



# 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.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

REDIGERET AF L. DRECHSEL.

I REDAKTIONEN: KAPT. JACOB HOLM.

---

8<sup>DE</sup> AARGANG

1901.



KJØBENHAVN.

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

1901.

# „DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1901.

## INDHOLD.

	Side		Side
<b>A.</b>			
Åhus Havn og Forholdene der . . . . .	74, 142	Danmarks Handelsflaade i 1900 . . . . .	446
Aarhus Havn i Taage, Besejling af . . . . .	110, 122, 132	— Skibsfart i 1900 . . . . .	179
Adler-Grunden . . . . .	245	Dansk Sejlskibsrederi-Forening 151, 266, 283, 298, 309, 321, 330	930
Afgifter i udenlandske Havne . . . . .	14, 26	Departement for Søværnet, Et. . . . .	310
Afregningsbøger . . . . .	451	Det forenede Dampskibsselskabs Pensions-, Enke- og	
Aktieloven, Skibsfarten og . . . . .	337, 349	Børneforsørgelseskasse . . . . .	15
Aktieselskaber, Sejlskibs-. . . . .	73	„Deutschland“, Hamburg-Amerika Linjen og dens ny	
— , Udkast til Lov om . . . . .	288	Damper . . . . .	211
Aktieselskabers Beskatning . . . . .	2, 86	Documentary Committee, The Sailing Shipowners. . . . .	15, 290
Amerikanske Havne, Landsætning af Søfolk i . . . . .	192	— , ny Certepartiformer . . . . .	529
Antwerpen . . . . .	75	<b>Domme:</b>	
Arbejderkongres i København, Skandinavisk . . . . .	363	Belgisk Domstol: Ansvar for Mærker, Strejke-	
Arbejdsvanskeligheder, Ejendommelige, i Kulminerne i		klausul . . . . .	26
Wales . . . . .	479	Fragt for Tømmerladning . . . . .	425
Archangel, Konsulatberetning for 1900 . . . . .	479	— paa Tidscerteparti . . . . .	84
Assurance, Selv-, i England . . . . .	233	Skibsførers Ansvar for Forsøg paa at faa sit	
<b>B.</b>			
Befarent Mandskab, Værnepligtigt . . . . .	98	havarerede Skib til at gaa til Bunds . . . . .	232
Befarne Mandskabs Indkaldelse, Det . . . . .	44	Dansk Overkrigskommission: Sammenstød	
Behrs Natsignal-Apparat . . . . .	393	mellem Panserskib „Odin“ og Dpsk. „Alice	
Bekendtgørelser om Vagere m. m. . . . .	425	Otto“ . . . . .	413
Bemandingen af britiske Skibe . . . . .	246	Engelsk Domstol: Ansvar for sin Bugserbaad . . . . .	286
Berehaven, Ny Havn paa Irlands Vestkyst . . . . .	392	Assurandørens Ansvar for en Bugserbaads Kollision	
Bjærgelen . . . . .	42, 58, 62, 132, 216, 393, 413	med et Anker . . . . .	250
— for Bjærgning af eget Skib . . . . .	182	Bjærgelen (Engelsk Bugserbaad „Cabot“ ktr. dansk	
Bjærgelønnens Fordeling . . . . .	96, 362	Skonnert „Saga“) . . . . .	53
Bjærgningselskab, Engelsk . . . . .	53	Bjærgeløn (Bark Marie José) . . . . .	413
Blackhead Cove, Strandingerne ved . . . . .	382	Bjærgningsassistance efter Paasejling (Bark „Ro-	
Bolsaksen, Lysboje paa . . . . .	285	mance“ ktr. Dpsk. „Javary“) . . . . .	131
Boycotning af engelske Skibe . . . . .	460	Engelsk Skibsfører dømt for Overlastning . . . . .	257
Brock, Jens Hansen, Kaptajn . . . . .	427	Fordring for Tab af Liv, Ratata-Sagen . . . . .	312, 403
Bugserelskab, Det forenede, Kontortid og Bugserafgift . . . . .	214	Fratagelse af Skibsførerpatent og Arrest af Skibs-	
Bunkerkul, Priserne for . . . . .	488	fører . . . . .	159
Burmeister & Wain . . . . .	6	Gyldigheden af en Overenskomst, Skibsføreren blev	
Bøgestrømmen og Ulfshaleløbet . . . . .	478	tvungen til at afslutte med Mandskabet, inden	
<b>C.</b>			
Certepartier, Ny . . . . .	529	dettes Hyre er udløbet . . . . .	487
— til St. Petersborg . . . . .	426, 497	Om Manco paa Ladning . . . . .	327
Chicago—Europa, Direkte Dampskibslinje . . . . .	214, 267, 363, 535	Overbordskyllet Kvæg . . . . .	182
„Cobra“s Undergang, Torpedobaadsødelæggeren 403, 426, 449	468	Overtrædelse af Dækslast-Bestemmelserne . . . . .	159
<b>D.</b>			
Dampfløjte og Taagehorn . . . . .	496	— af Søvejsreglernes § 10 (Skonnert	
Dampskibet Oscar II. . . . .	485	„Ragnheidur“ ktr. Trawler „North-	
Dampskibes Udgifter . . . . .	425	ward Ho“) . . . . .	527
Dampskibsfart, Skandinaviens Deltagelse i den trans-		Sammenstød (Dansk Dpsk. „Niobe“ ktr. engelsk	
atlantiske . . . . .	359	Dpsk. „Supernal“) . . . . .	62
		— (Dpsk. „Carola“ ktr. Dpsk. „Ørnen“) 131	
		— (Dpsk. „Campania“ ktr. Bark „Em-	
		bleton“) . . . . .	214
		— i Kanalen i Taage . . . . .	159
		— i Taage (Dpsk. „Walter Thomas“ og	
		Dpsk. „Romney“) . . . . .	477
		— paa Themsens (Dpsk. „Nora“ ktr. Dpsk.	
		„Ibis“) . . . . .	[redacted]

	Side
Sammenstød paa Themsen (Lægtter „Nora“, Dpsk. „Danmark“ og en norsk Bark . . . . .	361
Skade paa Østersbanke ved at grundstøde paa den 159	
Skibsfører, der ved Certeparti er bunden til en bestemt Mægler i England, kan bruge anden Mægler mod at betale Indklaringsprovision . . . . .	479
Seretsdomme i 1900 . . . . .	81
Fransk Domstol: Er Strejke force majeure efter fransk Ret? . . . . .	141
Højesteret: Betydningen af Konnossements-Klausulen „Not responsible for marks“ . . . . .	467, 468
Fragt betales af det indladede Kvantum Kul, selv om det ikke stemmer med Konnossementets Opgave . . . . .	223
Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskabs Ansvar for Følgerne af Strejke . . . . .	495
Overtrædelse af Sølovens § 306 . . . . .	480
Landsøverretten i Viborg: Forstaaelsen af Klausul i Certepartiet (Etatsraad Ankerstjerne ktr. Dpsk. „Vejle“s Rederi) . . . . .	253
Skibsførerens Ansvar efter Sølovens § 59 . . . . .	253
Nordamerikansk Domstol: Konnossements-Klausuler (Harter-Akten) . . . . .	5
Norsk Domstol: Ansvar for beskadiget Ladning (Det forenede Dampskibsselskab ktr. Jensen & Co. i Trondhjem) . . . . .	379
Ansvar for Ulykker ved Bugsering . . . . .	259
Bjærgelen for Bjærgning af eget Skib . . . . .	182
Forstaaelsen af Ophørs klausulen (cesser clause) . . . . .	412
Om Liggedagsgodtgørelse . . . . .	274
Søpant for Fordringer paa Tidsbefragteren . . . . .	181
Svensk Domstol: Bjærgningsag . . . . .	393
Et Fragtassurancespørgsmaal . . . . .	144
Regler for Skib, der driver med Strømmen op ad en Flod med Agterenden forrest . . . . .	496
York Antwerp Rules except Rule 1 . . . . .	110
Sø- og Handelsretten: Bjærgelen (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. „Bavaria“) . . . . .	216
Erstatning for Tab af Forsørger (Enke efter Fiskemester Lemenant ktr. Fører af Dpsk. „Norge“, Kaptajn Knudsen) . . . . .	43
Forseelse i Tjenesten . . . . .	172
Gæld for Reparationer m. v., Restgæld paa Laan . . . . .	172
Havaribidrag . . . . .	172
Malerarbejde paa Lystkutter . . . . .	217
Overliggedagspenge (Grosserer Alfred Christensen ktr. Kjøbenhavns Kulimport) . . . . .	71
Overtrædelse af Sølovens § 44 . . . . .	510
Paasejling (Skonnert „Familiens Haab“ ktr. Dpsk. „Director Arthur Bartz“) . . . . .	391, 496
Reders Ansvar for udlosset Gods (Alfred Capito ktr. Det forenede Dampskibsselskab . . . . .	486
Reparation af Dampskib (Burmeister & Wain ktr. Dampskibsselskabet Urania) . . . . .	405
Rømning . . . . . 44, 172, 217, 391, 406, 451, 486,	535
Saltgodtgørelse ved Befordring af Smør (Odense Smørekseportforretning ktr. Alfred Christensen). . . . .	406
Sammenblanding i Skibet af forskellige Partier Klid i Sække (C. K. Hansen for Dpsk. „Nubia“ ktr. Kjøbenhavns Korn- og Foderstofforretning) . . . . .	416
Sammenblanding i Skibet af forskellige Partier Bomuldsfrøkager i Sække (Hecksher & Søn ktr. Bechmann & Jørgensen) . . . . .	417
Sammenstød (C. K. Hansen for Dpsk. „Alice Otto“ ktr. Marineministeriet for Panserskib „Odin“) . . . . .	309
Sammenstød (Dpsk. „Suecia“ ktr. Dpsk. „Antwerpen“) . . . . .	319
Sammenstød (Dpsk. „Bredablik“ ktr. Dpsk. „Drott“) . . . . .	391
Udbetaling til en Sømand af et Beløb, hans Rederi ved hans Afmønstring havde indbetalt til Forhyringsagenten . . . . .	451
Urigtig og forsemmelig Navigering (Tiltale mod Fører og 1ste Styrmand paa Dpsk. „Livadia“) . . . . .	71
Vægning ved at opfylde et ved Mægler mellem Parterne sluttet Certeparti (Købm. Andersen ktr. Skipper Pedersen) . . . . .	51

	Side
Tysk Domstol: Dobbelt Kollision paa Elben . . . . .	24
Forsømmelig Navigering . . . . .	18
Forsømmelse af at bruge Loddet . . . . .	201
Kollision (Dansk Skonnert „Arken“ ktr. tysk Dpsk. „Pernambuco“) . . . . .	62
Sammenstød (Dpsk. „Kong Inge“ og Skonnert „H. A. Friis“) . . . . .	371
Sammenstød (Dpsk. „Reichstag“ og Dpsk. „Fürst Bismarck“) . . . . .	449
Sammenstød (Dpsk. „Sophus Danneskjold Samsø“ og en Pram . . . . .	529
Stranding (Dpsk. „Ellida“s Stranding paa Refsnæs) . . . . .	460
Domme i Søfartsanliggender, Samling af nordiske . . . . .	161, 168
— , To . . . . .	17
Drager Havn, Uddybningen af . . . . .	311
Drogden, Forholdene i . . . . .	437, 449, 459
Dunkirk, „Bugserassistance“ i . . . . .	169
Dækslast, Lastelinje og . . . . .	39, 61, 95, 224, 256

## E.

Efterretninger for Søfarende . . . . . i hvert Nr.	
Ekensund, Fra . . . . .	87
Eksporthafte paa Kul, Den ny engelske . . . . .	167, 180
Engelhardts sammenfoldelige Redningsbaad, Kaptajn V. . . . .	180
Engelske Søfartsinstitutioner . . . . .	93, 105, 117, 127
— Seretsdomme i 1900 . . . . .	81
Englands Skibsbygning i 1900 . . . . .	1
Enkelt Skib overfor Eskadre . . . . .	130
Ertsladninger fra Sevilla . . . . .	73

## F.

Fanø Sømandsskole . . . . .	7, 285
Farvandsbeskrivelser, Søkort og . . . . .	97, 123, 413
Federation, Maritime, i Antwerpen . . . . .	168
Femø, Lodsforholdene paa . . . . .	351
Finansloven og Skibsfarten . . . . .	435
Firedagsdampere . . . . .	313
Fiskersignaler i Store Bælt . . . . .	27, 95
Flodskibe, Søgaende . . . . .	149
Flydende Brændsel i Dampskibe 42, 191, 271, 428, 438, 460, 506 . . . . .	59
Folkethingsvalgene, Sømandsstanden og . . . . .	231
Forhyringsforholdene i nordamerikanske Havne . . . . .	373, 380
Forlisprocenten i Aaret 1900 . . . . .	363
Forliste Skibe i 1900, Lloyds Statistik . . . . .	309
Fradrag ved Beregning af Skibs Tonnage . . . . .	i omtrent hvert Nr.
— , Skibsbygningen og . . . . .	496
Franske Sejlskibsflaade, Den . . . . .	225
Frihavn, Kjøbenhavns . . . . .	se K.
Funch, Peter, Matros, Stifter af Sømandsforeningen . . . . .	206
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart . . . . .	129

## G.

Gasart, Desinficerende . . . . .	191
<b>Generalforsamlinger:</b>	
Bornholms gensidige Søforsikring . . . . .	100
Dampskibsselskabet af 1896 . . . . .	133
— paa Bornholm af 1866 . . . . .	172
— Carl . . . . .	111
— Cimbria . . . . .	86
— Danmark . . . . .	134
— Dannebrog . . . . .	133
— Gorm . . . . .	111
— Inga . . . . .	65
— Kjøbenhavn . . . . .	65
— Norden . . . . .	99
— Nordseen . . . . .	100
— Skjold . . . . .	111
— Torm . . . . .	184
— Union . . . . .	65
— Urania . . . . .	100
— Vendila . . . . .	101
— Vulcan . . . . .	99
— Ægir . . . . .	184
— Østerseen . . . . .	65
Dansk Forening for international Søret . . . . .	440

	Side
Dansk Navigatorforening . . . . .	85
Dansk Sejlskibsrederi-Forening . . . . .	283, 298, 309, 321, 330
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe . . . . .	63, 77
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen . . . . .	84
Danske Lloyd . . . . .	260
De forenede Oplagspladser og Værfter . . . . .	142
Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 76 . . . . .	111
Den danske Landmandsbank, Hypotek- og Vekselbank . . . . .	134
Den frivillige Understøttelsesforening for Enker i Nordby Sogn . . . . .	100
Det forenede Dampskibsselskab . . . . .	143
Det Helsingørske Dampskibsselskab . . . . .	86
Det kgl. oktr. Søassurance Kompagni . . . . .	99
Det østasiatiske Kompagni . . . . .	195
Fanø Bombebøsse . . . . .	100
— Skibsrederforening . . . . .	77
Flensborg Skibsværft . . . . .	440
Foreningen til Søfartens Fremme . . . . .	194
Genforsikrings-Aktieselskabet Skandinavia . . . . .	277
Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri . . . . .	429
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft . . . . .	142
— Skipperforening . . . . .	83
Marstal Skipperforening . . . . .	84
Nordby Skibsforsikringsforening . . . . .	28
Nordisk Lloyd . . . . .	100
Nørre-Jyllands gensidige Søforsikrings-Forening . . . . .	65
Rønne gensidige Søassurance-Forening . . . . .	101
— Pensions- og Understøttelseskasse . . . . .	86
Svendborg Søassurance . . . . .	85
— Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele . . . . .	85
Søassuranceforeningen Marstal . . . . .	55
— — — — — Ærø . . . . .	64
Sømandsforeningen . . . . .	100
Sønderho Enkekasse . . . . .	142
Understøttelseskassen i Sønderho . . . . .	77
„Georg Stage“ . . . . .	438
Gjedser Havn . . . . .	25, 53
— , Lys- og Flejtetønde ved Enden af Landrevet ved Glasgow Marine Insurance Rules 1901, The . . . . .	382, 414
<b>H.</b>	
Haandbog i praktisk Sømandskab . . . . .	284, 297, 352, 468, 488
Hals, Afgifterne ved . . . . .	151, 163
Hamburg-Amerika Linjen og dens ny Damper „Deutschland“ . . . . .	211
— s Handelsflaade . . . . .	44
— s Skibsrederforening . . . . .	328
Hammershus Signalstation, Betjeningen af . . . . .	381, 403, 413
Handelsflaade, Danmarks i 1900 . . . . .	446
Havarier, Ugens . . . . . I omtrent hvert Nr.	
Havne, Danske, Bekendtgørelser om . . . . .	16
Havneafgifter i forskellige europæiske Havne . . . . .	255
Hoboken, Dokbrand i . . . . .	95
Holm, Carl Julius, Kaptajn . . . . .	372
Horsens Fjord, Belysning af . . . . .	192
— Havn . . . . .	203, 530
Hou Havn . . . . .	274
Hunde om Bord, Forbud mod løsgaaende, i britiske Havne . . . . .	97
Hydrographic Office i Washington . . . . .	23
Hypotek i Sverrig, Indførelsen af det maritime . . . . .	189
<b>J.</b>	
Jagerbommen, Om at rigge den ind . . . . .	381
Jensen, Jens Kusk, Skibsfører . . . . .	297
Jensen, Th., Kaptajn . . . . .	54
Jld i Lasten . . . . .	342
Indsætning af en Krumtapakse i aaben Sø . . . . .	469
International Law Association . . . . .	382
Isbryderen „Jermak“ . . . . .	157
Isbrydere, deres Anvendelse i Ildebrandstilfælde . . . . .	393
Isforholdene i de arktiske Have i 1900 . . . . .	98
Island, Bjærningsstation ved . . . . .	192
— og Færøerne, Søopmaalinger under . . . . .	162
Iversen, Peter Chr., Kaptajn . . . . .	150

	Side
<b>K.</b>	
Kancelleringsdagen, Skal Rederen sende sit Skib til Lastehavnen, naar det ikke kan naa den til . . . . .	14
Kapok som Svømmemateriale . . . . .	275
Karantæneforanstaltninger i Portugal . . . . .	159
Karlskrona, Udgifter i . . . . .	426
Kejser Wilhelm-Kanalen, Trafikken i . . . . .	201
Kihl., V. E., Kaptajn . . . . .	54
Kjøbenhavns Frihavn, Ekspeditionen af mindre Skibe i . . . . .	109
— , Lastningsforholdene i . . . . .	285, 498
Kjøbenhavns Havn, Er den en billig Havn? . . . . .	300
Knudsen, C. B., Kaptajn, Fører af Dpsk. „Norge“ . . . . .	245, 253
Kollisionssager . . . . . se Sammenstødssager	
Kommandoen til Roret . . . . .	301, 405
Konkurrencen mellem England og andre Stater . . . . .	169
Konossementer, Ustemplede . . . . .	460
Konossementerne, Pas paa . . . . .	330
Konossements-Klausuler . . . . .	5
Konsulatafgift i Las Palmas . . . . .	74
Konsulat- og Toldafgifterne . . . . .	2, 286, 457
Konsulatvæsen, Det danske . . . . .	255
Konsuler, Danske . . . . .	143
Kontroltydemaaleren . . . . .	226, 273
Kontrollkontor for nautiske Instrumenter, Norsk . . . . .	158
„Krigshavnen“, Sidste Nyt fra . . . . .	203
Kronometre . . . . .	83
Kul, Den ny engelske Eksportafgift paa . . . . .	167, 180
Kulleverance til Kjøbenhavns Gasværker . . . . .	41
Kuls Selvantændelse . . . . .	505
Kystinspektør-Spørgsmaal . . . . .	7

	Side
<b>L.</b>	
Landsætning af Søfolk i amerikanske Havne . . . . .	192
Langberg, W., Kaptajn . . . . .	421
Lappegrundens Fyrskib . . . . .	97
Las Palmas, Afgift til Konsulatet i . . . . .	74
Lastelinje og Dækslast . . . . .	39, 61, 95, 224, 257
— , Overlastning og . . . . .	
Laub, Søren Haae, Kaptajn . . . . .	
Laws, G. A. . . . .	
Leyland-Linjen under amerikansk Ledelse . . . . .	191, 212
Libau, Skibsfarten paa . . . . .	315
Liggedagsaffærer i London . . . . .	223
<b>Literatur:</b>	
Aarbog for den danske Fiskerflaade . . . . .	55
Den færøske Lods . . . . .	312
Forandringer og Tilføjelser til „Den danske Lods“, „Den danske Havnelods“, „Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Danmark med Bilande“ samt „Den islandske Lods“ . . . . .	82
König og Ottesen: Marine-Teknisk Ordsamling . . . . .	55
Jensen, J. A. D.: Nautisk Almanak for Aaret 1902 . . . . .	363
Funder, Th. P.: Praktisk Navigation . . . . .	520
Tidsskrift for Søveesen . . . . .	97
Lodsforhold i Norge og Danmark . . . . .	1
— ude og hjemme . . . . .	183, 192, 276
Lodsforholdene paa Femø . . . . .	351
Lodskommissionen . . . . .	3, 26
Lodsoldermænd-Bestillingen ved Hals Lodseri . . . . .	52, 402, 458
Logwood, Kapning af . . . . .	426
Londons Havneforhold . . . . .	62
Losningsforholdene i danske Havne . . . . .	245, 285
„Louisiana“s Havari, Dampskibet . . . . .	95
Læse Nordvestrev, Det ny Fyr paa . . . . .	530
— , Vildledende Sømærke ved . . . . .	53, 61
Lønninger for Styrsmænd i Hamburg-Amerika Linjen . . . . .	53

	Side
<b>M.</b>	
Maanedsbefragtnings-Spørgsmaal . . . . .	509
Mackenzie & Co. i Dublin, Mæglerfirmaet . . . . .	16
Marconis traadløse Telegraf . . . . .	408, 458, 469, 498
Matros- og Letmatrosarbejde, Faste Regler for . . . . .	290, 298
Mollerup, P., Kaptajn . . . . .	
Mærker, Ansvar for, Belgisk Dom om . . . . .	

	Side	Side
<b>N.</b>		
Natsignalapparat, Behrs . . . . .	393	
Navigatørforening, Dansk . . . . .	96	
Navigering, Forsømmelig . . . . .	18	
Negligence-Klausulen, Om . . . . .	231	
Neptun, Nyt dansk Dampskibsselskab . . . . .	160	
Newfoundland, Navigeringen ved Kysten af . . . . .	507	
New-York, Er der Lodstvang i? . . . . .	328, 461	
Nexø Havn . . . . .	4, 478, 528	
Nielsen, Carl Frederik Thor., Kaptajn . . . . .	372	
Nordamerikanske Havne, Forhyringsforholdene i . . . . .	231	
Nordamerikas forenede Stater, Tonnageafgift i . . . . .	256	
Nordisk Skibsejderforening . . . . .	265, 276	
Nordsekort, Det ny . . . . .	172	
Nord-Østersø Kanalen, Nyt Reglement for . . . . .	437	
— , Trafiken i . . . . .	201	
Norges Handelsflaade, Forlisprocenten i . . . . .	373, 380	
Norrlandshavnene, De ny Regler for Dpsk. Lastning i . . . . .	182	
Nybygninger, Køb og Salg . . . . . i omtrent hvert Nr.		
Nødrør . . . . .	428	
<b>O.</b>		
Olje som Bølgedæmper . . . . .	438	
Oplægning af Skibe paa Grund af daarlige Fragtforhold . . . . .	72	
Oscar II, Dpsk. . . . .	485	
Overlastning i engelske Havne . . . . .	257, 361	
— og Lastelinje . . . . .	457	
<b>P.</b>		
Personalialia . . . . . i omtrent hvert Nr.		
Pilot Chart, Engelsk . . . . .	109	
Pollokske Præmie, Konkurrencen om den 41, 82, 140, 892, 401 . . . . .	411, 425	
Pontonsystem til Redning af Menneskeliv . . . . .	274	
„Potosi“, Sejlskib af Hamburg . . . . .	122	
Pramme, Om Benyttelsen af søgaaende i den østersøiske . . . . .		
Trafik fra og til svenske Havne . . . . .	507	
Priserne paa Skibe . . . . .	158, 497	
Lever, Udlevering af . . . . .	401	
<b>R.</b>		
Rasmussen, Lauritz . . . . .	26	
Redningsapparater . . . . .	235	
— ved Søulykker, Pollok-Konkurrencens . . . . .		
Resultater . . . . .	411	
Redningsbaad, Kaptajn V. Engelhardts sammenfoldelige . . . . .	180	
Riga, Lossetiden i . . . . .	460	
Rigsdagen . . . . .	412, 457, 477	
Russiske Havneafgifter . . . . .	203, 350, 413	
— Skibsfarts Udvikling, Den . . . . .	43	
Rømning, Forholdsregler mod . . . . .	109	
Renne, Lastningsforhold i . . . . .	202, 215, 245	
<b>S.</b>		
Sammenstødssager 24, 42, 43, 62, 131, 159, 214, 309, 319, 361 . . . . .		
371, 391, 436, 449, 529 (se iøvrigt Domme)		
St. Petersborg, Samsonsbroen i . . . . .	497	
Sejlfartøjer, Moderne . . . . .	460	
Sejlruten fra Nordøen til Nordamerika . . . . .	205	
Sejlskibe, De 5-mastede amerikanske . . . . .	271	
Sejlskibsejderforening, Dansk . . . . . se D.		
Selvforsikrings-Systemet i England . . . . .	233	
Shipping Federation . . . . .	382	
Signalbog, Den ny internationale . . . . .	3, 25, 98, 139	
Signaler i Taage . . . . .	81	
— med Dampfløjte, Taagehorn og Lys . . . . .	394	
Signalstationers Advarselsignaler i Taage . . . . .	487	
Signalsystem, Det internationale . . . . .	27	
Sjæstrands Signallod . . . . .	404	
Skandinaviens Deltagelse i den transatlantiske Dampskibsfart . . . . .	359	
Skattelovene og Skibsfarten . . . . .	505, 535	
Skibsbygning i Aaret 1900 (Lloyds Register) . . . . .	33	
— i 1900, Englands . . . . .	1	
Skibsbygningen og Fragtmarkedet . . . . .	436	
Efterretninger . . . . . i hvert Nr.		
Skibsforlis, Lidt om . . . . .	427	
Skibsliste, Den officielle . . . . .	60	
Skibsmaalings-Instruktionen af 7. September 1867 Nr. 1, . . . . .		
Tillæg til . . . . .	382	
Skibsværfterne ved Hellerup og Strandmøllen . . . . .	272	
Skjødt, W., Kaptajn . . . . .	121	
Smaalandsfarvandet, Fra . . . . .	470	
Smaaskibsfarten . . . . .	5, 23, 173	
Spanske Havne, Afgifterne i . . . . .	96	
— , Proviant- og Karantæne-reglementer i . . . . .	233	
<b>Spørgsmaal og Svar:</b>		
Bekendtgørelser om Vrag . . . . .	343	
Certifikat fra Germansk Lloyd . . . . .	16	
Dæksfolks Arbejde i Forbindelse med Ankomst . . . . .	194	
Grundlovsdagen som Fridag . . . . .	247	
Lanterners Prøvning i England . . . . .	16	
Lodsning og Bugsering . . . . .	429	
Om Reglerne for Lanterner . . . . .	472	
Om „Telegrafsvær“, „uopholdelig“ Lastning, Tømmermandens Ansvar for daarlig Kalfatring, Forstaaelsen af Sølovens § 90, Logbogen . . . . .	259	
Sejlskibs Isskade i dansk Havn . . . . .	99	
Skal Skibet betale for Tandplombering? . . . . .	481	
Skippers Ansvar for Undervægt . . . . .	162	
Staten og Skibsfarten . . . . .	244	
Statsbanernes Takster og Skibsfarten . . . . .	213, 294, 437, 477	
Statsprøveanstalten . . . . .	191	
Stettin, Forhøjet Afgift for Losning af Kul i . . . . .	233	
— , Havneafgifterne i . . . . .	35	
Stormtabeller for Atlanterhavet . . . . .	380	
Strejke, Er den force majeure efter fransk Ret? . . . . .	141	
— , Havnearbejderne i Marseille . . . . .	131, 160	
— , Truende, i Skibsbygnings-Industrien . . . . .	122	
Strejkeklausul, Belgisk Dom om . . . . .	26	
Stuverkontrakter i St. Petersborg og Kronstadt . . . . .	449	
Subventioner, Stats-, i Udlandet . . . . .	342	
Suezkanalen . . . . .	122, 244, 480	
Sundsvall, Dampskibes Udgifter i . . . . .	426	
— , Nyt Reglement for Afskibning af Træløst fra 4, 27 . . . . .		
Sverrig, Indførelsen af det maritime Hypotek i . . . . .	189	
— s Skibsfart . . . . .	61	
Swinemünde, Mæglergebyrer i . . . . .	225	
Synsprøver . . . . .	327, 362	
Søassurance-Kompagni, Det kgl. oktr. . . . .	169	
Søfartsinstitutioner, Engelske . . . . .	93, 105, 117, 127	
Søfarts-Kommissionens Arbejde . . . . .	243, 283, 413, 458	
Søfartskongres, International, i Monaco . . . . .	181	
<b>Søforklaringer og Søforhør:</b>		
Sø- og Handelsretten: Dpsk. „Dan“s Sammenstød med Dpsk. „Nordcap“ . . . . .	462	
Dpsk. „Gefion“s Forlis efter Sammenstød med Dpsk. „Hveen“ . . . . .	41	
Dpsk. „Pinu“s Oversejling af Brig „Dannebrog“ . . . . .	4	
Dpsk. „Russia“s Sammenstød med Dpsk. „Annandale“ . . . . .	267	
Fregatskib „Avanti“s Grundstødning i Drogden . . . . .	362	
Søforklaringers Afgivelse i Udlandet . . . . .	33, 285	
Søgaaende Flodskibe . . . . .	149	
Søkort, Ny . . . . .	160	
— og Farvandsbeskrivelser . . . . .	97, 123, 413	
— , Unejagtige . . . . .	497	
— , Vore . . . . .	215	
„Sølove, De urimelige“ . . . . .	301	
Sømandsstanden og Folkethingsvalgene . . . . .	59	
Søopmaalinger under Island og Færøerne . . . . .	162	
Søulykke-Statistiken . . . . .	107	
Søvejsreglerne . . . . .	13, 470, 496	
<b>T.</b>		
Taage, Signaler i . . . . .	81	
Taagehorn, Dampfløjte og . . . . .	496	
Taagesignaler ved Aarhus Havn . . . . .	110, 122, 132	
Telegrafering uden Traad . . . . .	403, 458, 469, 498	
Thomsen, Navigeringen paa . . . . .	41	
Tietgen, C. F. . . . .	445	
„Tolddistrikt“, Losning indenfor et vist . . . . .	82	
Told- og Konsulatafgifterne . . . . .	2, 60, 108, 457	

