle Kutyme, at passere sydøst om Middle Fyrskib, ikke længere eksisterer, opkastede Dommeren, Mr. Barnes, i den for nyligt afgjorte Oporto-Sag, det Spørgsmaal, hvilken er nu den rigtige Navigering af Swin-Channel forbi Fyrskibet? Og han udsurgte »The Elder Brethern« om deres Mening i denne Sag. De, i Forening med alle Medlemmer af Trinity-Honse, udtalte enstemmigt: 1) den gamle Metode, at næsten alle Skibe passere igennem det meget smalle Farvand mellem Fyrskibet og Middle-Sand, er forbundet med mange Farer for Kollision; 2) at der nu ikke er nogen lovlig Grund til, at Skibe benytte de to Farvande efter Godtbefindende, men at den rigtige Maade at besejle dem paa er, altid at holde Fyrskibet om Bagbord.

Overensstemmende med denne Udtalelse har Retten fastslaaet, at den nuværende Kutyme er forkert, og det anbefales indtrængende Skibe i Fremtiden at passere nordvest om Fyrskibet, og gaa de alligevel mellem dette og Middle-Sand, risikere de at blive dømt for at have begaaet en Fejl ved at handle saaledes.

Gensidig Anerkendelse af Skibsmaal.

Ved en mellem Danmark og Italien under 12. November d. A. afsluttet Deklaration er der — som Følge af den her fra d. 1. April 1895 foretagne Overgang fra den saakaldte »Danube Rule« til »British Rule« — bleven vedtaget en ny Skibsmaalings-Overenskomst, i Følge hvilken Behandlingen af danske og italienske Handelsskibe henholdsvis i italienske og danske Havne vil blive som nedenfor angivet.

A.

a.

For Danske Skibe, som ere forsynede med et særskilt, af vedkommende Myndigheder udstedt Maalings-Certifikat, der udviser Netto Tonnagen efter de i Italien i Kraft værende Regler, eller som paa deres Nationalitets- og Registrerings-Certifikater have en af de samme Myndigheder given Paategning, der udviser den saaledes bestemte Netto Tonnage, beregnes de skyldige Takster og Afgifter paa Grundlag af den Netto Tonnage, som det særskilte Certifikat, eller den fornævnte Paategning, udviser.

b.

I Mangel af særskilt Certifikat eller af fornævnte Paategning, beregnes Afgifterne efter den i det danske Nationalitets- og Registrerings-Certifikat angivne Netto Tonnage, med Tillæg af Tonnagen for de Rum, som ikke ere fradragsberettigede efter de italienske Skibsmaalings-Regler.

Den partielle Maaling af disse Rum, der foretages af vedkommende italienske Myndighed, er indskrænket til de strengt nødvendige Maal og angaar ikke de Lokalteter, hvis Størrelse alt fremgaar af det almindelige Certifikat.

c.

Danske Dampskibe, der ere forsynede med et her før d. 1. April 1895 udstedt Maalings-Certifikat, nyde den Behandling, som de hidtil have været underkastede, nemlig at disse Skibes Førere kunne forlange, at Fradraget for Rummene til Maskineriet bestemmes efter de italienske Regler.

d.

Maalings-Agiften beregnes paa Grundlag af det i Kraft værende Reglement, dog alene for de Rum, som i Virkeligheden ere blevne maalte.

e.

Efter Rederiernes Andragende til Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn om Meddelelse af det under Punkt a ommeldte særskilte Maalings-Certifikat, eller den i samme Punkt nævnte Paategning, vil samme foranledige det i saa Henseende videre Fornødne uden Udgift for det paagældende Skib.

B.

a.

For Italienske Skibe, som ere forsynede med særskilt, af vedkommende Myndighed udstedt Maalings-Certifikat (Certificato constatante la stazza netta secondo le regole inglesi), der udviser Netto Tonnagen efter de i Danmark samt i England i Kraft værende Regler, eller som paa deres nationale Maalings-Certifikater (Certificato di Stazza) have en af de samme Myndigheder given Paategning, der udviser den saaledes bestemte Netto Tonnage (Stazza Netta), beregnes de skyldige Afgifter paa Grundlag af den Netto Tonnage, som det særskilte Certifikat eller den fornævnte Paategning udviser.

b.

I Mangel af særskilt Certifikat eller af fornævnte Paategning kunne italienske Skibe i danske Havne ikke tilkomme Fradrag for Tonnagen af de Rum, som efter dansk Skibsmaaling — i Modsætning til italiensk Skibsmaaling — paa Rederiernes Begæring kunne fradrages i Brutto Tonnagen, med mindre at de underkaste sig den til Bestemmelsen af slige Rums Tonnage nødvendige Ommaaling. Disse Rum ere de i Tillægs-Skibsmaalings-Instruktionen af 10. Marts 1895 under Afsnit F, Punkt g (jfr. Afsnit L, Punkt f) og Afsnit H, Punkterne a, c og d nævnte, nemlig:

- 1) Vandballast-Rum oven over Bundstokkene i Skibe med dobbelt Bund,
- 2) Rum til Skibets Fører,
- 3) Bestik-Lukaf,
- 4) Rum til Signaliserings-Redskaber m. m.,
- 5) Kabelrum og
- 6) Sejlkøje.

For Maaling af disse Rum betales ingen Afgift.

c.

Ovennævnte Bestemmelser træde i Kraft d. 15. December d. A. og samtidig er Bestemmelsen i fornævnte Tillægs-Instruktion, Afsnit C, Punkt a, angaaende Anerkendelse af det italienske Skibsmaal, ophævet.

I Forbindelse med det under 20. Juli d. A. udstedte Skibsmaalings-Cirkulære Nr. 7 meddeles der herved, at den deri ommeldte dansk-spanske Skibsmaalings-Overenskomst den 8. August d. A. er bleven bekendtgjort af det spanske Marineministerium i »Gaceta de Madrid« af s. D.

Dansk Søfartstidende

afslutter i næste Uge sin 3die Aargang. Bladet har i det forløbne Aar, som hidtil, haft god Fremgang, idet et stedse større Antal af de i Skibsfarten Interesserede have sluttet sig til det. Blandt Skibsredere, Skibsførere og alle, der staa i Forhold til vor Skibsfart, har »Dansk Søfartstidende« nu naaet en saa stor Udbredelse, at det staaer som et virkeligt Organ for den danske Skibsfart og dens Interesser, hvad ogsaa har givet sig til Kende derved, at Bladet i de vigtige Spørgsmaal paa Søfarts-Omraadet, der i det forløbne Aar have været fremme her hjemme, har udøvet en betydelig Indflydelse; vi nævne saaledes Kon-sulat-Sagen, Spørgsmaalet om Kultoldens Opkrævning, om

de nu gennemførte Ændringer i Søloven og endelig Organisationen af vor Sømandsstand som nogle af de Punkter, paa hvilke det er lykkedes Bladet at gøre sin Indflydelse gældende til Gavn for Skibsfarten og Sømandsstanden. At vi have formaaet dette, skyldes i væsentlig Grad, at der aldrig har kunnet være Tvivl om, at de Anskuelse, der fremførtes her i Bladet, virkelig vare et Udtryk for de i vore Søfartskredse herskende, og at der stadig har fundet den stærkeste Rapport Sted mellem vore Læsere og os, idet enhver berettiget Anskuelse, som disse ønskede at fremføre for Offentligheden, stedse har fundet Plads her i Bladet.

Dansk Søfartstidende vil da i det nye Aar blive ledet i det tilvante Spor og støttet af det samme store Antal faste og tilfældige Medarbejdere som hidtil. Vi ønske derfor kun ved Aarsskiftet at fremhæve, at »Dansk Søfartstidende« ikke alene lægger Vægt paa at holde sine Læsere underrettede om alt, hvad der forefalder af Interesse paa Søfartens Omraade her hjemme og i Udlandet, men at det i nok saa høj Grad anser det som sin Opgave kraftigt at tage til Orde for Skibsfartens og Sømandsstandens Interesser i det offentlige Liv og for at befæste og udvikle Standens Organisationer, saaledes at de med Vægt kunne varetage dens Interesser. Med dette Formaal for Øje gøre vi Regning paa fremdeles at finde kraftig og forøget Støtte i alle Søfartskredse, og vi rette derfor den Anmodning til vore Læsere, ved det nu forestaaende Aarsskifte at virke for Bladets Udbredelse i den Erkendelse, at dets Indflydelse dermed vil stige. Vi gøre opmærksom paa den Blanket til Fraklipning, der i Dag findes paa Bladets Forside, og anmode enhver af vore Læsere om at faa den indsendt til os i udfyldt Stand.

Den vestindiske Frugtfart.

Denne Fart giver i Frugtsæsonen et stort Antal Dampskibe Beskæftigelse til forholdsvist fordelagtige Rater; Antallet beløber sig undertiden til et Par hundrede. De amerikanske Befragtere ere næsten udelukkende henviste til fremmed Tonnage, naar de ønske Skibsrum, og de foretrække at tage Skibene i time-charter for et kortere eller længere Tidsrum. Denne Kendsgærning har Nordmændene forstaaet at udnytte saa godt, at de næsten har tilegnet sig hele Kyst- og Frugtfarten mellem Nord- og Mellem-Amerika og Vestindien. Da imidlertid Efterspørgslen efter passende Skibe af moderne Konstruktion tiltager aarligt, synes der at være Grund til, at andre Rederier end de norske overvejede, hvorvidt det vilde betale sig for dem at sætte deres Skibe i denne Fart.

Man kan dele denne Beskæftigelse i 3 Kategorier, nemlig: 1) Frugtfarten, 2) Kystfarten for de regulære Linier og 3) den transatlantiske Fart. Med Frugtfarten begyndtes i 1879, da New-York Firmaet Bennet, Walsh & Co. befragtede de første Dampere, og Handelen udviklede sig saa hurtigt, at, i Følge den officielle Statistik, Importen af Bananer fra Vestindien til de Forenede Stater i Aaret 1895 beløb sig til 16½ Millioner Bushels, til Trods for den uheldige Høst og de utilfredsstillende kommercielle Forhold. For at passe til denne Fart, maa Dampskibe være forsynede med kraftige Maskiner, fordi Bananer ere ladede umodne og tilbøjelige til at blive ødelagt paa en længere Sørejse; en Fart af 10 eller mindst 9½ Knob er

derfor nødvendigt. Kan Baade garantere en større Fart, som t. Eks. fra 11 til 13 Knob, ville de kunne opnaa bedre Betingelser og kan gøre Regning paa en meget fordelagtig Beskæftigelse. En Frugtdampers Størrelse skal være mellem 30 og 75.000 Kubik-Fod, Lastrummene maa være godt ventilerede og Dækket beskyttet af Solsejl. Dette er selvfølgelig ensbetydende med Udgifter, som imidlertid rigeligt indvindes ved de høje Fragtrater, der opnaas af de bedst indrettede Baade. Som ovenfor omtalt have norske Redere, i Særdeleshed fra Bergen, forstaaet næsten udelukkende at sætte sig i Besiddelse af denne Forretning. De begyndte uden nogensomhelst Garanti for Fremtiden og ere blevne rigeligt belønnede for deres Foretagsomhed. Dampere under norsk Flag ere for flere Aar siden blevne specielt byggede for Frugtfarten, og der bygges stadig flere. Adskillige tyske Rederier ere begyndte at gøre det samme, og vor Mening er, at britiske Redere skulde følge deres Eksempel.

I Frugtfarten bliver det saakaldte »Baracoa« eller vestindiske Frugtcerteparti benyttet; Kopier af dette Certeparti kunne faas, naar man henvender sig til d'Hrr. W. von Essen & W. Jacoby i Hamburg, som ere d'Hrr. Bennet, Walsh & Co.s Agenter.

I Kystfarten benyttes Baade fra 800 til 2000 Tons Størrelse, af ringe Dybgaende og med en Fart af i det mindste 8½ Knob; men Baade af større Hastighed blive foretrukne. I denne Fart, som i meget ligner Frugtfarten, benyttes »Baracoa« Certepartiet, »Governmentform« eller »Admiralty charter«, og i den transatlantiske Fart, i hvilken Dampere fra 2000 til 6000 Tons finde Beskæftigelse, benyttes Certepartier af »Governmentform«. Fairplay.

Sø- og Handelsretsdomme.

S./S. Nr. 24/96. Skipper Rasmus Jørgensen af Nykjøbing F. mod

Skipper J. O. Rasmussen af Bandholm.

Søndagen d. 12te April d. A. fandt der i Farvandet mellem Kallehave og Nyord et Sammenstød Sted mellem Galeasen »Marie« af Nykjøbing F., ført af Sagsøgeren, Skipper R. Jørgensen, og Jagten »Edil« af Bandholm, ført af Indstævnte, Skipper J. O. Rasmussen. Ved Sammenstødet tog »Marie« en Del Skade, som er ansat til 909 Kr. 70 Øre, hvilket Beløb Sagsøgeren, der har anbragt, at Sammenstødet udelukkende skyldtes Indstævntes Fejl, har paastaaet denne idømt at betale. I Følge den i Stege afgivne Søforklaring var Galeasen d. 12te April afgaaet fra Faxe med en Ladning Kalksten, bestemt til Bandholm. Efter at Løden var kvitteret ved Nyord samme Dags F. M. Kl. 11, sejledes der videre efter Mærkerne i Farvandet op imod Kallehave, for Styrbords-Halse, klods bidevind, saaledes at Galeasen befandt sig saa vestlig i Farvandet som muligt. Vinden variede mellem V. t. N. og V. S. V. med frisk Kuling og Byger. Kl. mellem 11 og 12 F. M. fik man, c. 8 à 10 Minutter før Sammenstødet, fra Galeasen Jagten »Edil«, der kom Syd fra, i Sigte. Galeasen holdt sin Kurs uforandret til Riskosten med rød Stage paa den sydlige Pule af »Nordre Knigge« var passeret, da den lavede en lille Smule mere op. En 20 à 30 Alen fra ovennævnte Kost skete Sammenstødet, idet »Edil« ramte »Marie« under en meget lille Vinkel paa Bagbords Bov, mellem 1ste og 2det Spænd Vant af Fokkerigningen, og med saa stor Kraft, at »Edil« sprængte Vantet og iturev Storsejlet paa »Marie«, samt brækkede dennes Mesanmast, knuste Skandækket, 6 Støtter og beskadigede en Del Rigning m. m.

Førerer af »Marie« saavel som Hans Christiansen, der har Fiskeskippereksamen og gjorde Tjeneste der om

Bord, har udsagt, at selv om de ikke iøvrigt havde anset det for deres Pligt at lade »Marie« beholde sin Kurs, kunde de ikke have forsøgt for Sammenstødet at dreje af og gaa Øst om »Edil« — i Læ af dette Skib — fordi de vilde have risikeret derved selv at løbe enten paa »Edil« eller paa en Jagt »Johanne«, der kom sejlene lige foran »Edil« i samme Retning som denne, højst en 200 Alen foran for den, og som »Marie« altsaa havde passeret straks førend Sammenstødet. Den af Føreren af Jagten »Edil«, J. O. Rasmussen, og hans Besætning, en Jungmand paa ca. 22 og en Kok paa c. 17 Aar, afgivne Forklaring, gik ud paa, at »Edil«, der havde en Drægtighed af lidt over 43 Reg. Tons Brutto, og som med Last havde et Dybgaaende af 7½ Fod, var afsejlet med en Ladning Mursten fra Egersund d. 10de April d. A., bestemt til Kjøbenhavn, og at Skibet, da det d. 12te April henimod Middag, efter at have passeret Kallehave, styrende efter Mærkerne, befandt sig omtrent midtvejs mellem dette Sted og Nyord og netop vilde bære af fra Strømmen ind over Flakket, hvorfor Roret var lagt haardt Bagbord, pludselig tabte Styret; dette skyldtes, efter hvad Føreren, der stod til Rors, og Kokken, som befandt sig tæt ved ham, vilde have bemærket, at Skibet pludselig tog Grunden, noget som Jungmanden, der var beskæftiget med at affire Nokken paa Storsejlet, derimod ikke vilde have bemærket, samt at »Edil«, idet Galeasen »Marie« vilde gaa foran om den, tørnede mod »Marie«, hvorved »Edil« mistede sit Spryd, Klyverbommen, Kranbjælkerne og noget Tougværk. »Edil« havde for Sammenstødet Vinden paa Bagbords Side nogle Streger agten for tværs. Umiddelbart efter Sammenstødet tog »Edil« den ovenomtalte Riskost paa »Nordre Knigge« et Øjeblik med sig. I Forbindelse dermed udtalte Besætningen paa »Edil«, at »Marie« havde haft Plads nok til at falde af, og efter deres Mening burde være gaaet agten om »Edil«, i Stedet for, som den gjorde, at gaa foran samme.

Føreren af ovenomtalte Jagt »Johanne«, O. J. Mikkelsen, der var til Stede ved »Edil«s Søforklaring, udsagde at han var sejlet omtrent et Par hundrede Alen foran »Edil«, men vistnok lidt østligere i Farvandet, samt at han, da han passerede »Nordre Knigges« sydlige Pulle, selv et Øjeblik havde Vanskelighed ved at holde Styr paa sit Skib, inden han gik forbi »Marie« i Læ af denne, der kom Nord fra, og sejlede bidevind for S. B. Halse, samt at »Marie« ogsaa efter hans Mening havde Plads og Tid nok til at falde af og gaa agten om »Edil«.

De to Mænd om Bord i »Marie« have endvidere i Anledning af »Edil«s Søforklaring udtalt, at de ikke havde bemærket, at »Edil« havde rørt Grunden, hvad der ogsaa syntes dem mindre sandsynligt, da den ikke stak saa dybt som »Marie«; at de derimod godt havde set, at »Edil«s Nokke var firet, dog kun noget ned, inden Sammenstødet; at »Edil« først syntes at vilde falde af, men derpaa luvede lidt op igen og drejede en Smule til Bagbord, og at de vare gaaede ud fra, at »Edil« lystrede sit Ror lige før Sammenstødet.