	Side		Side
Torpedobaadsdelæggeren „Cobra“s Undergang	403, 426,	Ulykkesforsikring, Søfolks . . . . .	286, 515
	449, 468	Ulykkesforsikringslov for Søfarten, En . . . . .	515
Trælastfragter . . . . .	13	<b>V.</b>	
Tuborg Havn, Losningsforholdene i . . . . .	215	Vagere, Bekendtgørelser om . . . . .	425
Turbine-Maskiner . . . . .	98	Vindens sande Retning og Styrke paa et i Fart værende	
„Turn & Platzgebrauch, Nach“ . . . . .	340	Skib . . . . .	535
Tvangslodsning i New York . . . . .	328, 461	Vægtgarantien i tyske Havne . . . . .	63, 299
Tælling af Ladning . . . . .	41	<b>W.</b>	
<b>U.</b>		Woodbridge, Er den „en god og sikker Havn“? . . . . .	393
Udbye, H. L., Kaptajn . . . . .	130, 140	<b>Ø.</b>	
Udkiggen, Hvor bør han staa? . . . . .	437	Østasiatiske Kompagni, Det . . . . .	167
Udlandet, Fra . . . . .	169, 510	Østersbanke, Beskadigelse af . . . . .	226
Ugens Havarier . . . . . i omtrent hvert Nr.			
Ulfshaleløbet, Bøgestrømmen og . . . . .	478		
— , Uddybningen af . . . . .	328		

### Illustrationer.

	Side		Side
Brock, Jens Hansen, Kaptajn . . . . .	427	Langberg, W., Kaptajn . . . . .	424
Holm, Carl Julius, Kaptajn . . . . .	372	Laub, Søren Haae, Kaptajn . . . . .	73
Jensen, Th., Kaptajn . . . . .	54	Nielsen, Carl Frederik Thor, Kaptajn . . . . .	372
Iversen, Peter Chr., Kaptajn . . . . .	150	Signalflag, Internationale . . . . .	27
Kihl, V. E., Kaptajn . . . . .	54	Tietgen, C. F. . . . .	445
Knudsen, C. B., Kaptajn . . . . .	253	Udbye, H. L., Kaptajn . . . . .	140

## Englands Skibsbygning i 1900.

Til sin Oversigt over den britiske Skibsbygning i Aaret 1900 knytter Sh. Gaz. følgende Udtalelser:

Til Trods for de usædvanlig høje Priser for Materialer og for Arbejde, til Trods for Forsinkelser i Leveringen af de første og langsom Udførelse af det sidste, staa vi paany overfor en enorme Produktion. Landets Skibsbygnings-Industri har gennemlevet et ubetinget gunstigt Aar i en Periode, hvor der dog tilsyneladende var nogen Grund til at imødesee en Reaktion, og ved Aarets Slutning er den saa rigeligt forsynet med Ordre, at der er sikret den Beskæftigelse i det ny Aar. Det kan heraf med Sikkerhed sluttes, at Verdenshandelen i Almindelighed og Trafiken paa Søen i Særdeleshed er gaaet stærkt fremad, og at dette har nødvendiggjort en stor Forøgelse af Tonnagen til særlig høje Priser. Hvis vi havde bygget for meget, vilde vi rimeligvis have set Følgen heraf paa Fragterne, men Aarets sidste Halvdel har i denne Henseende været mere fordelagtig end dets første. Ganske vist har der ved Aarets Udgang været en svag nedadgaaende Tendens i Raterne, og for Baade i Tidscerteparti, med hvilke Rederne i den senere Tid have gjort særdeles gode Forretninger, er lavere Rater nylig blevne accepterede. Imidlertid er der intet Tegn til, at det ny Aarhundrede vil begynde ugunstigt, og at vi, som Resultat af en stor Produktion af Tonnage, staa overfor en saa slet Tilstand af Fragtmarkedet, som for ikke mange Aar siden næsten blev betragtet som kronisk. Men selv om de nys forløbne gyldne Aar ikke kan ventes gentagne for længere Tid, hvad maaske vilde være for meget at vente, saa kan de Redere, der disponere over den mest moderne Tonnage, steds betragte Forholdene med en vis Sindsro. Som Aarets Skibsbygnings-Statistik viser, bestaar Produktionen mere end nogensinde før af Skibe af stor Tonnage, hvilket, særlig naar den er forenet med stort Dybgaende, forøger den økonomiske Drift. Forøgelse af Dybgaendet i Forhold til Dimensionerne betyder Transport af Ladningen for stadig formindsket Bekostning, og det er det store Skib med stort Dybgaende, der vil være den nærmeste Fremtids Skib — forudsat at Havnene vil indrette sig paa at tilfredsstille dets Fordringer —, medens det vil gaa tilbage for det mindre Skib. Det er denne fortsatte Vækst i Dimensioner, der er det mest karakteristiske for det svundne Aar. Vi ere ikke gaaede videre end til Oceanic med sine 17,000 Tons — det overlade vi til Tyskland —, men de Dampere, der i Aarets Løb ere satte i Vandet, har vist en stadig Forøgelse af Gennemsnits-Tonnagen. Hvad Farten angaar, ere vi derimod mere eller mindre faldne til Ro. Der var i Efteraaret et Rygte om, at Cunard-Selskabet havde til Hensigt at gøre et Forsøg paa her at tage Førerskabet i Farten over Atlanterhavet, men selv denne Trøst synes at skulle nægtes os. Deutschland indtager endnu Æresposten i Atlanterhavsfarten; den har med Hensyn til Rekorder udført beundringsværdige Ting, og hvis den har Udsigt til at

blive stillet i Skygge, ser det ud til, at det vil blive af tyske Skibsbyggere. Man paastaar i Almindelighed, at disse Skibe med den overordentlige Fart ikke betale sig, og at britiske Skibsredere derfor gøre Ret i ikke at acceptere dem. Dette var imidlertid ikke vor Mening for faa Aar siden, da Begejstringen for den stærke Fart begyndte at vise sig. Da var det os, der gik i Spidsen. Nu synes vi at være tilfredse med at se til og at lade Tyskerne ene paa Valpladsen; deres Dygtighed i Skibsbygning har i den sidste Tid stillet dem udenfor Konkurrence. For tyve Aar siden kunde man i „Times“ læse følgende om Anvendelsen af Staal som Skibsbygnings-Materiale: „Brugen af Staal staa naturligvis aaben for alle Lande, men de, som vide, hvorledes det nu produceres i store Kvantiteter og hvorledes det efter en stor Maalestok anvendes til Skibsbygning, vil forstaa, hvor usandsynligt det er, at udenlandske Producenter, enten af Staal eller af Skibe, vil kunne optage Konkurrencen med vort Land“. I det korte Tidsrum af 20 Aar er denne Profeti bleven gendrevet. De forenede Stater har i det forløbne Aar leveret Staalplader paa Clyde og Tyskerne har travlt med at gøre Tilbud paa vor Nordøstkyst, der presser vore egne Fabrikanters stærkt. Disse to Landes Produktionævne med Hensyn til Staal og Skibe har altsaa gjort kæmpemæssige Fremskridt, og vi have ikke alene intet Monopol mere, men den Dag, da der optages en almindelig Konkurrence med vort Land, synes at kunne imødeses, om den ikke allerede er kommet. Man er hos os kommet ind paa at forene Skibsbygning med Fabrikationen af Staalplader, andre Maader til at opnaa en økonomisk Drift i Skibs- og Maskinbygnings-Industrien er bebudede, og fra alle Sider bestræber man sig for at gennemføre ny Foranstaltninger efter de bedste Forbilleder og med en mere gennemført Arbejdsbesparelse. Men at Fremtiden vil stille vort Herredømme i Skibsbygnings-Industrien paa Prøve, kan ikke betvivles. Værfterne ere fuldt optagne til de nuværende høje Priser, skønt et stort Antal Ordre ere holdte tilbage i Haabet om lavere Priser. Skulde disse komme, vil der blive en stor Tilgang af Ordre, der vil kunne beskæftige Værfterne i en lang Fremtid. Imidlertid, hvad angaar Fremdrivningsmidlerne, synes vi ikke i Øjeblikket at staa paa Grænsen til en Forandring af revolutionær Karakter, skønt Fremtiden er fuld af Muligheder. Elektricitet som Fremdrivningskraft for store Skibe vinder endnu ikke Indgang. Paa den anden Side frembyder Olie øjensynlige Fordele, særlig ved at gøre Fyrbøderen overflødig. Af Dampturbinen maa vi ogsaa vente store Ting, maaske i Forening med Indførelsen af Vandrørskedler af forbedret Type, særlig afpassede for Handelskibe. Udviklingen gaar fremdeles i Retning af Økonomi med Hensyn til Vægt, Rum, Arbejde og Brændsel, og der er endnu meget at gøre forinden Indførelsen af Luftskebet eller den undersøiske Baad, som man nu i Aarhundredets Slutning for Alvor drøfter.

## Lodsforhold i Norge og Danmark.

Vi have modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Da det vistnok endnu ikke er almindelig bekendt, at der fra sidste Foraar er en ny Lodslov gældende for Norge, maa jeg antage, at det fremdeles gaar de fleste danske Skibsførere, som det er gaaet mig, nemlig at vi ligesom forhen ere bange for at

sejle forbi den første Lods, der prajer Skibet, selv om det er meget ubelejligt at stoppe for at tage ham ombord. I dette Forhold er der foretaget den Forandring, at Skibene kun ere forpligtede til at tage den første Lods, der prajer dem indenfor Bestemmelsesstedets Lodsfarvande, dette er f. Eks. til Christiania ved Færder. Af vigtige ny Bestemmelser indeholder den ny norske



Lov den fornuftige, at Lodspenge beregnes efter Skibenes Størrelse, Netto Reg.-Tons, med passende Hensyn til Dybgaendet og Lodsfarvandet Længde (Milepenge), efter en fastsat Skala for hvert Distrikt.

Den nye Lov forhindrer ikke Lodserne i at konkurrere, det vil sige at tilbyde deres Tjeneste saa tidligt som muligt; den snarere opmuntrer dertil. Som et Eksempel paa deres Ihærdighed kan nævnes, at en Christiania Lods for nylig tilbød sin Tjeneste og blev antaget af en dansk Dampner ved Oxø, c. 120 Kml. udenfor Lodsdistriktet. Det kan vistnok efter den nye Ordning siges, at det norske Lodsvæsen i enhver Henseende staar paa et højt Standpunkt saavel med Hensyn til at komme Skibene til Hjælp i god Tid, som til en hensynsfuld Fastsættelse af Vederlag for Tjenesten. Vil vi sammenligne det med Lodsvæsenet i Danmark, saa er Fordelen absolut paa Nordmændenes Side, og der er noget berettiget i, at de danske Lodser ere misfornøjede med, at de til Stadighed betales efter det forældede Princip: Skibenes Dybgaende, fordi de derved har mindre Indtægt, og fordi denne Betalingsmaade er uretfærdig for Skibsfarten; thi som denne har udviklet sig, er det almindeligt, at de allerstørste Dampere i Ballast under de vanskeligste Forhold ikke betale mere end et lille Sejlskib, og da der ikke er Lodstvang, er det en Selvfølge, at disse sidste saa vidt mulig søge at undgaa de forholdsvis altfor store Lodspenge.

Ser man Sagen fra et nationalt-økonomisk Standpunkt, da synes der at være noget uberettiget i, at danske Skibe, selv hvor Førerne ere nok saa godt kendte med Farvandet, tvinges til at tage Lods overalt, hvor de komme hen i Udlandet og derved bidrage til at underholde vedkommende Landes Befolkning, medens fremmede Skibe kan sejle ud og ind af vore Havne uden en tilsvarende Afgift. At det er i Handelens Interesse at holde Skibsudgifterne saa lave som muligt, kan ikke nægtes; men det er ogsaa af Betydning, at de for Skibsfarten nødvendige Institutioner vedligeholdes paa en betryggende Maade, og det er et Spørgsmaal, om dette kan siges om vort Lodsvæsen. Vil man f. Eks. se hen til Forholdene ved Nyborg, hvorfra der lodsnes Syd efter i Bæltet, da bliver man meget skuffet, hvis man tror, at Lodserne holde Vagt paa den yderste Pynt for betids at komme Skibene til Hjælp, naar disse trænge dertil. Lodseriet i Sundet har tidligere været omtalt, uden at nogen Forbedring er indført. Det maa indrømmes, at der er Steder i Udlandet, hvor det er lige saa galt, f. Eks. ved St. Petersborg. Et Fyrskib er ogsaa der Station og Lodserne komme indtil et Par Skibslængder fra det med en lille Robaad; men Farvandet der er betydeligt bredere og Trafikken mindre end ved Indgangen til Sundet.

For Tiden er Lodsernes Indtægter vist mindre i Danmark end i andre Lande, hvor de ikke er statsansatte Bestillingsmænd, og det er ikke underligt, om Aktiviteten paavirkedes heraf; men der kan ogsaa være andre Aarsager, og uden Betydning er det vel næppe, at de ere afskaarne fra at avancere op til de bedst lønnede og mest ansete Pladser. Lodsvæsenet deler i saa Henseende Kaar med flere af de Institutioner, der her i Landet staa i Forbindelse med Søfarten, og som besættes med Mænd, der ere ukendte med de praktiske Forhold, der arbejdes under.

Det er mig ikke indlysende, hvilke Fordele, der tilflyde Landet som Vederlag for de Fyr- og Lodspenge, vore Skibe betale i Udlandet; thi jeg kender ingen saadanne Fordele ud over Fritagelse for Fyrafgifter i Nordamerika. At vore Skibes Beskatning gør det vanskeligt for dem at konkurrere med Udlandets er vel bekendt, men hvorfor forøges dette Misforhold ved i Danmark at fritage Konkurrenterne for saadanne Udgifter, som andre Lande paalægge den danske Skibsfart? Det ser næsten ud, som om man hjemme er uvidende om, hvad der er Skik og Brug andre Steder.

Kjøbenhavn, d. 3. Januar 1901.

Med prisværdig Hurtighed har Folkethingets Finansudvalg afgivet Betænkning over det Andragende fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, som Folkethingetsmand C. Hage d. 15. November f. A. indbragte i Folkethinget, og i hvilket Repræsentationen fremskaffede de Krav, der i Øjeblikket fra Skibsfartens Side i første Række maa stilles til Lovgivningsmagten, nemlig Ophævelse af Indførselstolden paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer, Ophævelse af Konsulatafgiften, og Fritagelse for Skibsfartens Aktieselskaber for at blive ramt af en eventuel Lov om Skat paa Aktieselskaber. Finansudvalgets Betænkning lyder kort og godt saaledes:

Udvalget anerkender Berettigelsen af de i Andragendet fremsatte Ønsker om Lettelse af de Byrder, som Told- og Konsulatafgifterne lægge paa Skibsfarten, men gør for Tiden ikke Indstilling.

Naturligvis er det paa en Maade voveligt at sige noget om, hvorledes denne Betænkning skal forstaaes, saa længe den ikke har været til Forhandling i Folkethinget. Vi vove dog Forsøget og vi tro, at den kommende Tid vil vise, at vor Opfattelse er nogenlunde rigtig. Hvad der da straks er iøjnefaldende, er den Omstændighed, at Betænkningen slet ikke omtaler Spørgsmaalet om en ny Beskatning af Aktieselskaber, derunder ogsaa Skibsfartens. Det kunde synes, at Finansudvalget enten savner Interesse for den Del af Andragendet, der handler herom, eller at det intet vil høre om den faktiske Særstilling, som Skibsfartens Aktieselskaber indtage. Det er dog rimeligere at antage, at Finansudvalget ikke har fundet Anledning til at udtale sig om et Spørgsmaal, der for Tiden drøftes af et andet i Rigsdagen nedsat Udvalg, nemlig Landstingets Udvalg om Skattelovforslagene, og som meget sandsynligt senere vil blive behandlet af et særligt Udvalg i Folkethinget. Det maa dertil erindres, at det for Finansudvalget kunde have sine store Betænkeligheder at afgive en Udtalelse om et Spørgsmaal, der i Øjeblikket har en saa fremtrædende politisk Karakter. Vi tror derfor, at man ikke bør tillægge det synderlig Vægt, at Udvalget paa dette Punkt er tavst. Det synes os ikke at kunne begrunde nogen Tvivl om, hvad vi fra god Kilde have erfaret, nemlig at man i Rigsdagen er meget gunstig stemt for gennem Ændringer i Skattelovforslagene at indrømme, at Skibsfartens Aktieselskaber indtage en Særstilling.

Finansudvalgets Udtalelse om Told- og Konsulatafgifterne synes os dernæst meget betydningsfuld. Hvad de første angaar, da har deres Ophævelse ganske vist i adskillige Aar været et af de Punkter paa de ellers saa omstridte Toldlovsforslag, som man fra alle Sider har været enig om; men det har dog sin Betydning, at Berettigelsen af Skibsfartens Krav i denne Henseende paany saa bestemt anerkendes og af en saa indflydelsesrig Institution som Finansudvalget. Og at Skibsfartens Afgifter til Konsulatsvæsenet bør ophæves eller reduceres, det har ingenlunde tidligere været almindeligt anerkendt; da dette Spørgsmaal sidst behandlede i Folkethinget, rejstes der stærke Indvendinger mod enhver Reduktion af disse Afgifter, og Forhandlingen gav ikke meget Haab om, at man i en overskuelig Fremtid vilde gaa med til

en saadan. Naar derfor nu hele Finansudvalget uden Meningsforskel anerkender Berettigelsen af Skibsfartens Krav om Lettelse i disse Afgifter, da viser det klart, hvorledes det er lykkedes Skibsfartens Organisationer at vinde Stemning for den Opfattelse, de i en Aarrække med saa megen Styrke har gjort gældende, og man tør vel efter denne Udtalelse gaa ud fra, at Jordbunden nu er saa godt forberedt for en Reform paa dette Omraade, at denne under normale politiske Forhold vil have de bedste Udsigter til at blive gennemført.

Men naar Finansudvalget „for Tiden“ ikke gør nogen Indstilling om en Foranstaltning, hvis Berettigelse det selv anerkender, da maa dette antagelig forstaaes saaledes, at Udvalget mener det unyttigt under de nuværende politiske Forhold at tage fat paa disse Sager. For dem, der have arbejdet for deres Fremme, maa det da være en Trøst, at der nu omsider synes at være skabt saa gode Betingelser for deres Løsning, som der kan skabes. Om denne til Trods herfor lader vente paa sig, saa betyder dette jo kun, at Skibsfarten paa samme Maade som Landets øvrige Næringsveje maa lide under vore ulykkelige politiske Forhold.

En Meddelelse, vi have faaet fra Indenrigsministeriet, bekræfter vore tidligere Oplysninger om, at den nye Signalbog kan anvendes til Signalering mellem Skibe indbyrdes og med Landsignalstationer fra d. 1. Januar 1901 og skal anvendes fra d. 1. Januar 1902, fra hvilket Tidspunkt den gamle Signalbog ikke maa benyttes. At Signaleringen foregaar efter den nye Signalbog tilkendes i 1901 ved, at Systemflaget (Svarstanderen) hejses med Spidsen najet til Faldet og med en Kugle eller noget, der ligner en Kugle, oven over. Det tilraades Skibe, der ikke ere forsynede med den nye Signalbog, at besvare et efter denne til dem rettet Signal med Standeren D, der har samme Udseende og betyder „Nej“ efter begge Signalbøger. Fra d. 1. Januar 1901 kan der modtages Signaler fra Skibe til Landsignalstationerne (Hanstholm, Hirtshals, Skagen, Fornæs, Kronborg og Hammeren) saavel efter den gamle som den nye Signalbog, medens der fra Signalstationerne, indtil den dansk-norske Ud-gave foreligger i Løbet af Aaret 1901, kun afgives Signaler efter den nu gældende Signalbog. Foruden de nu gældende Lods- og Nødsignaler ere følgende antagne efter den nye Signalbog og kunne ventes benyttede efter d. 1. Januar 1901: Lodssignaler. Det internationale Signalfag S, med eller uden Systemflaget (Svarstanderen) over, og det internationale Afstandingssignal, der bestaar af en Kegel med Spidsen opad med 2 Kugler eller kuglelignende Figurer oven over. Systemflaget (Svarstanderen) og Flag S samt Flagene P. T. (Lodssignaler efter begge Signalbøger) ere de samme i den gamle og i den nye Signalbog; Nødsignal: Det internationale Afstandssignal, der bestaar af en Kegel med Spidsen opad og en Kugle eller noget, der ligner en Kugle, over eller under Keglen.

Vi henviser iøvrigt med Hensyn til det nye Signal-system til den udførlige Redegørelse her i Bladet d. 8. November f. A. Indenrigsministeriets Bekendtgørelse er dateret d. 20. December og er altsaa fremkommet c. 11 Dage før det ny System træder i Kraft. Men i 11 Dage finder den ikke Vej til alle danske Skibe, og det var dog vel Mening, at disses Førere skulde kende den før det Tidspunkt, da den kan benyttes i Praksis og sikkert vil blive det af mange Skibe, med hvilke de udveksle Signaler. Det var vistnok ønskeligt, at saadanne Bekendtgørelser fremkom i lidt bedre Tid, og det synes ikke at være uoverkommeligt at ordne dette, naar

man ser, at engelske Søfartsblade allerede først i November offentliggjorde det ny System.

Naturligvis er det ogsaa uheldigt, at den dansk-norske Ud-gave af Signalbogen ikke foreligger samtidig med dens Ikrafttræden, men antagelig først flere Maaneder efter. Den engelske har i en Maaned eller to været i Boghandelen; for en almindelig Betragtning stiller det sig saaledes, at Regeringerne i de maritime Stater, der i Forening med England have accepteret det nye Signal-system, maatte have et billigt Krav paa i Tide at kunne udarbejde Signalbøgerne i deres respektive Sprog, saaledes at de kunde foreligge samtidig eller omtrent samtidig i dem alle. Vi kende ikke de Hensyn, der synes at hindre dette, men det er dog for saa vidt tilfredsstillende at se, at Danmark og Norge ikke ere de eneste Lande, der komme bagefter; i hvert Fald Frankrig og Tyskland bebude ogsaa deres Ud-gaver først i Løbet af 1901. Ogsaa fra et rent forretningsmæssigt Synspunkt forekommer dette dog lidet praktisk. Hvad om f. Eks. de danske Skibsførere, for hvem det engelske Sprog jo ikke er saa helt fremmed, fandt paa at forsyne sig med den engelske Ud-gave? Det vilde ikke begunstige Salget af den danske, naar den nogle Maaneder senere kommer paa Markedet.

Det var ønskeligt, om de Regeringskontorer, der have med denne Art Sager at gøre, indsaa Betydningen af, at de fremmes saa hurtigt som muligt. Man kunde ellers let fristes til at tro, at Regeringskontorerne i denne Henseende have samme Opfattelse som Regeringens officielle Organ i Pressen, „Berlingske Tidende“, der afvigte 12. December bragte en Anmeldelse af den aarlige Statistik over Søulykker (for 1898), der udkom for over 9 Maaneder siden.

I nærværende Nummer af Bladet rejses der fra to farende Skibsføreres Side Anker imod den hele forældede Ordning af vort Lodsvæsen. Ankerne ere ikke nye, men blive jo Aar for Aar mere berettigede. Vi kan ikke godt længere blive staaende med et Lodsvæsen, indrettet efter Principer, der forlængst ere ude af Kurs, medens andre Lande, saaledes vort Naboland Norge, organiserer deres Lodsvæsen paa et moderne Grundlag. Det er os derfor en Glæde at erfare, at et Rygte, der i nogen Tid har cirkuleret i Søfartskredse, taler sandt; det gaar ud paa, at Marineministeriet i disse Dage har nedsat en Kommission, der skal forberede en Reform af vort Lodsvæsen; vi have som Medlemmer af denne Kommission hørt nævne Overlods, Admiral Hansen, Lodsinspektør, Kommandør Bardenfleth i Helsingør, Skibsræder, Konsul Fisker og Kaptajn H. W. Petersen i Kjøbenhavn og Agent N. Petersen i Marstal. Forhaabentlig bekræfter det sig, at den praktiske Bedrift saaledes vil blive fyldigt repræsenteret i Kommissionen, der antagelig faar et større Medlemsantal, end ovennævnte Navne angiver. Kun paa faa Omraader er der Lejlighed til i den Grad at gøre Brug af den praktiske Erfaring, som særlig vore Skibsførere have indhøstet i fremmede Farvande, og er der endelig gaaet saa mange Aar, inden denne Opgave er taget op her hjemme, lad os saa i hvert Fald faa en nogenlunde mønsterværdig Ordning som Resultat. Et praktisk og tidssvarende ordnet Lodsvæsen har jo den største Betydning baade for Skibsfart og Handel paa vore Havne.

Mon man egentlig her i Danmark, naar man skal forberede en Reform som denne, kender anden Vej end den at nedsætte en Kommission? Vi tvivle derom, thi der findes næppe noget Land, i hvilket der udføres saa meget Kommissionsarbejde som i dette. Det vilde have stor Interesse at se en statistisk Sammenstilling mellem Antallet af Kommissioner og de praktiske Resultater, de have bragt, men en saadan vilde næppe være gunstig

for Kommissionerne. Og skønt Sporene saaledes skræmme, trives Kommissionerne med usvækket Frodighed. En juridisk Embedsmand spurgte os for nylig, hvad det var blevet til med den Kommissionsbetænkning, der for Aar og Dag siden afgaves om nye Regler for Tilsyn med Dampskibe, og i hvilken han ifølge sin Stilling var interesseret. Vi svarede, at den vistnok var bleven læst med en vis Interesse af en Del af de, der vare interesserede i den, men at der ikke syntes Udsigt til, at den foreløbig vilde give andet Resultat. Og dog er der i en saadan Betænkning nedlagt et stort Arbejde og megen faglig Indsigt. Naar vi nu faa den ny Lods-kommission, er der for Tiden to Kommissioner, der beskæftige sig med Reformering af Søfartslove. Det synes dog tvivlsomt, om ikke de fleste af de Spørgsmaal, de behandle, med samme Udbytte kunde været behandlede af bestaaende private Søfartsinstitutioner, der jo raade over den største Søgkundskab, og i Forening med hvilke Regeringen kunde forberede de attraaede Reforme. Og sikkert vilde disse Institutioner, der direkte ere interesserede i saadanne Reforme, sætte en Fart i Arbejdet, som Kommissionerne ikke altid fremme det med. Men lad os nu haabe det bedste for begge Kommissioner, ogsaa med Hensyn til Farten!

Hele Kommissionsarbejdet, som det udføres her i Danmark, har desuden en Mangel. Naar Regeringen lader, lad os sige en halv Snes Mænd, selvfølgelig udrustede med særlige Kvalifikationer, træde sammen i en Kommission, da ville disse let betragte denne som en Art Velfærdsudvalg, hvis Skøn maa være ubetinget rigtigt og bør være det endelige. Der sidder i denne Tid i London en Kommission, der har den betydningsfulde Opgave at undersøge Byens Havneforhold og forberede deres i høj Grad tiltrængte Reformering. Men den arbejder efter ganske andre og, som det synes os, bedre Principer end dens danske Kolleger. Paa samme Maade som en Dommer, der skal undersøge en Sag, inden han fælder sin Dom indkalder for Rettens Skranke alle de Personer, der kan meddele noget til Sagens Belysning, saaledes indkalder Kommissionen i London til at afgive Forklaring enhver, der kan tænkes at yde et Bidrag af Værdi ved Behandlingen af den store Havne-reform. En Mængde Skibsredere, Kaptajner, Assurandører o. a. har paa denne Maade afgivet udførlige mundtlige „Forklaringer“ for Kommissionen, hvis Skøn derigennem faar et stort og fortrinligt Materiale at hvile paa, og som faar ligesom et samlet Billede af alle de mangeartede Interesser, der knytte sig til det Spørgsmaal, den behandler. Vi tro, at Englænderne med deres anerkendte Sans for det praktiske her har angivet en Vej, der kunde befares ogsaa af vore hjemlige Kommissioner. Det gælder jo dog om at faa Resultater, der i saa høj Grad som muligt udtrykke de Opfattelser, der raade blandt den praktiske Bedrifts Udøvere. Den nylig afgivne Betænkning fra den saakaldte Vestkysthavne-Kommission synes os iøvrigt at være noget inde paa denne Vej, hvad maaske vil tjene til at vække Sansen for den.

Dansk Navigatørforening indgav for kort Tid siden et Andragende til Regeringen om en Uddybning af Nexø Havn ud over den, der nu foretages til 16 Fod. „Fairplay“ omtaler dette Andragende i en kort Notits og udtaler Haabet om, at den danske Rigsdag vil bevilge det forholdsvis ringe Beløb, der behøves for at gøre Nexø Havn til en virkelig Tilflugtshavn. Bladet indlader sig ikke paa nogen selvstændig Begrundelse af dette Ønske, men henviser til den Interesse, alle søfarende Nationer, hvis Skibe sejle paa Østersøen, har af dets Opfyldelse.

I Anledning af vore Bemærkninger i Bladet for d. 20. December f. A. om det nye Reglement for Afskibning af Træløst fra Sundsvall, meddeler det danske Generalkonsulat i Stockholm os, at dette Reglement antagelig endnu ikke er endeligt vedtaget. Som det vil erindres, er man baade i engelske og tyske Rederikredse gaaet ud fra, at Reglementet foreligger som en Kendsgerning, og man syntes at belave sig paa at bekæmpe det energisk. Saafremt det nu bekræfter sig, at den endelige Afgørelse ikke er truffen, vil forhaabentlig den Uvillie, som Træløstafskibernes Plan har mødt, gøre dem betænkelige ved at realisere den.

Efter en senere Meddelelse, vi have modtaget fra Generalkonsulatet, bekræfter det sig, at de omtalte Regler maa betragtes som et Forslag og intet andet.

Strejkerne i Antwerpen og paa Englands Nordøstkyst vedvare. I Antwerpen har der været nogle Uroligheder, dog uden større Betydning. Der er kommet en Del Militær til Byen, dels for at opretholde Ordenen, dels for at assistere ved Skibenes Losning og Ladning. Den engelske „Shipping Federation“ har sendt 100 Dokarbejdere til Antwerpen og forbereder Afsendelsen af yderligere 400 Mand. udelukkende til Assistance for de af Federationens Skibe, der komme dertil; disse Folk faa en ugentlig Lønning af 30 sh. samt Godtgørelse for Overarbejde, og Kost og Logi ombord i de Skibe, i hvilke de arbejde. Man nærer Haab om, at Strejken vil slutte i en ikke fjern Fremtid, uden at det dog kan ses, hvorpaa dette Haab støttes.

Om Jærnbanestrejken i England meddeler „Norg. Sjøft.“, at adskillige Dampere opholdes med Udsigt til først at blive lastede et godt Stykke ind i indeværende Aar. Bladet gør opmærksom paa, at de almindelige Certepartier desværre ikke frir Rederne fra saadanne Tids- og Pengetab, idet de sædvanlige Exceptions om Dok-Jærnbanestrejke kun frir Afladerne for Ansvar, medens Skibet er bundet og maa blive liggende til ordnede Forhold er indtraadt, uden Regres for lidte Tab. Det er i Redernes Interesse at forbeholde sig følgende Klausul.

„Should strike wether partial or general prevent the loading of the ship for more than (her indføres Dageantallet) owners to have the option of cancelling this charter“.

I Sø- og Handelsretten har været afholdt Søforklaring i Anledning af, at Dampskibet Pinus Natten mellem d. 22. og 23. December oversejlede Briggen Dannebrog af Svendborg, da denne laa til Ankers ved Kastrup Knæ. Til Søforklaringen var mødt Dannebrog's Fører, Kaptajn Børgesen; „Pinus“ var afsejlet herfra, efter at dets Rederi havde deponeret 28,000 Kr. Af Søforklaringen fremgik det, at Damperens Stævn ramte „Dannebrog“ midtskibs og skar igennem den til Storlugens Karm; en halv Time efter gik „Dannebrog“ til Bunds; dens Besætning reddedes ombord i „Pinus“. „Dannebrog's“ Lanterner brændte klart; Skibet laa i Vest til Syd: der var ringe Strøm. Kaptajnen paa „Pinus“ viste sig at være beruset, og der havde ingen Udkig været. Kaptajn Børgesen maatte føre Damperen hertil, da dens Fører var ganske ude af Stand dertil.

## Smaaskibsfarten.

Vi have modtaget følgende:

Tillad mig, Hr. Redaktør, gennem dette Blad at fremføre nogle Bemærkninger om Smaaskibsfarten i Almindelighed, om de Lettelser, som i de senere Aar er bleven den til Del, og om den Konkurrence, som samtidig er fremkommet fra forskellige Sider.

Jeg har paa en Tur gennem Lille Bælt, fra Horsens til Svendborg, med stiv Kuling af Vest maattet dreje til Vinden 4 Gange for Krydsfartøjerne. Dette er jeg nu fritaget for, hvilket er en betydelig Lettelse; det er ogsaa det eneste, som jeg véd ikke er afløst af andre Ubehageligheder eller Udgifter.

Naar man, som jeg, er Smaaskipper og anser Statsbanerne for vor største Konkurrent, saa er jeg glad ved enhver Lettelse og Fordel, som bliver vor Stand til Del fra Statens Side. Saaledes er jo Belysningen af de danske Farvande, som jo drives rask fremad, en stor Fordel for os.

I Statsregnskabet for 1898—99 ses det, at i Statsbaneanlægene indestaar godt 221 Mill. Kr. og Driften har i samme Aar givet godt 3 Mill. Kr. i Overskud, hvilket ikke en Gang udgør  $1\frac{1}{2}$  pCt. Dette Driftsoverskud maa efter min Anskuelse betragtes som et Underskud paa 4 Mill. Kr., da almindelig Rente kan regnes til  $3\frac{1}{2}$  pCt. Alle Landets Indbyggere maa betale til dette Underskud, derimellem ogsaa jeg og mine Kolleger, for selv at blive ruinerede; som Eksempel skal jeg anføre, at jeg har set et Fragtbrev paa en Banevogn, ladet med 20,000 ildfaste Mursten fra Høganæs i Sverrig til Odense; Fragten var 38 Kr. eller 19 Øre pr. 100 Sten. Der er skrevet meget i Bladene om Post- og Statsbanefunktionærernes Lønforhøjelser, og om hvorfor de ikke kan blive til noget; jeg vil haabe, at Taksterne for Statens Baner, særlig Godstaksterne, maa blive forandrede saaledes, at Personalets Løn kan blive forbedret og Banernes Drift forrente Anlægskapitalen med almindelig Rente; det vilde glæde mange og i Særdeleshed min Stand, hvoraf mange siden Taksternes Nedsættelse har kæmpet med økonomiske Sorger.

Tidligere henregnedes Skipperens Opholdssted ombord i danske Skibe til Lasten; ved den nye Maalingslov blev dette Forhold forandret derhen, at i Skibe indtil 50 Tons blev hele Kabytten maalt fra; det var vistnok Regeringens Mening, at dette skulde være en Lettelse for os, men Resultatet blev omvendt, idet at straks efter denne Lovs Ikrafttræden kom Fem-Aaret 1895—99 med nye Havnetakster overalt, og da Havnene skulde have samme Indtægt som hidtil, blev Afgiften forhøjet med 1 à 2 Øre pr. Ton og dette gav det Resultat, at Skibene fik nogle Øre mere at betale end tidligere hver Gang de anløb en Havn. Som Forholdet nu er, maa Sejlskibene betale for Dampskibene; den naturligste og retfærdigste Maade at beregne denne Afgift paa vilde være efter Brutto-Tonnagen, og mærkværdigt er det, at ingen af de forskellige lokale Myndigheder har ansøgt om dette, da der uden Tvivl vilde kunne opnaas ministeriel Tilladelse til det.

Havneafgiftens Beregning efter Netto-Tonnoagen og Statsbanetaksternes Nedsættelse har affødt en ny Konkurrent, nemlig de store Pramme og dertil hørende Slæbedampere; disse sidste ere Skibe fra 50 til 100 Brutto-Tons og maaske derover, men deres Netto-Tonnage er negativ; de er altsaa afgiftsfri i alle Havne, undtagen Odense; der har man nemlig søgt og faaet ministeriel Tilladelse til at afkræve enhver Damp, som slæber Skib ind til Havnen, 10 Kroner til Havnens Kasse; dette er, saa vidt mig bekendt, det eneste Sted i Danmark, hvor disse Slæbebaade skal betale Havneafgift.

Ifald der fra samme Sted var søgt Tilladelse til at opkræve Havneafgift af Brutto-Tonnagen og Havnepengene

nedsat fra 13 til 9 Øre pr. Ton, var rimeligvis omtrent samme Resultat fremkommet paa en retfærdig Maade. Forholdet vilde stille sig saaledes:

1 Sejlskib,	24 Netto-Tons,	13 Øre = Kr. 3.12
1 Dampskib, 200	—	13 — = — 26.00
		Kr. 29.12

1 Sejlskib,	30 Brutto-Tons,	9 Øre = Kr. 2.70
1 Dampskib, 300	—	9 — = — 27.00
		Kr. 29.70

Resultatet vilde være, at hvert Skib kom til at betale efter sin Bæreevne.

Samtidig vil jeg tillade mig at gøre en Bemærkning om at opkræve Lodspenge pr. Fod. Denne Bestemmelse er saa uretfærdig og gammel og svarer saa lidt til Nutiden, saa den kan vel nærmest betegnes som „antik“, og det vilde være mere naturligt, om denne Afgift ogsaa blev beregnet efter Brutto-Tonnagen og mere retfærdigt mod Lodserne og Skibene. Lad os en Gang betragte dette lidt nøjere. Der er f. Eks. et Sejlskib paa 160 Brutto-Tons, 10 Fod Dybgaende; dette Skib betaler i Lodspenge, lad os sige 10 Kr.; der er saa en Nutids-Dampner paa 800 Brutto-Tons, 10 Fod Dybgaende; dette Skib betaler altsaa ogsaa 10 Kr. i Lodspenge. I Fald nu denne Afgift blev beregnet pr. Brutto-Ton efter samme Regler, som er fastsat for Rønne Havn, da vilde dette Sejlskib som udenbys komme til at betale 8 Kr. og Dampskibet vilde komme til at betale 22 Kr. Dampskibet bringer 5 Gange saa stor Ladning og kommer knap til at betale 3 Gange saa mange Lodspenge, saa denne Moderation maa vist kaldes rigelig. Som det nu er, har Lodserne en Indtægt af disse 2 Skibe af 20 Kr. Som det efter min Mening burde være, vilde de faa en Indtægt af 30 Kr. Sejlskibet vilde komme til at betale mindre og Dampskibet mere; det maa jo være indlysende for enhver, at det kun er en Bagatel at styre et Skib med 100 Fod Køl i et snævert Farvand, som oftest med Slæbedampner, hvorimod det ikke altid er saa let, i det samme Farvand at styre et Skib med 300 Fod Køl, og som bevæges ved sin egen Maskinkraft.

Ifald disse Bemærkninger kunde bidrage til, at Godstaksterne paa Statsbanerne blev forhøjet, særlig hvor Godset skal passere en eller flere Dampferger, og at Havneafgift og Lodspenge blev beregnet efter Brutto-Tonnagen, saaledes at smaa og store, Sejlskibe og Dampskibe, blev omtrent ligestillede, da var Hensigten med dem naaet.

H. P. Hansen.  
Skibsfører.  
Rønne.

## Konnossements-Klausuler.

Nordamerikas Højesteret har nylig afsagt Dom i en meget interessant Sag, hvor Spørgsmaalet drejede sig om Anvendelsen af Harter-Akten paa en Kontrakt, indgaaet af en britisk Røder udenfor Nordamerika.

Vi skulle i Udtog gengive Sh. Gaz. Referat af Sagen og de Bemærkninger, hvormed Bladets Redaktion ledsager Referatet. Det engelske Skib „the Portuguese Prince“ indladede noget Uld i Buenos Ayres, bestemt til New York, indladede derefter i Pernambuco vaadt Sukker og var senere inde i forskellige Havne for at lade og losse. Under Opholdet i en af disse Havne blev Ladningen stuvet saaledes, at Skibet laa paa Næsen, hvilket medførte, at det vaade fra Sukkeret løb ind til Ulden, saa at en Del af denne blev beskadiget. Efter

Ankomsten til New York anlagde Modtagerne af Ulden Sag imod Rederen til Erstatning af Skaden. Der var Enighed om, at Skaden skyldtes urigtig Stuvning under Vejs, altsaa Forsømmelse ved Indladning og Stuvning. Rederen holdt sig nu til Konnossementets Negligence-Klausul, der blandt andet indeholdt Fritagelse for Ansvar for Skade ved Stuvning og for Forsømmelse af Stuvning samt endvidere den Bestemmelse, at Kontrakten skulde undergives Lovene i det Land, hvis Flag Skibet førte.

Hvad Domstolene nu skulde afgøre var, om Harter-Akten og da navnlig dens Afsnit 1 kunde finde Anvendelse i det omtalte Tilfælde og ophæve Konnossementets Bestemmelser. Harter-Aktens Afsnit 1 forbyder Rederen af ethvert Skib, der fører Varer eller Gods fra eller imellem Havne i de forenede Stater og fremmede Havne at indføre i Konnossementet nogen Klausul, der fritager for Ansvar for Skade, opstaaet ved Forsømmelse eller Fejl ved Indladning, Stuvning etc. af Ladning; enhver saadan Klausul skal være som uskreven, uden Virkning. Det indstævnte Rederi søgte nu at hævde, at den omtalte Bestemmelse i Harter-Akten ikke fandt Anvendelse paa Skibe, bestemte fra fremmede Havne til Havne i de forenede Stater, og vilde støtte denne Paastand paa Harter-Aktens Ord. Men Retten kunde ikke gaa ind paa denne Betragtning. Harter-Akten maatte finde Anvendelse paa alle Skibe, der bragte Varer mellem Havne i de forenede Stater og fremmede Havne, og maatte derfor ogsaa blive at anvende i nærværende Tilfælde. — Det er allerede tidligere blevet fastslaaet af Nordamerikas Højesteret, at Harter-Aktens Afsnit 3 om Rederens Ansvar for Skibets Sedygtighed gælder ogsaa for fremmed Skib fra fremmed Havn til Amerika; men i dette Tilfælde har altsaa samme Ret endvidere fastslaaet, at den amerikanske Lov (i dette Tilfælde Harter-Akten) bliver at anvende paa en Kontrakt, indgaaet udenfor Amerika om en Transport fra en ikke amerikansk Havn med et ikke amerikansk Skib. Det er det, der er af saa alvorlig Betydning for Rederne, idet denne Dom synes at medføre, at en Reder, der fører Varer til Nordamerika, ikke paa nogen Maade ved at optage Bestemmelser i sin Kontrakt kan komme uden om Harter-Akten.

Som det vil ses, drejer den ovenfor gengivne Sag sig om de netop nu her hjemme saa meget omtalte Konnossements-Klausuler. Og den anførte Dom viser, at Nordamerika i sin Harter-Akt har, hvad Købmændene vil kalde et godt Værn imod yderliggaaende Fritagelses-Klausuler, og hvad Rederne vil kalde en uretfærdig Hindring for Kontraktfriheden. Her hjemme har jo den bekendte Hasland-Sag bragt Spørgsmaalet frem i første Række, og lige saa glade, som Rederne blev over Højesterets Afgørelse i denne Sag, lige saa betænkelige blev Købmændene ved den faldne Dom. Som vi allerede ved vort Referat af Sagen i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 49 for den 6. Decbr. f. A. bemærkede, lagde Højesteret i Overensstemmelse med Konnossementet engelsk Ret til Grund for Bedømmelsen, saaledes at der ikke i den afsagte Dom kan findes noget om, hvorledes Højesteret vil dømme, naar dansk Ret skal anvendes. Uden at udtale nogen Formodning om, hvad Højesteret i et saadant Tilfælde vil komme til, skulle vi kun udtale Ønsket om en Gang at faa en paa dansk Ret grundet Afgørelse af dette vigtige Spørgsmaal.

Den faldne Dom har imidlertid allerede havt den betydelige Interesse og Virkning, at den har rejst Diskussionen om Spørgsmaalet og gjort Sagen til Genstand for Overvejelser fra forskellig Side. Efter vor Mening er nu de omtalte Klausuler og deres Indførelse i Konnossementerne en nødvendig Følge af Skibsfartens Udvikling, af den store Mængde Varer, der nu befordres, den korte Tid, det skal gaa i, kort sagt den Maade,

hvorpaa Transporten foregaar nu til Dags. Det synes ikke at være urimeligt, at en Reder nu til Dags fraskriver sig Ansvar for Skade ved Handlinger af Folk som Stuvning f. Eks., og det synes haardt overfor Rederne ved Lov at forbyde Indførelse af Fritagelsesklausuler i Konnossementet.

Ja, hvis Rederen vilde fritage sig for Ansvar for sine egne uheldige Handlinger, det var en anden Sag, men det er jo kun Handlinger af andre, mere eller mindre under hans Kontrol staaende Personer, som han vil fritage sig for Ansvar for, og her synes vi, at meget taler for, at man ikke indskrænker Kontraktfriheden. Naar der hertil siges, at Ladningsejeren ikke ved, hvad der staar i Kontrakten, da maa dette dog siges at være en Fejl af ham, men naar der endvidere siges, at Ladningsejeren, selv om han kender Kontrakten, ikke kan faa sine Varer transporterede uden paa disse Betingelser, da ligger jo Fejlen i, at Købmændene ikke har sluttet sig tilstrækkelig sammen for at modarbejde de for dem uheldige Kontrakter.

Vi kan nemlig godt se, at der maa være en Grænse for, hvad Rederen bør kunne fritage sig for overfor den, hvis Gods han beforder, men vi synes unægtelig, at den eneste Maade, hvorpaa det kan forhindres, at denne Grænse overskrides, er at Købmændene slutter sig sammen. Det er maaske forstaaeligt, at der hos Domstolene er en Tendens til at fortolke disse Negligence-Klausuler saa strængt som mulig, da de danne en Undtagelse fra den almindelige Regel om Bortfragterens Ansvar, men vi finde det ganske urimeligt at betragte disse Klausuler som stridende mod Lov og Ærbarhed og derfor forbyde deres Indførelse i et Konnossement; der ligger heri, forekommer det os, en uberettiget Indskrænkning i Kontraktfriheden.

I dansk Ret findes ingen positiv Regel, der forbyder slige Klausuler, der indskrænke det almindelige Ansvar, men i Retsanvendelsen har Sø- og Handelsretten ved flere Domme vist, at denne Ret kræver meget strenge Betingelser for at anerkende Gyldigheden af disse Klausuler. Som tidligere anført vilde Højesterets Afgørelse af dette Spørgsmaal, grundet paa dansk Ret, være af betydelig Interesse.

## Burmeister & Wain.

I en meget smagfuld og elegant Udstyrelse har Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri udsendt en paa engelsk affattet Bog, omhandlende det store Foretagendes mangeartede Virksomhed. Det har ikke ringe Interesse at erfare lidt nærmere om denne og for dette Blads Læsere særlig om den betydelige Del af den, der er knyttet til Skibsbyggeriet.

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri oprettedes i 1846 og gik i 1872 over til et Aktieselskab. Det beskæftiger nu 2,500 Arbejdere og har en Aktiekapital paa 8 Mill. Kr. Skibsværftet paa Refshaleøen indtager et Areal af c. 16 acres. Der findes her 3 Op-halingsbeddinger, af hvilke de to kan tage Skibe af indtil 2,000 Tons og 250 Fod lange, den tredje Skibe af indtil 3,000 Tons og 300 Fod lange; endvidere en Tørdok med Dimensionerne 455' × 68' × 23'. Værftet er nu i enhver Henseende indrettet paa at udføre alle Arter af nyt Arbejde saa vel som Reparationer økonomisk og hurtigt; det har fortrinlige Bekvemmeligheder for at tage Skibe i Dok for Reparationer o. a., og det er nu i de sidste Aar ogsaa slaaet ind paa Bygningen af Krigsskibe. Dets Specialiteter er Bygningen af Passagerdampere, Isbrydere, Dampfærger og Krigsskibe; for Øje-

blikket har det under Bygning en russisk Krydser, Bojarin, paa 3,200 Tons.

Af Listen over de Nybygninger, der ere udførte paa Værftet, og i hvilken gives Oplysninger om deres Art, Klasse, Materiale, Tonnage, Dimensioner m. v., fremgaar det, at Burmeister & Wain nu er beskæftiget med Nybygning No. 212. Af de mange Skibe, der saaledes ere udgaaede fra Værftet, er et betydeligt Antal leveret til danske Rederier, navnlig til „Det forenede Dampskibsselskab“ og det tidligere Thingvallaselskab. Af andre mere kendte Skibe træffe vi Skoleskibet Georg Stage og „Det østasiatiske Kompagnis“ nye store Dampere Annam og Manchuria; endelig den bekendte russiske Kejseryacht Standart, der fuldendtes i 1896, og som vel nok hører til de Skibe, der har gjort Værftets Navn mest kendt i Udlandet. Af forskellige af Værftets Nybygninger finde vi i Bogen fortræffeligt udførte Afbildninger med tilhørende Beskrivelser af de russiske Krydsere Mandjur og Bojarin, den danske Kongeyacht Dannebrog og den russiske Kejseryacht Standart; der gives en interessant Fremstilling af dette sidste Skibs Tilblivelseshistorie og dets hele Indretning, og de mange Planer og Billeder af Skibets forskellige Dele vidne om det høje Stade, som dansk Skibsbygningskunst ved Fuldførelsen af dette Skib har vist sig at staa paa. Af danske Jærnbanfærger har Burmeister & Wain bygget 11, saa Firmaet sidder inde med en meget betydelig Erfaring paa dette specielle Omraade; af disse skal nævnes den største af de danske Dampfærger, Kjøbenhavn, der gaar mellem Kjøbenhavn og Malmø, og Jylland, der gaar i Store Bælt, og som er indrettet til Isbrydning. Af Isbrydere har Værftet iøvrigt bygget 10, hvorimellem Nadeshny til den russiske Regering; den anvendes i Havnen ved Wladiwostock, og den har baade ved Prøveturen i Østersøen og ved sit Arbejde ved Wladiwostock vist sig som en ganske fortrinlig Bryder. Af Bjærgningsbaade har Værftet bygget 8, alle til Em. Z. Svitzers Entreprise. Af det store Antal Passenger- og Fragtskibe, som er bygget paa Værftet, findes Billeder og Beskrivelser af Postdamperen Freja, af Dampskibene Annam og Kentucky, Tankskonnerten Rudolph og Staalbarken Danmark.

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har i Løbet af de sidste Aar gennemgaaet en omfattende Rekonstruktion, baade med Hensyn til Materiellet og til Ledelsen. Af det interessante Skrift, hvis Hovedpunkter for Skibsbyggeriets Vedkommende vi ovenfor have omtalt, faar man det Indtryk, at Værftet er gaaet ind i det ny Aarhundrede med udmærkede Betingelser for at hævede den fremskudte Position paa Skibsbygnings Omraade, som det i en saa lang Aarrække har indtaget.

## Fanø Sømandsskole.

### Regnskab for 1900. Oplæring af Skibskokke.

Fanø Sømandsskole har udsendt følgende Aarsregnskab:

Indtægt: Gaver: fra Foreningen til Søfartens Fremme 200 Kr., fra Kjøbenhavns Skipperforening 100 Kr., fra Raben Levetzsauske Fond 200 Kr., fra Fanø Forsikringsforening 200 Kr., fra Fanø Skibsrederforening 100 Kr. og fra Fanø Spare- & Laanekasse 50 Kr., ialt 850 Kr.

3 Elever betalte 25 Kr., 3 betalte 10 Kr., 6 betalte 5 Kr., 10 havde Friplads, = 135 Kr., ialt Indtægt 985 Kr.

Udgift: Renter og Afdrag til Sparekassen 618 Kr. 20 Ø., Bøger, Skrivemateriale, Porto 60 Kr., Rejser, Lægehonorar m. m. 45 Kr., Komplettering, Reparationer etc. 100 Kr., Saldo til Lønninger 161 Kr. 80 Ø., ialt Udgift 985 Kr.

Fra Skolens Bestyrer, Hr. P. H. Clausen, have vi samtidig modtaget følgende om Oplæring af Skibskokke. Vi give nu som tidligere Tanken herom vor bedste anbefaling.

Saafernt de nødvendige Midler kan skaffes til Veje, agter jeg til Foraaret at oprette en Kogeskole for unge Søfolk, i hvert Fald lære dem Begyndelsesgrundene i Faget. Da vore Sejlskibe tager af og en stor Del af dem sejler omkring i Udlandet, falder det Aar for Aar vanskeligere at skaffe de unge Søfolk Hyre i Langfart. Ved at gennemgaa et Kursus paa en Maanedstid i Madlavning samt proper Anretning, vilde der være bedre Udsigt til at faa de, der har Lyst til at komme ud, anbragte som Messedrenge i Dampskibe, Kokke i mindre Skibe, og i de større Fiskefartøjer; selv om de ikke siden agter at vedblive som Kok, ville de dog have godt af at lære noget af Kogekunsten, hvilken vi ældre Søfolk saa ofte har været glade ved at kunne, selv efter at vi blev Skibsførere. Kan man selv noget, kan man ogsaa lære andre; ofte har det truffet sig, at jeg er blevet nødt til at gaa i Kabysen, for at hjælpe Kokken til Rette i den første Tid, efter at han var kommet til Søs og man fandt ud, at han ikke var sin Plads voksen.

Det er Pengespørgsmaalet, det gælder om, da det jo altid vil koste noget at faa en saadan Kogeskole i Gang; jeg vil derfor bede Venner af Sømandsstanden om at hjælpe med at faa Planen udført.

## Kystinspektør-Spørgsmaalet.

Vi have modtaget følgende:

Jeg ser af forskellige Blade, at der paatænkes ansat en Kystinspektør, der skal vaage over Kysterne og afgøre, hvor Strandsyn er nødvendig. Tillad mig i den Anledning at fremkomme med et Par Bemærkninger.

Om end en saadan Kystinspektør ikke efter min Formening kan anses for absolut nødvendig, saa vil han maaske nok kunne gøre nogen Nytte, naar der blot tages de fornødne Hensyn ved Besættelsen af Pladsen. Her gælder det om at finde den rigtige Mand, en Mand, der har praktisk Kendskab til Kysterne og særlig til de Pladser, hvor Stenfiskeriet foregaar. Det kan ellers befrygtes, at Stenfisherne kommer til at lide for de Ulykker, de store Selskaber med Damp-Gravemaskiner foraarsager ved Sundet.

Her kan Kontrol være højst ønskelig, men ved de øvrige af Landets Kyster yder det nuværende Strandsyn fuld Betyggelse. Stenfiskeriet er allerede nu betydelig indskrænket ved Strandsyn, ogsaa paa Steder, hvor Stranden er tiltaget i Stedet for aftaget. I det hele taget kan det vistnok siges, at Stranden i Danmark ikke er taget af noget Steds, uden paa Vestkysten af Jylland og ved Øresundet. Det første Sted er det Vesterhavets Skyld, det sidste er Gravemaskinernes Skyld, og i intet Tilfælde bærer Stenfisherne Skylden. Skal det vedblive som hidtil med Strandsyn og Indskrænkninger, vil Stenfiskeriet snart ophøre af sig selv. Stenfisherne døjer allerede nu med at komme igennem. Det kan

være et stort Spørgsmaal, om Landet vil være tjent med, at Stenfiskeriet her hjemme blev umuliggjort, da en Mængde Penge derved vilde gaa ud af Landet, til Sverrig og andre Steder, for at de nødvendige Sten kunde skaffes til Havneforetagender o. s. v.

Kystejerne tager ofte Strandsyn uden nogensomhelst Grund. Det kan paavises, at en Kystejner har taget Strandsyn, medens Nabokystejeren lige ved Siden af sælger rask væk af Strandens Sten, uden at det generer i nogen Maade. Skulde der ansættes en Kystinspektør, maatte det derfor være en Mand, som nøje er kendt med Kysterne og har tilstrækkelig Indsigt til at være fuldt retfærdig. Det maatte derfor helst være en ældre Stenfisker eller en ældre Toldkrydsassistent. I saa Tilfælde behøvede Lønningerne ikke at være større, end at der maaske kunde ansættes 2 Kystinspektører uden at Udgiften blev overvældende. Det vilde ligeledes være ønskeligt, om en eller flere Fagmænd paa Stenfiskeriets Omraade fik Sæde i Overlandvæsenskommissionen, hvor ofte Sager af stor Betydning for Stenfiskerne afgøres.

Aarhus, d. 21. Decemuer 1900.

M. Nielsen,  
Skipper.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag d. 9. Januar. Paa de 100.000 Lodder fordeles et Antal af ialt 52.000 Gevinster, saaledes at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2.000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder efter en stædse stigende Skala faa Gevinst i hver Trækning, hvorom for 4. Træknings Vedkommende henvises til omstaaende Bekendtgørelse.