Efter hvad der foreligger, findes der nu ikke at kunne lægges Galeasen »Marie« noget som helst til Last i Anledning af Sammenstødet, da dette Skib efter § 14 i Anordning om Søvejsreglerne netop skulde holde sin Kurs og ikke gaa af Vejen, og Forholdene i de sidste Øjeblikke før Sammenstødet; heller ikke findes at kunne gøre en Afvigelse derfra tilraadelig. Derimod findes »Edil« ikke at kunne undgaa at bære Ansvar for Sammenstødet og for den derved »Marie« tilføjede Skade. Selv om der nemlig gaas ud fra, at »Edil« virkelig et Øjeblik før Sammenstødet har taget Grunden, hvad der i saa Fald dog er sket vestlig i Farvandet, og derved har tabt Styret, og selv om der aldeles ingen Vægt lægges paa, at »Edil« ikke har forsøgt at hjælpe paa sin Manøvre ved at fire Bomskødet af, findes Sammenstødet dog at maatte tilskrives »Edil«, uden at det derfor bliver fornødent at komme nærmere ind paa den af »Edil«s Besætning, som omtalt under Søforklaringen, udtalte fejlagtige Forestilling

om, at »Marie« skulde have været pligtig at falde af for at gaa »agten om« »Edil«.

Den af Sagsøgeren nedlagte Paastand paa 909 Kr. 70 Øre vil være at tage til Følge, foruden at Indstævnte dømtes til at betale 80 Kr. i Sagsomkostninger.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredbestyrelsens Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg	Sagfører	Knud Petersen og	Henr. Knudsen.
Aarhus	—	A. Andresen.	
Assens	—	J. Jørgensen.	
Esbjerg	—	J. Clausen.	
Faaborg	—	J. Amtoft.	
Frederikshavn .	—	N. Petersen.	
Kjøbenhavn . .	Højesteretssagfører	Ludvig Arntzen.	
Kolding	Overretssagfører	H. C. Bennetzen.	
Marstal	Sagfører	H. P. Nielsen.	
Middelfart . . .	—	Philip Hansen.	
Nexø	—	H. Mauritzen.	
Nyborg	—	Chr. Qvist.	
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.	
Odense	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.	
Rønne	—	Janus Olsen.	
Svendborg . . .	Overretssagfører	J. Jacobsen.	
Thisted	Sagfører	Niels Lyhne.	
Vejle	—	F. Knudsen.	

De ærede Kredsformænd i »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« anmodes om at indsende resterende Kontingenter for 1896 inden d. 15. Januar førstkommande.

Sammenligning mellem Fragterne før og nu.

»Børsenhalle« for d. 15. ds. opstiller en saadan Sammenligning mellem en Del Fragtrater nu og for 22 Aar siden.

Fragten pr. Ton fra England til		1874.	1896.
Montevideo	for Kul	40/	10/
Buenos Ayres	» »	40/	10/
Rio de Janeiro	» »	30/	14/
Alexandria	» »	18/	7/
Odessa	» »	17/6	6/6
Fragten pr. Ton til England fra			
Quebec	for Træ	38/	19/
»	» Planker	105/	40/
Rangonn	» Riis	65/	25/
Valparaiso	for Salpeter	55/	22/6
San Francisco	for Hvede	57/6	21/3

Den samlede evropæiske Handelsflaade udgjorde i

1874.		1896.	
5,365 Dampsk. paa tils.	3,471,000 Ton	11,155 Dampsk. paa tils.	10,761,000 Ton
56,289 Sejlsk. » »	14,523,000 »	29,348 Sejlsk. » »	9,136,000 »
61,654 Skibe Tils.	17,994,000 Ton	40,503 Skibe Tils.	19,897,000 Ton

Denne Flaades Transportævne træder tydeligere frem, naar man regner, at 1 Dampskibston er lig 3 Sejlskibston. Beregner man efter dette den hele Flaades Tonnage i Sejltonnage, vil man i 1874 faa 25 Millioner Sejlskibston og i 1896 41½ Million.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Eksamen afholdtes fra den 3. til den 10. d. M. inkl.

Alle de indstillede Elever bestode og med følgende Antal Point.

Den almindelige Styrmandseksamen. (Maksimum 147. Minimum 63).

G. E. O. Hansen, Tranekjær . . .	135	Points.
E. C. Knippel, Faaborg	124	—
G. A. F. Marcussen, Troense . .	116	—
A. C. Petersen, Aarhus	115	—
J. J. Mouritsen, Thurø	107	—
C. C. F. Hansen, Nyborg	107	—
N. P. Nielsen, Reersø	106	—
T. M. Andersen, Troense	105	—
N. P. Larsen, V.-Skjerninge . . .	103	—
H. C. Hansen, Thurø	103	—
R. Andersen, Troense	102	—
N. J. Hansen, Thurø	99	—
H. C. M. Larsen, Faaborg	96	—
S. L. Fisker, Thurø	92	—
H. A. Olsen, Skaarupøre	91	—
A. J. Madsen, Troense	89	—
E. R. A. Nielsen, Rudkjøbing . .	87	—
C. M. Olsen, Bregninge	87	—
A. M. Petersen, Troense	69	—

Den udvidede Styrmandseksamen (2den Afdeling).

	Naviga- tion.	Vejr- lære.	Engl.	Søret.
M. H. Rasmussen, Tved . . .	41	15	15	11
H. Nielsen, Svendborg	37	19	»	17
A. P. Andersen, Faaborg . . .	37	11	19	17
C. L. Christensen, Sørup . . .	35	17	»	16
C. A. Hansen, Faaborg	41	16	18	18

I Navigation er Maksimum 49, Minimum 14, i de øvrige Fag 21 og 6

Skolens Lærere ere:

A. O. Tuxen (Forstander), Navigationslærer A. Eisenreich, Navigationslærer Aage V. Tuxen, Translatør M. Petersen, Cand. jur. C. Schandorff og Distriktslæge Angelo Petersen.

Vi have modtaget Følgende:

Til Enken efter Skipper Nikolaj Nielsen, som omkom ved Skonnerten »Saltbæks« Kæntring i Kattegat i September Maaned er til Dato indkommen:

ved Vejle Sømandsforening	Kr.	924.00
ved Havnefoged Rasmussen, Faxø . .	—	204.00
ved Vejle Amts Avis	—	78.00
ved Skipper Poul Sørense i Fredericia	—	50

Tilsammen Kr. 1256.00

»Vejle Sømandsforening« tillader sig paa Enkens Vegne at bringe en hjertelig Tak til alle baade indenbys og udenbys, som have bidraget til at lindre hendes Nød.

Dersom en eller anden endnu føler sig opfordret til at yde Enken en Skærv, da modtages en saadan med Glæde af Foreningens Kasserer, Havnefoged S. Gylding, Vejle.

Dødsfald. Skibbygger Løbnitz i Renfrew, der var dansk født, er i Lørdags afgaaet ved Døden, c. 60 Aar gammel. Han ejede tidligere det store Værft i Renfrew, der har leveret et meget betydeligt Antal Skibe til den danske Handelsflaade, særlig til »Det Forenede Dampskibsselskab«. I Fjor overtoges Værftet af et Aktieselskab, men Løbnitz var dog vedblivende dets Leder.

Hungersnøden i Indien har haft stor Betydning for Kornbefragtningerne, idet mange Ladninger ere blevne førte til Indien fra Steder, hvor man tidligere aldrig tænkte paa at udføre Korn dertil. Blandt andre ankom den norske Damper »H. W. Jarlsberg« d. 2den Oktober i Ballast fra Japan til San Francisco, og indtog der i mindre end 4 Dage en Ladning paa 4.700 Tons Hvede, som den 9de Dagen efter Ankomsten afgik til Calcutta med. Det er det første Skib, der har bragt en Kornladning fra Vestkysten af Amerika til Indien.

Flere end et Dusin Lastdampere er i Aar gaaet ballastet fra Kina eller Japan til Kalifornien, hvoraf største Delen har indtaget Kornladninger til Europa. En af disse, »Linlithgow«, blev forladt med brækket Skrueaksel paa 6° N. Br. og 108° V. Lgd. Det hele Tab af Skib, Ladning og Fragt vil beløbe sig til omtrent £ 70,000. Denne ny Konkurrence fra Dampskibenes Side er meget haard for Sejlskibene. Sejlskibet »Largimore« paa 1,786 Rg. T. gik i Ballast fra Rio Janeiro til Australien, hvor det ikke opnaaede at blive befragtet; maatte derefter fortsætte i Ballast til San Francisco, og er endnu fragsøgende.

Barkentinen »Irmgard« sprang Læk paa Rejsen fra Honolulu til San Francisco i September d. A. Da den kom i Tørdok viste det sig, at en Sværdfisk havde gennemboret Skroget paa en saadan Maade, at Sværdet, var gaaet igennem Yderklædningen paa Bagbords Bov, der bestod af 5" Planker, og Garneringen samt en Tonme ind i Lasten. Omtrent 2 Tommer af Sværdet stak frem udenfor Skroget. Planken var skåret omtrent en Fod paa hver Side af Stedet, hvor Sværdet sad, hvilket havde foraarsaget Lækken. I Februar 1895 havde den norske Bark »Lorenzo«, fra Antwerpen til Pensacola i Ballast, en lignende Skæbne. Den havde meget Vand i Lasten, som en Følge af, at en Sværdfisk havde gennemboret Kobberet og Plankerne. Da Planken blev taget ud i Pensacola viste det sig, at Sværdet i Spidsen havde en Brede af 2½", 5½" hvor det var brækket af og 20" fra Spidsen til Brudtet.

N. M.

Paa Foranledning henleder Redaktionen de ærede Indsenderes Opmærksomhed paa, at de ikke kan vente de af dem indsendte Artikler og Spørgsmaal optagne i Bladet, med mindre de, foruden det Skrivelsen ledsagende Mærke, opgive deres Navn til Efterretning for Redaktionen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Bordeaux 1i. Decbr., bestemt til Havana, New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, afgik fra Southampton 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Caroc, afgik fra Tunis 20. Decbr., bestemt til Piræus, Sortehavet. — Castor, Holm, ankom til Barcelona 17. Decbr., bestemt til Tarragona, Valencia. — Chr. Broberg, Gøtsche, afgik fra Southampton 12. Decbr., bestemt til Marseille. — Dagmar, Gade, ankom til London 1. Decbr., bestemt til Newcastle, Valencia. — Douro, Brabrand,

ankom til Oporto 15. Decbr., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, afgik fra Batoum 21. Decbr., bestemt til Odessa, Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Riga. — Kiew, Rabe, ankom til Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Libau. — Kursk, Staal, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Leopold II, Kruse, ankom til Novorossisk 14. Decbr., bestemt til Odessa. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Riga 9. Decbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Nicolai II, Jaspersen, afgik fra Southampton 19. Decbr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Southampton 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Tejo, Fenger, pas. Ouessant 18. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Tomsk, Andersen, ankom til Kbhvn. 21. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, afgik fra Neapel 2. Decbr., bestemt til Messina. — Xenia, Ingerslev, ankom til Odessa 20. Decbr., bestemt til Lisbon. — Louisiana, Jensen, ankom til Reval 17. Decbr., bestemt til Kbhvn., Rotterdam, St. Thomas, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Arendal 22. Decbr., bestemt til Kbhvn., Stettin. — Ceres, Svensson, afgik fra Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Libau. — Charkow, Nielsen, ankom til Aarhus 20. Decbr., bestemt til Libau. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 20. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Christianssund, Bay Schmith, ankom til Stettin 18. Decbr., bestemt til Kbhvn., Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr., bestemt til Manchester, Liverpool. — Frederik, Harboe, afgik fra Pillau 19. Decbr., bestemt til Hull. — Jolantha, Frisnette ankom til Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Stettin. — Kasan, Thomsen, afgik fra Königsberg 21. Decbr., bestemt til Kbhvn., London. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 18. Decbr. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 22. Decbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Königsberg. — Minsk, Olsen, ankom til Hamburg 19. Decbr., bestemt til Kbhvn., Danzig. — Morsø, Lind, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Hamburg. — Moskov, Petersen, ankom til Antwerpen 19. Decbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Riga. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Antwerpen 20. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Perm, Christensen, ankom til London 20. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egidiusen, afgik fra Libau 16. Decbr., bestemt til Hull. — Romny, Harder, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., bestemt til Libau. — Thyra, Garde, ankom til Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Königsberg. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Valdemar, Sørensen, ankom til Riga 15. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 20. Decbr., bestemt til Riga. — Vesta, Corfitzon, ankom til Leith 20. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Georg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., bestemt til Libau.

Constantin, C. N. Bloch, afgik fra Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Odense 24. Decbr., bestemt til Newcastle. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Newcastle 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 23. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Kronen, Borries, afgik fra Newcastle 22. Decbr., bestemt til Odense. — Lolland, A. Ankersen, afgik fra Leith 22. Decbr., bestemt til Odense. — Storebelt, A. Göllich, afgik fra Newcastle 22. Decbr., bestemt til Aalborg. — Union, L. P. Therkild, afgik fra Odense 23. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Rotterdam 16. Decbr., ankom til Grangemouth 19. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Swansea 19. Decbr., bestemt til Stettin. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra Riga 13. Decbr., ankom til London 19. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Pillau 14. Decbr., ankom til Antwerpen 20. — Svend, Aug. S. Hveysel, afgik fra Riga 22. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Ghent 21. Decbr., bestemt til Boness. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Libau 14. Decbr., ankom til Rotterdam 19. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Riga 13. Decbr., ankom til Dunkerque 20. — Ragnar, C. A. Jørgensen, afgik fra Riga 9. Decbr., ankom til Rouen 16. — Volmer, M. A. Riber, passerer 22. Decbr. St. Vincent. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Newport 17. Decbr., bestemt til Aarhus. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra Libau 15. Decbr., ankom til London 21. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Stettin 12. Decbr., ankom til Libau 14.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 8. Decbr., ankom til Reval 16. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Riga 19. Decbr., bestemt til Ghent. — Johan Siem, F. Løffler, afgik fra Rotterdam 19. Decbr., ankom til Methil 21. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Newcastle 11. Decbr., ankom til Reval 18. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., bestemt til Bilbao.

Heimdal, Anine, L. Møller, afgik fra Riga 20. Decbr., bestemt til Dunkirk. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Kbhvn. 16. Decbr., ankom til Riga 19.

Thingvalla, Norge, Knudsen, afgik fra Kristianssand 2. Decbr., ankom til New-York 17. — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 16. Decbr., paa Rejse til New-York. — Hekla, Laub, afgik fra Kristiania 13. Decbr., ankom til Kbhvn. 14. — Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 12. Decbr., paa Rejse til Kbhvn.

Dampskibsselskabet Torm, Helene, Schmiegelow, afgik fra Ghent 16. Decbr., ankom til Burntisland 18., afgik fra Burntisland 21., bestemt til Kbhvn. — Agnete, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 16. Decbr., ankom til Reval 19. — Hermia, Warming, ankom til Kiel 17. Decbr. — Alice, Kraemer, ankom til Pillau 16. Decbr. — Bornholm, Jensen, ankom til Burntisland 16. Decbr., afgik fra Burntisland 18., bestemt til Kiel. — Gøteborg, Madsen, ankom til Riga 18. Decbr., afgik fra Riga 20., bestemt til Skien. — St. Alban Jørgensen, afgik fra Libau 15. Decbr., ankom til Ystad 17., afgik fra Ystad 19., bestemt til Libau. — Nauta, Steen, ankom til Libau 17. Decbr., afgik fra Libau 20., ankom til Kjøge 22. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 17. Decbr. — Ajax, Brorsen, afgik fra Libau 16. Decbr., ankom til Assens 19. — Marstrand, Lund, ankom til Marstrand 17. Decbr., afgik fra Marstrand 20., ankom til Swinemünde 21. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Marstrand 17. Decbr., ankom til Lübeck 19., afgik fra Lübeck 21., bestemt til Marstrand.

Danmark, Rolf, J. G. Hahn, ankom til Grangemouth 19. Decbr. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Hamburg 22. Decbr., bestemt til Libau. — Absalon, H. Predbjørn, ankom til Libau 19. Decbr. — Ansgar, A. Larsen, afgik fra Burntisland 18. Decbr., bestemt til Kiel. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, afgik fra Libau 21. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Hamlet, W. E. Sommer, ankom til Reval 21. Decbr. — Helge, D. G. Matthiessen, afgik fra Riga 20. Decbr., bestemt til London.

J. Lauritzen, Esbjerg, Neptun, Jessen, ankom til Gøteborg 16. Decbr., afgik fra Gøteborg 22., bestemt til Inverness. — Nerma, Degn, ankom til Kallundborg 22. Decbr. — Nord-søen, Meinertz, afgik fra Esbjerg 15. Decbr., ankom til Methil 18.

Kjøbenhavn, Carl Hecksher, L. Storm Hansen, afgik fra Antwerpen 20. Decbr., bestemt til Riga. — Dania, Troensegaard, pass. Azorerne 14. Decbr., bestemt til Aarhus. — Fyen, Hansen, ankom til London 17. Decbr. — Hafnia, Neergaard, ankom til Terneuzen 19. Decbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Dunkerque 17. Decbr., ankom til Blyth 19. — Sjælland, Skjødt, afgik fra Blyth 20. Decbr., bestemt til Lübeck.

Østerøen, Ella, Hansen, afgik fra Frederiksstad 19. Decbr., ankom til Flaavær 21. — Maia, Skov, afgik fra Riga 18. Decbr., ankom til Trelleborg 21. — Patria, Andersen, pass. Algier 21. Decbr., bestemt til Gibraltar for Ordre. — Rita, Jensen, afgik fra Antwerpen 18. Decbr., ankom til Rendsburg 20. — Yrsa, Larsen, ankom til Barcelona 21. Decbr.

Union, Anglia, Erichsen, afgik fra Rotterdam 19. Decbr., bestemt til Riga. — Frisia, Fisker, ankom til Riga 18. Decbr. — Scotia, Nielsen, afgik fra Dundee 18. Decbr., ankom til Leith 19. — Olga, Jørgensen, afgik fra Libau 18. Decbr., ankom til Malmø 21.

Dannebrog, Amalienborg, Fischer, ankom til Skutskær, 22. Decbr. — Christiansborg, M. Schultz, afgik fra Danzig 19. Decbr., bestemt til London. — Fredensborg, P. Hartmann ankom til Kbhvn. 19. Decbr. — Frederiksberg, M. Kühl, ankom til London 22. Decbr. — Rosenborg, W. Schultz, ankom til Montrose 20. Decbr. — Uranienborg, P. V. Olsen, ankom til Memel 19. Decbr. — Jomsborg, van Deurs, ankom til Malmø 14. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896, Jægersborg, A. Andersen, ankom til Riga 22. Decbr. — Klampenborg, K. Ewaldsen, ankom til Travemünde 22. Decbr. — Skodsborg, K. Schmidt, passerede Skagen 23. Decbr. til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fanø Nordby, H. Grohmand, Nielsen, afgik 11. Decbr. fra Plymouth til Hamburg. — Marie Louise, Mecklenborg, afgik fra Plymouth 11. Decbr. til London. — Lenita, Clausen, ankom til Liverpool 4. Decbr. fra Mioco. — Agnes, Riber, ankom til Hamburg 13. Decbr. fra Mioco via Puntedelgade. — Sextus, Larsen, afgik fra New-York 13. Decbr. til Java. — Valparaiso, Lorenzen, passeret Buenos Ayres 13. Decbr. fra Apaleaschicola til Rosaria. — Kronprinsesse Louise, Jepsen, afgik fra Rio Janeiro 20. Decbr. til New-York. — Puck, Pedersen, ankom til Genua 16. Decbr. — Marie Louise, Mecklenborg, passeret Gravesend 14. Decbr. til London. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Falmouth 16. Decbr. fra Laguna. — H. Grohmand, Nielsen, ankom til Hamburg 18. Decbr. fra Rio Janeiro. — Jørgiane Anne, Hansen, passeret Dover 15. Decbr. fra Hamburg til St. Cruz. — Thea, Jessen, ankom til Rio Grande 17. Decbr. fra Macau. — Ane Marie Schvalbe, Brinck, ankom til Arica 17. Decbr. fra Newcastle, New Syd Wales.

Svendborg. Psyche, Hansen, ankom til Newhaven 16. Decbr. — Emanuel, Petersen, ankom til Leith 18. Decbr. — Caroline, Andersen, ankom til Antwerpen 18. Decbr. — Neptunus, Jensen, ankom til Leith 18. Decbr. — Lilly, ankom til Charlestown 19. Decbr. — Skirner, Nielsen, ankom til Halmstad 21. Decbr. — Venus, Jensen, ankom til Skien 21. Decbr.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonceafdeling.

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 19. December:

Kulfragterne herfra ere omtrent uforandrede siden min sidste Beretning. For Middelhavet er der fremdeles godt Begær, men Vanskeligheden ved at arrangere Ladetørnen for prompte Baade gør, at Raterne variere en Del, eftersom Tørnen er længere eller kortere. For Østersøen er Efterspørgslen fremdeles meget begrænset. Af Befragtingerne nævnes: Tyne, Blyth eller Wear til Bordeaux 1600 4/6. Bayonne 1600 5/3. Bilbao 1800 3/6, 1700 3/4 1/2. Oporto 1100 7/. Lissabon 2100 6 6, 1500 6/3. Escombrera 1100 8/. Carthage 1600 8/3. Savona 2400 7 9. Genua 1900, 2700 7/9, 2000 7/11 1/2 »clean«. Venedig 2400 9/. Triest 3000 8/9. Fiume 2400 9/. Smyrna 2600 8/. Alexandria 2500 7/6. København 1600, 1700 (3 Rejser) 4/6, 1800 5/3 (reported). Wismar 1100 5/3. Helsingør 1200 5/.

Returmarkedet fra Sortehavet er vedvarende livløst. Odessa noteres for L. H. A. R. 7/6 »berth terms«, medens der saa godt som intet Begær er for Baade »on charter«. Iøvrigt er i de sidste Dage sluttet: Nicolaieff til Bergen, Stavanger eller Christiania (2 Pladser) 11500 qrs 12/6. Donau til Rotterdam 11000 qrs 11/6, spot. Sulina 9/3 any, 9,9 Hamborg. Bourgas til Antwerpen 9/3 Kustendje 9/3 any, 9/9 Hamborg.

Smyrna til London, Hull eller Leith 10/. Alexandria til Hull 8/ c. s. 1/6 grain.

Fra Ertsbhavne er der vedblivende godt Begær for prompt Tonnage. Bilbao noteres til Swansea 5/4 1/2, Newport 5/10 1/2, Middlesbro 6/7 1/2, Stocton 6/9, Tyne 6/4 1/2 a 6/6, Rotterdam 7/6.

Pomaron til London 8/6, Rotterdam 8/3. Carthage til Rotterdam, Amsterdam 8/6. Benisaf til Newport 7/9, Tyne 8/, Rotterdam. Amsterdam 8/3. Ergasteria og Limiona til Rotterdam 8/3, Antwerpen 8 6, free dispatch, Dunkirk 8/9.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 11te December 1896:

Det er længe siden, vi have saa faa Kornbefragtinger at melde som i den forløbne Uge; dette gælder i Særdeleshed hele Ladninger fra Atlanterhavs-Havnene til Cork for Ordre; skønt der har været en Del af disse i Markedet, har de tilbudte Fragtrater været af en saadan Beskaffenhed, at Rederne have vist dem meget ringe Interesse, og foretrukket at holde deres Skibe tilbage til der bydes dem højere Fragter. Berth-Raternes nedadgaende Tendens skyldes Aflasternes Spekulation i Lastrum. Der er god Efterspørgsel efter Dampere til Tømmerladninger fra Golfhavnene, men Rederne synes for Øjeblikket langt fra tilbøjelige til endog blot at tænke paa at slutte til de af Befragterne tilbudte Rater.

Efterspørgslen efter Sejltonnage har været ringe, og hovedsagelig begrænset til prompte Skibe, for hvilke Raterne have holdt sig nogenlunde faste. Der er imidlertid kun liden Efterspørgsel til senere Lastning, og som Raterne nu ere — i Favør af Afskiberne — vente disse at kunne sikre sig billigere Tonnage. Fragterne for Petroleum i Kasser til Ostindien ere absolut lavere, og med det Tilbud her er af Tonnage er en yderligere Daling sandsynlig. For Petroleum i Tønder til Evropa er her ingen Efterspørgsel, undtagen for prompt Lastning. I alle øvrige Brancher har vort Marked været usædvanligt stille med meget lille Forretning.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

De danske Farvande, derunder indbefattet Færøerne, Island og Grønland.

Norøeen. Jyllands V.-Kyst. *Hanstholm* elektriske Fyr samt Taagesignal er igen i Orden.

Det midlertidige Fyr er slukket.

Sundet. Kjøbenhavn. Den 19de Decbr. 1896 er Afmærkingen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prævesteen* inddragen. Samtidig ere Varsel-fyrene paa begge Forter slukkede.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tydskland. *Jershöft* Fyrs Synsvide er 16 Kml. og *Funkenhagen* Fyrs Synsvide 19 Kml.

Stettiner Haff. Fyrskibene »*Kaiserfahrt*« og »*Woitzig*« ere inddragne for Is.

Fyrskibet »*Palmer Ort*« er inddraget for Is.

Wismar. Anduvnings-Tønden for *Grosse Tief* er ombyttet med Vintersømærket. Baaketønden Ø. for *Krakentief* er inddragen.

Ved *Stollergrund* og *Mittelgrund* ere Vintersømærkerne udløgte.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Dvina. Paa *Mudiuk* er rejst to hvide, 21 Fod høje Baaker med rund Skive paa Toppen. SV.-Baaken staa 5,550 Alen S. 11° Ø. fra *Mudiuk* Fyr og NØ.-Baaken 150 Alen N. 52° Ø. fra den første. Holdte overet angive de, hvor langt man kan staa ind i *Mudiuk* Ledefyrlinie.

Tydskland. I *Eider* ere Vintersømærkerne udlagte.

Den 3die Decbr. 1896 er Fyrskibet »*Eider Galliot*« inddragen for Is.

Elben. Paa *Brunsbüttel* Red ved Indløbet til *Kaiser-Wilhelm-Kanal*, skal udlægges tre Lystønder.

I *Jade* ere Baaketønderne F, X, Nr. 8 og *Reden* ombyttede med Vintersømærkerne.

Strandbake paa Ø.-Spidsen af *Wangeroo* er igen opført.

Holland. Zeegat van Brouwershaven. I *Hellegat* ere følgende Tønder flyttede:

Spidstønde Nr. 4 i 11 Fod Vand. 51° 41' 56" N. Br. 40 23' 25" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 5 i 15 Eod Vand. 51° 42' 18" N. Br. 40 23' 33" Ø. Lgd.

Ved *Ooltgensplaat* Rhed ere følgende Tønder flyttede:

Stumpstønde Nr. 2 med Kors i 11 Fod Vand. 51° 40' 27" N. Br. 40 22' 22" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 med Kors i 11 Fod Vand. 51° 40' 40" N. Br. 40 22' 20" Ø. Lgd.

Schelde. Den røde Vinkel i *Hansweerd* Fyr lyser nu fra N. 34° V. til N. 68° Ø.

Belgien. *Pas van Krankeloon* er nu belyst og afmærket saaledes:

Krankeloon Ledefyr.

Forfyret paa Diget Ø. for Fort *St. Maria* er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Rødt Fyrhus. 51° 15' 17" N. Br. 40 17' 59" Ø Lgd.

Bagfyret paa Fort *St. Maria* NV.-Hjørne er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Rødt Fyrhus 600 Alen N. 76° V. fra Forfyret. 51° 15' 20" N. Br. 40 17' 42" Ø. Lgd.

Holdte overet lede de gennem *Pas van Krankeloon*.

Paa Yderenden af Højden ved Fort *St. Maria* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 2 Kml. 51° 15' 20" N. Br. 40 17' 58" Ø. Lgd.

I *Philippe* Fyr er indsat en grøn Vinkel, der lyser op ad Floden fra Slusen 250 Alen ovenfor Fort *St. Maria* til Stumpstønde K Nr. 1 og en mørk Vinkel fra over Tønde K Nr. 2 til over Tønde K Nr. 4.

Pijp Tabak Fyrs grønne Vinkel lyser nu fra 150 Alen ovenfor Spidstønde Nr. 37 til over Stumpstønde Nr. 44.

Spidstønde Nr. 37 og Stumpstønde K Nr. 5 skal tilsammen ombyttes med en rød og sort vandret stribet Kuglestønde med Diamant Nr. 37 P K.

Spidstønde K Nr. 1 er inddragen og Spidstønde K Nr. 2, 3, 4 og 5 have nu Nr. 1, 2, 3 og 4.

Mellem Spidstønde K Nr. 1 og Yderenden af Høfden tæt ved Fort *St. Maria* findes endnu Plader med 10 Fod Vand. Spidstønde Nr. 1 ligger paa 51° 15' 10" N. Br. 40 18' 49" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 ligger paa 51° 14' 56" N. Br. 40 20' 0" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 1 ligger paa 51° 15' 16" N. Br. 40 18' 51" Ø. Lgd.

Frankrig. Den 10de December 1896 er *Gravelines* nye Fyr tændt. Det er et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 13° Ø. til N. 20° Ø., rødt Lys fra N. 20° Ø. til N. 27° Ø.

Flammens Højde er uforandret. Lysevnen: 26 Kml. for det hvide, 24 Kml. for det røde Lys,
Samtidig er det midlertidige Fyr slukket.

England. Ved *Harwich* Havn ere følgende Fyr tændte:
Paa *Felizstowe* S. lige Havnehoved et rødt, fast Fyr, der holdt overet i N. 13° Ø. og S. 13° V. med det røde Fyr paa *Felizstowe* Pier leder mellem *Tønderne Beach End* og *Cliff Foot*.

Paa *Languard* NV. og SØ-Baake er tændt røde Fyr, som holdte overet lede mellem *Grundene Gristle* og *Guard*.
~~*Felizstowe* S. Pier Fyr ligger paa 51° 56' 50" N. Br. 1° 19' 10" Ø. Lgd.~~

Baakerne for den gamle Mil paa *Humber* S.-Side ved *Stallingborough* ere borte.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrig. Fyret paa *Dilette* nye Mole er bortslyttet af Søen. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt. Synsvinden: 5 Kml. Det vises fra en høj Mast.

Om kort Tid forandres *Sénéquet* Fyr saaledes:

Det bliver et Fyr med Tre-Formærkelser hver 18 Sekunder; Lys 9 S., Mørke 1 S., Lys 3 S., Mørke 1 S., Lys 3 S., Mørke 1 S. Lyset er hvidt, undtagen fra S. 84° V. gennem V. til N. 65° V., hvor det er rødt. Flammens Højde er uforandret. Lysevnen: 17 1/2 Kml for det hvide. 12 Kml. for det røde Lys. Nærmere Meddelelse senere.

Iles des Chausey. Baakerne paa *La Corbière*, *Loup* og *Longue* ere bortslyttede.

England S.-Kyst. Fartøjet *Mary Ann* er sunket udenfor *Poole* Havn tæt S. for Linien *North Haven Point* Ledefyr overet. Tæt uden for Vraget er udlagt en Vragtønde. 50° 39' 15" N. Br. 1° 55' 0" V. Lgd.

Den 1ste Februar 1897 forandres det faste Fyr paa *Pencanse* Pierhoved til et Fyr med To-Formærkelser hver 1/2 Minut, Lys 23 S., Mørke 2 S., Lys 3 S., Mørke 2 S. Lyset er rødt fra Ø. til Landet N. derfor, over *Raymond* og *Cressar-Rock*, hvidt fra Ø. til S. 1/4 Ø. og rødt fra S. 1/4 Ø. til Landet V. derfor, over *Low Lee* og *Gear-Rock*.

Beliggenhed: 50° 7' 0" N. Br. 5° 31' 30" Ø. Lgd.

Følgende Signaler vises fra Flagstangen paa Pierhovedet V. for Fyret:

Et rødt Fyr eller Ballon betyder, at der er 10 Fod Vand ved Pierhovedet.

To røde Fyr eller to Balloner betyder, at Dokportene ere aabne.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 23de November. 32° 0' N. Br. 14° 40' V. Lgd. Vraget af et lille kærtret Skib.

Frankrig. Lorient. Fyret *Trois Pierres* er slukket af Søen. Det tændes igen snarest mulig. 47° 41' 33" N. Br. 3° 22' 29" V. Lgd.

Baaken paa *Les Bluiniers*, V. for *Iles Glénans*, er bortslyttet af Søen. 47° 43' 23" N. Br. 4° 3' 52" V. Lgd.

Raz de Sein. Baaken, som var under Opførelse paa *La Plate*, tæt ved *La Veille* Fyrtaarn, er bortslyttet af Søen. 48° 2' 23" N. Br. 4° 45' 37" V. Lgd.

Grønø. I Begyndelsen af 1897 tændes i *Chay* gamle Taarn et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 96 Fod Lysevnen: 18 Kml. Fyret er overet med *Saint Pierre* Fyr i N. 42° Ø. og lyser fra S. 35° V. til S. 49° V. 45° 37' 18" N. Br. 1° 2' 28" V. Lgd. Samtidig slukkes *Chay* røde, faste Fyr.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italiens Ø.-Kyst. Porto Cotrone. Efter Beskadigelsen af Molen ved *Cotrone* bør Skibsførerne erindre, at Ankerpladsen er usikker.

Fyret paa S.-Molens Yderende ved *Corsini* er igen tændt.

Østerrig-Ungarn. Mellem Øen *Sant Andrea* og *Pola* Havn skulle Dampere gaa med mindre end 8 Miles Fart.

Ved *Fiume* er *Maria Teresa* Molen under Forlængelse. Nogle Tønder ere udlagte i Molens Forlængelse.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Nicaragua. Cape Gracias a Dios. Paa *Cape Gracias a Dios* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvinden: 12 Kml. Fyret er skjult af Træer S. for S. 29° Ø. 15° 0' N. Br. 83° 10' V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Decbr. 1896.

	Gjort til.	Køber.	Sælger.
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.....		108 1/4	109
Thingvalla	48	47 3/4	48
Danmark		88 1/2	89 1/2
Norden		120	120 1/2
Kjøbenhavn.....		100 3/4	101
Carl		62 1/2	62 3/4
Dannebrog	108 1/2	109	108 1/2
Skjold		75 1/4	75 1/2
Jydsk Engelsk Dpsk.....		—	—
Bornholm 1866.....		—	—
Bornholm.....		—	—
Helsingørs Dampsk.....		42 1/2	48
Østersøen		64	65
Nordsøen		73	78
Torm		99	100
Foren. Bugser-Selsk.....	91 1/2	91	91 1/2
Dansk-russisk Dampsk.....		92 1/2	110
Dampskibs Obligationer.			
4 0/0 foren. Dampsk.....		—	—
5 0/0 — —		—	—
5 0/0 Thingvalla 1882.....		—	—
5 0/0 — 1894.....		—	—
5 0/0 Norden.....		108	108
5 0/0 Nordsøen.....		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/0 Stats.....		—	—
3 1/2 0/0 uopsig. Stats		99 1/4	100
3 1/2 0/0 Husejer Kreditk.....		99 1/4	100
3 1/2 0/0 Kbhvns Kreditf.....		95 1/2	95 3/4
3 1/2 0/0 Østif. Kreditf. 6 Ser.....		96 1/4	96 1/2
4 0/0 — — 6 —		99	99 1/2
3 1/2 0/0 Landkreditk. 3 —		96	98 1/4
Aktier.			
Nationalbank.....	159 1/2	159 1/2	160
Privatbank.....	125	124 3/4	125
Landmandsbank.....		127	128
Handelsbank.....		126	128
Burm. & Wain.....		106 3/4	107
Helsingørs Jernsk.....		107 1/4	108 1/2
Sukkerfabr.....	97 1/2	98	97 1/2
Bryggeri Aktier	125 1/2	125	125 1/4

Vækselkurser.

	Åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.20	89
London.....	18.16	18.12
Paris.....	72.10	—
Amsterdam	150.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Decbr. 1896.

Russiske Noter	216.40
4 0/0 Russiske Consols	—
4 1/2 0/0 — Boden Kredit	104.10
6 0/0 Mexikanske	95.25
5 0/0 Rumænske Stats.....	100.10
4 0/0 — — 1890.....	87.60

Omsætningen i Dampskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampskibs. 18,000, »Thingvalla« 6,000, »Danmark« 8,000, »Norden« 6,000, »Kjøbenhavn« 18,000, »Carl« 12,000, »Dannebrog« 16,000, »Skjold« 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Petersen & Nielsens
**Galvaniserings-
 Anstalt,**
 Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
 anbefaler sig med
**Galvanisering
 af alt Jernarbejde til Baade
 og Skibsbrug.**
 Telefon Tagenshus 37.