Gevinsterne kunne tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Bogø Navigationsskole. I Aarets nu afsluttede sidste Eksamenstermin har 8 af Skolens Elever bestaaet den almindelige Styrmandseksamen, og i 2. Afdeling har 9 taget den udvidede Eksamen i Navigation, 9 har taget Eksamen i Geografi og Vejrlære, 7 i Engelsk og 9 i Søret og Handelsvidenskab. Desuden har 1 bestaaet Fiskeskipperprøven. I alt har Skolen i 1900 dimitteret 29 til den almindelige Styrmandseksamen, 15 til udv. Eksamen i Navigation, 15 i Geografi og Vejrlære, 12 i Engelsk og 15 i Søret og Handelsvidenskab. 3 har underkastet sig Fiskeskipperprøven og 3 Sætteskipperprøven. Skolen optager fremdeles til enhver Tid Elever i alle Afdelingerne. Uformuende Elever, der viser Flid og god Opførsel, kan vente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er Forstanderen, cand. mag. Svendsen, der meddeler nærmere Oplysninger, de mangeaarige Lærere ved Skolen O. Mathiasen og A. Landt samt Lejtnant Pedersen og Læge Linnet.

En nylig udkommen spansk Anordning bestemmer, ifølge Sh. Gaz., at alle Dampskibe, der anløbe spanske Havne, skal have deres Passagerlister eftersat hos den spanske Konsul i den sidste Havn, Skibet anløber før det kommer til Spanien, ganske paa samme Maade som Tilfældet i flere Aar har været med Ladningsfortegnelsen.

Hurtig Rejse. Skonnert Iris af Thurø, bygget paa Hr. I. P. Jørgensens Værft, har ifølge Svendb. Amtstgjort Turen fra Sunderland til Halmstad i 2 $\frac{1}{2}$  Etmaal.

## Personalia.

Fhv. Skibsfører P. C. Bach af Aalborg er afgaaet ved Døden.

Ved en beklagelig Ulykke i Grangemouth Dok omkom 2. Styrmand i Dampskibsselskabet Danmarks Skib „Thorvaldsen“ Ibsen af Bogø, Matros Herlof Rasmussen af Svendborg og Matros Frederik Nielsen af Kjøbenhavn. Ulykken skete under Besætningens Arbejde med at faa Skibet fortøjet efter at Fortøjningerne var sprængte i Stormen.

Udenrigsministeriet anmoder enhver, der kan give Oplysninger om den 57 Aar gamle danske Sømand og Kok Anton Bjeldsons og om den 21 Aar gamle danske Sømand John Renkins Slægt og Hjemsted, om at henvende sig til Ministeriet.

Ved det andet Steds i Bladet omtalte Forlis af Sk. Marie af Marstal maa det desværre antages, at Kaptajn J. Christensen, Styrmand Eriksen og Mandskabet, der bestod af 3 Mand, ere omkomne. Kapt. Christensen var, if. „Ærø Avis“, en yngre, rask Mand, afholdt af sine Fæller og af alle, med hvem han kom i Berøring; han efterlader sig Enke og to Smaabørn. Styrmand Eriksen var fra Ommel paa Ærø og var gift.

Fhv. Skibsfører og senere Forvalter i Det forenede Dampskibsselskab J. A. M. Corfitzen er afgaaet ved Døden efter mange Aars Svagelighed.

Som Assistent ved Lloyds Registers herværende Agentur er ansat Hr. Ingeniør Sonne, der i flere Aar har været bosat i Kina, og Hr. A. F. C. Ørbech.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Flensborg Skibsværft er Dpsk. Sithonia, bygget til Hamburg—Amerika Liniens østasiatiske Rute, løbet af Stablen. Skibets Hoveddimensioner ere: 436' × 56' × 31' 11".

Dampskibet „Wellgunde“, bygget for Regning af Dampschiffs-Rhederei von 1889 i Hamburg, løb d. 29. Decbr. Kl. 12 $\frac{1}{2}$  af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 288' 6" langt i Hoveddækket, 40' 10" bredt og 17' 7 $\frac{1}{4}$ " dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 ind. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Slesvig.

Med Svend II, Dpsk., bygget til Firmaet L. H. Carl her i Byen, er foretaget Prøvetur. Skibet, der er bygget til Lloyds højeste Klasse, har følgende Dimensioner 301' × 42' 3" × 21' 7 $\frac{1}{2}$ ".

## Ugens Havarier.

Om det danske Sejlskib Stirlings Eorlis tilskrives os følgende:

Stirling ankrede Kl. 3 Efterm. d. 12. Decbr. paa Grange-mouths Red og satte Styrmandens Vagt; Resten gik til Køjs Kl. ca. 7 $\frac{1}{2}$ , og Kl. ca. 8 løb Dpsk. Perseverance af Glasgow Skibet i Sænk; det rantes med fuld Kraft mellem Rigningen og Ankerlanternen paa Styrbordsside. Heldigvis blev Mastetoppene over Vandet. Kaptajn S. F. Nielsen og 2 Mand kom derop uden Klæder, og heldigvis var Baaden fast med en lang Line, saa den flød hen til dem; de kom om Bord i en tysk Damper og ind til Boness. De andre 3 Mand entrede om Bord i Perseverance og kom i Land i Leith. — Stirling var en 2-mastet fore and aft Skonnert, bygget af Staal i Martenshock i Holland i 1896 og maalte 149 R.-T.

Til Bureau Veritas er i Novbr. Maaned 1900 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 8 amerikanske, 23 britiske, 4 chilensiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 7 franske, 2 tyske, 1 græsk, 8 italienske, 16 norske, 6 russiske, 1 svensk, ialt 78; Dampskibe: 1 amerikansk, 15 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 2 italienske, 3 norske, 1 spansk, 1 svensk, ialt 25. Aarsagerne til Forlisene vare for Sejlskibene: Stranding 42, Kollision 2, Ild 2, forladte 8, Kondemnation 16, bortblevne 8; for Dampskibene: Stranding 11, Kollision 4, Ild 2, sunkne 2, forladte 1, Kondemnation 5.

Britannia, Dpsk. af Gefle, kom d. 21. Decbr. paa Rejsen fra Stettin til Kiel i Ballast paa Grund paa Drumholm.

Lagoni, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen til Riga med Svovkis d. 21. December indkommet til Frederikshavn med oven Bords Skade og Beskadigelse paa Maskinen.

Leopold II, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 21. Decbr. indkommet til Fayal med forskudt Last.

Dannebrog, Brig af Svendborg, Kaptajn Børgesen, er paa Rejsen fra Methil med Kul til Bandholm, medens den laa til Ankers ved Kastrup Fyr, bleven oversejlet af Dpsk. Pinus af Elbing. Dannebrog sank kort efter og Besætningen bjærgede sig om Bord i Pinus, der indkom hertil. (Dannebrog byggedes i 1840 og ombyggedes i 1868; den var af Eg og maalte 187 Netto Reg.-Tons. Vraget er uskadeliggjort af Svitzers.

Palmin, Skonnert, er paa Rejsen fra Island til Christianssand indkommet til Flekkefjord med megen oven Bords Skade.

Thor, Dpsk. af Luleå, er Natten til 26. Decbr. grundstødt ved Hornbæk. Flot med Assistance af Svitzers.

Tøsen, Fiskerkvase, er d. 28. Decbr. strandet ved Kronborg Glaci og er Vrag.

Japan, Barkskib af Riga, med Kul til Libau, kom d. 28. Decbr. paa Grund paa Middelgrunden.

Sjælland, Dpsk. af Helsingborg, er d. 27. Decbr. om Aftenen, paa Rejsen fra Oxeløsund med Træ til Hull, strandet  $\frac{1}{4}$  Mil øst for Hanstholm Fyr. Besætningen, 10 Mand og 2 Kvinder, reddedes ved Hanstholms Redningsbaad.

St. Erik, svensk Dpsk., med Træløst, kom d. 27. Decbr. om Aftenen paa Grund ved Hanstholmen, men atter flot ved egen Hjælp.

Risø, Dpsk., er paa Rejsen herfra til Færøerne og Island, d. 22. Decbr. indkommet til Haugesund med Havari.

Athene, Skonnert af Thurø, er paa Rejsen fra Kolberg til Horsens og Vejle indkommet til Nexø med Tab af Storbom og med oven Bords Skade. 3 Mand af Besætningen var syge og saarede.

Camilla, Skonnert af Lohals, har paa Rejsen fra Kolberg til Kjøbenhavn været paa Grund lidt syd for Nexø. Flot med Assistance af Lodser.

Union, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen til Newcastle maattet søge ind til Frederikshavn, efter i 10 Dage at have døjet Storme i Nordøen. Skibet havde 1 Fod Vand i Lasten og forskellig oven Bords Skade, ligesom Pumpeperne var uklare. Skibet lossede og reparerede.

Primula, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Stormen i Nordøen faaet S. B. Redningsbaad knust.

Volmer, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Blyth til Libau i Stormen erholdt en Del oven Bords Skade.

Uranienborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen herfra til Sunderland i Stormen i Nordøen faaet en Del oven Bords Skade.

Marie, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Wemyss til Ærøskjøbing med en Ladning Kul strandet ved Skagen og er sønderslaaet.

Kapt. A. Jørgensen, Fører af Dpsk. „Swarland“ af Aalborg, har paa Rejsen fra Aalborg til Methil under forrige Uges Orkan i Nordøen bjærgtet en norsk Skibsbesætning, 5 Mand.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

(Ufuldstændig paa Grund af Helligdagene.)

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til New Orleans. — Alexandra, Svensson, i Stettin. — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til Methil. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til Reval. — Antwerpen, Wulff, afgik fra Boston 22. Decbr., best. til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til New York. — Beira, Lunge, ankom til Kbhvn. 30. Decbr. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Genua 29. Decbr. — Douro, Ørum, ankom til Lissabon 26. Decbr. — Florida, Koch, i Kbhvn. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 27. Decbr. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Boston. — Hekla, Gundel, afgik fra New York 22. Decbr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Kofoed, ankom til Messina 27. Decbr. — Island, Skjødt, i Dok. — Kentucky, Caroc, ankom til Christiania 30. Decbr. — Leopold II, Kruse, afgik fra Boston 8. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Loire, Rabe, ankom til Rouen 26. Decbr. — Louisiana, Jensen, i New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 31. Decbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 1. Jan., bestemt til Dunkirk. — Omsk, Müller, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Seine, Staal, ankom til Dunkirk 30. Decbr. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Reval. — Xenia, Thiedemann, afgik fra New York 21. Decbr., best. til Christiania & Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til London 28. Decbr. — Axelhuus, Sørensen, afgik fra Stavanger 1. Jan., best. til Kbhvn. — Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Riga 1. Jan., bestemt til Antwerpen. — Ceres, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christiansund, Kjølens, ankom til Bergen 31. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, afgik fra Libau 1. Jan., best. til London. — Jyden, Erichsen, ankom til Hamburg 26. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 26. Decbr., best. til Kbhvn. — Jolantha, Meyer, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom til London 23. Decbr., bestemt til Newcastle. — Kiew, Andresen, ankom til Libau 24. Decbr., bestemt til Hull. — Louise, Christiansen, ankom til Pillau 26. Decbr., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 30. Decbr., best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 31. Decbr., bestemt til Thronhjelm. — Moskov, Rohde, ankom til Hull 27. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Königsberg. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 30. Decbr., best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 2. Jan. — Valdemar, Johnsen, ank. til Kbhvn. 30. Decbr., best. til Riga. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 1. Jan., bestemt til London. — Skalholt, Aasberg, ankom til Kbhvn. 31. Decbr., bestemt til Island. — Vesuv, Iversen, ankom til Antwerpen 23. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Libau 27. Decbr., bestemt til Hull. — Kursk, Møller, ankom til London 29. Decbr., bestemt til Newcastle.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 2. Jan., bestemt til Aarhus. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 2. Jan., bestemt til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 3. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 2. Jan., bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 2. Jan. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 3. Jan., best. til Newcastle. — Storebølt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 3. Jan., via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, er afgang fra Leith, bestemt til Odense.



**Vesterhavet.** Niobe, Jørgensen, ankom til Cardiff 31. Decbr. — Nancy, Mathiesen, ankom til Riga 26. Decbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Blyth 26. Decbr., bestemt til Canarerne. — Nora, Christensen, afgik fra Riga 30. Decbr., bestemt til Arbroath. — Neptun, Gram, afgik fra Esbjerg 28. Decbr., ankom til Hull 31. Decbr. — Nerma, Knudsen, afgik fra Methil 27. Decbr., ankom til Esbjerg 29. Decbr. — Alfa, Nielsen, afgik fra Memel 29. Decbr., bestemt til London.

**Dania.** Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 28. Decbr., ankom til Strømstad 31. Decbr. — Lilly, Nielsen, ankom til Antwerpen 30. Decbr.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Limassol paa Cypern fra Port Said 28. Decbr. — Karen, Degn, afgik fra Burntisland 22. Decbr., ankom til Helsingborg 25. Decbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Genua 26. Decbr., bestemt til Smyrna. — Fyen, Hansen, afgik fra Tynen 18. Decbr., ankom til Aalborg 22. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 22. Decbr., bestemt til Cette. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 25. Decbr., ankom til Libau 27. Decbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Sunderland 22. Decbr., ankom til Kbhvn. 24. Decbr.

**Østersøen.** Cimbria, Hansen, afgik fra Singapore 28. Decbr., bestemt til Wladiwostock. — Patria, Larsen, afgik fra Singapore 29. Decbr., bestemt til Wladiwostock.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Bourgas 28. Decbr., ankom til Kavarna 29. Decbr. — Gallia, Poulsen, ankom til Sevilla 20. Decbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Rotterdam 28. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 22. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til Rotterdam 31. Decbr. — Herma, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 1. Jan., bestemt til Libau. — Alice, Hansen, ankom til Aarhus 1. Jan. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 26. Decbr., best. til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 1. Jan. — Rønne, Hintze, ankom til Rønne 27. Decbr.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Dunkerque 29. Decbr., best. til Cardiff. — London, Bom, afgik fra Libau 29. Decbr., best. til Rotterdam.

**Myren.** Anna, Moyell, er ankommen til Libau. — Clara, Jensen, ankom til London 30. Decbr. — Kai, Petersen, ankom til Christiania 26. Decbr.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Libau 27. Decbr., best. til Rotterdam. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Ghent 1. Jan., bestemt til Blyth.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Kronprinsesse Louise, Pedersen, ankom til Port Natal 26. Decbr. fra London. — Sophie, Svarrer, gik til Søs fra Elben 27. Decbr. til Cadiz. — Havila, Holm, gik til Søs fra Elben 27. Decbr. til St. Rosalia. — Anne & Emmy, Svarrer, ankom til Frederikshald d. 28. Decbr. fra Methil. — Dorane, Sigurdson, prajet 10. Decbr. paa 12° N. 27° V. fra Cardiff til Frey Bentos. — Mærdor, Brinck, ankom til Laguna 28. Decbr. fra Tampico.

**Æra.** Astræa, Svane, ankom 29. Decbr. til Barbados. — Mette, Albertsen, ligger til Ankers ved Ryde. — Thyra, Rasmussen, ankom 30. Decbr. til Gibraltar. — Nansen, Pofler, passerede Dungeness 28. Decbr. paa Rejse fra Göteborg til Afrika. — Olga, Jørgensen, ankom 24. Decbr. til Gefle. — Hosanna, Hay, ankom 31. Decbr. til Newcastle. — Amor, Rasmussen, ankom 26. Decbr. til Fowey. — Thekla, Fabricius, ankom 27. Decbr. til Fowey. — Dronning Louise, Petersen, ankom 24. Decbr. til St. Valery. — Fredensborg, Kisby, ankom 25. Decbr. til Kragerø. — H. C. Christensen, Boye, ankom 27. Decbr. til Blyth. — Frem, Folmer, ankom 28. Decbr. til Grangemouth. — Fred, Friis, afgik 10. Decbr. fra Cassablanca til Irvine (Skotland). — Skirner, Rasmussen, ankom 28. Decbr. til Odense. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 28. Decbr. til Boness.

**Andre Sejlskibe.** Laurine Mathilde, Carlsen, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Freja, Hansen, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Alf, Rasmussen, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Hilma, Mortensen, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Agnete, Christiansen, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Tvende Brødre, Pilegaard, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Ellen Margrethe, Sørensen, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Marie, Hansen, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Jørgine, Larsen, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Romanus, Tofte, ankom til Aarhus 28. Decbr. — Marie, Jensen, ankom til Aarhus 27. Decbr. — Helge, Hansen, ankom til Aarhus 27. Decbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maaletene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

### Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Den nye Signalbog, af hvilken den *dansk-norske* Udgave først vil udkomme i Løbet af Aar 1901, kan fra den 1ste Januar 1901 anvendes til Signalering mellem Skibe indbyrdes og med Signal- og Telegraf-Stationer i Land, og den skal anvendes fra den 1ste Januar 1902.

At Signaleringen foregaar efter den nye Signalbog, tilkendegives i 1901 ved, at Systemflaget (Svarstanderen) hejses med Spidsen najet til Faldet og med en Kugle eller noget, der ligner en Kugle, oven over.

Det kan tilraades, at Skibe, der ikke ere forsynede med den nye Signalbog, besvare et efter denne til dem rettet Signal med Standeren D, der har samme Udseende og betyder „Nej“ efter begge Signalsystemer.

Fra den 1ste Januar 1901 modtage Signal- og Telegraf-Stationerne *Hanstholm, Hvirshals, Skagen, Fornæs, Kronborg* og *Hammeren* Signaler fra Skibe saavel efter den gamle som efter den nye Signalbog, medens Signal-Stationerne, indtil den *dansk-norske* Udgave foreligger, kun afgive Signaler efter den gamle Signalbog.

Fra den 1ste Januar 1901 kan Nødsignal, foruden ved de tidligere Signaler, gives ved en Kegle med Spidsen opad og en Kugle eller noget, der ligner en Kugle, over eller under Keglen.

**Sundet.** **Hollænderdyb.** **Saltholm-Flak NV.** Den 27de December 1900 er Klokketønden *Saltholm Flak NV.* ombyttet med Vintersømærket.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** **Kalmarsund.** **Pataholm.** I Farvandet til *Pataholm* ere Sømærkerne nu udsatte.

**Botorps Hamn.** I Farvandet til *Botorps Hamn* er fundet en 9 Fods Grund. 56° 34' 50" N. Br. 16° 15' 22" Ø. Lgd. Stagen med Kost, der stod ved en Grund tæt SØ. for den nye fundne Grund, er flyttet, saa den afmærker denne.

**Finland.** **Ålands Øer.** **Utö.** Ved *Utö* Fyr gives nu Taagesignal; hver 15 Minutter To-Knald med 1/2 Minuts Pause mellem Knaldene. Lyden er hørt i 2 1/2 Kml. Afstand.

**Finske Bugt.** **Hangö.** **Gustafsvärn.** Sirenen paa *Gustafsvärn* giver nu omtrent hver 2 Minutter to Stød, saaledes: Høj Tone 2 S., Pause 2 S., dyb Tone 7 S., Pause c. 115 S. Lyden er forstærket i Indsejlings-Retningen, saa at den er hørt i 12 Kml. Afstand.

**Tyskland.** **Kaiser Wilhelm Kanal.** Lystønden, der udlagdes i Stedet for Fyrbaaken ved den V-lige Udgang af *Schirnauer See*, er rød og viser blaåt, fast Fyr. Den ligger lige over for den sorte Lystønde S. 15.

### Kattegat og Skagerrak.

**Vrag i Skagerrak.** Meddelelse fra „Det Forenede Dampskibsselskab“:

Den 24de December. 58° 4' N. Br. 9° 47' Ø. Lgd. Vraget af et Skib paa c. 100 Tons med Bunden opad. Bunden var malet brun og var ganske ubeskadiget.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** **Elben.** **Pagensand S.** Den sorte Spidstønde Nr. 7/8 S. for *Pagensand* er atter udlagt i 16 Fod Vand, efter at Uddybningsarbejderne ere endte. 53° 40' 1/4 N. Br. 9° 30' 1/2 Ø. Lgd.

**Weser.** **Bardenfleth.** **Brake.** Ledefyrene ved *Brake* ere tændte, men Lystønderne for Reden udlægges først til Foraaet. Ledefyrene ved *Bardenfleth* ere flyttede.

**England.** **Humber.** **Killingholme** Fyr ere overet i N. 66° V.

**Foul Holme Sand** sorte Spidstønde Nr. 7 med Stage og Ballon ligger 2 1/2 Kml. S. 71° Ø fra *Killingholme* Bagfyr og fra *Ottringham* Kirke i S. 33° V.

**Skitter Sand** End rede Lys- og Klokketønde Nr. 7 viser hvidt Fyr med Formærkelser, og ligger 7 1/2 Kbl. S. 80° V. fra *Paul* Kirke og i S. 10° V. fra *Salt End* Bagfyr.

**Burcom Sand** N.-lige sort og hvid lodret stribet Spidstønde Nr. 6 er flyttet 2 Kbl. N. 56° Ø. hen og ligger nu 2 1/2 Kml. N. 38° V. fra *Grimby* Vandtaarn og fra *Ottringham* Kirke i S. 18° V.

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

**England.** **Pendeen.** Ved *Pendeen* Fyr er Taagesignalet forandret. Sirenen giver nu Et-Stød af 7 S. Varighed hver 1 1/2 Minut. 50° 9' 50" N. Br. 5° 40' 20" V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Madeira. Porto Santo Ø. Ilhéu de Cima.** Om kort Tid tændes et midlertidigt, hvidt Fyr paa *Ilhéu de Cima*, tæt Ø. for *Ilha de Porto Santo*. Flammens Højde: 376 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Spejllapparat af 5te Orden. Fyret lyser fra N. 16 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem N., Ø. og S. til S. 43 $\frac{1}{2}$ ° V. og er anbragt i den Bygning, hvorfra det permanente Fyr skal vises. 33° 3' 15" N. Br. 16° 16' 20" V. Lgd.

**St. Lawrence Bugt. Chalour Bay. Dalhousie Harbor.** Ved *Dalhousie Harbor* er den røde Spirtønde ved SØ.-Kanten af *Middle Ground* flyttet c. 2 Kbl. S. 61° V. hen i 6 Fod Vand, fra *Dalhousie Island* Fyr i N. 7° Ø., 1 $\frac{3}{4}$  Kbl.

*Maguacha Spit* er afmærket med en rød Stumtønde, der ligger i 4 Fv. Vand, fra *Maguacha Point* i S. 69° V., 9 $\frac{1}{2}$  Kbl., og fra *Yacta Point* i S. 26° Ø.

Taarnet paa den nye Kirke ligger 412 Alen N. 57° Ø. fra den i Admiralty Kort Nr. 1715 angivne Plads. Den romersk katolske Kirke har ogsaa Spir.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New-York. Long Island Sound. Little Gull Island.** Omtrent den 25de December 1900 forandres Taagesignalet paa *Little Gull Island*, ved S.-Siden af det Ø.-lige Hovedindløb til *Long Island Sound*, til at give Et-Stød hver  $\frac{1}{2}$  Minut; Stød 3 S., Pause 27 S.

**New York Lower Bay. Coney Island Channel.** Løbet i *Coney Island Channel* er uddybet og udvidet til c. 1 Kbl. Bredde med 14 Fod Vand, Middel-Lavvande. Det sorte Spir Nr. 1 og det røde Spir Nr. 4 ere inddragne og følgende Tønder udlagte:

En sort Spirtønde Nr. 1 i 13 Fod Vand, fra *Centennial Tower* i S. 74 $\frac{1}{2}$ ° V. og fra *Coney Island Fyr* i S. 31° Ø.; en sort Spirtønde Nr. 3 i 13 Fod Vand, fra *Centennial Tower* i S. 77° V. og fra *Coney Island Fyr* i S. 11° Ø.; en rød Spirtønde Nr. 4 i 13 Fod Vand, fra *Centennial Tower* i S. 31° V., og fra *Coney Island Fyr* i S. 20° Ø.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Barre.** Den sort og hvid lodret sribede Fløjtetønde *Galveston Bar* er flyttet og ligger nu i 29 Fod Vand, fra *Bolivar Point Fyr* i S. 61° Ø., fra *Fort Point Fyr* i S. 73° Ø. og fra *Tremont Hotel* i N. 83° Ø.

**Galveston.** En Grund har dannet sig ud for Enden af *South Jetty* i Indløbet til *Galveston Bay*. Den er afmærket med en rød Spidstønde Nr. 2, som ligger i 24 Fod Vand fra *Bolivar Point Fyr* i S. 63° Ø., fra *Fort Point Fyr* i S. 85° Ø. og fra *South Jetty Baake* i N. 60° Ø.

**Mexiko. Angeles Havn.** Ved *Angeles Havn*, paa *Pynt Ieuca*, er tændt et hvidt Blinkfyr. Flammens Højde: 180 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Hvidt, 43 Fod højt, ottokantet Taarn ved Fyrpasserboligen,  $\frac{1}{2}$  Kml. V. for Ankerpladsen. 15° 39' 10" N. Br. 96° 31' 45" V. Lgd.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** Barren ved *Rio Grande do Sul* kunde i Oktober 1900 i 17 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 12 $\frac{1}{2}$  Fod.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Genova.** Den 29de December 1900 tændes paa Yderenden af Molen *Duca di Galliera* et elektrisk, rødt Fyr med En-Formerkelse hver 20 S.; Lys 15 S., Merke 5 S. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Fyret vises fra en Jærnpæl og lyser Horisonten rundt. 44° 23' 35" N. Br. 8° 55' 37" Ø. Lgd. Samtidig slukkes de to røde Fyr paa samme Moles Yderende.

**Civitavecchia.** Den 20de December 1900 ere følgende Fyr ved *Civitavecchia Havn* tændte:

Det hvide Lynfyr paa den nye N.-Moles Hoved. Lynets Varighed:  $\frac{1}{10}$  S. 42° 5' 38" N. Br. 11° 46' 50" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Lazzaretto Molen*. 42° 5' 33" N. Br. 11° 47' 13" Ø. Lgd.

Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af den gamle Mole. 42° 5' 31" N. Br. 11° 47' 6" Ø. Lgd.

Samtidig ere alle de gamle Fyr, deriblandt det hvide, faste Fyr med Blus hver 40 S. paa SØ.-Enden af den gamle Mole slukkede.

## Karantænebestemmelser.

**Danmark.** — Sundhedsforanstaltningerne overfor *Port Said* og *Smayrna* som pestsmittede ere ophørte.

**Sverrig.** — *Paraguay* er erklæret for pestsmittet. *Alexandria* er erklæret for pestfri.

## Københavns Børskurs d. 2. Januar 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibe Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		107 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{3}{4}$
Danmark .....		91 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{4}$
Norden .....		121 $\frac{1}{2}$	122
Kjøbenhavn .....	108 $\frac{3}{4}$	108 $\frac{3}{4}$	104
Carl .....	54 $\frac{1}{2}$	54 $\frac{1}{4}$	54 $\frac{3}{4}$
Dannebrog .....	99	98 $\frac{3}{4}$	99 $\frac{1}{4}$
Skjold .....		71	71 $\frac{1}{2}$
Urania .....		78	79 $\frac{1}{2}$
Union .....		107 $\frac{1}{4}$	108
Dampsk. af 1896 .....		101 $\frac{1}{4}$	101 $\frac{3}{4}$
Østasiatiske .....		106 $\frac{1}{4}$	107 $\frac{1}{4}$
Østersøen .....		103	103 $\frac{1}{2}$
Nordsøen .....		78	82
Torm .....		103	108
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk. ....		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % — — — — —		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort. ....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats .....		92 $\frac{1}{4}$	94
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk. ....		78 $\frac{3}{4}$	79 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf. ....		81 $\frac{1}{4}$	83
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — 2. Serie ..		87	87 $\frac{1}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — 1. — ..		90	91
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		82 $\frac{1}{4}$	83
4 $\frac{1}{2}$ % — — — — — 7 — .....	88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — .....		82 $\frac{3}{4}$	84 $\frac{1}{2}$
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		132 $\frac{1}{2}$	133
Privatbank .....		125 $\frac{3}{4}$	127
Landmandsbank .....		118	120
Handelsbank .....		118	120
Grundejerbank .....		103	105
Burm. & Wain .....		74	75
Helsingørs Jærnsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....		105 $\frac{1}{2}$	105 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier .....	94 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{3}{4}$

## Vekselkurser d. 28. Decbr. 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.10	88.90
London .....	18.19	18.15
Paris .....	72.65	—
Amsterdam .....	150.85	—

## Notering paa Berlins Børs d. 31. Decbr. 1900.

Russiske Noter ..	216.05
4 $\frac{1}{2}$ % Russiske Consols .....	99.20
3 $\frac{1}{10}$ % — Boden Kredit .....	92.80
5 $\frac{1}{2}$ % Mexikanske 1899 .....	98.25
5% Rumænske Stats .....	88.25
4% — — — — — 1890 .....	74.75

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

„Det Foren. Dampskibe.“ 116,000, „Norden“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 24,000, „Urania“ 10,000, „Union“ 2,000, „Østasiatiske“ 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Skibsmæglere, Speditører m. fl.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean

Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## N. C. BACH,

Skibsmægler.  
Ekspeditor for Det forenede  
Dampskibsselskab,  
Nørresundby.