Det gjensidige Forsikringselskab
DANMARK.

Brandforsikring:	Livsforsikring:
Indbo i Kjøbstad 3 Øre 1/2-aarl.	Billige Præmier.
Land 4 » »	Forsikringssum c. 15 Mill. Kr.
Varer i Kjøbstad 5 » »	Formue c. 3 1/4 » »
Forsikringssum c. 500 Mill. Kr.	Fordeelt Overskud i 1894:
Formue c. 2 3/4 » »	ca. 400,000 Kr.

DENTIN er en Tand-
 plumbe;
 nogle faa
 Draaber i
 den hule
 Tand hindrer Luftens Adgang
 og stiller derved de heftigste
 Tandsmerter.
 9, Kronprinsensgades nye
 Materialhandel.
 CHR. V. MENDE, cand. pharm.

J. A. Thiesson,
 Smør-, Æg- & Osteforretning:
 Leverandør i Skibsproviant.
 Oprettet 1881.
 Raadhusstræde Nr. 2 B,
 Kælderen
 (ikke Hjørnekælderen),
 Kjøbenhavn. K.

Skonnert til Salgs.

Skonnert »GAZELLEN«, 67 Reg.-Tons Netto, 110 à 112
 Tons d. w., bygget Mandal 1880, Klasse A i Norsk Veritas, i
 fortrinlig Stand, til Salgs ved

FREDRIKSEN & Co.,
 Mandal.

N. Chr. Rønnes
 Skibssnedkeri.
 Telefonnummer C 1766.
 St. Annægade 3.
 Kjøbenhavn C.

Anti-magnetiske
 Ankergangs
 Lomme-Uhre
 fra 20 Kr.

Halv-Chrometere
 fra 50 Kr.

Marinekikkerter og
 Barometere.

Alle Reparationer udføres.
PALLE SØRENSEN,
 6, Sølvtorvet 6.

Prima Bunker-Kul.

Bd. Blumenfeld.

HAMBURG.

Dovenhof 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
 Feldblume. Comptoir 38. Amt I. 1966.

**Nordisk
 Skibssalgs - Bureau.**
 Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
 Kontor for Køb og Salg af Skibe.
 Cl. Christensen & Co.

P. Otzen & Thorstenson.

Lager af Materiel og elektriske Artikler.
 Manometre. Vacuummetre. Tællemaskiner.
Reparationer udføres.
 Eneforhandler af vulcaniseret Fiber til Pumpekapper etc
 Fabrik: Kontor og Lager:
 Ryesgade 105. Gothersgade 24.

Kunsthfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
 Signaliseringsfyrværkeri 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.

Jernskibs- og Maskinreparationer
 udføres solidt, hurtigt og billigt.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Pr.-Løjtnant i Flaaden.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos Tillges Boghandel.

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“.

„Danak Søfartstidende“ har Telegramadressen „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvarter, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.
 Abonnement m. dtages St. Annæ Plads 26, 10-8, hvortil ogsaa Bidrag til
 Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet cmedes ved Postvæsenets Foranetaling.

Enkelte Numre af „Danak Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og flere Steder.

AVERTISEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitielinie à 45 mm Brede 25 Øre.	udenlandske 35 Øre
De øvrige Sider	do. 25
Moderation for	5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover	20 00 30 00 50 00
Mindre end 1/2 Side	10 00 20 00 40 00

Redigeret af L. DRECHBEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Fränkel.) Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

UDGAAR HVER TORSDAG.

Nr. 53.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. December 1896.

3. Aarg.

INDHOLD: De ny Søvejsregler. — S/S. Russia's Sag. — Et Certepartis Fortolkning. — Dansk Sejlskibsrederi-Forening. — Telegrafering uden Traade. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Fragtberetninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

AXEL E. AAMODT.

18, Kongens Nytorv 18.
Grundlagt 1857. Telefon 106
Lager af Papir og Konvolutter
fra danske og fremmede
Fabrikker.

3 Kabinetsbilleder gratis

faar Enhver, som bestiller 12 elegante, holdbare Visitkort til 4 Kr.

12 Kabinetskort kun 6 Kr.
J. Monty, St. Kongensgade 21.
Aabent baade Søn- og Helligdage.

Ankere & Kjæder Tougværk og alle Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

EMIL SCHIOTT,

Glas- & Porcelæns-
Forretning,
51 Store Kongensgade 51
Kjøbenhavn. K.
Telefon 4522.
Glas og Porcelæn udlejes.

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.

YOCARINI CIGARETTE 100 Stk. 2 Kr. Verdensberømt og billig.

kun ægte Wilh. Jørgensen. Østergade 61. en gros

Overretssagfører J. WESTENGAARD,
Vestervoldgade 2, Kjøbenhavn V. Telefon 3424.

Prima røgede Skinker.

Store Partier prima, letsaltede, nyrøgede Skinker og Flæsk, ferske og salte Viktualievarer samt prima dansk Svinefedt anbefales til meget lave Priser.

12. Højbroplads 12.
ved Gammelstrand.

Andersen & Co
Bangkok — København
have altid paa Lager i Frihavnen
Teaktræ
i Blokke og Planker i alle Størrelser og Længder af absolut 1ma Kvalitet.
Importeret direkte i hele Ladninger fra egne Savmøller i Bangkok.
Ibentræ ogsaa paa Lager.
Eneforhandlere i Skandinavien og Finland af Teaktræ:
Trækompagniet, Københavns Frihavn.

Telegramadresse: Wm. R. Schou. Rigstelefon: Nr. 3876
Willehou.
31, Havnegade. Kjøbenhavn K.
Jernlager etc. paa Midtermølen i Københavns Frihavn.
Generalagent for Pomerania.
See- und Fluss-Versicherungs Gesellschaft i Stettin,
tegner Forsikring af Skibe, Skibsparter, Ladning og Fragt til faste billige Præmier,
modtager Ordres som Agent for Messrs. Bolling & Lowe i London, La Societé Cockerill i Seraing, Messrs. Bullivant & Co. i London samt overtager Kjøb og Salg af Dampkibe, Bugserdampere, Uddybningsmateriel, Fræmme, Lade- og Losseapparater, Damp- og Petroleumsmotorer etc. etc. og paatager sig Omladning og Spedition af Materiel og Varer af alle Slags til og fra Kjøbenhavns Havn.

Telefon 1268. Telegr.-Adr.: Nilsson 167

CARL NILSSON.

Leverandør til de fleste danske og norske Dampskibsselskaber.
Amaliegade 36. Kjøbenhavn K.
(forhen Amaliegade 37).
Største Lager her paa Padsen af alle Sorter Maskin- og Cylinder-Øljer, Smørelser og Fedt, Værktøjer samt Pakninger og alle øvrige Artikler for Dampmaskiner.
Eneforhandling af:
Marine Engine Oil. Kelly's non corrosive compound Cylinder Oil. Zynkara. (Til Forebyggelse af Tæring, Syre- og Kjædelstensdannelse). Angus' Special Pakninger etc. F. Reddaway & Co. Ltd. originale Patent Kamelhaars Drivremme. „Kerasha“. Patent Træ-Remskiver.

Syndergaard Aquaviter.

Prisbelønnet overalt, hvor de har været udstillede.

Fabriken grundlagt
1730.

Ældste Brænderi i Danmark.
6 Kvaliteter i Fabr. egen Aftapn.

W. Engelbrecht,

St. Kongensgade 61,
Frugt- & Grønthandel,
anbefaler
Kartofler, Konserver, Frugt
til Skibene.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
W. H. Wulff, Toldbodg. 15.
A. C. Grell, Toldbodgade 16.



Jul. Tybrings Primærkeforretning,

Klosterstræde 6,
KJØBENHAVN. K.
Prisliste 1897 gratis og franko.

Metalspejlapparater, Havnefyr & Lanterner.

Fabrik:
Læderstræde Nr. 9.
Kjøbenhavn.
G. W. FRYDENLUND & SØN.

DRIK KOLA KONGO-BITTER.

Styrkende og i høj Grad
stimulerende.
Faas overalt.

Internationalt Bureau

(oprettet 1870)

Indehavere:

P. Holman-Bang og C. Bourlard,
Civilingeniører, M. Ing. K.

Udtagelse og Opretholdelse af

Patenter

i Ind- og Udlandet.

Indregistrering af Varemærker etc.

Oversættelser

til og fra Dansk, svensk, Tydsk,
Fransk, Engelsk etc.

Specialitet: Tekn. Oversættelser.

35 Vimmelskaffet 35
Kjøbenhavn K.

W. JUUL^S

Kjød-Udsalg Toldbodvej 22
og Frhøven

anbefales til de ærede
Skibsprovianteringshandlere.

Leverønder
til de kejserlig russiske Skibe
Polarstjernen og Standard.

HOTEL

GÖTHEBORG

St. Annæplads 12,
anbefales de ærede Rejsende.

J. Foverskov.

Heymann-Bloch & Komp.s
verdensberømte

Helso-Sundheds-Salt,

diætetisk Middel
til Konservering af
Helbredet,

bør føres i ethvert

Skibsapothek.

Faas i de fleste
Materialforretninger.

J. E. Møllers Enke & Co.

Kjøbenhavn.

ENEFORHANDLING

af

MILWARD & SONS

Fiskekroge.

Orgel-Harmoniums

og alle

Musik-Instrumenter

føres i største Udvalg og til
billigste Priser. Ved Udførsel
godtgøres Tolden. Forlang vore
illustrerede Kataloger.

Petersen & Steenstrup,
Lille Kongensgade 40 og Axelhus 2 D.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Carlsen, Nielsen & Co.,

Skibshandlere & Sejlmagere.

PIER HEAD CHAMBERS. CARDIFF.

Fanø praktiske Sømandsskole.

Saa vel Begyndere som unge Sømand optages til enhver Tid.
Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

SONNE & CO.,

SHIP BROKERS,

Sailing & Steam Ship Agents & General

Commission Merchants.

RIO GRANDE DO SUL & PELOTAS.

Korrespondance udbedes.

Telegram-Adresse: SONNE.

De forskellige Code's benyttes, som Watkins, Scotts, A. J. & A. B. C.

Breve, Telegrammer, Dokumenter etc.,

som ere adresserede til vort Firma, og som ere bestemte for
Skibsførere, blive udleverede prompt ved Skibets Ankomst.

Carl Krarup,

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

»Lübeck«, »Najaden«, »Halland«, »Halmstad«, »J. P. Dillberg«,
og »Falken« i Farten

Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg

og Mellemstationer samt

»Æolus«, »Transit Nr. 1« og »Nore«

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Skonnert til Salgs.

Skonnert »GAZELLEN«, 67 Reg.-Tons Netto, 110 à 112
Tons d. w., bygget Mandal 1880, Klasse A 1 Norsk Veritas, i
fortrinlig Stand, til Salgs ved

FREDRIKSEN & Co.,
Mandal.

Danchells Fabriker.

Linoleum.
Voxdug.



Anker-Mærke

Eneudsalg i Danmark
for

Delmenhorster
Linoleumfabrik.

Fabriksudsalg: Fabrik og Lager:
Pilestræde 13. Matthæusgade 5.
Telefon 545. Telefon 2680.
Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers.

Newcastle on Tyne.

Telegrams: Husted.

Petersen & Niensens

Galvaniserings- Anstalt,

Nørrebrogade 212, Kjøbenhavn L,
anbefaler sig med

Galvanisering
af alt Jernarbejde til Baade
og Skibsbrug.

Telefon Tagenshus 37.

Em. Z. Svitzers

BJERGNINGS- ENTREPRISE

Kjøbenhavn.

Bjergningsbaadenes Navne:

»EM. Z. SVITZER«,

»KATTEGAT«,

»FREDERIKSHAVN«,

»HELSINGØR«, »ØRESUND«,

»SKANDINAVIEN«,

»DROGDEN«, »HERTHA«,

»KASTRUP«, »RÜGEN«.

Station: Telegrafadresse:

Kjøbenhavn, Svitzer.
Kastrup, Høyer.
Frederikshavn, Svitzerlund.
Korsør, Jørgensen.
Helsingør, Gottlieb.
Albuen, Gunneren,
Gøteborg, Elfversson.
Trelleborg (Sverig), Smith.
Greifswald, Spruth.
Gibraltar, Turner.

De ny Søvejsregler.

Et Cirkulære, som »Nordisk Skibsreder-Forening« i disse Dage har udsendt, bekræfter nu, at de i vort Nummer for 17. ds. i deres Helhed gengivne ny Søvejsregler ville træde i Kraft i Storbritannien og de nordamerikanske Fristater d. 1. Juli 1897, og føjer hertil Meddelelsen om, at en Række af de øvrige søfarende Nationer allerede have fastslaaet Reglernes Indførelse fra samme Dato. Cirkulæret gengiver udførligt saavel de Forhandlinger, Foreningen har ført med den norske Regering om denne Sag, saavel som de Erklæringer, den har indhentet om den, særlig fra Skibsfører-Foreningerne.

Det fremgaar af Cirkulæret, at den norske Regering ikke har ment at kunne tage noget Hensyn til de af »Nordisk Skibsreder-Forening« fremsatte Indvendinger mod de ny Taagesignaler, idet den allerede d. 6. Novbr., som Svar paa Foreningens foreløbige Andragende, tilskrev denne, at den agter at indstille, at de ny Regler indføres fra 1. Juli 1897; det tilføjes her, at Tyskland og Østerrig-Ungarn ligeledes have besluttet Reglernes Indførelse fra samme Dato, og i en Skrivelse af 8. Novbr. meddeles derefter, at Danmark, Frankrig og Spanien have besluttet det samme, samt at Italien har tilkendegivet at ville slutte sig hertil.

Af de til Foreningen indkomne Erklæringer fremhæve vi, at The Liverpool Steamship Owners' Association, hvad jo iøvrigt er vore Læsere bekendt, energisk har protesteret mod de ny Signaler. Norsk Skibsfører-Forening udtaler »at Taagesignalerne bør være saa enkle som mulig, og at Bibeholdelsen af de gamle Regler med Tillæg for slæbende Skibe er ønskelig.« Gøteborgs Fartygsbefälhafvare Förening tiltræder ganske de engelske Skibsreder-Foreningers Protest, hvilket ogsaa er Tilfældet med et af Skibsredere og Skibsførere i Malmø d. 31. August afholdt Møde. Fremdeles tiltrædes Protesten af Skibsfører-Foreningerne i Stockholm og Gefle, Gøteborgs nautiske Forening, Christiania Sømandsforening samt to lokale norske Foreninger. Den alm. danske Skibsfører-Forenings Udtalelse gengive vi i sin Helhed; den lyder saaledes:

»Deres ærede Skrivelse af 12. Oktb. i sin Tid modtaget, undlader jeg ikke at meddele Dem, at der med Hensyn til de foreslaaede Taagesignaler er indløbet Svar fra 120 Skibsførere, af hvilke 75 have holdt paa de bestaaende Regler, medens 45 have holdt paa de foreslaaede*). Vedlagt følger et Eksemplar af Cirkulæret.

Jeg skal endnu tilføje, at der blandt herværende Skibsførere synes at være en stærk Animositet til Stede imod Brugen af en Sirene som Taagesignal, da den jo let kan forveksles med Signaler givne fra Fyrskibe eller Fyrtaarne, samt at nogle mene, at den Tilladelse, der i de foreslaaede Regler gives det bugserede Skib til at give

samme Signal som det bugserende Skib, burde forandres derhen, at det blev obligatorisk.«

Ærbødigst

Den alm. danske Skibsfører-Forening af 1874.

Jacob Holm,
Formand.

Foruden de ovenfor refererede Erklæringer fra skandinaviske Foreninger, findes to Skrivelser fra farende Skibsførere. Den ene — fra Kaptajn L. W. Hansen, Fører af norsk Dampskib »Eugenie« — udtaler, at den nu paa-tænkte Ordning er bedre end den Mængde Signaler, vi truedes med at skulle faa, men foreslaar dog enkelte Ændringer. Den anden Skrivelse er fra Foreneren af det danske Dampskib »J. N. Madvig«, Kaptajn H. S. A. Olsen; han udtaler bl. a., »at det nuværende System er fuldt ud tilstrækkeligt paa en Undtagelse nær, nemlig 4 Stød for et Skib, der er ude af Stand til at manøvrere; dette er tilmed et gammelt brugt Signal paa Themsen og den britiske Kyst for Skibe, der er ude af Stand til at vige; iøvrigt udtaler han sig stærkt imod de ny Signaler.

Af Udtalelser fra Foreninger m. Fl. udenfor Skandinavien nævne vi, at Protesten mod de ny Regler er tiltraadt af Deutscher Nautischer Verein, Den Hamburgske Rederi-Forening og af den om Søvejsreglerne i Holland nedsatte Betænkningsskomité; dennes Skrivelse er tiltraadt af en fyldig Repræsentation for den hollandske Søfart og Iland.

Af de udførlige Meddelelser fra »Nordisk Skibsreder-Forening«, som vi ovenfor have gengivet i Uddrag, fremgaar altsaa to Ting, nemlig at denne Sag har fundet sin endelige Afgørelse for det store Flertal af de søfarende Nationers Vedkommende, og at denne Afgørelse gaar imod de Anskuelse, der ere gjorte gældende fra Skibsfartens Repræsentationers Side, baade her i Skandinavien og i andre Lande. Ogsaa for Danmarks Vedkommende træde altsaa de ny Regler i Kraft d. 1. Juli 1897; af den Omstændighed, at »Nord. Skibsreder-Foren.« Cirkulære intet indeholder om Foreningens Forhandlinger, hverken med den danske eller svenske Regering, tør man vel udlede, at disse roligt have afventet de Bestemmelser, de større søfarende Nationer traf, og derefter have sluttet sig til disse, uden paa noget af Sagens Stadier at interessere sig for en kompetent og sagkyndig Udtalelse om den. Medens vi altsaa vedblivende maa anse Maaden, hvorpaa denne Sag er gennemført, for stridende mod al fornøftig Praksis, maa vi paa den anden Side haabe, at den af os oftere udtalte Mening, at de ny Signaler ikke i Praksis ville vise sig saa uheldige, som den stærke Opposition, der fra alle interesserede Kredse er rejst mod dem, kunde give Grund til at anlage dem for at være, vil vise sig rigtig.