Telegramadresse: BACH.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Ledig Førerpost.

En dygtig og velanbefalet Styrmand kan i Løbet af Sommeren faa Førerpost paa en nybygget 1000 Tons Damper i Baltictrede. Billet mrk.: „J. J.“ modtager dette Blads Kontor inden Udgangen af Januar.

## Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

## 28. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 9de Januar 1901

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 900 Kr.	1	Gevinst paa 1800 Kr.	1	Gevinst paa 900 Kr.
1	460	1	900	1	460
1	300	1	600	1	300
6	150	0	300	6	150
50	100	50	200	50	100
75	50	75	100	75	50
96	25	96	50	96	25
100	10	100	20	100	10
2071	8	2071	10	2071	8

Desuden: 375 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 7,575 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 250 og 125 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lødsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.



## Husk nu! PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager a

1ste Klasses saavel Haand- som

Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

## CARLSEN, NIELSEN & CO., CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

## LANDMANDSBANKEN

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

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,

Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

**CARL KRARUP,**

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- &amp; Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

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

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

**Kjøbenhavns****Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Flensborgs

**Skibbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**AKTIESELSKABET****NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,**

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedre.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovierings-handlere samt Specialforretninger.

Ilwo-Kaffebrød

80 øre pr. B.

Ilwo - Kaffebrød

Exporten.

Beer-Rusks Søn  
Hofbager  
CopenhagenSærlig velsmagende.  
Erstatter engl. Bisquit ved  
Frokost- og Aftens-Bordet.

Ilwo - Kaffebrød

Ilwo-Kaffebrød

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- &amp; SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG &amp; KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE &amp; HAVARISAGER.

**PRIMA BUNKER-KUL.****BD BLUMENFELD.**

HAMBURG.

DOVENHOF 77 &amp; 79.

Telegr. Adr.:

Børsplads:

Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.Telefon  
Nr. 6.

G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.

Telefon  
Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Januar 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet. ☐  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Efft.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

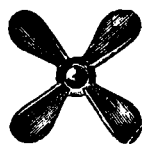
F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

*A. J. Jarmanns  
Leverpostej  
med ny uden Trøffel i Paaske.*

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Telefon 1027.

**Iver C. Weilbachs**  
nautiske Etablissement,

grundlagt  
1799.

udvidet  
1877.

Lord Kelvins

(Sir William Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

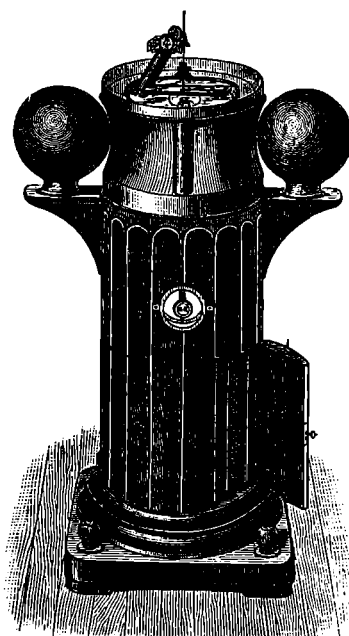
Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
(efter Lord Kelvins Princip).

Alm.  
Kompasser.

Baadskompasser  
m. m.

E. S. Ritchie & Sons  
originale  
Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.



Lord Kelvins

(Sir William Thomson)  
originale  
Patent Lodde-  
maskiner,  
komplet.

Azimuth & Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine

Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.

Barometre,  
enk. og dobb.

Kikkerter  
m. m.



## Søvejsreglernes Forstaaelse.

I England er nylig udkommen en ny Udgave af Mr. H. Stuart Moores Bog *Rules of the Road at Sea*, der indeholder adskillige gode Bidrag til Søvejsreglernes Forstaaelse. Vi anfører efter „The Syren“ nogle af Bogens Enkeltheder.

Søvejsreglernes Artikel 29 siger: „Intet, som indeholdes i disse Regler, skal frigøre noget som helst Skib eller dets Reder, Fører eller Mandskab for Følgerne af nogen Forsømmelse med at føre Lanterner eller give Signaler eller af nogen Forsømmelse med at holde behørigt Udkig eller af Forsømmelse af nogen Forsigtighedsregel, som almindeligt Sømandsskab eller Tilfældets særegne Omstændigheder maatte fordre.“

De Kommentarer, som Bogen giver til denne Artikel, er baade interessante og lærerige, og Artiken fortjener særlig Omtale, fordi der ofte tillægges den ringe eller ingen Betydning. Der gøres saaledes opmærksom paa, at det i paakommende Tilfælde ikke kan anføres som Undskyldning, at de reglementerede Lanterner er gaaede tabt eller blevne ødelagte ved Kollision eller gaaede ud paa Grund af daarligt Vejr, med mindre det absolut godtgøres, at Lanterne ikke kunde erstattes i betimelig Tid til at hindre Kollision. Denne Advarsel er tydelig given gennem Udfaldet af tre Kollisionssager, til hvilke der refereres. Heller ikke er det nogen Undskyldning for Overtrædelse af Artiklen, at Lanterne var skjulte, for hvis de er formørkede ved Røg fra Skorstenen, skal Skibet mindske Farten, hvilket fremgaar af en Rets-sag fra 1873 og en anden fra 1856. Med Hensyn til Udkiggens Pligter gives nogle meget nyttige Vink. I stærkt befærdede Farvande skal han, siges det, have sin Plads langt forude, saa at han kan se Genstande, der er nær Skibet, i Tide til at forhindre Kollision. Ved Constantia-Sagen fastsloges det, at Udkiggen ikke maa have andre Pligter og at han ikke maa beordres bort for at assistere ved andet Arbejde. Det er vist ikke alene i Sejlskibe, at denne Regels Bogstav og Aand overtrædes, men ogsaa i adskillige „Tramps“, hvor Udkiggen ofte maa udføre et og andet af de mindre vigtige Arbejder, der forefalder paa Dækket.

Artikel 27 lyder: „Ved Jagttagelsen og Fortolkningen af disse Regler skal der tages behørigt Hensyn til alle de med Navigeringen og med Sammenstød forbundne Farer samt til enhver særegen Omstændighed, der maatte gøre en Afvigelse fra de foranstaaende Regler nødvendig for at undgaa øjeblikkelig Fare.“ Meningen med denne Bestemmelse er, at en Navigator i Udførelsen af sit Hverv skal tage Hensyn ikke alene til Søvejsreglerne, men at han ogsaa, naar uventede Hændelser indtræffer, skal handle efter Konduite. Forfatteren bemærker herom: „Naar der opstaar øjeblikkelig Fare for

en Kollision, og denne synes at være uundgaaelig, og alt afhænger af de Foranstaltninger, der straks træffes, er det af den største Betydning, at de, der leder Navigeringen af Skibet, vide, at hvis de afviger fra Søvejsreglerne, maa de bevise, at hvad der blev foretaget var nødvendigt for at undgaa øjeblikkelig Fare, og at den valgte Fremgangsmaade var fornuftig, og de maa føre Beviset, saa at det tilfredsstillende ikke alene dem selv, men ogsaa Domstolene.“

Ved Siden af disse Forklaringer af forskellige af Søvejsreglernes Artikler, giver Bogen Kommentarer til de af forskellige Havneautoriteter givne Reglementer, saa at Navigatøren faar værdifulde Oplysninger om de Regler, han skal følge. De Tilfælde, i hvilke der afviges fra de af lokale Autoriteter fastsatte Bestemmelser, vilde være langt mindre hyppige, hvis Skibsførerne var i Besiddelse af en Vejledning som den, der gives i denne Bog.

Vi anfører endnu, at Bogen omhandler den i den senere Tid saa omdebatterede Artikel 16 i Søvejsreglerne: at et Skib i Taage, Tykning, Snefald eller under svære Regnbyger skal gaa med „moderat Fart“. Forfatteren har omhyggeligt studeret de forskellige Retsafgørelser, der fortolker Udtrykket „moderat Fart“, og han fremstiller de Tilfælde, i hvilke en vis Fart af Domstolene er bleven erklæret for ikke at være moderat. I Mersey er saaledes i Henhold hertil 6—7 Knob ikke moderat Fart; i Clyde 5 Knob; i Østersøen, 25 Mil Øst for Gotland, 4—5 Knob; paa Themsen 3—4 Knob; i Gibraltarstrædet 4—5 Knob, skønt Skibet i det paagældende Tilfælde gik imod Strømmen, hvis Fart var 2½ Knob; 10 Mil fra Ushant 3½—4 Knob; 200 Mil Øst for Sandy Hook 7 Knob; og i St. Lawrence Bugten ud for Cock Point 6—8 Knob. Disse Farter maa altsaa antages at betegne en Overtrædelse af Artikel 16. Selvfølgelig giver disse Oplysninger om Fart, der er blevet erklæret for ikke at være moderat, kun Antydninger for Skibsføreren om, hvad moderat Fart i Virkeligheden er, men det er dog værd at lægge Mærke til, at som Artikel 16 er affattet, synes et Skib, der i tæt Taage gaar med en Fart af mere end, lad os sige 3 Knob, hvis en Kollision indtræffer, næsten sikker paa at blive dømt, enten som ene skyldig i denne, eller for ved sin Forsømmelse at have været med til at fremkalde den. Med den Udvikling, som Oceanfarten er undergaaet, kan der mulig rejses Indvendinger mod Artiklens Aand. Men saa længe Artikel 16 staar uforandret, eller saa længe Udtrykket „moderat Fart“ ikke faar en anden Fortolkning, vil Skibsførerne handle klogt, naar de i Stedet for „moderat Fart“ i Artiklen indsætter „det Minimum af Fart, med hvilket Skibet kan gaa fremad“.

## Trælastfragter.

Vi har modtaget følgende:

I „Norges Sjøfartstidende“ af 12. December 1900 læses følgende:

Trælastfragter til Calais og Dunkerque.

Et fremragende svensk Rederifirma skriver følgende til en herværende Forbindelse:

„Den Behandling, vi i Aar har faaet af Ladningsmodtagerne og Stuverne i Calais og Dunkerque, afskrækker os helt fra paany at sende vore Baade did uden til en meget høj Fragt.“

Ikke alene vi, men ogsaa andre Rederier, som har

havt sine Baade gaaende paa ovennævnte Pladser, er misfornøjede med den utilfredsstillende Behandling, som Fartøjerne er blevene udsatte for der, specielt i Anledning af langsom Ekspedition, Afdrag for „short delivery“ og brukken Last, Strejker etc. Uden Tvivl véd Trælastbefragterne paa disse Havne med sig selv, at de maa betale høje Fragter for at erholde Tonnage“.

Hvad „Norges Sjøfartstidende“ skriver om Calais og Dunkerque kan vistnok med endnu større Grund skrives om Bordeaux, hvor Forholdene, hvad Losning af Trælast angaar, er saa usle som vel tænkes kan.

For det første foregaar Losningen særdeles langsomt.



Størsteparten af Dampere, som bringer Trælaster til Bordeaux fra Østersøen og Archangel, maa ligge paa Floden i en rivende Strøm forløjet i Bøjer og losse til Lægtere. I disse findes kun én Mand, saa hvis et Skib skal have blot en nogenlunde Ekspedition, maa Stuveren sende Folk ned i Lægterne for at tage fra, og at Losningen derved ikke bliver billigere er indlysende, da Stuveren naturligvis tager disse Forhold med i Betragtning, naar han gør Akkord om Losningen.

For det andet er der saa at sige ikke en Damper, der kommer til Bordeaux med Trælaster, uden at der maa betales ofte store Beløb for „short delivery“ og brækkede Planker, i de allerfleste Tilfælde uretfærdig, i al Fald hvad „short delivery“ angaar.

Desuden opstaar der ofte Stridigheder med Hensyn til Størrelsen af Dækslasten, der til denne Plads kun betales med  $\frac{2}{3}$  Fragt, og som Modtagerne derfor gerne vil have saa stor som mulig.

Saa snart Konnossementet ikke aldeles klart specificerer Antal og Dimensioner af Dækslasten, benytter Modtageren sig af denne Omstændighed til at faa saa stor Proportion som vel muligt til  $\frac{2}{3}$  Fragt, hvilket desværre kun altfor ofte lykkes ham, da Kaptajnerne paa det Sted, de skulde vente Hjælp, nemlig hos Skibets Mægler, ikke finder nogen nævneværdig Støtte.

Saa godt som alle Trælastbefragtninger i Bordeaux er i Hænderne paa et Par Mæglerfirmaer, og da det fremfor alt for disse gælder om at staa paa god Fod med Træimportørerne, er det klart, at Skibene, som altid kommer ind til Befragterens Mægler, ikke af Mæglerne bliver forsvarede paa bedste Maade.

Disse Forhold er saa godt kendte af alle Skibsførere, som har sejlet paa Bordeaux med Træ, og Mæglerne maa vistnok med sig selv vide, at de langt fra varetager Skibenes Interesse i denne Sag, som de burde; men de trøste sig rimeligvis med, at de altid vil finde tilstrækkelig Tonnage, saa de først og fremmest har Fordel af at tilfredsstille Importørerne.

Her var Anledning, ikke alene for skandinaviske, men ogsaa for alle andre Rederier til, om just ikke at boycotte Bordeaux, saa i det mindste at forlange proportional høj Fragt til denne Plads, indtil Forholdene forbedrede sig, og særlig arbejde hen til, at Klausulen i Certepartierne angaaende  $\frac{2}{3}$  Fragt blev strøget.

Jeg anmoder den ærede Redaktion om at søge ovenstaaende indrykket i saa mange Landes Søfartsblade som muligt, for paa denne Maade maaske at faa Mæglerne i Bordeaux til at indse, at de har andre Forpligtelser lige over for Reder og Skib end netop kun at indkassere det dem tilkommende, efter den franske Lov urimelig høje Mæglerhonorar.

C. C.

Kjøbenhavn, d. 10. Januar 1901.

En Indsender skriver i sidste Nummer af nærværende Blad: „Det er mig ikke indlysende, hvilke Fordele, der tilflyder Landet som Vederlag for de Fyr- og Lodspenge, vore Skibe betaler i Udlandet“, og denne Opfattelse kommer i det hele jævnlige til Orde, særlig fra Skibsførernes Side. Dette sidste er ikke underligt, thi der findes ikke mange Havne, som vore danske Skibe besejler, hvor de ikke maa betale ganske klækkeligt i faste Afgifter, saa til Fyrene, saa til Lodsvæsenet, saa til Sømandshusene m. v.; og det ligger da nær for Skibenes Førere at anstille Sammenligninger mellem disse Butiker i de andre Lande, hvor alle Varer er i saa høj Pris, og

vore egne Butiker her hjemme, hvor vi saa at sige udleverer Varerne gratis til den fremmede Køber. Og mon vi nu egentlig har haft eller har nogen synderlig Fordel af vor Prisbillighed? Mon det kan paavises, at Skibsfarten paa de danske Havne er i væsentlig Grad forøget, fordi vi lader Udlandets Skibe nyde godt af vore Fyr, Vagere m. m. uden Vederlag? Vi er i samme Situation som den ovennævnte Indsender: Fordelene, vi vinder derved, er os ikke „indlysende“. Hvis der i sin Tid havde været mere Sans for Skibsfartens virkelige Tarv, saa havde man ikke ophævet den gamle Skibsafgift, der gav Landet en stor og sikker Indtægt af de fremmede Skibe, uden at faa noget mere reelt i Stedet end en usikker Udsigt til en forøget Skibsfart paa vore Havne, som sandsynligvis endda var kommen. Vi er jo ellers her til Lands forsigtige med den Slags Ting. Det hedder sig oftest, naar vi skal foretage os noget, hvortil vi ikke har taget Mønstret udefra, at vi maa rette os efter; hvad de andre Lande gør, at et lille Land ikke tør være for rask til at gaa sine egne Veje. Men da vi ophævede Skibsafgiften, gjorde vi det paa Trods af det Faktum, at næsten alle andre Lande lader de Skibe, der passerer deres Farvande, betale for det. Og med den Udvikling, flere af vore Institutioner i Skibsfartens Tjeneste, særlig vort fortrinlige Fyrvæsen, er undergaaet, kan vi være bekendt at lade de fremmede Skibe, der kommer hertil, betale lidt for det. Det er klog Politik for et Land at have billige Havne, men det er næppe klogt helt at opgive en Indtægt af den Art, som Udlandet har af vore Skibe, og som Udlandets Rederier vilde finde det naturligt, at vi havde af deres Skibe.

Det er lettere at opgive en Indtægt, som man har, end at skabe sig en ny. Det vil derfor ikke være saa let nu at paalægge den udenlandske Skibsfart paa vore Havne en Afgift, som det var at fritage den i 1894. Men naar der nu er Tale om, og forhaabentlig alvorlig Tale om, at yde den danske Skibsfart større Lettelser i dens Afgifter, saa vil det Spørgsmaal uundgaaeligt melde sig: Hvorfra kan Staten tage de Penge, som saadanne Reformere vil koste den, og som den maaske daarligt kan undvære? Og her bør man da overveje, om man ikke ved en rimelig Afgift paa de fremmede Skibe kan, om det er fornødent, holde Statskassen skadesløs og endda faa Midler, der kan komme vor egen Skibsfart til Gode. England har for faa Aar siden lagt en Fyr-afgift paa de fremmede Skibe i engelske Farvande, uden at vække større Mistemning. Vi kan sikkert gøre noget lignende, naar vi fastholder, at Maalet er ikke en Beskyttelse af den danske Skibsfart, men at faa et Vederlag for de Penge, vi selv maa betale i Udlandets Havne.

Er en Skibsreder forpligtet til at sende sit Skib til Lastehavnen, naar det er ude af Stand til at naa denne til Kancelleringdagen?

Om dette vigtige Spørgsmaal har „Fairplay“ modtaget et Brev fra et Skibsrederfirma, der meddeler, at et af dets Dampskibe, der var for Udgaende og tilsyneladende havde god Tid til at ankomme til Lastehavnen forinden den i Certepartiet fastsatte Kancelleringdag, havde et Uheld under Vejs og maatte gaa tilbage for at reparere. Da det derefter igen var sejl-

klart, var det for sent til at Skibet kunde naa Lastehavnen til Kancelleringsdagen; der telegraferedes til Befragteren, om han vilde benytte Skibet i Henhold til Certepartiet efter dets Ankomst, der vilde finde Sted noget efter Kancelleringsdagen. I sit Svar nægtede Befragteren at binde sig til nogetsomhelst og gjorde Paastand paa, at Skibet skulde afgaa til Lastehavnen. Skibsrederen spørger nu, om han er nødt til at opfylde dette Forlangende eller ikke, og om han i sidste Tilfælde kan fragte Skibet til en anden Havn. „Fairplay“ er af den Mening, som dog afgives under al Reservation, at Rederen er forpligtet til at opfylde Befragterens Forlangende og at han altsaa ikke har Ret til at betragte Certepartiet som ugyldigt og slutte et andet. Bladet bemærker, at nogle Redere synes at helde til den Anskuelse, at Vedtagelsen af en Kancelleringsdag giver baade dem og Befragterne Ret til at gaa fra Certepartiet, naar Kancelleringsdagen er forløbet og hvor end Skibet opholder sig. Men dette er en Misforstaaelse. Naar Skibet ikke er i Havnen til den fastsatte Tid, maa det, i Henhold til den sædvanlige Klausul i Certepartiet, sejle videre med al fornøden Fart („proceed with all convenient speed“) til det naar Havnen, en Forpligtelse, som Rederen er gaaet ind paa, og altsaa maa opfylde. Det er rigtigt at lægge Mærke til, at Befragteren i Kraft af denne Forpligtelse er i Stand til at tvinge Skibet til at komme til Stede paa Lasteplassen efter Kancelleringsdagen. Kontrakten forpligter Befragteren til at laste Skibet paa den Betingelse, at dersom det ikke er ankommet til Havnen før eller paa en bestemt Dag, kan han nægte at laste det og derved sætte Certepartiet ud af Kraft, eller han kan, om han ønsker det, opretholde Certepartiet og afskibe sin Ladning med Skibet. Dette er det Valg, som Kontrakten giver Befragteren. Skibsrederen tager ikke i nogen Henseende Del i dette Valg; thi en Ret for begge Parter til at kansellere vilde være en Absurditet, der vilde gøre Kontrakten virkningsløs. Hvilket Valg (mellem at laste eller ikke at laste) vilde Befragteren have, naar Skibet ankom efter Kancelleringsdagen, og Rederen havde Ret til at kansellere Certepartiet eller Ret til at gøre dette forinden Skibets Ankomst, hvis det ikke kunde komme tidsnok? Kancellerings-Klausulen giver de to kontraherende Parter forskellige Rettigheder, og dette har hidtil stødt været anerkendt.

En Indsender i „Fairplay“ gør i god Overensstemmelse hermed gældende, at Skibet kun i to Tilfælde kan fritages for at opfylde Certepartiet: enten dets Ophævelse efter Overenskomst mellem de to Parter eller Skibets totale Forlis.

The Sailing Shipowners Coal Charter Committee i London har udsendt et Cirkulære, i hvilket den henviser til det Arbejde, den hidtil har udført, særlig i Retning af at indføre tilfredsstillende Strejke-Klausuler i Certepartierne, og derefter meddeler, at Komiteen er bleven reorganiseret paa en bredere Basis i den Hensigt at gøre sin Indfyldelse gældende paa Kontrakter i Almindelighed om Transport med Sejlskibe. Komiteen har herefter antaget Navnet The Sailing Shipowners Documentary Committee, og 8 britiske Sejlskibsrederi-Foreninger ere repræsenterede i den. Den indbyder nu de udenlandske Sejlskibsrederi-Foreninger, der ved tidligere Lejligheder har samvirket med den, til paany at gøre dette, for at man kan sikre Sejlskibene bedre Kontraktbestemmelser i Fremtiden, og til eventuelt at lade sig repræsentere ved Komiteens Møder. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har ogsaa modtaget en saadan Indbydelse, der vil blive taget under nærmere Overvejelse af dens Bestyrelse.

Marstals Handelsflaade har i Slutningen af det gamle Aar lidt nogle beklagelige Tab, særlig sørgelige derved, at ikke faa Menneskeliv er gaaet tabt. Vi omtalte i vort sidste Nummer Skonnerten „Marie“s Forlis, hvorved fem Mennesker omkom, og nu er indløbet Meddelelse om Skonnerten „Aurora“s Forlis, hvorved seks Mennesker fandt Døden. „Aurora“s Reder var Agent N. Petersen i Marstal, og han har fra den danske Konsul i Arendal modtaget Telegram om, at en Del af et Chatol med Søfartsbøger vedrørende „Aurora“ er skyllet i Land i Nærheden af Arendal. Skibets Fører var Kaptajn J. R. Raahauge, der var en dygtig og brav Sømand; han efterlader Enke og fire ukonfirmerede Børn; for to Aar siden mistede han en Søn ved Skonnerten „Annes“ Forlis paa Jyllands Vestkyst. Den øvrige Besætning bestod af Styrmand H. Hansen, der efterlader sig Enke, Matroserne P. Petersen og H. A. Grube samt yderligere to, hvis Navne endnu ikke foreligge.

Disse alvorlige Efterretninger om Ulykker paa Søen, hvis Tal særlig om Vinteren stadig er stort, og som saa ofte skaber Nød i mange Hjem, burde virke fremmede paa Tanken om en almindelig Ulykkesforsikring for alle Søfarende. Om Trangen til en saadan kan der vel ikke disputeres, og de Lejligheder, ved hvilke Tanken om den har været diskuteret blandt Skibsrederne, har vist, at disse nærer Sympati for den. Hvis Staten ikke vil søge denne Opgave løst, — hvad man efter dens tidligere Bestræbelser paa Ulykkesforsikrings-Omraadet maatte antage, at den vilde —, saa burde den vistnok fremmes af private Institutioner saa vidt, at Lovgivningsmagten uden for stor Vanskelighed kan tage den i sin Haand. Thi det kan næppe betvivles, at det i sidste Instans bliver gennem Lovgivning, at den maa løses. Det er kun ønskeligt, at det ikke varer for mange Aar, thi den private Godgørenhed kan ikke tilfredsstille de Krav, som Ulykkerne paa Søen hvert Aar stiller til den.

Det forenede Dampskibsselskab har oprettet en Pensions-, Enke- og Børneforsørgelses-kasse for samtlige sine Funktionærer. Lovene, der ere traadte i Kraft d. 1. Januar, bestemmer, at det Pensionsfond, som Selskabet har dannet, overdrages til Pensionskassen med c. 600,000 Kr. Medlemmerne betaler aarlig til denne 6 pCt. af deres pensionsberettigede Indtægt, d. v. s. deres egentlige Gage, men ikke Ekstrafortjeneste. Selskabet yder et Tilskud af samme Størrelse som Medlemmernes. Funktionærernes Pensioner er følgende: efter 5 Aars Tjenestetid 16 pCt. af deres pensionsberettigede Indtægt. Pensionen stiger derefter med 2 pCt. for hvert Tjenestear, indtil den efter 30 Aars Tjeneste naar 66 $\frac{2}{3}$  pCt. eller  $\frac{2}{3}$  af Indtægten. Utjenstedygtighed som Følge af Ulykkestilfælde i Tjenesten giver straks Ret til højeste Pension. Enkepensionen er ansat til  $\frac{2}{5}$  af den Pension, Manden havde Ret til ved sin Død, eller  $\frac{2}{5}$  af Mandens Pension, hvis han var pensioneret; desuden 100 Kr. aarlig for hvert ugift Barn indtil dets fyldte 18de Aar; er begge Forældrene døde, kan Barnet faa 150 Kr. aarlig. Forældre til et pensionsberettiget Medlem, der dør, kan faa en Understøttelse. — Lovene giver selvfølgelig udførlige Regler for Pensionernes Ydelse, for Bidragenes Tilbagebetaling i Tilfælde af Medlemmets Afgang fra Selskabets Tjeneste m. m. — En Komite paa 6 Personer bestyrer Pensionskassen, nemlig 2 af Selskabets Bestyrelse, den administrerende Direktør og 3 af de bidragydende Medlemmer, hvoraf en af Kontorpersonalet eller af de fast maanedslønnede Arbejdere, en af Dæks- og en af Maskinpersonalet. Hver Afdeling vælger sine Medlemmer. Tvistigheder afgøres af en Voldgiftsret. — Komiteen bestaar af Kontreadmiral C. A. Garde som Formand, Plantageejer A. F. Lassen, Direktør J. Brandt, Maskininspektør L. C. Caspersen,

Kaptajn Th. Thomsen, Fører af „Primula“, og Maskinmester de la Laing som Sekretær.

Det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse har her gennemført en Foranstaltning, der forhaabentlig vil blive til Gavn for dets store Personale og derigennem for Selskabet selv. Det er naturligt, at et saa stort Selskab tager denne Opgave op; netop ved sin Størrelse har det en udmærket Betingelse for at løse den. Det var ønskeligt, om andre Rederier, enkeltvis eller samlede, fulgte i det her givne Spor, thi humane Foranstaltninger af denne Art, der i lige Grad respekterer Rederiernes og deres Funktionærers Rettigheder, er bedre end noget andet egnede til at skabe betryggede Arbejdsforhold.

I nærværende Nummer af „Dansk Søfartstidende“ vil man finde en Række skematisk ordnede Bekendtgørelser om Besejlingsforhold, Afgifter m. m. i en Del af de større danske Havne. Disse Bekendtgørelser, der jævnligt ville findes her i Bladet, giver Oplysninger, der i manfoldige Tilfælde er af betydelig Værdi, særlig for Redere, Skibsførere, udenlandske Mæglere og Assurandører m. fl. Ved Fragtafslutninger, Tegning af Assurance paa udenlandske Pladser og i lignende Tilfælde opstaar ofte for Rederen eller Skibsføreren Vanskeligheder paa Grund af mangelfuldt Kendskab til Forholdene i den Havn, hvortil Skibet med Ladningen er bestemt. Disse Bekendtgørelser tilsigter at raade Bod paa saadanne Vanskeligheder, og de vil kunne gøre det, fordi de Oplysninger, de giver, er fuldstændig autentiske, som stammende fra selve Havnenes Bestyrelser, og til enhver Tid vil være ført fuldstændig til Dato. De tilsigter dertil i Almindelighed i de Kredse, der ere særlig interesserede i dem, at udbrede Kendskab til de forskellige Havne, deres Indretning, Bekvemmeligheder m. v. De omstaaende Oplysninger angaar, som man vil se, en Række af de større danske Havne, og de vil blive supplerede med flere. Vi tror, at denne Foranstaltning er baade i Havnebestyrelsernes og i Skibsfartens Interesse, og vi henleder vore Læseres Opmærksomhed paa disse Oplysninger, der for mange af dem vil være af stor praktisk Værdi.

Hurtigere end man kunde formode er Strejken i Antwerpen sluttet. Dokarbejderne har genoptaget Arbejdet paa de af Arbejdsgiverne fremsatte Betingelser. De ævnede ikke at fortsætte Kampen; deres Organisationer viste sig ikke stærke nok, og de manglede det vigtigste Vaaben: Pengene. Desuden ankom der Skarer af Arbejdere til Byen for at træde i de Strejkendes Sted, paa en enkelt Dag saaledes 4,000. Men Freden synes ikke at være sikkert nogen lang Varighed; det forlyder, at Strejken paatænkes genoptaget i Maj eller Juni, da man venter stor Tilførsel af Gods til Havnen, og da Arbejdsgiverne ikke saa let kan faa Arbejdere fra Landet.