*) I Følge senere Meddelelse er der yderligere indløbet 16 Besvarelser, hvoraf 9 holdt paa de bestaaende og 7 paa de foreslaaede Taagesignaler.

S./S. Russia's Sag.

Tribunalet i Calais har, if. »Nord. Skibsrederiforenings Cirkulære« afsagt følgende Dom:

»Indstævnte, Janssen & Soupart, erkende Rigtigheden af den Sum paa Frcs. 1002.40, som Føreren af »Russia«, Kaptajn Rasmussen, forlanger som Fragtballance, men de

gør Paastand paa at fratække Frcs. 500.00, hvilket Beløb, efter hvad de paastaar, repræsenterer en Manco paa 195 Rickers, svarende til 25 Kubikmeter à Frcs. 25.00 pr. Kubikmeter.

S./S. Russia ankom til Calais den 28de Juni 1895 og var udloset næstfølgende 4de Juli.

Den 25de Juni gav Janssen & Soupart nøjagtige Instruktioner til Apeness, deres Agent i Calais, at han

omhyggeligt skulde lade tælle Rickers og Propsene, idet de erklærede at tage ethvert Forbehold for det Tilfælde, at det skulde vise sig, at der manglede noget — for saadan Manco vilde de holde Kaptajnen ansvarlig.

Det fremgaar af Proceduren, at der har været ført Forhandlinger mellem Mægleren, Foissey, og Apeness angaaende Mancoen, hvis Tilstedeværelse Apeness havde antydnet efter en foreløbig Optælling.

Foissey bestred kun i Princippet Tilstedeværelsen af en Manco, naar ikke Apeness beviste den.

Varerne vare aldrig blevne definitivt modtagne paa Grund af den Uenighed, der opstod angaaende den af Apeness konstaterede Manco. Janssen & Souparts Paastand kan derfor ikke afvises, men maa paadømmes i Realiteten.

Selv om man maa indrømme, at enhver Konstatering af Tallet var umulig under Losningen paa Grund af den store Mængde af Træ, som skulde leveres, og dets forskellige Natur, og at derfor Tællingen først med Nytte kunde foretages efter Skibets fuldstændige Losning, saa maa man dog erkende, at Janssen & Soupart havde den Forpligtelse at skride til disse Operationer i Nærværelse af Kaptajnens Repræsentant, idet Kaptajnen havde forladt Havnen, saa snart hans Skib var udlosset.

Det er bragt paa det rene, at Tællingen iværksattes af Apeness uden Kontrol af Kaptajn Rasmussens Repræsentant. Apeness underrettede den 24de August Foissey om en Manco paa 1569 Stykker. Som tidligere sagt bestred Foissey ikke i Princippet Tilstedeværelsen af en Manco, men det fremgaar af de mellem ham og Apeness førte Forhandlinger, at denne Manco maatte bringes paa det rene paa den af Foissey angivne Maade. Apeness har imidlertid ikke forsynet Foissey med saadanne Bevisligheder. I Virkeligheden er Janssen & Souparts Reklamation baseret paa den ved Minen foretagne Tælling, af hvilken det fremgik, at der var en definitiv Manco af 195 Rickers. De paastaa, at Foissey skal have gaaet ind paa at lade det bero ved det saaledes tilvejebragte Bevis, og at det var med Fradrag for en Manco for Øje, at de tilbageholdt et Beløb af Frcs. 1000.00 af Fragten. Der er imidlertid intet, der beviser, at disse Paastande ere vel grundede; de modsiges for Resten af, hvad der er fremkommet under Sagen.

Janssen & Soupart er ude af Stand til paa sikker Maade at bevise, at den definitive Manco paa 195 Rickers kan tilregnes Kaptajn Rasmussen, og at denne sidste ikke har leveret den Kvantitet, som han har erkendt at have modtaget ved Indladningen. Deres Paastand mangler ved dens forskellige Variationer, dens Uoverensstemmelse med den, der i deres Navn formuleredes af vedkommende, der modtog Ladningen paa deres Vegne, og Manglen af enhver Tælling under gensidig Kontrol, Basis, og kan ikke akcepteres.

Overensstemmende hermed afsagdes Dom med Omkostninger i Kaptajnens Favør.

Et Certepartis Fortolkning.

Vi gengive efter »Nord. Skibsrederiforenings Cirkulære« nedenstaaende Dom, der synes os at være af megen Interesse, særlig for Redere og Førere af Sejlskibe.

Ved Certeparti, dateret London 25de Juli 1892, befragtedes Skibet Meta af Farsund til »with all convenient speed, sail and proceed to Belize, in the Bay of Honduras for orders to load at Brewers Lagoon, or so near thereunto as she may safely get, as customary, always afloat, a full and complete cargo of Mahogany with Logends, Dye-wood, and/or Cocoa Nuts for Dunnage and Broken Stowage &c. &c. Der var fastsat 10 Arbejdsdage for hver 100 Tons Last til Lastning, »the said lay days to com-

mence on the day the vessel arrives at her place for taken in the cargo and is actually ready to receive it . . . and twenty days on Demurrage . . .«

Den 8de Novbr. 1892 ankom Skibet til Belize, hvor det indtog 49 Tons Logwood, hvorefter det den 16de Novbr. afsejlede derfra med Ordre for »Brewers Lagoon«. Hertil ankom man den 3die Decbr. og den 7de meldtes Skibet klart til at tage mod Lasten udenfor Barren; her til svarede Afskiberen, at Kaptajnen skulde sende sit Mandskab i Land og selv, paa Skibets Regning og Risiko, føre Lasten udover Barren til Skibet, idet han paaberaabte sig, at dette var Kutyme i »Brewers Lagoon«. Kaptajnen protesterede herimod, men da man ikke kunde komme overens om dette Spørgsmaal, ventede han til Liggedage og Overliggedage vare udløbne, hvorpaa han afsejlede til Brunswick og sluttede en anden Fragt. Ved Ankomsten til Harlingen beslaglagde Befragterne af Honduras-Certepartiet Skibets Fragt for den anden Rejse; de forlangte ikke Erstatning for noget Certepartibrud, men indskrænkede sig til at fordre refunderet det Forskud paa ca. £ 200, som de havde ydet Kaptajnen. Denne beslaglagde paa sin Side de 49 Tons Logwood, han havde indtaget som Stuage i Belize og anlagde Kontrasøgmaal for en meget betydelig Erstatning for Brud paa Certepartiet. Paa den Maade kom det til Proces i Holland. Udfaldet blev sørgeligt for Rederiet; baade ved første Instans og ved Appellen fik det Dom mod sig.

Befragterne paaberaabte sig under Processen, at Pladsusancen medfører, at Kaptajnen er forpligtet til at modtage Lasten ved Flodmundingen eller et andet Sted ved Kysten, hvor Skibets Kæder blive fastsurrede til forskellige Partier, og at Lasten fra det Øjeblik anses som modtaget af Skibet, idet Kaptajnen eller Styrmanden giver Kvittering for den, og det med den Følge, at naar Lasten gaar tabt mellem Skibet og Kysten, bliver det for Skibets Regning. Fremdeles paaberaabte Befragterne sig, at denne Kutyme er almindelig bekendt og efterkommes uden Undtagelse af alle Skibe, som laste Træ paa Honduras-Kysten. Hertil er at bemærke, at nogen saadan Kutyme i alt Fald ikke kunde gælde i »Brewers Lagoon«, der kunde overbevise, at ikke have udviklet sig nogen Kutyme af den simple Grund; at Meta var det første Skib, som lastede der.

I Dommen udtales det, at der hersker Enighed om, at Meta, da den laa udenfor Barren, var kommet »Brewers Lagoon« saa nær, som den sikkert kunde, altsaa paa »det ved Certepartiet aftalte Plads. Derpaa bruger Dommen en overflødig Mængde Ord til at paavise, at Udtrykket »as customary« ikke hører til »or so near thereunto as she may safely get«, men derimod viser tilbage paa Ordene »to load«, hvilket der vel ikke godt kan være nogen fornuftig Tvivl om. Dernæst hedder det videre omtrent saaledes:

Ordene »as customary« maa altsaa forbindes med »to load«, og angiver Parternes Vilje at regulere Indlastningen, hvad saavel Rettigheder som Forpligtelser angaar, efter hvad der i den Retning er brugeligt. Dette maa saa meget des mere antages, som Klausulen ved kun at bruge Ordene »to load« uden at tilføje as »customary« ikke vilde udtale sig om, for hvis Regning og Risiko Lasten skulde føres fra Kysten ud til Skibet, medens det klart fremgaar af Proceduren, at det er forbundet med Vanskeligheder og Omkostninger at bringe Flaaderne med Last ud fra Kysten ved »Brewers Lagoon« til Skibet. Det maa derfor antages, at Parterne paa Forhaand har villet komme overens om, for hvis Regning og Risiko disse Vanskeligheder og Omkostninger skulde være, og har gjort dette ved at føje Ordene »as customary« til »to load«. Derfor kan den af Indstævnte paaberaabte almindelige Regel, at Ladningen af Afladeren skal leveres langs Siden, ikke anvendes her, thi denne Regel vilde gælde, selv om det ikke var anført i Klausulen, og Ordene »as customary« vilde saaledes være overflødige. Desuden udtrykkes en Henvisning til en Retsregel ikke ved disse Ord, som betyder én gennem en Række af ensartede Handlinger og Kendsgærninger opstaaet Usance i Modsætning til almindelig Ret. In casu

sigter altsaa Ordene »as customary« til Usance ved Indlastning af Mahogni eller Campechetræ i »Brewers Lagoon«, Parterne har altsaa reguleret deres Rettigheder og Forpligtelser ved Indlastningen efter Usancen, og Spørgsmaalet om hvem af dem, der ikke har efterkommet sin Forpligtelse, ved at nægte at bringe Flaaderne ud til Siden for sin Regning og Risiko, og der igennem brudt Certepartiet, maa altsaa afgøres, efter hvad der i saa Henseende er Skik og Brug i Brewers Lagoon og ikke i Følge den almindelige Retregel; efter hvilken Afladeren har at levere Lasten langs Skibssiden. Det er Indstævnte, der har at bevise Citantens Uret, hvorpaa han bygger sin Fordring. I saa Henseende fremholder han den af Citanten slet ikke benægtede Kendsgærning, at denne har undladt at bringe Lasten for sin Regning og Risiko ud til Skibets Side »outside the bar«; men denne Kendsgærning alene kan ikke bevise den paastaede Uret, hvilken først er bevist, naar Indstævnte kan bevise den af Citanten benægtede Kendsgærning, at Befragteren i Følge den i »Brewers Lagoon« herskende Usance var forpligtet til at levere Lasten paa denne Maade.

Baade i første Instans og ved Appelretten var Dommerne enige om at komme til dette Resultat, og vor Advokat fraraadede at gaa videre. Som man vil se, blev Rederiet dømt, fordi det ikke saa sig i Stand til at bevise, at det er Skik og Brug i Brewers Lagoon, at Afladeren besørger Lasten ud til Skibet. Da Meta, som sagt, var det første Skib, der lastede paa det Sted, er det ikke til at undres over, at dette Bevis maatte glippe for Rederiet. Den almindelige, internationale Regel er den, at Afladeren har at levere Lasten i det mindste til Siden af Skibet. Den, der paastaar noget saa usædvanligt og saa urimeligt, som at Skibet paa egen Risiko og for egen Regning selv skal hente Lasten fra Kysten ud til Skibet, naar dette ligger paa den Plads, hvor det efter Certepartiet skal ligge, maa selvfølgelig bevise denne sin Paastand. I dette Tilfælde paastod Rederiet kun, hvad der er det normale og sædvanlige, og det burde efter almindelige Bevisregler kunde forholde sig ganske roligt, idet det maatte være den anden Parts Sag at føre Bevis for, at det ikke havde Ret i sin Paastand. Hvad der gælder paa andre Steder paa Honduras-Kysten kommer ikke Sagen ved, thi her var Talen kun om, hvad der var Kutyme paa det bestemte Sted; »Brewers Lagoon«. Dette er en aaben Plads, hvor Søen staar lige ind, og med en Bar, hvor der stadig er Grundbraad, og hvor der vrimler med Hajer, saa det er forbundet med overhængende Livsfare at passere den.

Det er ogsaa værd at lægge Mærke til, at Klausulen »or so near thereunto as she may safely get« vilde være temmelig meningsløs, saafremt det havde været Tanken, at Skibet selv skulde hente Lasten fra Land paa egen Risiko. Naar Afladeren skal levere Lasten til Skibssiden, har det stor Interesse for ham, at Skibet bringes saa nær som muligt til det Sted, hvor Lasten ligger, men naar han slet ikke har noget dermed at gøre, falder hans Interesse i denne Henseende bort. Naar Kaptajnen skal have Risikoen og Ansvar, maa han selvfølgelig ogsaa være den, der bestemmer, hvor hans Skib lægges, for at Risikoen og Omkostningerne kan blive de mindst mulige.

Naar vi har dvælet lidt udførligt ved denne mærkelige Dom, er det for at give Medlemmerne Lejlighed til at drage Moralen deraf. En Reder ved sjældent, hvilken Domstol, der kommer til at fortolke et Certeparti; det kan blive en Domstol med stor Erfaring og skarpt, praktisk Blik, som uden lang Betænkning eller megen Snak forstaar at træffe det rette; men det kan ogsaa hænde, at det bliver en Domstol, som ikke har videre Begreb om den Slags Ting, og paa hvis Afgørelse man derfor venter paa samme Maade som paa en Loteritrækning; sikker tør man aldrig føle sig, hvor god end Sagen skulde synes at være. Dette er en af Grundene til at man burde være noget mere omhyggelig og forsigtig, inden man akcepterer et Certeparti. Under tilsyneladende uskyldige Udtryk kan der skjule sig Faldgruber, som kan blive deres Ruin, der

er saa uheldige at dumpe i. Vendinger som »as customary«, o. s. v. bør erstatte med en tydelig Angivelse af, hvad det er, Kutymen gaar ud paa. Aldeles forkasteligt er det naturligvis at indgaa paa den Slags Udtryk, naar man ikke en Gang har Begreb om, hvad det er, de dækker.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

har i Løbet af indeværende Maaned fordelt et stort Antal Cirkulærer, Aarsberetninger m. m. mellem sine Kredsstyrelser omkring i Landet, for at de gennem disse kunne fordeles videre til Skibsredere, Skibsførere m. Fl., i den Hensigt at skaffe Foreningen forøget Tilgang ved det nu forestaaende Aarsskifte. Vi skulle i denne Anledning, og for at støtte Hovedbestyrelsen og Kredsstyrelserne i deres Arbejde for at forøge Medlemmernes Antal, med nogle Ord henlede Opmærksomheden paa Betydningen af, at der netop nu optages et kraftigt Arbejde i den angivne Retning.

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening har i den Tid, den har bestaaet, optaget paa sit Program en Række Sager, der have den største Betydning for vor Sejlskibsmarine, og det er for nogle af disse Sagers Vedkommende lykkedes den at føre dem frem til en heldig Løsning. Vi skulle saaledes minde om, at det væsentlig skyldes Foreningens Arbejde, at Sejlskibsflaaden har opnaaet en betydelig Nedsættelse i sine Afgifter til Konsulatvæsenet; fremdeles er det ved Foreningens Initiativ lykkedes at faa gennemført en ny og for Sejlskibene langt retfærdigere og gunstigere Ordning af Opkrævningen af Tolden paa Kul. Foreningen har, i Forbindelse med andre af Skibsfartens Organisationer, søgt at faa ændret de nu gældende Toldbestemmelser, der vedrøre Skibsfarten, og disse Bestræbelser have for saa vidt baaret Frugt, som Skibsfartens Krav i den af Toldkommissionen nys afgivne Betænkning i det væsentlige ere imødekomne, saa at en Toldrevision, hvis denne overhovedet bliver gennemført, sikkert vil tilfredsstille de af Foreningen fremsatte Ønsker. Foreningen har rejst Spørgsmaalet om en gennemgribende Reform af Krydstoldvæsenets Arbejdsmaade, saaledes at denne i saa ringe Grad som muligt volder Skibsfarten Vanskeligheder, og har Grund til at vente gode Resultater af disse sine Bestræbelser. Foreningen arbejder paa at gennemføre en Reform af Sejlskibenes Assuranceforhold, saaledes at de Skibe, der ikke kunne optages i de bestaaende gensidige Assurance-Foreninger, kunne opnaa en god og billig Assurance.

Foreningen har i næsten alle vore Søkøbstæder sine faste Sagførere, til hvem Foreningens Medlemmer uden Vederlag kunne henvende sig om Raad og Vejledning i juridiske Spørgsmaal. Gennem Foreningens Hovedkontor i Kjøbenhavn ydes der Medlemmerne Vejledning i Spørgsmaal, hvorom de henvende sig til dette, ligesom Foreningens Medlemsblad, »Dansk Søfartstidende«, tilstilles samtlige Medlemmer.

Det vil af ovenstaaende ganske korte Oversigt over Foreningens Virksomhed formentlig fremgaa, at dens Program er af saa stor Interesse for hele vor Sejlskibsmarine, at den fortjener den

største Tilslutning overalt i denne. Nu er Vinteren kommen og en stor Del af Sejlskibene afbryde for nogle Maaneder deres Virksomhed. Omkring i Sømandsstanden er der i disse Maaneder en Mængde Møder, Generalforsamlinger o. lign., der som Regel besøges stærkt. Derfor er Tiden nu kommen, da der bør iværksættes en kraftig Agitation, dels paa saadanne Møder, dels Mand og Mand imellem, for at bringe Sejlskibsrederi-Foreningen en stor Tilgang af Medlemmer og Skibe, saaledes at Foreningens Indflydelse kan vokse, dens Stilling i det offentlige Liv fæstnes, og saaledes at den kan blive, hvad den bør være: en af vor Sømandsstands største og stærkeste Organisationer.

Vi vide, at vi udtale et af Hovedbestyrelsens Ønsker, naar vi rette den Opfordring til Kredsstyrelserne, at de hver i sin Kreds rejse en saadan Agitation, saaledes at den gode Fremgang, Foreningen hidtil har haft, kan blive saa stærk, at Foreningen snart kan samle den hele Sejlskibsmarine om sig. Vi tilføje, at der fra Foreningens Kontor vil blive givet enhver Støtte og Vejledning, man maatte ønske med Hensyn til denne Agitations nærmere Ordning ved Afholdelse af Møder, Udsendelse af Cirkulærer m. m.

Telegrafering uden Traade.

En Opfindelse af Betydning for Skibsfarten.

En af de elektriske Ingeniører ved Postvæsenet i London, Hr. W. H. Preece, holdt for kort Tid siden et Foredrag i Toynbee Hall over Udviklingen af den overraskende Opdagelse, at Telegraftraadene ikke ere nødvendige Betingelser for Oversendelsen af et elektrisk Budskab fra et Telegrafapparat til et andet, der er langt bort liggende.

Paa det første Stadium bestod denne Opdagelse i den paa en enkelt Telefonstation i London gjorde Iagttagelse, at man paa dens Apparater kunde aflæse et Budskab, der sendtes gennem Statens Telegraftraade fra London til Bradford. Det enkelte Telefonselskabs Traade gik over Hustagene, og Statens Telegraftraade gik under Jorden lige nedenunder. Der fandtes ingen metallisk Forbindelse mellem de to Traadsystemer. Ved en Række vidtløftige Eksperimenter viste det sig, at de elektriske Strømme i den ene Traad (tværs igennem Luften) fremkalde tilsvarende Strømme i den anden. Dette kan indtræffe, naar Stationerne ere i 10 engelske Miles Afstand fra hinanden.

Den engelske Stats Telegrafingeniør har paa den Maade — ved parallelt opsatte Traade, men uden anden Forbindelse mellem Traadene end Luften — i næsten en Uge opretholdt telegrafisk Forbindelse mellem det skotske Fastland og Øen Mull, medens det her nedlagte Telegrafkabel var brudt. Ikke mindre end 156 Telegrammer sendtes ret igennem Luften, og et af disse var paa 120 Ord.

Det andet Stadium i Opdagelsens Udvikling betegnes ved Italieneren Marconis Iagttagelse, at de elektromagnetiske Strømme gennem Metaltraade kan erstattes ved elektrostatiske Vibrationsfænomener i Apparater, der ere forarbejdede i dette specielle Øjemed.

Disse bestaa i Afsendelses- og Modtagelsesapparater, der ere udlagte i firkantede Kasser. For Telegrafering mellem disse behøves aldeles ingen Traade. De elektrostatiske Luftvibrationer gaa op til et langt større Antal i Sekundet end de elektromagnetiske, og forplante sig gennem Rummet efter omtrent samme Love som Lyset.

Den bekendte Fysiker Lord Kelvin har derfor kaldt

det elektrostatiske Modtagelsesapparat for et »elektrisk Øje«.

Da Luftvibrationerne, som dette Apparat opfanger, ved sindrige elektriske Indretninger omsættes i en for Menneskets Syn og Hørelse mærkbar Form af Bevægelse, har man en Telegraf, som i Hovedsagen blot bestaar af to mod hinanden vendte elektriske Maskiner.

Der bliver som sagt ingen anden »Ledning« imellem dem.

Det engelske Postvæsen har allerede med dette System anstillet Eksperimenter, der have haft et heldigt Udfald. Først gjorde man Forsøg paa Taget af Posthusets Bygninger og siden paa en stor Slette med over 1 Kilometers Afstand mellem Afsender og Modtager. Nu skal man i Gang med Eksperimenter mellem Fastlandet og visse Øer i den engelske Kanal.

Den italienske Opfinder, Hr. Marconi, var nærværende ved Foredraget i Toynbee Hall. Det Eksperiment, som der udførtes, bestod i, at Marconi gik omkring i Salen med en »Modtager«, hvori en elektrisk Klokke begyndte at ringe, saa snart de elektrostatiske Vibrationsstrømme sattes i Gang i »Afsenderen« paa Katedret.

Hr. Preece tror, den første store og praktiske Betydning vil bestaa i Muliggørelsen af en telegrafisk Forbindelse mellem Fartøjer i Søen samt mellem disse og Fyr paa Kysten. Paa den Afstand, i hvilken man nu om Natten ser et stærkt Fyr, bør man i Fremtiden Dag som Nat kunne føre en telegrafisk Samtale med Fyrtaarnet. Hvis blot en Del Søulykker kunde undgaaes derved, at meteorologiske Meddelelser paa denne Maade, f. Ex. fra Fyrskibe langt ude, kunde sendes Søfarende, medens disse endnu kunde undgaa sandsynlig Fare ved Kysten, vilde den nye Opfindelse i denne Retning have den største Betydning.

Norg. Sjøfarts.

Ugens Havarier.

Frigge, Skonnert af Odense, fra Sunderland med Kul til Flensborg, er efter en 14 Dages Rejse indkommet til Granton for Nødhavn, Skibet var paa Højde med Skagen, da orkanagtigt Vejr atter slog det tilbage til England.

Irene, 3/m. Skonnert af Marstal, der, som meddelt, d. 6. Decbr. drev op paa Stranden ved Mogador, er bleven kondemneret. Skibet solgtes ved Auktion for 621 Dollars, Ladningen for 285 Dollars.

Tula, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom den 21. Decbr. hertil med Stykgods fra Hamburg. Ved at fortøje ved Bolværket paa Revshaleøen trykkede Ankeret Huller i Bougen og Skibet sank. Med Assistance af Svitzers blev Skibet løftet og indgik d. 27. Decbr. til Korn tørringsmagasinet for der at oplosse hele Ladningen.

Gorn, Skonnert af Marstal, fra Antwerpen til Aarhus med en Ladning Gjødning, er den 24. Decbr. sat paa Land ved Vangsaas paa Grund af Læk. Mandskabet reddet. Skibet er Vrag.

Nordby, Barkskip af Fanø, fra Barbados i Ballast, har i Følge Meddelelse fra New York udstaaet en haard Storm af NO. og mistet Mesanstagejil etc.

Volo, Dpsk. af Hull, er den 27. Decbr. paa Rejsen fra Hull til Kjøbenhavn og Stettin med Kul og Stykgods strandet ved Hønø og næsten sunket. Mandskab og Passagerer ere landsatte i Gøteborg. Bjærgningsdampskibet »Øresund« assisterer.

Birgitte, Skonnert af Odense, er den 24. Decbr. paa Rejsen fra Goole til Hjemstedet indslæbt til Hull efter Grundstødning. Skibet er ikke læk.

Kiana, Skonnertbrig af Marstal, er den 27. Decbr. grundstødt ved Frederikstad i Ballast paa Rejsen til Drøbak.

Georg, Dpsk. af Flensborg, kom d. 24. Decbr. paa

Rejsen fra Libau til Glasgow med Sæd paa Grund paa Salt-holmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Den 25. d. M. Efterm. Kl. 9 strandede paa Skagens Nordstrand ved Spirbakken, 1 Mil vest for Højen, Skonnert-*brig »Ydun«*, Kaptajn C. Klagenberg, af Sveudborg, fra Sunder-land til Hjemstedet med Kul. Mandskabet, 7 Mand, reddedes med Redningsbaad, men mister vistnok alt deres Tøj, da Skibet nu er sunket og omtrent er helt under Vand.

Opmærksomheden henledes paa Bladets Annonce-afdeling.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til dens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., eller til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Konsul J. Hintze, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø.

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s Sagførere.

Aalborg Sagfører *Knud Petersen* og *Henr. Knudsen*.
 Aarhus — *A. Andresen*.
 Assens — *J. Jørgensen*.
 Esbjerg — *J. Clausen*.
 Faaborg — *J. Amtoft*.
 Fredericia — *E. Thiellesen*.
 Frederikshavn. — *N. Petersen*.
 Kjøbenhavn Højesterets-sagfører *Ludvig Arntzen*.
 Kolding Overretssagfører *H. C. Bennetzen*.
 Marstal Sagfører *H. P. Nielsen*.
 Middelfart — *Philip Hansen*.
 Nexø — *H. Mauritzen*.
 Nyborg — *Chr. Qvist*.
 Nykjøbing Jyll. — *P. P. Salling*.
 Odense — *E. Kiørboe* og *C. Knudsen*.
 Rønne — *Janus Olsen*.
 Svendborg Overretssagfører *J. Jacobsen*.
 Thisted Sagfører *Niels Lyhne*.
 Vejle — *F. Knudsen*.

De ærede Kredsformænd i »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« anmodes om at indsende resterende Kontingenter for 1896 inden d. 15. Januar førstkomnende.

Fra Sø og Land.

Ifølge Beretning fra den fungerende Generalkonsul i Rio de Janeiro har man, for at bekæmpe Udbredelsen af gul Feber, indtil videre anordnet, at fremmede Skibe i nævnte Havn skulle ligge mindst 300 Meter fra Land, og at Vandet i Havnen ikke maa anvendes til Spuling indenbords. Desuden advares Kaptajnerne imod at sende deres Folk i Land uden Nødvendighed saa vel som efter Solnedgang.

Da Skibene som Følge af ovenstaaende maa losse i Lægtene henledes Opmærksomheden paa, at Lægtterpenge

bæres af Skihet, med mindre Certepartiet indeholder Klau-sulen: the cargo to be taken from alongside at chartered risk and expenses.

Hvilket herved bringes til de Interesseredes Kundskab

Udenrigsministeriet, den 28. December 1896.

Dødsfald. I Onsdags kom det sørgelige Budskab hertil pr. Telegram, at Konsul C. Nielsen i West Hartlepool er afgaaet ved Døden.

Han var født her i Nordby den 24. Juli 1824, Søn af afd. Skibsfører H. H. Nielsen, og naaede saaledes — ligesom sin Fader — en Alder af godt 72 Aar.

Konsul Nielsen var som Dreng 3 Aar til Søs, lærte derefter Handelen i Ringkjøbing, gik senere til England, hvor han til sidst nedsatte sig i West Hartlepool og drev Forretning som Skibsmægler, Skibsreder, Kul- og Tømmerhandler. Han blev i det fremmede Land ikke alene skattet som en overordentlig hæderlig og dygtig Forretningsmand; men hvilken Anseelse og Tillid han nød, viser sig bedst ved, at han, den fremmede, blev valgt som Mayor i Hartlepool og var Fredsdommer i mange Aar lige til sin Død.

Men C. Nielsen glemte ikke sit Fædreland, og navnlig bevarede han Kærligheden til sin Fødested. Mange af vore Søfolk skaffede han gode Ansættelser paa sine egne eller andre engelske Skibe; var den, der gav Stødet til Opiættelsen af den herværende Navigationsskole, skænkede et Kapel til Byens Kirkegaard o. s. v. Det var derfor fortjent Anerkendelse, der vistnes ham ved, at han udnævntes til dansk Konsul og til Ridder af Dannebrog. (Fanø Avis).

25 Aars Jubilæum som Lods kan den 1ste Januar fejres af Fastlods ved Helsingørs Lodseri, Hr. P. M. Larsen.

Jubilaren har i de forløbne 25 Aar erhvervet sig et overordentligt godt Navn som Lods paa Grund af sit udstrakte og nøje Kendskab til de danske Farvande, og har været overdraget mange vanskelige Hverv. — Vi skulle her blot nævne, at han i 1891 var den franske Eskadres Lods fra Bergen til Kjøbenhavn, samt at han i strænge Isvintre, saavel fra dansk som svensk Side, har været en søgt Kattegatslods, bl. a. for flere af Eksportdamperne.

Styrmændseksamen. Til Styrmændseksamen i Aarets 3die Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling: 64 (afvist 2), Tillægsprøve i Maskinlære 2; 2den Afdeling i Navigation 37, Geografi og Vejr-lære 36, Engelsk 31, Søret og Handelsvidenskab 36 (afvist 1).

I Aarets Løb bestode endvidere til Sætteskipperprøven 21, Fiskeskipperprøven 33; heraf 19 paa Færøerne.

Dampskibsselskabet »Vesterhavet« af Esbjerg, for hvilket Konsul D. Lauritzen er Chef og Forretningsfører, har bestilt et nyt Skib i England, som skal være færdigt i Slutningen af Maj 1897. Det bliver en Lastdamper, som skal kunne laste ca. 1600 Tons død Vægt. Dets Dybgaende bliver kun 14½ Fod, og det er Hensigten at benytte det til almindelig Fragtfart ogsaa paa Esbjerg. Det bliver det fjerde Skib, dette Selskab kommer i Besiddelse af. Det mindste af Selskabets Skibe laster ca. 500 Tons.

Solgt Dampskib. Aktieselskabet, »Dampskibsselskabet »Ajax«, Helsingør, vedtog i Gaar paa en ekstraordinær Generalforsamling at sælge Dampskibet »Ajax« til Skibsreder F. W. Fischer i Rostock for 45,000 Reichsmarck. Aktieselskabet købte »Ajax« for 3½ Aar siden for 43,600 Kr., hvoraf 31,500 Kr. var Aktiekapitalen. Gælden er i den forløbne Tid betalt, og naar sidste Aars Udbytte er udbetalt til Aktionærerne, vil der være udbetalt dem ca. 50 pCt. Generalforsam-

lingen bemyndigede Bestyrelsen til at søge at erhverve et nyt Skib og udtalte sin Tak til Bestyrelsen og Forretningsføreren, Hr. D. Torm for hans Virksomhed i Selskabets Interesse.

Den russiske Regering har bevilget en Sum paa 10 Mill. Rubler til en Uddybning af Floden Nicolaieff (til 28 Fod) ved Otchakoff saa vel som i dens øvre Krumninger. Dette betydningsfulde Arbejde vil rimeligvis blive fuldført i Løbet af 3 Aar, samtidig vil Otchakoff Barren — der har tvungen Skibe, kommende fra Nicolaieff med Korn, til enten at lægtre eller komplettere deres Ladninger i andre Havne — selvfølgelig forsvinde. Som Regel tager det en Menneskealder i Rusland for at faa virkelige kommercielle Fremskridt udførte, med mindre de, som i dette Tilfælde, falde sammen med militære Interesser; for Tiden maa de Krigsskibe, der blive byggede i Nicolaieff, gaa til Sebastopol, for der at modtage deres Panser og Artilleri, da det ellers vilde være umuligt for dem at komme ned ad Floden; efter at Admiralitetet nu har fundet det i høj Grad ønskeligt at fuldende Bygningen af Krigsskibe i Nicolaieff, har det besluttet at iværksætte ovennævnte Arbejder ved Flodens Uddybning.

En af de bedste og nyttigste Forbedringer, der i den senere Tid er bleven indført i Nicolaieff, er Oprettelsen af et »Flydende Elevator-Selskab«, som laster Kornladninger direkte fra Lægtre i Dampere. I den nu forløbne Saison har der været 6 af den Slags Elevatorer i Brug, og Selskabet lader nu yderligere bygge 4 af en forbedret og større Konstruktion, til Afbenyttelse i Odessa. Selskabets Stiftere ere Hr. William Jacobs, af det engelske Firma d'Hrr. William Jacobs, Owen & Co. i Odessa, og d'Hrr. F. Frischen & W. David, Nicolaieff. Paa det første Møde, som disse Herrer sammenkaldte, blev hele Kapitalen, 300,000 Rubler, tegnet i Løbet af en halv Time. Regeringens Tilladelse, der yderligere har faaet kejserlig Stadfæstelse, bemyndiger Selskabet til at forøge Kapitalen til 600,000 Rubler. Der er kun 26 Aktionærer, og de ovennævnte Herrer danne Bestyrelsen. I Fremtiden vil det »Flydende-Elevator-Selskabs« nye Maskiner i høj Grad fremme Dampskibenes Arbejder, baade i Odessa og Nicolaieff, i den saakaldte Lægtersaison, samtidig med at de ere til stor Nytte for Afladerne, der under de gamle Forhold aldrig forud kunde beregne Udgifterne ved at laste deres Korn fra Lægtre, da Arbejdslønnen til Tider varierede saa meget, at der kunde være en Forskel fra 2 til 8 Rubler pr. Mand om Dagen. De flydende Elevatorer gør det heller ikke nødvendigt at benytte 3 Hold Stevedorer længere; hidtil har et Hold baaret Kornet op paa Dampskibenes Dæk, medens et andet har maalt det der og et tredje styrtet i Lasten og læmpet det. Med Undtagelse af dette sidste Arbejde, vil alt det øvrige nu blive gjort automatisk, med en enorm Besparelse af Arbejdskraft og til en fast og moderat Pris. (Fairplay).

Kystfarten paa Brasilien staar, i Følge Bekendtgørelse fra Udenrigsministeriet, ikke længere aaben for fremmede Skibe.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 3die og sidste Eksamenstermin i 1896 har 8 Elever indstillet sig til den almindelige Styrmandseksamen. Af disse bestod én ikke. I anden Afdeling indstilledes 14 til Eksamen i Navigation, 11 i Geografi og Vejrlære, 12 i Engelsk og 12 i Søret og Handelsvidenskab; disse bestod alle. I alt har Skolen i 1896 dimitteret 21 til den almindelige Styrmandseksamen, og i anden Afdeling 24 i Navigation, 21 i Geografi og Vejrlære, 19 i Engelsk, 21 i Søret og Handelsvidenskab. Desuden har 2 ældre Skibsførere taget Eksamen i Maskinlære, og 3 Elever har bestaaet Fiskeskipperprøven og 2 Sætteskipperprøven. Skolen optager fremdeles til enhver Tid Elever i begge Afdelinger. Uformuende Elever, der vise Flid og god Opførsel, kan vente offentlig Understøttelse. Skolens Lærere er som

hidtil: O. Mathisen, A. Landt og Bestyreren, Cand mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Skolens Program.