## Spørgsmaal og Svar.

*Sp.*: Findes der i England nogen Institution, hvor et fremmed Skib kan faa sine Lanterner prøvede? Hvis ikke, hvorledes kan da en Skibsfører med mindst Ulejlighed blive forvisset om, at hans Lanterner tilfredsstillende Bestemmelserne i Søvejsreglerne?

*Sv.*: Board of Trades Surveyors har Ret til at undersøge Lanterne i fremmede Skibe i britisk Soterritorium. Føreren af det fremmede Skib kan anmode om saadan

Undersøgelse og Anmodningen kan blive efterkommet af Board of Trades Surveyor, der dog ikke er forpligtet hertil. (Sh. Gaz.)

*Sp.*: Naar der paa Certifikatet for et i Germansk Lloyd klassificeret Skib staar f. Eks., at Skibet har Klasse A. Zwei Jahr Ostsee, hvad menes og forstaaes da ved Ordet Ostsee. X.

*Sv.*: Ostsee betyder, at Skibet kun maa befare Østersøen. Der findes ligeledes Benævnelser for Nordsøen, Sortehavet etc.

## Mæglerfirmaet Mackenzie & Co., Dublin.

Nord. Skibsrederforen. Cirkl. skriver:

Fra Bark Leifs Rederi modtog vi i sin Tid følgende Sag til Ordning:

Bark „Leif“, der i Oktober f. A. lossede i Dublin, benyttede d'Hrr. Mackenzie & Co. som sine Mæglere. Den 27. Oktbr. 1899 modtog „Leif“s Fører paa Mackenzies Kontor en Check paa £ 31.13.2 som Restbetaling af Fragten. For straks at sende denne hjem, skrev Kaptajnen Brev til Rederen paa Kontoret, leverede den til Indregistrering og ventede, til han fik Kvittering. Ved Ankomsten til Adressaten indeholdt Brevet imidlertid ingen Check. Rederen skrev derfor til Mæglerne, men erholdt intet fyldestgørende Svar, og senere Breve blev ubesvarede.

I et Brev til Rederen, siger Kaptajnen: „— — — — hvorledes den er kommet væk, kan jeg ikke skønne, da jeg ikke kan huske bedre, end at jeg lagde den i Brevet, og hvis ikke, saa skulde Mackenzie fundet den paa Skrivepulten, da jeg er ganske sikker, at jeg ikke har taget den ud af Kontoret.“

Den 19. Marts tilskrev vi Firmaet Mackenzie & Co. og søgte Oplysning om, paa hvilken Bank Checken var trukken, af hvem den var udstedt og hvilken Dato den bar, og udtalte, at vi ansaa det for givet, at Banken straks var bleven underrettet om, at Checken var kommet bort, og at vi vilde være forbundne for Meddelelse om, hvorvidt den var bleven præsenteret Banken til Betaling af nogen.

Ligeledes forespurtes Firmaet, om det var villigt til at udstede en ny Check til Rederen, idet Foreningen garanterede mod ethvert muligt Tab ved, at Checken skulde være fundet og solgt af nogen uretmæssig.

Da der intet Svar indløb, trods Paamindelsestelegram, skrev vi den 10. April og beklagede den uforstaaelige Stilling Firmaet tog til Sagen; det synes dog, som Mæglerne her var nærmest til at understøtte Rederen. Vi forespurte videre om Grunden til, at de ikke vilde give de forlangte Oplysninger angaaende Checken. Herpaa modtoges som Svar et Brevkort af 14. April med Underretning om, at Svar skulde komme over Helligdagene. Dette Svar er ikke kommet, trods gentagende Paamindelser.

Sagen overleveredes derfor til vor Sagfører i Dublin; denne modtog af Mackenzie Løfte om, at en ny Check skulde blive udstedt, naar Garanti stilledes, en Forholdsregel, som vor Sagfører gjorde opmærksom paa nu var ganske overflødig, da 6 Maaneder var forløbne og den tabte Check værdiløs. Garanti blev alligevel stillet, men til Trods herfor er ingen ny Check bleven udstedt, og der staar intet andet aabent end at søge Rettens Afgørelse.

Vi har imidlertid anset det rettest i Korthed at meddele Foreningens Medlemmer Sagens Gang; vi har saa meget mere fundet Grund hertil, som vi et Par Gange tidligere har modtaget Klage over Firmaet Mackenzie

& Co., Dublin, paa Grund af Uregelmæssigheder med Hensyn til Forsendelse af indkasseret Fragt.

## To Domme.

Vi har fra en Dampskibsfører modtaget følgende:

Blandt de belærende Oplysninger om Sø- og Handelsretsdomme, der gennem „Dansk Søfartstidende“ kommer Sømandsstanden til Gode, har to fra den sidste Tid mere end almindelig Interesse for det daglige Arbejde ombord i Dampere.

Her sigtes til Dommene, hvorved Styrmand fra Dampskibene Knud og Tiber gøres medansvarlig for Grundstødning og idømmes Bøder i Henhold hertil. Disse Domme maa for Fremtiden anses som afgørende for det saa meget omtvistede Spørgsmaal om anden Styrmandens Stilling som Vagtchef, og de dokumenterer paa en Maade, saa ingen kan tage Fejl deraf, at Officererne er medansvarlige for, hvad der kan hændes paa Vagten, samt at det derfor er Førernes Pligt ikke alene at oplyse dem om Forhold vedrørende Sejladsen, men tillige give dem Lejlighed til ved Selvsyn i Søkortet at forvise sig om, hvor den styrede Kurs fører hen.

For nogle Aar tilbage var det ikke almindeligt, at Styrmanden fik Lov til at kigge i Kaptajnens Søkort; det hændte saaledes en Gang, at en første Styrmand i c. 12 Maaneders Fart paa Nord- og Østersøen kun to Gange blev vist Skibets paaværende Plads i Kortet. I det ene Tilfælde var Skruen tabt under en N. V. Storm ved Hollandskysten, i det andet Tilfælde udførte Kaptajnen den sjældne Bedrift paa en Sommerdag at sætte Kursen mod Hanstholmen efter et Lodskud med smaa Sten ud for Horns Rev. Saadanne Forhold kan næppe tænkes for Tiden i danske Dampere; men der findes vist alligevel Skibe, hvor Styrmand har begrundet Anledning til at klage over, at deres Medarbejde tilsidesættes ved Navigeringen.

I mange Tilfælde er Forholdet det, at Kortet til Stadhed ligger paa Bestiklukafsbordet, og at Kaptajnen meddeler Officererne, at det er til Afbenyttelse; eller han siger ingen Ting og kan altsaa bevise, at det ikke er forbudt dem at sætte sig ind i Forholdene; men Resultatet vil som oftest være det samme, nemlig et overfladisk Kendskab til det, de bør vide Besked om. Aarsagen kan enten være den, at de ikke kan forlade Broen i den Tid, der er nødvendig, for at de kan have praktisk Nytte af Udsætning i Kortet, eller de tænkes at komme til Ulejlighed, naar deres Foresatte er i Bestikhuset. I nogle Skibe er Ulemperne en Følge af, at Kortene tilhører Førerne, som af økonomiske Hensyn sparer dem saa meget som mulig.

Selv om Styrmandene har nok saa meget Frihed i Bestiklukafet, og selv om de for hver Gang, der forandres Kurs eller skiftes Vagt, har Paalæg om at se efter, at den styrede Kurs stemmer med den udsatte, saa er der dog ingen særlig Garanti mod Fejltagelser, hvor Førerne udsætter Kursen; thi det er unaturligt og stridende mod alt, hvad der ombord er Skik og Brug, at underordnede skal kontrollere og rette deres Foresatte. Forholdet bliver derimod naturligt og langt mere betryggende, naar Kursen udsættes af Styrmanden for bag efter at kontrolleres og godkendes af Føreren; thi denne vil altid betragte det som en naturlig Ting at undersøge og rette Styrmandens Arbejde.

I Referatet af de omtalte Domme nævnes ikke noget om Styrmandenes Betingelse for at vide Besked om, hvor Skibenes Kurser førte hen, og det kan altsaa ikke siges, om Straffen var retfærdig, fordi de har vist Mangel paa Interesse og Omtanke, eller om deres For-

seelse maa tilskrives den Omstændighed, at Kaptajnerne undlod at betragte dem som Part i Sagen. I ethvert Tilfælde maa der kunne læres af Dommene, at de Førere, der kommer galt afsted ved at lede Navigeringen alene og ikke udnytter den Assistance, der er medgivet dem, risikerer at komme i den beklagelige Situation at være Aarsag til, at deres Styrmand kan straffes uskyldige.

n. a.

## Fra Sø og Land.

Efter Statistiken for 1898 var Handelsomsætningen for forskellige europæiske Havne som følgende Tabel viser:

	Ant. Skibe	Tonstal	Forøgelse siden 1871
London	11,306	9,400,000	3 Gange større.
Hamburg	7,990	6,700,000	4 Gange større.
Antwerpen	5,353	6,500,000	mere end tre Gange større.
Liverpool	3,652	6,200,000	2 Gange større.
Rotterdam	5,881	5,400,000	mere end 3 Gange større.
Marseille	4,141	4,400,000	mere end 2 Gange større.
Genua	2,339	2,500,000	mere end 2 Gange større.
Havre	2,375	2,300,000	mere end 2 Gange større.
Triest	8,708	2,100,000	mere end 2 Gange større.
Bremen	2,494	2,100,000	mere end 2 Gange større.
Amsterdam	1,734	1,400,000	mere end 3 Gange større.

I Svendborg opretter man et nyt Dampskibsselskab, der vil optage Farten Aarhus—Svendborg—Nakskov—Lübeck, som Sydfyenske Dampskibsselskab opgiver.

Fra 1. Januar d. A. opkræves en Tonnageafgift af alle Skibe, der benytter Manchester-Kanalen.

„Fairplay“ skriver: Paa Grund af den sidste Tids talrige Uroligheder blandt britiske Fyrbødere, besluttede en Skibsreder i London kun at hyre skandinaviske Fyrbødere om Bord i et af sine Skibe, der skulde afgaa fra London. Medens Skibet lastede, var de alle til Stede paa én nær, og denne blev saa erstattet med en Englænder. Da Skibet forlod London, var Englænderen den eneste Mand, der rapporteredes som udebleven, men i en berigtiget Rapport, som Kaptajnen sendte i Land med Lodsen fra Dover, anførte han at Manden senere var funden om Bord fuldstændig beruset. Det er overflødigt at oplyse, at alle Skandinaverne var ædru og ved deres Arbejde.

Et Udvalg i den tyske Rigsdag, der behandler et Sølovsforslag, foreslaar i dette at ombytte Ordet „Schiffer“ med Ordet „Capitän“. I de danske Sølove bruges endnu stadig Ordet Skipper, skønt det næsten ikke mere anvendes i Praxis. Vilde en tilsvarende Ændring i de danske Sølove ikke være tidssvarende?

Fra Hr. Hans Smith, Kronstadt, har vi modtaget den sædvanlige Aarsoversigt over Skibsfarten paa St. Petersburg og Kronstadt. Skibsfarten aabnedes i 1900 d. 8. Maj af en tysk Damper og sluttedes d. 27. November; den varede i 204 Dage. Af danske Skibe ankom til Havnen 253 Dampskibe med 263,793 Reg.-Tons og 98 Sejlskibe med

13,112 Reg.-Tons; de tilsvarende Tal i 1899 var 238 Dampskibe med 251,062 Reg.-Tons og 94 Sejlskibe med 13,159 Reg.-Tons. Til danske Havne udklareredes 132 Skibe.

Den tyske Regering har nu i Sinde at følge Nordamerikas Eksempel med at udkaste Flydere for at komme under Vejr med Havets Strømninger, da de amerikanske Forsøg jo tilstrækkelig have godtgjort Nyttens af fortsatte Undersøgelser. Allerede i 1802 begyndte Forsøgene, for at komme til Klarhed over Golfstrømmens Løb, og senere ere saadanne Forsøg ofte gentagne, og de ere for Øjeblikket i fuld Gang i Nordamerika.

Kaptajner, der sejle fra amerikanske Havne, faar medgivet Flasker og Skemaer affattet paa 7 Sprog med Rubriker, som angiver Skibets og Kaptajnens Navn, Dato og Sted for Udkastningen; endvidere findes der Rubrikker, som Finderen udfylder med sit Navn, Findedato og Findested. Flasken med Skemaet afleverer Finderen til den nærmest boende amerikanske Konsul, eller sender den direkte til Naval Office, Washington.

Ifjor blev 103 Flasker fundet i Atlanterhavet, 16 i det store Ocean og 2 i det indiske Hav. Flaskernes Rejser vare naturligvis af meget forskellig Længde. En af de længste Rejser havde en Flaske, som blev udsat den 13de Septbr. 1895 mellem New Foundland og Island, og som blev funden den 22de Maj 1898 paa en Sandbanke ved Bahamaøerne. Dens Middelhastighed har da beløbet sig til c. 4 Kvml. om Dagen. Hastighedsrekorden opnaaede en Flaske, der blev udkastet ved Orinocos Munding den 7. Maj 1890, og som blev fundet knap 4 Dage efter, 190 Kvartmil Nordost ude, hvilket giver en Middelhastighed pr. Dag af 56 Kvml.

Det amerikanske Opmaalings-skib Albatros er kommen til St. Francisco efter 14 Maaneders Opmaalingsstogt i det store Hav. Man har her opdaget, at flere af Sydhavsøerne ere forkert aflagte i Kortene, og at Fejlen varierer mellem 2 og 12 Kvartmil. Tahiti og Fiji Øerne menes at ligge rigtigt. Helt Nord paa midt i Behringsstrædet har Skibet fundet en Banke med 200 Favne Vand, hvor Kortene viser 2,000 Favne. Denne Banke har en Udstrækning paa 10 Kvml. Iøvrigt er der taget Lodskud paa 4,200 Favne, hvilket nu er Rekorden for den største Dybde. Opmaalingen er først og fremmest udført for at kunne etablere sikker Dampskibsfart mellem Nordamerika og Japan samt Filippinerne.

Efter engelske og amerikanske Aviser vil Mr. Holland, Opfinderen af en undersøisk Baad, foretage en meget æventyrlig Rejse over Atlanterhavet, idet han i Februar vil paabegynde Rejsen i en til Øjemedet bygget Undervandsbaad, der bliver omtrent 60 Fod lang. Besætningen udgør 8 Mand foruden Opfinderen selv.

Det er Mr. Hollands Mening snart at løbe over og snart under Vandet, og at lægge Rejsen over Bermuda og Azorerne. Paa hele Turen bliver Undervandsbaaden ledsaget af en Damper.

Søretten i Tønning har, if. Fairplay, foretaget en Undersøgelse i Anledning af, at Sejlskibet Irene af Falmouth d. 29. September f. A. strandede paa Kysten af Sylt, omtrent 3 engl. Mil Syd for Ramtun. Skibet var bestemt til Harburg med en Ladning Lerjord. Efter Strandingen sattes Baaden i Vandet, Sejlet firedes ned og man lod Ankereret falde, hvorefter Mandskabet landede paa Øen. Næste Morgen var Skibet fuldt af Vand og baade Skib og Ladning gik tabt. Søretten udtalte, at Ulykken skyldtes forsømmelig Navigering fra Førerens Side, særlig fordi han ikke gjorde tilstrækkelig Brug af Loddet, men ogsaa fordi han forvekslede Amrum Fyr med Norderney Fyr, for hvilken Forveksling der ikke kunde anføres nogen Undskyldning.

Ystad paatænker at udvide sin Havn til det dobbelte af dens nuværende Størrelse. Omkostningerne anslaaes til 1,300,000 Kr.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Af 24 Fragtdampere, der i Aaret 1900 byggedes hos Wm. Gray & Co. i West Hartlepool, var 17 for britisk og 7 for udenlandsk Regning, og af 17 Dampere, der byggedes hos Russell & Co., var 6 britiske og 11 udenlandske.

Paa Værfterne ved Tyne er der i det forløbne Aar foretaget et aneligt Antal Reparationsarbejder, af hvilke nogle fortjener særlig Opmærksomhed. Dampskibet Denton Grange løb paa Grund ved Las Palmas i December 1899. Det er et meget stort Skib, med en Læsteævne af c. 9,000 Tons d. V. Det var forsikret for 75,000 Lst., og det var derfor rimeligt, at man gjorde store Anstrengelser for at redde det. Assurandørerne overdrog et engelsk Bjærgnings-selskab at bjærge det; efter et meget besværligt Arbejde lykkedes det at bugsere det til Tynen, og Firmaet Hawthorn, Leslie & Co. fik den Opgave at reparere det. Det siges at være den mest beskadigede Damper, der nogensinde er kommet til Tynen; Maskineriet havde intet lidt, men Skroget var beskadiget i næsten hele sin Længde, og Maskiner og Kedler maatte tages ud, for at man kunde foretage de fornødne Reparationer. Et andet Værft reparerede den tyske Damper Wittekind, der i September 1899 løb paa Grund i River Plate og blev meget slømt beskadiget. Rederiet bestemte sig til, samtidig med at lade Skibet reparere, at forlænge det med 60'. Det blev i Wallsend Dok skaaret i to Dele og 60' nyt Skrog blev jindsat mellem Broen og Fokkemasten, saa at Skibets Længde blev 443' og dets Bæreevne forøgedes med 1800 Tons d. V. Ikke mindre end 132 beskadigede Plader erstattedes af andre, medens 213 Bundplader og Spanter fornyedes og andre indgaaende Reparationer foretoges. Endelig er Isbryderen Ermack jo undergaaet en indgribende Reparation, der tidligere har været skildret her i Bladet.

## Personalia.

Skibsfører N. E. Bønnelykke er afgaaet ved Døden.

Dampskibsekspeditor I. Larsen i Lemvig er afgaaet ved Døden. Han var i mange Aar Agent for D. F. D. S.

Skipper Sophus Jensen har faaet Posten som Havnefoged i Æbeltoft.

Lods A. Andersen i Grenaa havde den 1. Januar indtaget sin Stilling i 25 Aar.

Søassuranceforeningen Ærø har valgt Skibsfører C. Christensen („Hydra“) til Besigtigelsesmand for Assurancen.

Kapt. C. Lund, der midlertidig førte Dpsk. Constantin, har atter overtaget Hengest, hvorefter Kapt. N. C. Nierdese, der samtidig førte Hengest, atter er gaaet om Bord i Constantin.

Kapt. A. Jacobsæus har under Kapt. Strubbergs Sygdom overtaget Dpsk. Arno.

Kapt. A. G. Thomsen har overtaget Dpsk. Alexandra hvorefter Kapt. O. Svensson foreløbig er til Disposition.

Fyrmester C. Thaarup, Møens Fyr, er afgaaet ved Døden.

Maskininspektør i D. F. D. S. I. Rützebeck er afgaaet ved Døden, kun 50 Aar gammel.

Kaptajn Vendelbo-Hersom, Fører af Sk. Gudrun (Islandsk Handels- og Fiskerikompani), er under en Storm i Atlanterhavet skyllet over Bord og druknet ved Rockall. Kaptajnen, der efterlader sig Enke og 4 uforsørgede Børn, har ført „Gudrun“ i c. 20 Aar.

## Ugens Havarier.

Jørgen, Skonnert af Svendborg, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Libau til Göteborg med en Ladning Oliékager fast i Isen ved Grötlingbo, Gotland.

Mette, Skonnert af Marstal, kom d. 1. ds. paa Grund ved Ryde. Mandskabet reddedes ved Redningsbaad. Skibet, der var paa Rejsen fra Newcastle til Exeter, er senere bragt flot og ind til Cowes, Læk.

Carlotta, norsk Dpsk., kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Glasgow paa Grund paa Lillegrunden. Efter at have kastet over Bord af Ladningen, Kul, kom Skibet flot ved egen Hjælp. Efter Losning i Vejle skal Skibet til Kjøbenhavn for at dokke.

Hanne, Skonnert af Svendborg, grundstødt ud for Frederikshavn, er bragt flot af Svitser og ind til Frederikshavn.

Ane, 3/m. Skonnert af Thure, er paa Rejsen fra Göteborg til London indbragt til Yarmouth med Skade. Desværre er Kaptajn Jørgensen og Matros Both skuldede over Bord og druknede.

Mauritius, Dpsk. af Glasgow, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Libau til Leith med Korn paa Grund paa Sydsiden af Amager.

Olaf, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Udgaende fra Riga d. 1 ds. beskadiget Skruen i Isen.

Frederiksborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Barrow med en Del oven Bords Skade.

Bjærgede Søfolk. Føreren af Dpsk. „Eos“, Kaptajn H. C. Christensen, meddelte, at han d. 2. ds. paa 55° 35' N. Br. 15° 28' Ø. Lgd. c. 19. Kml. misv. N. Ø. for Christiansø bjærgede Besætningen, 6 Mand, fra Dpsk. „Ural“ af Libau, der førte Nødfag; det var Læk og kunde ikke længe holdes paa Pumperne, da Roret, der var slaaet løst, havde hugget Hul i Agterenden, og Fyrene var slukkede under Kedlen, saa der ingen Styr var paa Skibet. Besætningen landsattes i Holtenau.

Føreren af Dpsk. „N. I. Fjord“, Kapt. L. F. Mecklenburg, har paa 53° 30' N. Br. 4° 2' Ø. Lgd. bjærgede 2 Mand fra de tyske Lægtene „Kiel, 1 og 2“, der havde været under Bugsering fra Amsterdam til Kiel.

Føreren af Dpsk. „Swarland“ af Aalborg, Kaptajn A. Jørgensen har paa Rejsen fra Aalborg til Skotland bjærgede en norsk Skibsbesætning. Den 22. Decbr., da „Swarland“ var omtrent midt i Nordseen, observeredes et Vrag drivende for den stærke Storm med kappet Rigning og Nødfag oppe. Kapt. Jørgensen holdt ned til Luvart af Vraget, og man saa da Folk om Bord. Redningsbaaden gjordes klar og sættes i Vandet med 1. Styrmand Krarup og 3 Mand om Bord, og det lykkedes efter store Anstrengelser at komme klar af Damperen og at naa Vraget, der var Sk. „Falken“ af Hauge-sund, Kapt. Henriksen. Besætningen, ialt 5 Mand, kom vel beholdne over i Redningsbaaden og i „Swarland“; deres Tøj maatte efterlades i Vraget. Ved Baadens Bjærgning om Bord i Damperen tærnede den mod Skibssiden og knustes; da Talleløber sprang, gik Baaden tabt med Redningsbælter og Tilbehør.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsché, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til New Orleans. —

Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til New York. — Algarve, Borries, ankom til Methil 1. Jan. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 2. Jan. — Antwerpen, Wulff, ankom til Kbhvn. 8. Jan. — Arkansas, Jespersen, ankom til New York 31. Decbr. — Arno, Strubberg, er ankommen til Antwerpen. — Beira, Lunge, ankom til Libau 7. Jan. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Genua 6. Jan., bestemt til Livorno. — Dagmar, Gade, ankom til Bordeaux 4. Jan. — Douro, Ørum, afgik fra Dartmouth 4. Jan., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., best. til St. Thomas. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 27. Decbr. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Boston 2. Jan. — Hekla, Svansson, ankom til Kbhvn. 5. Jan. — I. C. Jacobsen, Kofod, afgik fra Messina 4. Jan., bestemt til Gibraltar. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 5. Jan. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 5. Jan. — Loire, Rabe, afgik fra Rouen 5. Jan., bestemt til Kulhav. — Louisiana, Jensen, reparerer i New Orleans. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Stettin 3. Jan. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 30. Decbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Dunkirk 5. Jan. — Omsk, Müller, ankom til Reval 6. Jan. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 9. Jan., bestemt til Libau. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 14. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Tiber, Bech, ankom til Reval 3. Jan. — Xenia, Holst, afgik fra New York 21. Decbr., best. til Christiania & Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til London 28. Decbr. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 4. Jan., best. til Vestnorge. — Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 4. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Stettin. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 4. Jan., bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, ankom til London 6. Jan., best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 5. Jan., bestemt til Kønigsberg. — Jolantha, Meyer, ankom til Antwerpen 3. Jan., best. til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Blyth 5. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Andresen, afgik fra Kbhvn. 7. Jan., best. til Hull. — Yrsa, Gommesen, afgik fra Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Libau. — Louise, Christiansen, afgik fra Pillau 4. Jan., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 8. Jan., bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Thronhjelm 5. Jan., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, afgik fra Hull 6. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 5. Jan., bestemt til London. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 7. Jan., best. til London. — Perm, Christensen, ankom til Libau 4. Jan., bestemt til Hull. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 4. Jan., best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kønigsberg 5. Jan., bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Johnsen, ank. til Riga 8. Jan., best. til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til London 7. Jan. — Vesuv, Iversen, pass. Vliessingen 7. Jan., bestemt til Helsingør. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Libau 27. Decbr., bestemt til Hull. — Kursk, Møller, ank. til Blyth 7. Jan., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 10. Jan., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 10. Jan. via Helsingborg, bestemt til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 10. Jan., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 9. Jan. via Svendborg og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Lol-land, Ankersen, afgik fra Leith 9. Jan., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 9. Jan., best. til Kbhvn. — Storebælt, Jensen, afgik fra Newcastle 9. Jan., bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 9. Jan. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 6. Jan., bestemt til Ghent. — Frode, Wrisberg, ankom til Blyth 5. Jan. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra London 5. Jan., bestemt til Newcastle. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Livorno 8. Jan. — Erik II, Hveysel, afgik fra Libau 6. Jan., bestemt til Rotterdam. — Knud II, Hansen, ankom til Genua 4. Jan. — Skjold, Schmidt, afgik fra London 6. Jan., bestemt til Blyth. — Danmark, Kræmer, ankom til London 3. Jan. — Ragnar, Holst, ankom til Dunkerque 6. Jan. — Svend II, Risøe, afgik fra Hull 5. Jan. bestemt til River Plate. — Volmer, Riber, ankom til Libau 25. Decbr. — Dan, Tofte, ankom til Dunkerque 1. Jan. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Ghent 8. Jan., bestemt til Blyth. — Olaf, Petersen, ankom til Dunkerque 8. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ank. til Maryport 1. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Aarhus 3. Jan. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Sligo 2. Jan. — Pawel Andrejeff, Jensen, afgik fra Hull 3. Jan., bestemt til Baltimore. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Dunkerque 30. Decbr. — Russ, Jensen, ankom til Amsterdam 18. Decbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Calcutta 31.

Decbr. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til Port Arthur 25. Decbr.

**Heimdal.** Anine, Rathje, afgik fra Lübeck 7. Jan. — Kamma, Pedersen, afgik fra Cannes 5. Jan. — Helga, Lagesen, ankom til Middlesbro 4. Jan. — Martha, Jørgensen, afgik fra Newport 3. Jan. — Elna, Møller, ankom til Bari 6. Jan.

**Urania.** Polarstjernen, Callesen, ankom til Kushiros 23. Decbr. — Ekliptika, Nielsen, afgik fra Baltimore 19. Decbr., bestemt til Nyborg. — Venus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 29. Decbr., bestemt til Port Antonio. — Sirius, Branth, afgik fra Port Said 26. Decbr. — Urania, Petersen, afgik fra Grangemouth 7. Jan., bestemt til Kbhvn. — Saturn, Lund, ankom til Windau 3. Jan. — Mars, Nielsen, afgik fra Kings Lynn 5. Jan.

**Nordøen.** Wineland, Høgstedt, ankom til Shanghai 27. Decbr. — Nordland, Pii, ankom til W. Hartlepool 7. Jan. — England, Andresen, ankom til Bristol 7. Jan. — Rusland, Møller, afgik fra Rostock 5. Jan.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ankom til Smyrna 1. Jan. — Fyen, Jørgensen, afgik fra Blyth 5. Jan., bestemt til Aalborg. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Cette 5. Jan. — Russia, Hansen, afgik fra Libau 4. Jan., bestemt til Rouen. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 4. Jan., ankom til Libau 6. Jan.

**Union.** Gallia, Nielsen, afgik fra Sevilla 5. Jan., best. til Ardrossan. — Britannia, Nielsen, afgik fra Baltimore 7. Jan., bestemt til Sligo.