Paa Foranledning henleder Redaktionen de ærede Indsenderes Opmærksomhed paa, at de ikke kan vente de af dem indsendte Artikler og Spørgsmaal optagne i Bladet, med mindre de, foruden det Skrivelsen ledsagende Mærke, opgive deres Navn til Efterretning for Redaktionen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Alexandra, Rohde, afgik fra Bordeaux 11. Decbr., bestemt til Havana, New-Orleans. — A. N. Hansen, Thidemann, ankom til Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til Reval. — Antwerpen, Caroc, ankom til Konstantinopel 27. Decbr., bestemt til Batoum, Odessa. — Castor, Holm, afgik fra Valencia 28. Decbr., bestemt til Denia, Malaga, Lisbon. — Chr. Broberg, Gotsche, ankom til Marseille 23. Decbr., bestemt til Genua, Livorno, Messina. — Dagmar, Gade, ankom til Southampton 28. Decbr., bestemt til Valencia. — Douro, Brabrand, ankom til Oporto 25. Decbr., bestemt til Lisbon, Kbhvn. — Georgios I, Kihl, ankom til Odessa 20. Decbr., bestemt til Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Bech, ankom til Riga 27. Decbr., bestemt til Kbhvn., Marseille. — Kiew, Rabe, ankom til Riga 27. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Kursk, Staal, ankom til Dunkerque 25. Decbr., bestemt til Bordeaux. — Leopold II, Kruse, afgik fra Odessa 28. Decbr., bestemt til Smyrna, Antwerpen. — L. P. Holmblad, Koch, ankom til Kbhvn. 27. Decbr., bestemt til Antwerpen, Piræus. — Nicolai II, Jepsersen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Reval. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til Riga. — Omsk, Rasmussen, ankom til Antwerpen 27. Decbr., bestemt til Kbhvn., Reval. — Tejo, Fenger, ankom til Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Königsberg. — Tomsk, Andersen, afgik fra Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Vesuv, Norden, ankom til Messina 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Viking, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Libau. — Xenia, Ingerslev, pas. Konstantinopel 28. Decbr., bestemt til Lisbon. — Baron Stjernblad, Michélsen, ankom til Reval 27. Decbr., bestemt til Kbhvn., Antwerpen. — Louisiana, Jensen, afgik fra Reval 29. Decbr., bestemt til Kbhvn., Rotterdam, St. Thomas, New-Orleans.

Anglo Dane, Petersen, ankom til Antwerpen 23. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., bestemt til Stettin. — Ceres, Svensson, ankom til Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til London. — Charkov, Nielsen, ankom til Libau 26. Decbr., bestemt til Hull. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 27. Decbr., bestemt til Kbhvn., London. — Christianssund, Bay Schmith, afgik fra Arendal 27. Decbr., bestemt til Vestnorge. — Fanø, Jørgensen, afgik fra Stornoway 28. Decbr., bestemt til Manchester. Liverpool. — Frederik, Harboe, ankom til Hull 24. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Jolantha, Frisenette, ankom til Stettin 26. Decbr., bestemt til Kbhvn., Manchester. — Kasan, Thomsen, ankom til London 28. Decbr., bestemt til Kbhvn., Königsberg. — Laura, Christiansen, ankom til Kbhvn. 18. Decbr., bestemt til Leith, Færøerne og Island. — Libau, Clauson-Kaas, ankom til Danzig 22. Decbr., bestemt til Kbhvn., Hamburg. — Louise, Brabrand, ankom til Pillau 23. Decbr., bestemt til Hull. — Minsk, Olsen, ankom til Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Danzig. — Morsø, Lind, ankom til Hamburg 24. Decbr., bestemt til Kbhvn., Østersøen. — Moskø, Petersen, ankom til Antwerpen 19. Decbr., bestemt til Kbhvn., Riga. — Nishnij Novgorod, Strubberg, ankom til Riga 25. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Hansen, afgik fra Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til Libau. — Perm, Christensen, ankom til London 20. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Pregel, Egdiussen, ankom til Hull 22. Decbr., bestemt til Kbhvn., Libau. — Romny, Harder, ankom til Libau 23. Decbr., bestemt til Hull. — Thyra, Garde, ankom til Pillau 26. Decbr., bestemt til Hamburg. — Tula, Paaske, ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Valdemar, Sørensen, passerede Skagen 28. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Vendsyssel, Sørensen, ankom til Antwerpen 20. Decbr., bestemt til Riga. — Vestå, Corfitzon, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Georg, Petersen, ankom til Libau 24. Decbr., bestemt til London.

Constantin, C. N. Bloch, afgik fra Newcastle 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Kofoed, afgik fra Newcastle 29. Decbr., bestemt til Odense. — Ficaria, J. V. Fenger, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, C. S. Hansen, afgik fra Newcastle 29. Decbr., bestemt til Nykjøbing F. — Kronen, Borries, afgik fra Odense 31. Decbr., bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Lolland,

A. Ankersen, afgik fra Odense 30. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg. — Storebelt, A. Güllich, afgik fra Naskov 30. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Horsens og Aalborg. — Union, L. P. Therkildsen, afgik fra Leith 29. Decbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Grangemouth 22. Decbr., ankom til Kbhvn. 26. — Frode, H. W. Wisberg, afgik fra Swansea 9. Decbr., ankom til Stettin 27. — Sigurd, J. P. Jørgensen, afgik fra London 25. Decbr., ankom til Sunderland 26. — Knud, Chr. S. Hansen, afgik fra Antwerpen 25. Decbr., ankom til Grimsby 27. — Svend, Aug. S. Hvcysel, afgik fra Riga 22. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Erik, J. P. Lorenzen, afgik fra Boness 28. Decbr., bestemt til Libau. — Skjold, N. P. Jørgensen, afgik fra Rotterdam 25. Decbr., ankom til Grangemouth 27. — Danmark, T. Heintzelmann, afgik fra Dunkerque 27. Decbr., ankom til West Hartlepool 29. — Ragnar, A. Tofte, afgik fra Rouen 27. Decbr., bestemt til Newport. — Harald, N. O. Risøe, afgik fra Newport 17. Decbr., ankom til Aarhus 24. — Dan, C. M. Kraemer, afgik fra London 29. Decbr., bestemt til Blyth. — Magnus, M. Frantzen, afgik fra Libau 24. Decbr., bestemt til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Chr. Jensen, afgik fra Newcastle 8. Decbr., ankom til Reval 16. — Johan Siem, F. Löffler, afgik fra Methil 25. Decbr., bestemt til Genoa. — Alexander Shukoff, J. Jørgensen, afgik fra Riga 19. Decbr., ankom til Ghent 25. — P. Andrejeff, L. Johnsen, afgik fra Newcastle 11. Decbr., ankom til Reval 18. — Harald Klitgaard, J. Rasmussen, afgik fra Newcastle 20. Decbr., ankom til Bilbao 26.

Heimdal. Anine, A. V. Knudsen, afgik fra Riga 20. Decbr., ankom til Dunkirk 26. — Kamma, H. C. Lagesen, afgik fra Riga 26. Decbr., bestemt til Ghent.

Thingvalla. Thingvalla, Berentzen, afgik fra New-York 12. Decbr., ankom til Kristiania 28. — Island, Thomsen, afgik fra Kristianssand 17. Decbr., paa Rejse til New-York. — Norge, Knudsen, afgik fra New-York 26. Decbr., paa Rejse til Kbhvn. — Hekla, Laub, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., paa Rejse til New-York.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Schmiegelow, ankom til Kbhvn. 25. Decbr. — Agnete, Sørensen, afgik fra Reval 22. Decbr., ankom til Dundee 29. — Hermia, Warming, afgik fra Kiel 22. Decbr., ankom til Boness 26., afgik fra Boness 29., bestemt til Kbhvn. — Alice, Kraemer, afgik fra Pillau 23. Decbr., bestemt til London. — Bornholm, Jensen, ankom til Kiel 23. Decbr. — Gøteborg, Madsen, ankom til Skien 24. Decbr. — St. Alban Jørgensen, afgik fra Libau 27. Decbr., bestemt til Landskrona. — Nauta, Steen, afgik fra Kjøge 28. Decbr., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 23. Decbr., ankom til Assens 25. — Ajax, Brorsen, afgik fra Assens 23. Decbr., ankom til Rostock 24. — Marstrand, Lund, afgik fra Swinemünde 21. Decbr., ankom til Marstrand 23., afgik fra Marstrand 25., ankom til Lübeck 26. — Kjøbenhavn, Thomsen, afgik fra Marstrand 30. Decbr., bestemt til Lübeck.

Danmark. Rolf, J. G. Hahn, ankom til Kbhvn. 26. Decbr. fra Grangemouth. — Thorvaldsen, Pii, afgik fra Libau 29. Decbr. til Dunkirk. — Absalon, H. Predbjørn, afgik fra Libau 28. Decbr. til Ghent. — Ansgar, A. Larsen, ankom til Kiel 23. Decbr. fra Burntisland. — J. N. Madvig, H. S. A. Olsen, ankom til Rotterdam 25. Decbr. fra Libau. — Hamlet, W. E. Sommer, afgik fra Reval 24. Decbr. til Dunkirk, passerede Reden 26. Decbr. — Helge, D. G. Matthiessen, ankom til London 26. Decbr. fra Riga.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, L. Storm Hansen, ankom til Riga 26. Decbr. — Dania, Troensegaard, ankom til Aarhus 27. Decbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 25. Decbr., ankom til Lübeck 29. — Hafnia, Neergaard, ankom til Terneuzen 19. Decbr. — Russia, Rasmussen, afgik fra Blyth 23. Decbr., ankom til Kbhvn. 25. — Sjølland, Skjødt, ankom til Lübeck 25. Decbr. — Jylland, Starck, ankom til Kbhvn. 19.

Østersøen. Ella, Hansen, ankom til Flaavær 21. Decbr. — Maia, Møller, afgik fra Trelleborg 25. Decbr., ankom til Libau 25. — Patria, Andersen, afgik fra Gibraltar 25. Decbr., bestemt til Liverpool. — Rita, Jensen, afgik fra Rendsburg 23. Decbr., ankom til Riga 26. — Yrsa, Larsen, afgik fra Barcelona 28. Decbr., bestemt til Genua.

Union. Anglia, Erichsen, ankom til Riga 25. Decbr. — Frisia, Fisker, afgik fra Riga 29. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Scotia, Nielsen, afgik fra Methil 28. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Olga, Jørgensen, afgik fra Malmø 25. Decbr., ankom til Libau 27.

Dannebrog. Amalienborg, Fischer, afgik fra Skutskær 29. Decbr., bestemt til London. — Christiansborg, M. Schultz, ankom til London 26. Decbr. — Frederiksborg, M. Kühl, ankom til London 22. Decbr. — Fredensborg, P. Hartmann, ankom til Helsingfors 28. Decbr. — Rosenborg, W. Schultz,

ankom til Burntisland 26. Decbr. — Uranienborg, P. V. Olsen, afgik fra Memel 30. Decbr., bestemt til Grimsby. — Jomsborg, van Deurs, ankom til Reval 26. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Jægersborg, A. Andersen, afgik fra Riga 29. Decbr. — Klampenborg, K. Ewaldsen, ankom til Lübeck 23. Decbr. — Skodsborg, K. Schmidt, ankom til Kbhvn. 24. Decbr.

Norden. Nordhvalen, afgik fra Aarhus 16. Decbr. til Danzig — Nordvest, passerede Konstantinopel 20. Decbr. paa Rejse fra Varna til Hamburg. — Nord pol, passerede Konstantinopel 17. Decbr. paa Rejse fra Novorossisk til Hamburg — Norden, ankom til Hamburg 15. Decbr. paa Rejse fra Ibrail. — M. C. Holm, passerede Konstantinopel 20. Decbr. paa Rejse fra Theodosia til Kbhvn.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Lemvig, Thomsen, ankom til Lorenzo Marqueses 18. Decbr. fra Mauritius. — Nancy, Svarrer, ankom til Rio Grande 6. Novbr. fra Mosero. — Anne Agnete, Mathiasen, afgik fra Santos, 27. Novbr. til Tybee. — Dania, Nielsen, afgik fra Pernambuco til Belize. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra Falmouth, 24. Decbr. til Havre. — Vega, Pedersen, afgik fra Tocopella, 19. Decbr. til Mauritius.

Svendborg. Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Frederikshavn 26. Decbr. — Brødrene, Larsen, ankom til Bologna 26. Decbr. — Elise, Andreasen, ankom til Landskrona. 25. Decbr. — Fædres Mind, Nielsen, ankom til Marseille 27. Decbr. — Hertha, Klausen, ankom til Fredericia 28. Decbr. — Hanne, Rynitz, ankom til Kjøbenhavn 27. Decbr. — G. K. Berg, Petersen, ankom til Bogense, 28. Decbr. — Christine, Rasmussen, ankom til Exmouth 24. Decbr. — Odin, Strøm, ankom til Mullerup 28. Decbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Svendborg 28. Decbr. — Bellona, Petersen, ankom til Svendborg 28. Decbr. — Urania, Hansen, ankom til Svendborg 28. Decbr. — Helga, Hansen, ankom til Svendborg 28. Decbr. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Svendborg 28. Decbr.

Moses & Søn G. Melchior, Kjøbenhavn. Thea, Jensen, ankom den 24. Decbr. til St. Croix efter 36 Dages Rejse fra Blyth

Fragtberetninger.

Vor Korrespondent i Newcastle o/Tyne meddeler os under 26. December:

Frugtmarkedet har i forløbne Uge været mindre fast og de stedfundne Befragtninger ere gennemgaaende afsluttede til lavere Rater end i foregaaende Uge. Muligt ville Middelhavs Raterne rette sig igen, naar Ladetørnen efter Helligdagene bliver mindre vanskelig at arrangere. Der er sluttet Tyne, Wear til Neufahrwasser 1300 4/6, 1650 5/—, Rostock 850 5/9, Kiel 2200 4/9. — Korsør 1300 5/— — Helsingør 1300 5/— — Kjøbenhavn 1600, 4/6, 12/1400, 4/3. — 2500 3/10¹/₂. — Ystad 550 5/3 — Islinge 1000 6/—. — Oporto 1250 6/6. — Lisbon 1250, 1750 6/6. — Sevilla 1000 7/9 — Barcelona 1600 10 1¹/₂, 1700 10/. — Nizza 2200 7/6. — Genua 2200 7/6, 3100 7/9, 2400 7/6, sidst nævnte clean charter. Neapel 3200 7/9. Alexandria 2800 7/6. Algier 2500 6/6. Malta 2500 5/9.

Returmarkedet fra Sortehavet er vedblivende demoraliseret, hvad nedenstaaende Befragtninger udvise. Der er sluttet i de sidste Dage: Odessa eller Novorossisk til L. H. A. R. 8/6, Kustendje til Antwerpen 9/—; do. til »any» 9/6. Sulina 9/. n. c.; do. 8/6 n. c. free address. Nicolaieff 11/. n. c., i Istifælde option at laste Odessa eller Krimhavn 9/. Theodosia og Novorossisk til Aarhus, 13500 grs. 11/—.

Alexandria Markedet er falden yderligere og der er i Dag sluttet til 7/6 London eller Hull for Januar Lastning. Smyrna noterer 9/6 Østkyst U. K.

Ertshavnene notere:

Bilbao prompt til Newport 6/—, Swansea 6/—, Tyne 6/6, Antwerpen 7/3, Rotterdam 7/6. Bilbao Januar Newport 5/9, Tyne 6/, Middlesbro 6/1¹/₂, Rotterdam 7/1¹/₂, Huelva til Rotterdam 7/3 free dispatch, til Dunkirk 8/6 full terms. Porman til Ardrossan 9/3, Hartlepool 8/9, Middlesbro 8/9, Tyne 8/6, Garrucha til Rotterdam 9/3. Carthagen til Middlesbro 9/, Garston 8/9, West Hartlepool 8/10¹/₂, Benisaf til Tyne 8/, Middlesbro 8/3, Januar. Elba til Rotterdam 8/9, til Tyne 8/6.

D'Hrr. Funch, Edye & Co., New-York, meddele den 18de December 1896:

I den førlehnede Uge har her ikke fundet mange Kornbefragtninger Sted; skønt der har været en Del Efterspørgsel efter nye Forretninger, have disse uheldigvis været baseret paa lavere Fragter end Rederne have set sig i Stand til at acceptere. Fragterne for anlagte Baade vedblive at bevare den nedadgaaende Tendens, vi omtalte i vor sidste Meddelelse, og vi formode, at det vil vare til efter Nytaar før en Forandring til det bedre finder Sted. Med Tømmer er der sluttet Certepartier til Rater, der have været ubetydeligt lavere end de vi nævnedes forrige Gang. Der er vedvarende ringe Efterspørgsel efter Petroleumsladninger til Ostindien, derimod er der mere Brug for Tonnage til de atlantiske Bomuldshavne, men uheldigvis ere Raterne under Redernes Forlangende.

I Sejlskibstonnage har Efterspørgslen været meget lille og uden Forretning i den forløbne Uge; Raterne holde sig alligevel faste paa Grund af vedvarende Knaphed paa prompte, passende Fartøjer. Vi kunne i Dag intet meddele af Interesse, og maa tilføje, at vi ikke vente nogen Forandring af Betydenhed i en nær Fremtid da Forretningerne vedvarende have været daarlige i de sidste 14 Dage af det gamle Aar.

D'Hrr. Hänchel & Co., Barbados, meddele den 11. December:

Vor sidste Beretning var af 13de f. M., og vi kunne ikke melde om nogen Forbedring siden da, tværtimod er Logwood Markedet trykket, og Raterne derfor i nogle Tilfælde gaaede ned. Vi notere nu for Logwood til Kanalen for Ordre som følger: Jamaica 28/— minus 1/— hvis direkte; St. Marc, Gonaiyes og Grande Saline 32/6 d. minus 2/6 d. hvis direkte. Cap Haiti/Fort Libertè 40/— til 41/— med sædvanlige Reduktioner; Monte Christi 25/— fri for Havne-Afgifter, minus 1/3 d. hvis direkte; Belize 29/— til 30/— minus 2/6 d. hvis direkte; Yucatan 29/— til 30/— fra tre Pladser minus 1/3 d. hvis direkte.

For Mahogni til Kanalen for Ordre kan noteres: Belize 40/—; Laguna 40/— til 41/—; Tecolutla Kysten (tre Pladser) 47/6 til 50/, sidst nævnte med Lasten frit til Siden; Carbare 35/— fri for Havne-Afgifter.

Opstanden i Cuba er endnu ikke endt, og det betydelige Bidrag, som ellers ydes derfra til vort Fragtmarked, mangler derfor endnu.

Kokosnødder fra Trinidad til London 28/6 d. à 30/— og 18/6 à 20/— pr. Tusind.

Den kommende Sukker-Sæson lover godt, og Afskibningerne ville antageligt begynde tidligt; de franske Øer vente at begynde i Januar. I Barbados har Høsten i den seneste Tid lidt under overdreven Regn.