**Dannebrog.** Kronborg, Schultz, ankom til Shemonoschi 28. Decbr. — Søborg, Fischer, ankom til Barry 2. Jan. — Skanderborg, Larsen, afgik fra Sevilla 1. Jan., best. til Ayr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Glasgow 28. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 1. Jan. — Rosenborg, Schultz, ankom til Ghent 8. Jan. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 8. Jan. — Amalienborg, Dømel, ankom til Stockholm 4. Jan. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Barrow 1. Jan. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til W.-Hartlepool 8. Jan.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Marselisborg, Andersen, ankom til Hamburg 7. Jan. — Skodsborg, Lund, ankom til Glasgow 2. Jan. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Sevilla 3. Decbr., bestemt til Glasgow. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 6. Decbr., bestemt til Blyth. — Guldborg, Jensen, ankom til Rotterdam 3. Decbr. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Gibraltar 5. Jan. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Savona 7. Jan., bestemt til Sevilla. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Newport 2. Jan.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Blyth 7. Jan. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Reval 5. Jan. — Agnete, Jensen, ankom til Burntisland 7. Jan. — Hermia, Sørensen, ankom til Libau 3. Jan. — Alice, Hansen, ankom til Aarhus 1. Jan. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 2. Jan. — Nauta, Madsen, ankom til Grangemouth 1. Jan. — Rønne, Hintze, ankom til Malmø 8. Jan.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ankom til Blyth 6. Decbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 7. Jan. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Rotterdam 2. Jan. — Hamlet, Sommer, ankom til Grangemouth 7. Jan. — Helge, Olsen, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til Libau.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Normannia Eriksen, afgik fra Muroran 27. Decbr., ankom til Hongkong 6. Jan. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Wladiwostock 5. Jan. — Kronborg, Schultz, ankom til Shimonesekei 28. Decbr. — Cimbrria, Hansen, afgik fra Singapore 27. Decbr. — Siam, Glahn, afgik fra Dalny 8. Jan. — Annam, Berg, afgik fra Djibouti 29. Decbr.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Cardiff 4. Jan. — London, Bom, ankom til Rotterdam 4. Jan.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Libau 6. Jan., best. til Rotterdam. — Clara, Jensen, afgik fra London 6. Jan., bestemt til Blyth.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Rotterdam 3. Jan. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Blyth 5. Jan., bestemt til Svendborg.

### Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Franz Schwalbe, Sommer, ankom til Punta Delgade 28. Decbr. fra Macassar, beordret til Nantes. — Verdande, Nielsen, afgik fra Laurvig 27. Decbr., ankom til Swansea 5. Januar. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Apia 1. Januar fra Mauritius. — Valparaiso, Jørgensen, ankom til Buenos Aires 1. Januar fra Mobile. — Serapis, Winther, ankom til Sidney 5. Januar fra Saigon via Albany.

**Fana. Sønderho.** Anne Jensine, Øhle, afgik 24. Decbr. fra Cardiff til Bahia. — Ribe, Skov, afgik 21. Novbr. fra

Buenos Ayres til Falmouth f. O. — Kille na, Hansen, ankom 28. Decbr. til Bahia fra Freemantle.

**Rønne.** Herman Olsen, Jacobsen, ankom til Landskrona 31. Decbr. — Ane Cathrine, Petersen, ankom til Hasnæs 4. Januar.

**Svendborg.** Casper, Hansen, ankom til Harburg 29. Decbr. — Athene, Hansen, ankom til Vejle 29. Decbr. — Hertha, Hansen, ankom til Montrose 2. Januar. — Hansine, Nielsen, ankom til Leith 28. Decbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Kiel 29. Decbr. — Rasmus, Jensen, ankom til Stubbekjøbing 2. Januar. — Hanne, Jørgensen, ankom til South Alloa 31. Decbr. — Ariel, Nielsen, ankom til La Rochelle 2. Januar. — Valdemar, Købke, ankom til Newcastle 3. Januar. — Brage, Petersen, ankom til South Alloa 4. Januar. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Hull 2. Januar. — Gefion, Rasmussen, ankom til Falmouth 5. Januar.

**Æra.** Sylfiden, Boye, ankom 30. Decbr. til Middelfart. — Hildur, Køhlert, ankom 31. Decbr. til Strømstad. — Hebe, Clausen, ankom 2. Januar til West Wemyss. — Cathrine, Christensen, ankom 31. Decbr. til Kiel. — Dannebrog, Boye, ankom 31. Decbr. til Boness. — Skirner, Rasmussen, ankom 20. Decbr. til Odense. — Henry, Jørgensen, ankom 29. Decbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kongsberg til Yarmouth. — Karen, Hansen, ankom 2. Jan. til Harwick. — M. Hay, Petersen, ankom 2. Januar til Newcastle. — Alfa, Rasmussen, afgik 1. Januar fra Gøteborg bestemt til Coruna (Spanien). — Hans, Folmer, ankom 3. Januar til Dieppe. — Forældres Minde, Kristensen, ankom 3. Januar til Tønsberg. — Claudia, Simonsen, afgik 3. Januar fra Faro til Liverpool. — Salvador, Fabricius, ankom 4. Januar til Cuxhaven. — Valborg, Nielsen, er ankommen til Cuxhaven. — Arken, Christensen, afgik 29. Decbr. fra Swansea til Rio Grande. — Alf, Rasmussen, ankom 5. Januar til Ifracombe. — Gertrud, Jørgensen, ankom 1. Januar til Horsens. — Christian, Eschen, ankom 3. Januar til Aarhus fra Kiel. — Anna Cecilie, Schaarup, ankom 4. Januar til Libau. — Skjold, Mygind, ankom 5. Januar til Newport Mon. — Danmark, Knudsen, ankom 7. Januar til Boness. — Thor, Kromann, ankom 7. Januar til Savannah la Mar (Jamaica).

**Andre Sejlskibe.** Christian, Eschen, ank. til Aarhus 1. Januar. — Anna Cecilie, Dreie, ankom til Aarhus 2. Jan. — Kai, Hansen, ankom til Aarhus 4. Januar. — Katrine, Jensen, ankom til Aarhus 4. Januar. — Laura, Kramer, ankom til Aarhus 5. Januar.

**Kjøbenhavn.** Freya, Adrian Petersen, er ank. til New York d. 7. ds. fra St. Blas (Columbia).

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Måleene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Graadyb.** I Graadyb kunne Lystønderne ventes ikke at være paa Station. Inddragningen er begyndt.

**Sundet. Drogden. Nordre-Røse Fyr NNB.** Brig „Dannebrog“ er sunket 6 Kbl. N. 17° Ø. fra Nordre-Røse Fyr. Over Vraget er 24½ Fod Vand. Tæt Ø. for Vraget er udlagt en Vragvager. Vraget vil blive uskadeliggjort. 55° 38' 44" N. Br. 12° 41' 46" Ø. Lgd.

**Isefjord. Hundsted.** Det hvide, faste Fyr paa Inderhavns N.-Mole er formærket over en Vinkel af 12°, fra S. 62° V. til S. 74° V. Den S.-lige Grænse for denne mørke Vinkel gaar netop S. om Forhavns N.-Moles Hoved.

**Island.** Den 1ste Marts 1901 tændes ved Hafnarfjörð (Havnefjord), i Faxafjörðr, to røde, faste Ledefyr:

Bagfyret vises fra Gavlen af en hvid Træbygning, 1,000 Alen S. 83° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 66 Fod.

Forfyret vises fra Gavlen af en hvid Træbygning, der staar paa Kysten lige inden for Fiskekilet. Flammens Højde: 13 Fod. 64° 4' N. Br. 21° 55' V. Lgd.

Fyrene lyse fra S. 27° V. gennem V. til N. 13° V., kraftigt over en Vinkel af 8° paa hver Side af Fyrinien. Synsvidden og Lysævnene: 9 Kml. Brændetid: 1ste August—15de Maj.

Holdte overet i S 83° Ø. og N. 83° V. lede de Fjorden ind og ud.

Følgende Fyr ere tændte:

Paa Vatneyri, Patreksfjörðr, et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra c. N. 18° Ø. gennem Ø. og S. til c. S. 18° V., grønt Lys fra c. S. 18° V. til c. S. 78° V., hvidt Lys fra c. S. 78° V. gennem V. til c. N. 42° V. og rødt Lys fra c. N. 42° V. gennem N. til c. N. 18° Ø. Flammens Højde: 20 Fod. 65° 35' N. Br. 23° 59' V. Lgd.

Ved *Bildudalur (Bildal)*, *Arnarfjórdr*, et fast Fyr paa Dampskibsbroen. Det viser rødt Lys fra c. N. 22° V. gennem N. til c. N. 38° Ø., hvidt Lys fra c. N. 38° Ø. gennem Ø. til c. S. 82° Ø., grønt Lys fra c. S. 82° Ø. til c. S. 22° Ø., og hvidt Lys fra c. S. 22° Ø. gennem S. og V. til c. N. 22° V. Flammens Højde: 28 Fod. 65° 41' N. Br. 23° 35' V. Lgd.

Ved *Saudárkrókur, Skagafjórdr*, et fast Fyr, der viser rødt Lys fra c. N. 26° V. gennem N. til c. N. 34° Ø., hvidt Lys fra c. N. 34° Ø. gennem Ø. til c. S. 86° Ø., grønt Lys fra c. S. 86° Ø. til c. S. 26° Ø. og hvidt Lys fra c. S. 26° Ø. gennem S. og V. til c. N. 26° V. Flammens Højde: 20 Fod. 65° 45' N. Br. 19° 36' V. Lgd.

Paa *Oddeyrí* Yderende, *Eyjafjórdr (Øfjord)*, et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra c. S. 77° V. gennem V. og N. til c. N. 77° Ø., rødt Lys fra c. N. 77° Ø. gennem Ø. til c. S. 43° Ø., hvidt Lys fra c. S. 43° Ø. gennem S. til c. S. 17° V. og grønt Lys fra c. S. 17° V. til c. S. 77° V. Flammens Højde: 16 Fod. 65° 41' N. Br. 18° 2' V. Lgd.

Ved *Akreyrí, Eyjafjórdr (Øfjord)*, paa Enden af Havnebroen, et fast Fyr, der viser rødt Lys fra c. N. 33° V. gennem N. til c. N. 27° Ø., hvidt Lys fra c. N. 27° Ø. til c. N. 87° Ø., grønt Lys fra c. N. 87° Ø. gennem Ø. til c. S. 33° Ø. og hvidt Lys fra c. S. 33° Ø. gennem S. og V. til c. N. 33° V. Flammens Højde: 12 Fod. 65° 40' N. Br. 18° 3' V. Lgd.

Fyrene vises fra Pæle. Synsvidden: 4 à 6 Kml. Brændetid: 1ste August—1ste Maj.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet „*Utgrunden*“ inddraget den 2den Januar 1901.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Stockholm* ere Fyrskibene „*Almagrunden*“ og „*Grundkallen*“ inddragne den 31te December 1900.

*Stockholm Skjergaard. Måsknuf.* Ved *Måsknuf* Fyr gives Taagesignal nu med Klokke, hvorpaa hver 15 Sekunder gives Et-Slag.

Tyskland. *Kurlisches Haff. Birschtwischer Haken.* Paa *Birschtwischer Haken*, i Nærheden af *Schwarzort*, er tændt et midlertidigt, hvidt Fyr, der afvekslende hver 2 Sekunder viser Lys og Mærke. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 41 Fod højt Fyrtaarn.

Küstenamt Bezirk i *Kiel* meddeler: Fyrskibene „*Wolteig*“ og „*Kaiserfahrt*“ ere inddragne. Marineamt i *Berlin* meddeler: Fyrskibet „*Adler Grund*“ er inddraget.

### Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. *Nidingen.* Vageren med Ballon og Klokketønden ved *Nidingen* ere ødelagte.

*Svungen Fyr VSV. Ramskär.* Stangmærket paa *Ramskär*, c. 5 Kml. VSV. for *Svungen* Fyr, er ødelagt af Søen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i *Nordsøen.* Den 23. December 1900. 53° 25' N. Br. 2° 2' Ø. Lgd. En Mast 7 Fod over Vandet, sandsynlig fast i et Vrag.

Tyskland. *Jade.* Ifølge Telegram af 4. Januar 1901 fra „Marineamt“ i *Berlin* ere Lystønderne Nr. 3, 4 og 13 i *Jade* samt Fyrskibet „*Genius Bank*“ inddragne for Is.

*Aussen Jade.* I *Aussen Jade* foretages i den nærmeste Tid Forsøg med et Taagehorn. Tonerne og Pauserne mellem dem ville være af mindst 15 Sekunders Varighed.

Holland. Fra den 1ste Januar 1901 have de *hollandske* Lods-fartøjer følgende Kendetegn:

Sejlfartøjer: Om Dagen, blaat Flag med hvidt Nummer paa Toppen, naar de kunne afgive Lods, Stationens Navn, saa vidt mulig skrevet helt ud, og Nummeret i Storsejlet og paa Skroget agter; om Natten en hvid Lanterne paa Toppen og hver 15 Minutter et Blaalyt.

Dampfartøjer: Om Dagen, blaat Flag med hvidt Nummer paa Toppen, naar de kunne afgive Lods; om Natten, Sidelanterner og paa Toppen en hvid Lanterne og derunder en rød Lanterne, der lyse Horisonten rundt, samt hver 15 Minutter et Blaalyt. I usigtbart Vejr gives mindst hver 2 Minutter et langt Stød i Sirenen, umiddelbart fulgt af et langt Stød i Dampfløjten, atter umiddelbart fulgt af et langt Stød i Sirenen. Til Ankers vises samme Signaler, Sidelanternerne undtagne.

Desuden have alle Lods-fartøjer forude et Mærke, der angiver Distriktet eller det Zeegat, hvortil de henhøre.

I Begyndelsen af Januar 1901 inddrages Fyrskibet „*Ter-schellangerbank*“ midlertidigt for kort Tid. Et Lods-fartøj vil i den Tid saa vidt mulig ligge ved Fyrskibets Mærketønde.

*Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Noorderhoofd.* Det hvide Blinkfyrr paa *Noorderhoofd* er nu forandret.

*Zeegat Hoek van Holland.* Belysningen ved *Zeegat Hoek van Holland* er nu forandret.

*Schelde. Middeltgat.* Af det i *Middeltgat* sunkne Fartøj „*A. Rogers Nr. 10*“ er Masten udtaget. Vraget synker ned i Sandet.

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

Frankrig. *Somme.* Den sorte Spidstønde Nr. 1 med Cylinder og den røde Spidstønde Nr. 2 med Kegel ved Yderenden af det NV-lige Løb til *Somme* ere inddragne, da Grundene have forandret sig. 50° 14' 31" N. Br. 1° 30' 32" Ø. Lgd. og 50° 14' 20" N. Br. 1° 30' 43" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

*Nova Scotia SV.-Kyst. Bon Portage Island.* En rød Klokketønde, mærket *Bon Portage*, er i c. 8 Fv. Vand udlagt 1 1/2 Kml. S. fra *Bon Portage* Fyr. 43° 25' 45" N. Br. 65° 44' 38" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. *Maine. Eggemoggin Reach. Torry Castle Baake SSØ.* En 12 Fods Grund er funden i *Eggemoggin Reach*, 1/2 Kml. SSØ. for *Torry Castle* Baake, hvor Kortet angiver 7 1/2 Fv. Stedet skal afmærkes med en rød Spirtønde.

*Massachusetts. Buzzards Bay. Scraggy Neck N.* En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 15 Fod Vand udlagt ved 4 Fods Grunden *Eustis Rock*, fra *Wings Neck* Fyr i S. 66° Ø. og fra *Bird Island* Fyr i N. 84° Ø.

*Boston Harbor. Main Ship Channel. Upper Middle.* En rød Klokketønde er til Forsørg udlagt i 26 Fod Vand paa *Upper Middle* ud for *Governors Island*, i *Main Ship Channel*, fra *Spectacle Island* Ø.-Ende i N. 55° V. og fra Stagen paa *Bird Island* i S. 16° Ø.

*Narragansett Bay. Mount Hope Bay. Borden Flats.* Om-trent den 31te December 1900 forandres *Borden Flats* Fyr til et Blinkfyrr, der hver 10 Sekunder viser hvidt Et-Blink.

*Delaware Bay. Mc. Cries Shoal. Paa Mc. Cries Shoal* findes 3 1/2 Fv. Vand 1 1/2 Kbl. NØ. for Fløjtetønden. NØ. fra Grunden er der 3 3/4 Fv. Vand, 7 1/2 Kml. S. 53° Ø. fra *Cape May* Fyr, og Ø. for Grunden 5 1/2 Fv. Vand, 8 3/4 Kml. S. 60° Ø. fra *Cape May* Fyr.

*Virginia. Assateague Ankerplads. Fishing Point. Fishing Point, Assateague Island,* er tiltagen c. 1/2 Kml. SV. efter og *Turners Lump*, netop S. for *Fishing Point*, c. 1/2 Kml V. efter.

*North Carolina. Beaufort Harbor. I Beaufort Harbor* ere følgende Fyr tændte:

*Shark Shoal* hvide, faste Fyr paa SØ.-Spidsen af Grunden V.-Siden af Indløbet til *Bulkhead Channel*, fra *Beaufort* Taarn i S. 39 1/2° V. 1 1/16 Kml. og fra *Fort Macon* i N. 6° Ø. 1/2 Kml. Flammens Højde: 12 Fod. Rød og sort vandret stribet Baake, der staar i 5 Fod Vand.

*Reids Creek* hvide, faste Fyr, ved Munden af *Reids Creek*, V.-Siden af *Bulkhead Channel*, fra *Beaufort* Taarn i S. 71° V., 1/2 Kml. og fra *Fort Macon* i N. 1 1/2° Ø., 1 1/16 Kml. Flammens Højde: 12 Fod. Sort Baake.

*Lewis Thorofare* hvide, faste Fyr ved NØ.-Siden af det NV-lige Indløb til *Lewis Thorofare* fra *Neuport River*, fra *Beaufort* Taarn i N. 39 1/2° V., 1 1/8 Kml. Flammens Højde: 12 Fod. Rød og sort vandret stribet Baake.

*South Carolina. Ashley River. I Ashley River* ere følgende Fyr tændte:

*East Marsh Island* røde, faste Fyr Nr. 2 vises fra en rød Baake med firkantet Topbetegnelse mærket 2, der staar i 6 Fod Vand ved Øens SØ.-Ende. Flammens Højde: 14 Fod. 32° 50' 14" N. Br. 79° 58' 37" V. Lgd.

*Sisters Rocks* røde, faste Fyr Nr. 4 vises fra en rød Baake med firkantet Topbetegnelse, mærket 4, der staar i 7 Fod Vand tæt S. for Grunden. Flammens Højde: 15 Fod. 32° 50' 12" N. Br. 79° 59' 35" V. Lgd.

*West Marsh Island* røde, faste Fyr Nr. 6 vises fra en rød Baake med firkantet Topbetegnelse, mærket 6, der staar i 7 Fod Vand ved Øens SV.-Pynt. Flammens Højde: 14 Fod, 32° 49' 44" N. Br. 80° 0' 32" V. Lgd.

*Bull* hvide, faste Fyr Nr. 1, vises fra en sort Baake med firkantet Topbetegnelse mærket 1, der staar i Lavvandsmærket 1/2 Kml. oven for Munden af *Bull Creek*. Flammens Højde: 12 Fod. 32° 50' 1" N. Br. 80° 1' 16" V. Lgd.

*Cowhead Shoal* hvide, tæste Ledefyr: Forfyret Nr. 3 staar ved Lavvandsmærket i den S-lige Forlængelse af Midten af den gennem *Cowhead Shoal* gravede Rende. Det vises fra en sort Baake med firkantet Topbetegnelse mærket 3. Flammens Højde: 11 Fod. 32° 50' 21" N. Br. 80° 1' 55" V. Lgd.

Bagfyret staar ved Lavvandsmærket paa N.-Siden af *Toower Creek*, c. 900 Alen S. 21 1/2° Ø. fra Forfyret. Det vises fra en hvid Baake med hvid Topbetegnelse. 32° 50' 4" N. Br. 80° 1' 47" V. Lgd.

Holdte overet lede Fyrene gennem den over *Cowhead Shoal* gravede Rende.

*Georgia. St. Simons Sound. St. Simons Sound* sorte Fløjte-tønde, mærket „*St. S.*“, er i 5 1/4 Fv. Vand udlagt 100 Alen



S. for Ledelinien, som angives af Fyrene paa S.-Enden af *St. Simon Island*, c. 7 $\frac{1}{2}$  Kml. fra *St. Simon Fyr*.

*Outer Bay* Nr. 0 sorte Stumptønde er i 21 Fod Vand udlagt 100 Alen S. for samme Fyrlinie, 5 $\frac{1}{16}$  Kml. fra *St. Simon Fyr*.

*Sea Buoy* sort og hvid lodret sribede Stumptønde, mærket „St. S.“, er inddragen.

**Florida. St. Johns River. Fort George Creek.** *Fort George Creek* røde, faste, forreste Ledefyr er flyttet til N.-Siden af Munden af *St. Johns River*, c. 370 Alen S. 59 $\frac{1}{2}$  Ø. fra *Pilot Town* bageste Ledefyr. Flammens Højde: 15 Fod. Sort Baake med firkantet Topbetegnelse, som staar i 3 Fod Vand. Holdt overet med *Pilot Town* bageste Ledefyr leder Fyret nu i det dybeste Vand, fra *Mayport* Ledelinie c.  $\frac{3}{4}$  Kml. op ad Floden. 30° 24' 17" N. Br. 81° 25' 8" V. Lgd.

*Fort George Creek* bageste Ledefyr er slukket.

**Key West Harbor. Key West Main Ship Channel** bageste Ledefyr er nu anbragt paa en firkantet Baake, der mod Søen er sort med en hvid, lodret Stribe og staar paa Fyrvæsenets Værft. Flammens Højde: 34 Fod.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Alabama. Mobile Bay.** *Mobile Bay* Fyr ligger paa 30° 26' 19" N. Br. 88° 0' 43" V. Lgd.

Paa Ø.-Siden af den gravede Rende til *Mobile*, c. 1 Kml. S. for *Mobile Bay* Fyr, er opført to Baaker, der holdte overet lede gennem en gravet Rende forbi Fyret og kan benyttes af udgaaende, dybtgaaende Skibe. 30° 25' 27" N. Br. 88° 0' 46" V. Lgd. og 30° 25' 8" N. Br. 88° 0' 45" V. Lgd.

**Sand Island.** *Sand Island* Baake, der holdt overet med et Træ ved *Fort Gaines* leder over Barren ved Indløbet til *Mobile Bay* er flyttet 50 Alen N. hen i Ledelinien og staar nu 460 Alen N. 65° V. fra *Sand Island Fyr*.

**Texas. Galveston Harbor.** Tanken paa *Contractors* Værft,  $\frac{5}{8}$  Kml. S. 83° V. for *Bolivar Point* Fyr og Vandstandsmaalerne  $\frac{9}{10}$  Kml. S. og  $\frac{3}{4}$  Kml. S. 75° Ø. fra samme Fyr ere ødelagte.

**Matagorda Bay.** Ved Indløbet til *Matagorda Bay* ere *Turn* røde Spidstønde Nr. 2 og *Inner Bar* sort og hvid lodret sribede Spidstønde inddragne.

Barren ved *Cavallo Pass* forandrer sig ofte, og Afmærkningen flyttes derefter.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Chili. Corcovado Bugt. Cape Alman S.** Mellem *Cape Alman* til *Pucayhuen Point* strække Grunde og Klipper sig 4 Kml. ud fra Kysten. 43° 21' S. Br. 73° 1' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sardinien. Cagliari.** Det hvide Blinkfyr paa Yderenden af *Cagliari* nye S.-Mole viser, paa Grund af Havari, midlertidig hvidt, fast Fyr.

**Sicilien S.-Kyst. Empedocle.** Fyrskibet uden for *Empedocle* Havn er nu udlagt, fra Fyret paa Yderenden af den gamle Indermole i S. 29° V. og fra Fyret paa Ø.-Molens Hoved i N. 11° Ø., 2 Kbl. 37° 16' 57" N. Br. 13° 31' 50" Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

**Bengal Bugt. Coromandel Kysten. Mahalipur. Mahalipur** eller *Seven-Pagodus* røde, faste Fyr skal ombyttes med et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink. Det skal lyse fra S. 35° V. gennem S. og Ø. til N. 23° Ø. Synsvidden 18 Kml. Fyrapparat af 2den Orden. 12° 37' N. Br. 80° 11' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra Ø.-Kyst. Palembang Flod.** En rød Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, er nu udlagt ved Grunden N. for Øen *Pajoeng* i *Palembang* Flod. 9 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 53° Ø. fra *Soensang* Fyr. 2° 31' 3" N. Br. 104° 55' 12" Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser.

**Tyrkiet.** — *Smyrna* er erklæret for pestsmittet, Skibe derfra underkastes 10 Dages Karantæne.

Alle Karantæneforanstaltninger overfor *Alexandria* og *Port Said* ere ophævede.

## Københavns Børskurs d. 9. Januar 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	109	108 $\frac{3}{2}$	109
Danmark .....	92 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$
Norden .....	122— $\frac{1}{2}$	122 $\frac{1}{4}$	122 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn .....	105 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	105 $\frac{1}{4}$	105 $\frac{1}{2}$
Carl .....		55 $\frac{1}{4}$	55 $\frac{3}{4}$
Dannebrog .....		99	99 $\frac{1}{4}$
Skjold .....	72 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	72 $\frac{1}{2}$	72 $\frac{3}{4}$
Urania .....		80 $\frac{1}{4}$	80 $\frac{3}{4}$
Union .....		109	109 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896 .....	102— $\frac{1}{4}$	102	102 $\frac{1}{2}$
Østasiatiske .....	107 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{1}{4}$	107 $\frac{3}{4}$
Østersøen .....	104 $\frac{1}{2}$	104	104 $\frac{1}{2}$
Nordsøen .....	81	81	81 $\frac{1}{2}$
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Højmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats .....		92 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk. ....		79	79 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf. ....	81 $\frac{1}{4}$	81	81 $\frac{1}{2}$
4% — — — 2. Serie ..		87	87 $\frac{1}{4}$
4% — — — 1. — ..		90	90 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		82 $\frac{3}{4}$	83
4% — — — 7 — .....		88 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — .....		82 $\frac{1}{2}$	84
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		132 $\frac{1}{2}$	133 $\frac{1}{2}$
Privatbank .....		125 $\frac{3}{4}$	127 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank .....		118	119 $\frac{1}{2}$
Handelsbank .....		118	118 $\frac{1}{2}$
Grundejerbank .....		104	105
Burm. & Wain .....		75 $\frac{3}{4}$	76 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jærnsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....	107 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier .....	90 $\frac{1}{4}$	90	89 $\frac{3}{4}$

### Vekselkurser d. 8. Januar 1900.

	Åvieta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.10	88.90
London .....	18.22	18.18
Paris .....	72.65	—
Amsterdam .....	151.15	—

### Notering paa Berlins Børs d. 8. Januar 1900.

Russiske Noter ..	216.40
4% Russiske Consols .....	—
3 $\frac{1}{10}$ % — Boden Kredit .....	98.10
5% Mexikanske 1899 .....	98.00
5% Rumænske Stats .....	74.80
4% — — — 1890 .....	87.75

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

„Det Foren. Dampskibs“ 10,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 40,000, „Skjold“ 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 6,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aarhus.</b>	Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ & 6 Fod over Vandet.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Lodspenge</b> , naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " <b>Litspenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - " <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2½ Kr. pr. Ton.	Losning og Lastning besørgeres af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.
<b>Assens.</b>	Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	<b>Lods i Sommeren</b> 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd., Jærnbanespor langs den nordre Køj.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ⅓ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Køj.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Ladning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingssafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## CARLSEN, NIELSEN & CO., CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tordok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## AKTIESELSKABET

## NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedre.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

## LANDMANDSBANKEN

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

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

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

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg  
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.  
Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1852.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

## LISSABON.

ALBERT OLSEN & C<sup>TA.</sup>

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Skibssalg.

Jagt „Petrea“, lastende ca. 1600 Ctr. d. w., er billig at  
sælge. Skibet ligger i Kieler Fjorden. Nærmere ved

**Rudolph Gartzén,**

Skibsmægler.

Kiel.

## Dampskib

ønskes til Købs. Baaden maa have en Lastedrægtighed af  
250 & 300 Tons D. V. og helst være indrettet til Befordring  
af et mindre Passagerantal. God Maskinkraft fordres. Bill.  
mrk.: „Damp“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

### Skibslanterner

med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. *Certifikat følger med hver Lampe fra os.*

### Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
487.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Enhver Kaptajn, som vil  
spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Eterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Min Klinik for

Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

Hans Bonnesen, Læge.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Husmann & Bjørnsen,**  
18, Nyhavn 18.  
Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.  
\* Telefon 5598. \*

Anti-magnetiske  
Ankergangs  
Lomme-Uhre  
fra 20 Kr.  
Halv-Chromometere  
fra 50 Kr.

Marinekikkerter og  
Barometere.  
Regulering og Repara-  
tion af Søuhre  
udføres samvittighedsfuldt.  
**Palle Sørensen,**  
4, Øster Farimagsgade 4.

**Chr. Laursen,**  
fhv. Skibsfører,  
anbefaler sin  
Skibsprovianteringshandel.  
Randers.

**Th. Simonsens Eff.**  
Tolbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

**Anders Nielsen,**  
Fredericiagade 27.  
Største Lager  
af ferske, saltede og røgede  
Fedevarer.



Afdeling for Danmark:  
Østergade 22, Kjøbenhavn K.  
(Selskabets Ejendom)-

„Thule“ er Skandinaviens største og mest søgte Livsforsikringselskab.  
„Thule“'s årlige Udbytte til Aktionærerne er begrænset til 30,000 Kr.,  
der aldrig kan overskrides.  
„Thule“'s Forsikrede fritages for Præmiebetaling i visse Invaliditetstilfælde.  
„Thule“'s Forsikrede udbetales årlig stigende Bonus; for 1899: Kroner  
431,178.00.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe,  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havne-  
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staaelskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler  
Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**  
Reparationsværksted i Frihavnen.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedle, Støberi & Skibsbyggeri.

**EMIL HAMMELEV,**  
TOLDBODVEJ 1.

■ **FREMMEDE TRÆSORTER.** ■

Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood &  
Mahogni i vellagrede Varer.

Stort Lager forefindes.