De sydlige Staters Fragter bydes altid her til højeste Rater; vi notere nu: Harpiks og Terpentintil Kanalen for Ordre: 2/9 til 3/— og 4/— til 4/3 plus 5%. Lumber 600 til 1000 R. T. Mobile eller Pascagoula til Buenos-Aires direkte Doll. 12. 600 til 1400 R. T. fra Pensacola til Rio de Janeiro Doll. 13 1/2, »Clean Charter«, Savet Tømmer fra Pensacola til direkte Havn England eller Kontinentet £ 5. Bomuld fra Savannah direkte til Østersøen, 1ste Marts Klarering 5/16 d. til 21/64 d. + 5 %. For Bomuld fra Galveston til Østersøen, med 1ste Marts Klarering, vil en Del Tonnage kunne finde Anvendelse. Dansk Bark »Sophia«, 419 Reg. T., lossers for Tiden her.

Det er oftere blevet os berettet, at i visse brasilianske Havne advares Skibsførere inod at bringe Sandballast til Barbados fra Steder, befængte med gul Feber, under Paaskud af, at de ved Ankomsten til Barbados maa bytte Sandballasten med Sten for at faa Praktika; dette er urigtigt og skader saavel Skibene som vor Havn, og gøre vi derfor Skibsførerne opmærksomme paa, at Karantænen her er 14 Dage mod gul Feber og 21 Dage mod Kopper, begge regnede fra den Dato, da Skibet afgik fra den befængte Havn.

Hvis et Dødsfald eller et Tilfælde af gul Feber indtræffer om Bord i Løbet af Rejsen, vil Skibet blive visiteret af Karantænelægen ved Ankomsten, og det beror da paa ham, om han vil eller ikke vil beordre Skibet røget før han giver det Praktika, men i intet Tilfælde er der Tale om at skifte Ballasten.

Skibe med Sandballast fra smittede Havne, som skulle laste i herværende Carenage (indre Havn) maa underkaste sig visse Karantæneforskrifter og Røgning, før de komme ind paa Lasteplassen.

Skibsførere, som ønske at benytte Hänchel & Co., anmodes om, naar de nærme sig Barbados og under Indsejlingen i Havnen, at føre vore Signaler, — ^V_H Commercial Code.

For Telegrammer til Skibsførere henvises til følgende Code Ord:

»Rotatoire« or »Rotissoire« i Appendix til Watkins Code og »Birthmark«, »Birdseye«, »Blenders« og »Barton« i Scott's Code.

Efterretninger for Søfarende.

Længden rognes fra Greenwich Meridian. De danske Fyre Synsvide er anført for Øjehøjde af 10 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvarimil (Kml.) Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Utklippan Fyr viser rødt Lys fra N. 65° V. gen-nem N. til N. 54° Ø

Den 8de Decb. 1896 er Fyrskibet »Kopparstenarne«, den 16de »Grundkallen« og den 20de »Almagrandet« inddraget. **Bottniske Bugt** Den 1ste Febr. 1897 forandres Bålsö Fyr til et hvidt Fyr med To-Formørkelsler. Nærmere Meddelelse senere.

Tydskland. Ved Neufahrwasser udlægges i 21 Fod Vand ved Indløbets V.-Side samtidig med Sommerafmærkningen en rød Spirtønde Nr. 1, 1/2 Kml. fra Baaken paa V.-Molen. 54° 25' 18" N. Br. 18° 39' 20" Ø. Lgd.

Om Vinteren ombyttes den med en lille rød Spirtønde. Den tidligere Spirtønde Nr. 1 faar Nr. 2. Om Vinteren ligger intet Sømærke paa denne Station.

Den lille sorte Spidstønde som om Vinteren ligger ved Indløbets V.-Side, ligger i 17 1/2 Fod Vand, 550 Alen NV. t. N. fra Fyret paa Ø.-Molen.

I Følge Telegram af 24de Decb. 1896 fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Adler Grund« inddraget.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Paa Rauna, uden for Kvalbein, Sæderen, er oprettet en Rednings Station, forsynet med Raketapparat. 58° 31' 5" N. Br. 5° 42' 6" Ø. Lgd.

Tydskland. Dampere »Triton«, i hvilken der findes Lodser, er udlagt paa »Eider Gallot's Station.

Ved Norderney V.-Ende ligger Dæmning A paa 53° 42' 43" N. Br. 7° 8' 24" Ø. Lgd. Herfra henævnes Dæmningerne mod S. ved B, C, D, E, F og G, og mod Ø. ved D, E, F, G og J. Baaken paa Yderenden af Dæmning C ligger paa 53° 42' 27" N. Br. 7° 8' 15" Ø. Lgd.

Mellem Vegesack og Bremen forandres følgende midlertidige Fyr den 31de Decb. 1896 saaledes:

Ruge Egge et hvidt, fast Fyr. ~~53° 8' 32" N. Br. 8° 38' 5" Ø. Lgd.~~

Mithoop et hvidt Fyr med Formørkelsler. 53° 7' 52" N. Br. 8° 38' 51" Ø. Lgd.

Hasenbüren et hvidt Fyr med Formørkelsler. 53° 7' 6" N. Br. 8° 42' 15" Ø. Lgd.

Seehausen et hvidt Fyr med Formørkelsler er flyttet c. 1 Kbl. ned ad Floden. 53° 7' 14" N. Br. 8° 43' 16" Ø. Lgd.

Lankenau et hvidt Fyr med Formørkelsler. 53° 6' 50" N. Br. 8° 44' 39" Ø. Lgd.

Fyrene vises fra Baaker.

Holland. Zuiderzøe. Ved Lemmer er det røde, faste Fyr paa V.-Dæmningens Yderende forandret til et grønt, fast Fyr.

Paa Ø.-Dæmningens Yderende er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 1 Kml. 62° 50' 2 N. Br. 5° 42' 6 Ø. Lgd.

Det høje Fyr er flyttet til V.-Dæmningen, 390 Alen inden for det grønne Fyr. Flammens Højde: 69 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Det vises fra en gul, 65 Fod høj Baake. 52° 50' 3 N. Br. 5° 42' 5 Ø. Lgd. Holdt midt imellem det røde og det grønne Fyr leder det til Havnen.

Vraget, som laa sunket ved Ø.-Siden af den N.-lige Del af Ø.-Dæmningen ved Krabbersgat, er optaget. Afmærkningen er inddraget.

England. Paa Lloyds Signal-Stationer benyttes nu følgende Signaler:

To Balloner vandret for hinanden betyde, at Stationen midlertidig ikke kan udvexle Signaler.

Tre Balloner i Trekant betyde, at Depecher ikke kan viderebefordres pr. Telegraf, men sendes paa anden Maade.

Themsen. Skonnert »Eva« er sunken i c. 7 Fv. Vand i Princess Channel tæt ved North Tongue Tønde En grøn Spidstønde er udlagt tæt N. for Vraget, der desuden er afmærket med et Vragfyrskib, der ligger 2 Kml. VSV. fra South Shingles Baake.

Ethvert Skib skal, naar det passerer Fyrskibet »Swin Middle«, holde dette om Bagbord. 51° 39' 0" N. Br. 1° 6' 30" Ø. Lgd.

Vraget af Damperen »Astrea«, der laa sunket i *Scin*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Et Fartøj er sunket i *Medway* c. 4 Kbl. Ø. t. N. fra *Gockle Shell Hard* Baake. Det er afmærket med et Vragfyrskib, som viser de sædvanlige Signaler. 51° 26' 15" N. Br. 0° 43' 35" Ø. Lgd.

I *Herne Bugt* er Vraget af »Elizabeth Little« borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Vraget af Damperen »Beaver«, der laa sunket ved *Staites-Næb*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Kanalen, Vestkyst af England, Skotland og Irland.

Frankrigs N.-Kyst. Paa *Alderney* er oprettet en *Lloyds* Signal-Station, paa *Toppen* af *Butes Hill*, S. for *Grosnez Point*, 600 Alen NNØ. fra *St. Aube Kirke*. 49° 43' 0" N. Br. 2° 12' 20" V. Lgd.

Jersey. *Pignonet* Baake ved *St. Aubin Bay* er ødelagt. Den skal snarest mulig opføres igen. 49° 9' 55" N. Br. 2° 9' 35" V. Lgd.

Englands S.-Kyst. Ved *Brighton* er den Ø-lige Pier ødelagt og det grønne Havnefyr paa dens Yderende slukket. 50° 49' N. Br. 0° 8' V. Lgd.

Den 1ste Januar 1897 forandres *Needles* Taagesignal. Paa en stor Klokke slaaes Et-Slag hver 7½ Sekunder. 30° 39' 1" N. Br. 1° 35' 25" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Den 1ste Januar 1897 ombyttes Taagehornet ved *Ar-Men* Fyr med et Haand-Taagehorn, anbragt paa *Fyrtaarnets Galleri*, 86 Fod over Vandet. Det giver Et-Stød af 5 Sekunders Varighed omtrent hver Minut.

Den 1ste Januar 1897 slukkes *Bifyret*, som vises ved *Ile de Sein* Fyrtaarn, 20 Fod over Vandet, og som lyser med en lille hvid og en lille rød Vinkel mod V. over *Pont de Sein*.

Semaforen ved *Arcachon* truer med at styrte ned og er derfor forladt.

Prince Edward. Islands NØ-Kyst. Ved *Cascumpec Harbor* ere Ledefyrene som lode over *Barren* ved *Mundingen* af *Havnen*, slukket. Løbet har flyttet sig ¼ Kml. N. hen. En sort Spirtende Løb i 10 Fod Vand ved det nye Løb. Fra denne Tønde styres S. 21° V. til den røde Tønde ved *Malone Point*, og fra denne S. 66° V. i *Linien* Fyrbygningerne overet. Den bør tage Lods.

Ledefyrene til *St. Peters Harbor* ere flyttede, da Løbet har forladt sig. Holdte overet i S. 13° Ø. lede de i 9 Fod Vand over *Barren* ved *Mundingen* af *Bugten*. Løbet er desuden afmærket med Tønder.

Fløjtetønden ved *Indian Rocks* er flyttet 1½ Kml. hen i 10 Fv. Vand, fra *Prim Point* Fyr i S. 47° Ø. og fra *Wood Island* Fyr i S. 53° V. 45° 54' 50" N. Br. 62° 49' 20" V. Lgd.

Nova Scotia. Northumberland Strait. Ledefyrene ved *Fraser's Farm* ved N.-Siden af *Indløbet* til *Pictou Harbor* ere røde, faste Fyr, som vises fra hvide, firkantede Taarne, som staa 200 Alen N. 83° V. og S. 83° Ø. fra hinanden. Flammens Højde: 78 og 49 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Spejlapparat. De lyse over en lille Vinkel paa begge Sider af *Ledelinien* og skulle anvendes ligesom tidligere. 45° 41' 50" N. Br. 62° 40' 15" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord Amerika. Massachusetts. Fyrskibet »*Hen and Chickens*« Nr. 2, ved NV.-Siden af *Indløbet* til *Buzzards Bay*, er midlertidig ombyttet med *Reservefyrskib* Nr. 9. Det viser et hvidt, fast Fyr. Taagesignal gives med Klokke. Skroget er rødt, mærket No. 9, og har to Master, hver med rød Ballon.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Paa *Yderenden* af *Molen*, der ligger uden for *Kaj Francesco Guisepe* ved *Zara*, er tændt et grønt, fast Fyr. Det vises fra en Baake 1 Kbl. SØ. for *Kajens N.-Ende*. 44° 6' 57" N. Br. 15° 13' 24" Ø. Lgd.

Syd-Amerikas Østkyst indtil 40° S. Br.

Brasilien. I Oktober 1896 kunde *Barren* ved *Rio Grande do Sul* i 24 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 12 Fod.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Foranstaltningerne mod *Koleras* Indførelse fra *Ægypten* og *Marokko* ere ophævede.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Decbr. 1896.

	Gjort til.		Køber.	Sælger.
Dampeskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	110 ¹ / ₂	110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂
Thingvalla			48	48 ¹ / ₂
Danmark	92		91	92 ¹ / ₂
Norden	121 ¹ / ₄	³ / ₄	121 ¹ / ₂	121 ³ / ₄
Kjøbenhavn	102 ¹ / ₂	103	102 ¹ / ₂	103
Carl	64 ¹ / ₄	¹ / ₂	64 ³ / ₄	65
Dannebrog	110	111	112 ¹ / ₄	112 ¹ / ₂
Skjold	77 ¹ / ₂	¹ / ₄	77 ¹ / ₄	77 ¹ / ₂
Jydsk Engelsk Dpsk.			—	—
Bornholm 1866			—	—
Bornholm			—	—
Helsingørs Dampsk.			—	—
Østersøen	64 ¹ / ₂		63 ¹ / ₂	65
Nordsøen			75	79 ¹ / ₂
Torm	100 ¹ / ₂		100	101
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			93	110
Dampeskibe Obligationer.				
4 0/0 foren. Dampsk.			104	105
5 0/0 — — — — —			—	—
5 0/0 Thingvalla 1882			—	—
5 0/0 — — — — — 1894			—	—
5 0/0 Norden			103	108
5 0/0 Nordsøen			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 0/0 Stats			—	—
3 ¹ / ₂ 0/0 uopsig. Stats			99 ¹ / ₂	100
3 ¹ / ₂ 0/0 Husejer Kreditk.			95 ³ / ₄	96
3 ¹ / ₂ 0/0 Kbhvns Kreditf.	95 ¹ / ₂	³ / ₄	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser.			96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
4 0/0 — — — — — 6 — — —			99	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ 0/0 Landkreditk. 3 — — —	96 ¹ / ₄		96	96 ¹ / ₄
Aktier.				
Nationalbank			159 ¹ / ₂	161
Privatbank			124 ¹ / ₂	125
Landmandsbank			127 ¹ / ₄	128
Handelsbank			126	127 ¹ / ₂
Burm. & Wain	107 ¹ / ₂		107 ¹ / ₄	107 ¹ / ₂
Helsingørs Jernsk.	108 ¹ / ₄	³ / ₄	108 ³ / ₄	109
Sukkerfabr.	98 ¹ / ₂	³ / ₄	98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	124 ¹ / ₂		124 ¹ / ₄	124 ³ / ₄

Vekselkurseer.

	åvista Sælger.	10 d. d. Køber.
Hamburg	89.30	89.10
London	18.19	18.15
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Decbr. 1896.

Russiske Noter	216.35
4 0/0 Russiske Consols	—
4 ¹ / ₂ 0/0 — — — — — Boden Kredit	104.90
6 0/0 Mexikanske	95.90
5 0/0 Rumænske Stats	100.80
4 0/0 — — — — — 1890	87.80

Omsætningen i Dampeskibs-Aktier ved Noteringen har i den forløbne Uge været følgende:

Foren. Dampeskibs. 20,000, »Danmark« 2,000, »Norden« 10,000, »Kjøbenhavn« 16,000, »Carl« 16,000, »Dannebrog« 30,000, »Skjold« 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, Ved Stranden 16.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Bygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Dampmaskiner, Kjedler samt Maskinarbejde af enhver Art. — Træk, 340 engelske Fods Længde i Bunden, samt Patentslip for Skibe af indtil 750 Tons Egenvægt.

O. Larsen,
Kunstfyrværker & Illuminator,
ERIKSGADE 7, STUEN,
KJØBENHAVN V.

anbefaler sig med **Skibs-Signal Lys, Raketter og Kanonslag, Fæstfyrværkerier og Illuminationer.**

N. Chr. Rønnes
Skibssnedkeri.

Telefonnummer C 1766.

St. Annægade 3.
Kjøbenhavn C.



F.W. Bergstrøm,
23, Vestervoldgade 23.

Filial:

14, Fælledvej 14.

Etablissementer
for
Elegant Skræderi.

Grundet paa min store Om-
sætning meget billige Priser.
Samtlige Nyheder for Sæ-
sonen ere hjemkomne.

NB. Ægte vandtæt Hawelock
25 Kr.



FORLANG KATALOG
FRANCO TILSENDT.



Instrument- & Kompassmager.

Chablons-Fabrik

i Skandinavien er i

Peder Skramsgade 17.

Leverandør til den danske og russiske
Handlemarine.

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 Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Holm & Collerup,

Skibssmedie og Maskinfabrikker,

Christianshavns Kanal Nr. 6, C.

(forhen Dahlstrøm & Lohmanns Ejendom)

og Frihavnen, Ø.

Jernskibs- og Maskinreparationer

udføres solidt, hurtigt og billigt.

Amerikansk Pitch pine

Master, Dæksplanker etc. anbefales.

Cornelius Fjord & Co., Kjøbenhavn Ø.

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
enhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

Dansk Søforsikring for Løsøre

oprettet 1876,

tegner Forsikring paa Søfolks Effekter
med danske Skibe.

Præmien er for en Forsikring paa 100 Kr.: 1 Aar 4 Kr.,
6 Maaneder 3 Kr., 3 Maaneder 1 Kr. 50 Øre samt Policepenge 50 Øre
Forsikringer tegnes paa Selskabets Hovedkontor, St. Annæ-
plads 13, fra 11-3 og hos Selskabets Agenter i de større
Havne-Propindsbyer.

C. W. Buchs Kjød-Udsalg,

Slagterbutikken 6 og 7, NICOLAI TAARN,

anbefaler sig til de ærede

Skibsprovianteringshandlere

Leverandør til Marinen og til
Kejseryacht-Standardt.

Nordisk

Skibssalg - Bureau.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Cl. Christensen & Co.



F. ZUSCHLAG. Aquavit, Kjøbenhavn N.

Hovedforhandler PETER BUCH, Vinhandel, Helmerhus 13.

Lange & Møllers

Bødkerværksted

Kjøbenhavns Frihavn

anbefaler sig med Alt

Udarbejde samt Alt færdigt

Bødkerarbejde for Export.

Alt Arbejde udføres af solide

og øvede Folk.

Pumper,

udmærket egnede til Lastpumper.

Maskinfabrikken Rannje,

Mathæusgade 6.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 1 Kr. 50 Øre pr. Kvartal, foruden Postpengene. Enkelte Numre 20 Øre.

Abonnement modtages St. Annæ Plads 28, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til
Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS:

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre, udenlandske 35 Øre

De øvrige Sider — 20 — do. 25 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 80% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og Børg Støder.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

Triers Bogtrykkeri (G. L. Lind & Numa Frænkel.) Kjøbenhavn.

454