Er  
**„Mossrose“** Tobakken  
(den engelske) ægte, findes  
der paa hver Pakke fremtidigt  
kun paatrykt Fabrikens Navn  
The Richmond Cavendish  
Company, Liverpool,  
og ikke mere nogen Agents Navn.  
Den ægte Mossrose erholdes nu  
igen overalt. En gros kun  
hos Generalagenterne for Dan-  
mark:

Fr. Christensen & Philip.

## Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.  
Kolonial-, Vin- og Skibs-  
proviantering.  
Prima Varer • Billigste Priser.

## Frihavns-Restaurationen „Atlanten“,

Indgaag fra Nordre Frihavnsvej,  
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer  
med  
à la carte Retter  
samt koldt Bord hele Dagen.  
Telf. Frihavnen 68.  
**Ole Nielsen.**

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## N. M. Hansen,

Bagermester,  
Goldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibarostavrøter.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

## Jensen & Petersen,

Tapetserer og Dekorater.  
**Skibsarbejde,**  
saavel Nyt som Reparationer  
udføres hurtigt.  
116, St. Pauls Kirkeplads 116.

INDHOLD: Søvejsreglernes Forstaaelse. — Trælastfragter. — Kjøbenhavn, den 10. Januar 1901. — Spørgsmaal og Svar. — Mæglerfirmaet Mackenzie & Co., Dublin. — To Domme. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: Kapt. **JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Januar 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

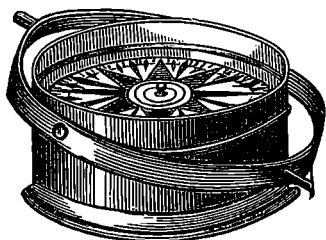
**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

## FREDERIK PREISLER.



Kompas justeres.

Telf. 4599.

Kjøbmagergade 13.

Telf. 4599.

Instrumenter med **Kew Certifikat** fra 110 Kr.

**Halv Sekstanter fra 75 Kr.**

Kikkerter med **Kew Certifikat** fra 30 Kr.

Barometre med Kew Certifikat fra 15 Kr.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Sextanter.  
Oktanter.  
Barometre.  
Patent Log.  
Kikkerter.  
Uhre etc.

Lauritz Kirkøby,  
26, Laxegade 26,  
Grundl. 1826.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

*A. Hermanns  
Leverpostej  
med og uden Træflor i 9.*

*Forlang altid*

# Otto Monsteds

## Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

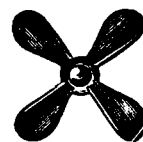
Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**  
Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

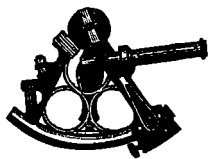
**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preister, Kjøbmagerg. 13.

## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klases Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-**  
**tofler, 3,50 Øre** pr. Tønde.  
Alle Grøntsager langt under almin-

delige Priser.  
Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

## H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

## Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

*Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.*

\* **Telefon 5598.** \*

## N. M. Hansen,

Bagermester,  
**Toldbodgade 17.**

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

*Kolonial-, Vin- og Skibs-  
provantering.*

Prima Varer • Billigste Priser.

# A. FORMANN'S OKSEKØD I SUPPE

i hermetisk lukkede Daaser paa 1-2-4-6 og 8 Por-  
tioner. Kødet er 1ste Klases, dets Smag og Konsistens er  
ganske som det var kogt paa almindelig Maade, og det  
ligger helt og smukt i Daasen.

Faas i alle **Skibsprovanteringsforretninger** samt i Fa-  
briksudsalget, Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

*Gefle, den 1 Januari 1901.*

Telegrafadress: Sköldebrands. Rikstelefon 1360. 1210.

Härmed hafva vi äran meddela, att vi från och med  
denna dag under firma

## Sköldebrand & Elfverson

ingåt bolag för bedrivande af

## Skeppsklarerings-, Befrakt- nings- & Speditions-Affär.

Vi bedja Herrar Redare, Kaptener och Affärsmän vara  
förvissade om, att vi till belåtenhet skola utföra de uppdrag,  
som blifva oss anförtrödda, och våga hoppas på benägan  
hågkomst af vår firma vid affärer här paa platsen.

Med utmärkt högaktning

**O. F. Sköldebrand, J. Elfverson,**

(f. d. befälhafvare & ångf. (under 9 år anställd hos Skepps-  
„Ceres“ af Gefle). klarerare- & Rederifirman P. J.  
Hægerstrand i Gefle).



## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

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

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

**elegante Uniformshuer.**

Læge H. C. Lund.

## Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til  
Skibsbunde.

**Lager:**

Kjøbenhavn, Helsingør,  
Malmø, Helsingborg og alle  
større Havnestæder i Verden.

**Andreas Henningsen,**

Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Telegram-Adr.: Ahenningsen.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af ferske, saltede og røgede  
Fedevarer.

## H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

**HELSINGØR.**

## S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevarerforretning.  
Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

## Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin  
Skibsprovanteringshandel.

Randers.

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

**Toldbodvej 44.**

## Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

## Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

**St. Annæ Plads 6.**

## Thorvald Møller,

Skibsprovanteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Tønderings Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

**Christianshavns Jærnstøberi,**  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60,

## Skibssalg.

Jagt „Petrea“, lastende ca. 1600 Ctr. d. w., er billig at  
sælge. Skibet ligger i Kieler Fjorden. Nærmere ved

**Rudolph Gartzén,**

Skibsmægler,  
Kiel.

## Hydrografic Office i Washington.

En Henstilling til danske Skibsførere.

I de nordamerikanske Fristater nærer Regeringen en meget levende Interesse for ved sit Initiativ at støtte Udviklingen af Landets Næringsveje, og de Forslag om at udvikle Staternes Skibsfart ved Hjælp af betydelige Statssubventioner, der nylig er forelagt den lovgivende Forsamling, vidner, hvad man end iøvrigt vil mene om dem, om, at man har Sans for at skabe en nordamerikansk Handelsflaade, der svarer til Landets kolossale Omsætning ad Søvejen. Imidlertid har Nordamerika, selv om det hidtil har forsømt Udviklingen af sin Handelsflaade, skabt visse Institutioner, der er og vil være af største Betydning ikke alene for denne, men ogsaa for andre Landes Handelsflaader. Særlig en enkelt af disse Statsinstitutioner har et saa anset Navn, og dens Virksomhed er saa stærkt knyttet til andre Landes Skibsfart, at nogle faa Meddelelser om den mulig tør paaregne Interesse. Det er Hydrografic Office i Washington.

Den Del af denne Institutions Arbejde, der her skal omtales, er det af den ledede Efterretningsvæsen for Skibsfarten. Det er for en væsentlig Del af samme Art som det danske Søkortarkivs, særlig med Hensyn til Udgivelsen af Søkort og af Efterretninger for Søfarende. Men ud herover er Bureauet Udgiver af de bekendte Pilot Charts, der udsendes en Gang om Maanednen, og som har fundet Udbredelse blandt Søfarende af alle Nationer. Disse Kort tilvejebringes væsentlig ved Samarbejde mellem Bureauet og et stort Antal farende Skibsførere. Bureauet forsyner Førerne af saavel amerikanske som andre Nationers Skibe med Blanketter, paa hvilke de for hver enkelt Dag kan indføre de om Bord tagne Vejrobservationer; disse Blanketter tilbagesendes af Skibsførerne til Bureauet, enten gennem dets Filialer i amerikanske Havnebyer, eller gennem amerikanske Konsulater i andre Lande, og naar de modtages paa Bureauet, indføres Observationerne paa synoptiske Kort, der for hver Dag udviser Vejforholdene i de paagældende Farvande. Resultaterne af alle disse Oplysninger samles derefter i de maanedlige Pilot Charts, der paa denne Maade bringer Efterretninger om bl. a. Stormenes Gang, Strømforholdene, Taage-, Is- og Regnforhold, fremdeles Vejledning med Hensyn til Navigeringen af Skibe i Orkanområdet, Meddelelser om Anvendelsen af Olie i stærke Storme, om de bedste Ruter for Skibene paa de forskellige Aarstider m. m. m. Ved Siden af de gennem selve Kortene givne Oplysninger, giver Pilot Chart altsaa et betydeligt Antal Anvisninger af stor praktisk Værdi ved Navigeringen. — Bureauet udgiver fremdeles Hydrografic Bulletins, der udkommer ugentlig, og som supplerer Pilot Charts, navnlig ved at give Oplysninger om Hindringer og Farer for Skibsfarten langs Kysterne og langs de vigtigste Ruter over Oceanet, og ved talrige andre Meddelelser

af Interesse ved Navigeringen. De udarbejdes paa Grundlag af Indberetninger, som Bureauet modtager fra sine Filialer, fra maritime Foreninger, Fyr og Fyrskibe, Redningsstationer, Vejrbureauer m. m., og de forsendes til alle Havnebyer, hvor de kan være tilgængelige for Skibsførere og andre Interesserede.

Hydrografic Office i Washington har den Opgave, uden Udgift for de Søfarende at bringe til disses Kundskab saadanne Oplysninger, som Enkeltmand ikke med Fordel kan indsamle og udnytte, men som en offentlig Institution kan tilvejebringe og ordne paa en for de Søfarende let tilgængelig og praktisk Maade. Dets Publikationer vedrører Atlanterhavet og Stillehavet, og den fremragende Plads, de indtager i den nautiske Literatur, har de væsentlig vundet ved det Samarbejde, der finder Sted mellem Bureauet og dets mange frivillige Medarbejdere blandt alle Nationers Skibsførere. Det er klart, at Bureauets Arbejde har saa meget større Værd, jo flere saadanne frivillige Medarbejdere det finder blandt Skibsførerne, og disse fremmer ved deres Indberetninger til Bureauet ikke alene et Arbejde, der er af stor Betydning for Navigeringen i de paagældende Farvande, men de opnaar ogsaa for dem selv personlig den Fordel, at Bureauet uden Udgift for dem tilsender dem sine Publikationer.

For Fuldstændigheds Skyld skal her endnu anføres, at Bureauet har Filialer i følgende Byer i De forenede Stater: Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore, Norfolk, Savannah, New-Orleans, San-Francisco, Portland O., Port Townsend, Chicago, Buffalo, Cleveland, Sault Sainte Marie, Duluth. Disse Filialer giver uden Vederlag Søfarende de Oplysninger af nautisk Art, de ønsker.

I Hovedtrækkene er vistnok det meste af det ovenfor fremstillede kendt af mange danske Skibsførere. Imidlertid har Bureauet i Washington den Anskuelse, at det ikke er kendt af tilstrækkelig mange, og at Søfartsbladene i de forskellige Lande bør bidrage til at udbrede det Kendskab til disse Forhold, der er den vigtigste Betingelse for, at Bureauets Arbejde kan komme til at hvile paa et stedse bredere Grundlag. Hydrografic Office i Washington er ikke et Bureau alene for den amerikanske Skibsfart; det er en Verdensinstitution, der søger og bør finde Samarbejde med alle Landes Skibsfart.

Disse Linier kan passende afsluttes med at nævne, at man paa Bureauet i Washington med den største Anerkendelse omtaler det danske meteorologiske Instituts og det danske Søkortarkivs Arbejder, og at det samme gælder de Indberetninger, Bureauet modtager fra Førere af danske Skibe. Ogsaa af denne Grund ønsker man disse Indberetningers Antal forøget, hvad mulig ovenstaaende Oplysninger kan bidrage til.

## Smaaskibsfarten.

Et Forslag til Samarbejde mellem tyske Købmænd og Redere.

En Skibsmægler i Altona, Hr. Carl Harz, har offentlig fremsat et ganske ejendommeligt Forslag, gaaende ud paa at danne en Transportforening for Kystskibsfarten. Han begrunder sit Forslag ved for det første at henvise til, at Købmændene under de nu bestaaende Forhold ikke er i Stand til længere Tid iforvejen at kalkulere en bestemt Fragt, og at de ofte maa betale en langt højere Fragt, end de har kalku-

leret. Hvad Skibsførerne, der er beskæftigede i denne Fart, angaar, saa gør han dernæst gældende, at de navnlig lider under, at de maa laste fra Damper uden Godtgørelse for Liggedage, selv om de maa ligge 14 Dage ved Damperen; fremdeles under de lave Fragter, naar Efterspørgslen efter Tonnage er aftagende. Disse Ulemper baade for Købmænd og Skibsførere vil han nu afhjælpe ved den ny Forening, der skal have Tilslutning



fra begge Parter, og hvis Bestyrelse skal have lige mange Medlemmer fra hver Part. Alle Bestemmelser vedrørende Fragterne tages af Foreningen, altsaa ogsaa Størelsen af Fragterne. Paa de større Havnepladser for Kystfarten oprettes Bureauer, hvor Oplysning faas om de til enhver Tid gældende Fragter; Købmændene, der er i Foreningen, er forpligtede til at afgive alle Fragttilbud til et saadant Bureau, og Skibsførerne maa kun lade deres Skibe befragte gennem dette til de af Foreningen fastsatte Fragter. Omkostningerne ved Bureauets Drift bestrides af den Kurtage, Skibsførerne svarer til det; det antages, at den halve Kurtage vil medgaa hertil, medens den anden Halvdel først og fremmest skal tjene til at dække Købmændenes Fragtdifference, Overliggedagspenge og Lægterudgifter; den Rest, der derefter maatte være, skal bruges til at dække Havariomkostninger for Skibene. Eksempelvis anføres, at for Hamburg-Altona vilde et saadant Bureaus Indtægt blive ca. 50,000 Mark; til Bureauets Drift vilde medgaa 25,000 Mark, til Fragtdifference, Overliggedagspenge, Lægterudgifter etc. 10—15,000 Mark, saa der vilde blive en Rest af 10—15000 Mark, af hvilke kunde dannes et Reservefond til at dække Skibenes Havariudgifter. Det gøres gældende, at en saadan Ordning vilde frembyde store Fordele baade for de Købmænd og de Skibsførere, der tiltræder den. — For at lette Forslagets Gennemførelse, kan Indehaverne af de nu bestaaende Skibsmæglerforretninger, der er interesserede i Kystfarten, tiltræde Foreningen, om de ønsker det; de skulde saa have en forholdsmæssig Fortjeneste af den ene Halvdel af Kurtagen til Bureauet. — Sluttelig henvises der til, at jo større Tilslutning, en saadan Forening faar, jo større Fordele vil den frembyde, og saavel Købmænd som Skibsførere opfordres til at overveje Sagen, inden det konstituerende Møde i Begyndelsen af Februar afholdes i Hamburg.

Vi har gengivet ovenstaaende Hovedpunkter af det fremsatte Forslag, fordi det synes os at være af Interesse for de mange danske Skibsførere, der er beskæftigede i Kystfarten. Men vi indlader os foreløbig ikke paa at bedømme, om den her fremsatte Tanke er sund. Det vilde i hvert Fald sikkert have store Vanskeligheder at gennemføre den. Det viser sig da ogsaa, at den straks har mødt Modstand fra de tyske Kystskibsføreres Side. Et Medlem af deres Forenings („Verbandes deutscher Küstenschiffer“) Bestyrelse, Hr. F. Wølber, har udsendt et Cirkulære om Sagen. Han siger deri, at han først syntes godt om Ideen, der jo gaar ud paa at skaffe Skibene bedre Fragter, men da han tænkte sig nærmere om, faldt bl. a. følgende Spørgsmaal ham ind:

1) Man giver Købmanden Udsigt til lavere Fragtudgifter og Fritagelse for Liggedagspenge, og Skibsføreren til højere Fragter. Hvorledes forene dette?

2) Hvem har Afgørelsen, naar Stemmerne i Bestyrelsen staar lige?

3) Hvilken Købmand vil forpligte sig til at befragte et af Foreningens Skibe til en højere Rate end Markedets, særlig naar han kan have et udenlandsk Skib billigere? Kan en Købmand overhovedet indgaa herpaa, saa længe hans Konkurrenter ikke har forpligtet sig til det samme?

4) Hvem garanterer Medlemmerne Fragter, naar Købmændenes og Mæglernes Flertal holder sig tilbage fra Foreningen?

5) Hvis kun 50 Mæglerfirmaer i Hamburg-Altona tiltræder Foreningen, faar efter Forslaget hvert af dem 500 Mark; hvilken Mægler vil være tilfreds hermed?

Hr. Wølber raader Kystskibsførerne til nøje at undersøge, hvad den tilbudte, saakaldte Gave vil koste dem. Han frygter, at Tanken er umulig og vil koste Skibene mange Penge. Skibene i Kystfarten vil blive en Forsøgsgenstand for dem, der har udklækket denne Plan, og deres Førere bør ikke indlade sig paa slige vovelige Spekulationer.

Vi skulle senere meddele, hvorledes denne Sag udvikler sig.

Kjøbenhavn, d. 17. Januar 1901.

Den britiske Søfartsverden har lidt et meget beklageligt Tab, idet Mr. G. A. Laws, Lederen af The Shipping Federation, er afgaaet ved Døden. Den Afdøde kom til Søs som Dreng, blev allerede Befalingsmand, da han var 17 Aar, og førte Skib, da han var 21. Da han trak sig tilbage fra Søen, blev han Skibsreder, og han ledede i en Aarrække betydelige Rederiforretninger. For 13—14 Aar siden trak han sig tilbage fra Rederivirksomheden, og i 1890 blev han Leder af den da lige oprettede Shipping Federation, der dannedes som en Arbejdsgiverforening for de britiske Redere som Modvægt mod Trade Unions' Overgreb. Med stort Talent og med ubetinget Held har han ledet denne mægtige Rederorganisation, der nu repræsenterer c. 9 Millioner Tons, og der hidtil sejrrikt har gennemført sit Program. Han har desuden havt Sæde i Kommissioner, der har havt betydelig Indflydelse paa den engelske Søfartslovgivning. Han var en af de Mænd, af hvilke England har ikke faa, der har en udpræget Sans for Betydningen af, at Skibsfarten varetager sine offentlige Interesser, og der bringer store personlige Offre i Arbejdet herfor.

Ved Søretten i Hamburg er i disse Dage afsagt Dom i en Sag angaaende en dobbelt Kollision paa Elben, der fandt Sted ved Altenbruch Natten mellem afvigte 22. og 23. December. Milano, en tysk Damper paa 2,263 Netto Reg.-Tons, kom op ad Elben med Lods om Bord. Efter at have passeret Cuxhaven observeredes Kl. 1 en hvid Lanterne  $1\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord, hvorpaa Lods, v. Appen, kommanderede haardt Styrbord, hvilken Ordre straks udførtes. I det samme observerede Kaptajnen tæt om Bagbord Boven af et for Anker liggende Skib. Han gjorde Lods opmærksom derpaa, og denne kommanderede derefter fuld Kraft bak; Roret lagdes hurtigt Bagbord, men man var saa nær det andet Skib, at en Kollision var uundgaaelig. Milano ramte Skibet, der var den engelske Fuldrigger Wiscombe Park, paa Bagbords Bov. Da Damperen igen blev klar af Skibet, stoppedes Maskinen. Man opdagede da omtrent  $1\frac{1}{2}$  Streg om Styrbord to klare Lanterner, hvorefter Damperens Ror lagdes haardt Styrbord. Imidlertid lystrede den ikke Roret og faldt af til Styrbord i Stedet for til Bagbord. Da man saa, at Lanterne var fra et Skib for Anker, kommanderede Lods fuld Kraft bak. Imidlertid havde Kaptajnen givet Ordre til at lade Ankeret gaa, men denne Ordre kom ikke til Udførelse, da Milano nu ramte Skibet, tysk Bark Weser, paa dets Bagbordsside; det sank straks efter, men Mandskabet reddedes. Milano fik Forpiken fuld af Vand, men kunde dog fortsætte til Hamburg. Det konstateredes ved Søforhøret, at Lanterne i begge Sejlskibene brændte i Overensstemmelse med Reglerne.

Sørettens Dom gik ud paa, at Lods var Skyld i Milanos Sammenstød med de to Sejlskibe, fordi han med en Damper, der gik op ad Elben, holdt til den nordlige Side af Farvandet, og fordi han forsøgte at gaa Nord om Wiscombe Park, der laa til Ankers paa den nordlige Side af Farvandet. Lods har derved, udtaler Retten

vist en saadan Mangel paa Omsigt og Forsigtighed, at hans Bestalling fratages ham. De to Sejlskibe laa saaledes til Ankers, at de ikke hindrede Sejladsen for andre Skibe, og de kunde intet gøre for at hindre Kollisionen.

Det tyske Søfartsblad „Hansa“ anser denne Dom for i sig selv retfærdig, men bestrider Sørettens Kompetence til at fratage Lodsens Patent.

I „Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning“ er Gjedsen Havn Genstand for en mindre god Omtale. En Skibsfører skriver om den følgende, der kan have sin Interesse for danske Læsere:

For Redere, Kaptajner og andre, som bortfragter Fartøjer, vil maaske nedenstaaende Oplysninger om Forholdene i Gjedsen Havn tjene til nogen Vejledning. Ingen, der kender denne Havn, gaar gerne til den. For dem, der ikke kender Forholdene, maa her paapeges, at Fartøjerne sluttes til „en sikker og god dansk Havn“, ikke over 14 Fods Dybgaende og Lægterage, hvis den behøves, paa Lastemodtagerens Regning og Risiko, Ordre ved Underskrivning af Konnossementet. Alt dette synes jo godt og vel, og derfor kan ogsaa Befragterne faa Fragten ned til det mindst mulige; men Bestemmelsesstedet er Gjedsen, og den danske Havnelods siger kun om denne Havn, at den ved Paalandsvind er noget urolig, hvorfor det ikke synes at være nogen Risiko at gaa dertil.

Men, som sagt, er Forholdene ganske anderledes. For det første er det meget sjældent, at et Fartøj kan komme ind med 14 Fods Dybgaende; thi der er en Barre, som skal passeres, og det hænder ikke sjældent, at der kun er 12 Fod Vand, ja mangen Gang endog mindre, og lav Vandstand varer ofte flere Uger. Lægtene kan man ikke faa fra andre Steder end Nykjøbing; men Købmanden nægter simpelt hen at modtage Lasten (i det mindste Kul), hvis den lægtres, og langt mindre vil han betale de dermed forbundne Udgifter. Der paaberaabes og gøres alle mulige Omsvøb; enten er Bugserbaaden borte, eller ogsaa er der noget andet i Vejen, og endnu er ingen Ladning lægtret; men Fartøjet har maattet afvente Vandets Stigning, hvilket som sagt undertiden kan vare længe.

Naar man saa endelig er kommet ind i Havnen, er man rigtig naaet fra Asken og i Ilden, hvis der blæser en Storm op; thi under sydlige Storme er Havnen ikke alene „uroelig“, men umulig at ligge i, i al Fald ved den Kaj, hvor Losningen sker.

Det bedste Bevis for Sandheden heraf er, at Fartøjet maa ligge med Lods ombord og med Dampen oppe, for at det i Tilfælde kan søge Beskyttelse ved at gaa til Ankers under Revet udenfor Havnen; thi i Havnen holder ingen Fortøjninger, og mange Fartøjer har derfor gjort Havari. Der bliver ogsaa mange Ekstraudgifter i denne Havn.

Det er derfor paa Tide, at Havnen bliver bekendt, saa intet Fartøj, der har mere end 12 Fods Dybgaende, gaar til Gjedsen, i al Fald i Efteraars- og Vintermaanederne. At tvinge et Fartøj dertil paa de nu saa uskyldigt lydende Certepartier bør ikke finde Sted; thi der kan skaffes en Mængde Beviser for, at Havnen hverken er god eller sikker.

Hr. Kaptajn af Marinen C. Bloch tilskriver os d. 13. ds. følgende:

„Tillad mig, Hr. Redaktør, som den, der har havt den danske Del af den ny internationale Signalbog under Udarbejdelse, at komme med nogle Bemærkninger til Søfartstidendes Omtale af Bogen d. 3. Januar.

Der skrives, at det er uheldigt, at den dansk-norske Udgave ikke foreligger samtidig med dens Ikrafttræden. Det gør den imidlertid, endog  $\frac{3}{4}$  Aar forud; thi man kan ikke sige, at Bogen træder i Kraft før det Tidspunkt, da Brugen af den er obligatorisk, altsaa 1. Januar 1902. At den maa bruges fra 1. Januar i Aar er noget andet. Danmark og flere andre Nationer forlangte mindst et Aar til Udarbejdelsen af Bogen. Den engelske Udgave forelaa først fuldt færdig i April 1900, og da den dansk-norske Udgave foreligger inden 1. April, har vi holdt, hvad vi har lovet.

At der ikke er smølet med dette store og vanskelige Arbejde, særlig vanskeliggjort ved at Arbejdet er delt mellem to Nationer, fremgaar tydeligt af, at vi rimeligvis er den Nation, der bliver først færdig, naar undtages Frankrig, der har arbejdet Haand i Haand med England og havde sin Bog i Handelen samtidig med dette Land. Vore Naboeer Tyskland og Sverrig bliver i ethvert Tilfælde ikke saa lidt senere færdige.

Det er muligt, at England har tænkt paa at gøre Forretninger, da det tog Bestemmelse om, at den ny internationale Signalbog skulde tages i Brug d. 1. Januar i Aar, skønt de vidste, at saa godt som ingen Nation havde den færdig; men danske Redere og Skibsførere vil jeg dog tilraade ikke at følge Søfartstidendes Antydning og købe den engelske Udgave, thi den koster 21 sh., medens den danske højst kommer til at koste 8 Kr. Differentien er for stor til at kunne opveje den Fornøjelse, det er at kunne signalere efter den ny Signalbog i et Par Maaneder, i hvilke den gamle er god nok.

Danmark er sikkert ogsaa det Land, der først har faaet omordnet sine Bestemmelser om Lods- og Nød-signaler i Overensstemmelse med de internationale, og det eneste, der tager Hensyn til eventuelle Brugere af den ny Signalbog ved Signalering med vore Land-Signalstationer. Andre Nationer vente, indtil de er færdige med deres egen Udgave af Bogen.

Jeg haaber, at det af ovenstaaende fremgaar, at der er god Grund for „Dansk Søfartstidende“ til at holde inde med Spydighederne til Regeringskontorerne m. m. i den Sag.“

Hvis den ærede Indsender ikke selv havde sagt, at hans Bemærkninger er foranledigede af vor Omtale af den ny internationale Signalbog, vilde dette ganske sikkert ikke faldet os ind. Thi naar undtages et ganske enkelt Punkt, handler Kaptajn Blochs ovenstaaende Udtalelser om helt andre Ting end dem, vi behandlede her i Bladet d. 3. Januar. Kaptajnen siger, at Bogen først træder i Kraft d. 1. Januar 1902, fordi Brugen af den først da er obligatorisk, medens vi har sagt, at den er traadt i Kraft d. 1. Januar i Aar, fra hvilket Tidspunkt den kan anvendes. Maaske har Kaptajnen her rent formelt Ret, men er der synderlig Fornøjelse ved det? Det faktiske er dog, at fra 1. Januar i Aar kan vore Skibe i Søen møde Skibe, der signalerer efter den ny Signalbog, hvis danske Udgave vore Skibe endnu ikke kan have om Bord, fordi den ikke er udkommen. Det er det eneste, der for dette Punkts Vedkommende har praktisk Interesse, og selv om Forholdet ikke medfører nogen større Kalamitet, maa det dog siges at være „uheldigt“ — netop det Ord, vi har brugt om det.

Men ellers handler Kaptajn Blochs Bemærkninger jo om Ting, som vi ikke har bragt paa Bane, og vi kan i det væsentlige tiltræde dem. De bekræfter jo saaledes, hvad vi iforvejen har gjort opmærksom paa, at Danmark ingenlunde er ene om at komme bag efter med sin Udgave, og de værges de danske Autoriteter mod en Mistanke for at have „smølet“ med Bogens Udgivelse, som vi ikke har stødt paa, og som i hvert Fald ikke er kommet til Orde her i Bladet: tvært imod har vi jo pointeret, at de maritime Stater udenfor England har et billigt Krav overfor dette Land paa i Tide at kunne udarbejde deres Signalbøger, saaledes at disse alle ud-

kommer samtidig, og denne Anskuelse er det en Selvfølge, at de danske Autoriteter maa dele. Og det er den samme Interesse for den Forretning, disse skal gøre med Bogen, der har bragt os til at fremholde for dem den sørgelige Mulighed, at danske Skibsførere købte den engelske Udgave, en Mulighed, der forhaabentlig nu, efter Kaptajn Blochs værdifulde Oplysning om Prisforskellen, vil være udelukket.

Efter at Kaptajn Blochs Artikel saaledes næsten helt igennem har konstateret den glædelige Overensstemmelse, der er mellem ham og os, kommer hans Slutningshenstilling til os om „at holde inde med Spydighederne til Regeringskontorerne m. m.“ noget overraskende. Ved fornyet Gennemlæsning af vore Bemærkninger vil Kaptajnen let se, at disse „Spydigheder“ i nærværende Tilfælde kun kan referere til den efter vor Mening altfor sene Fremkomst af Bekendtgørelsen om den ny Signalebog, og til at Bekendtgørelser vedrørende Søfartsforhold i det hele taget jævnligt fremkommer for sent, hvad vi flere Gange har havt Anledning til at paavise her i Bladet. Men Kaptajnen har, saa vidt vi ved, aldrig været betyngtet med noget Ansvar i denne Henseende, og behøver altsaa ikke at tage sig vor Bemærkning nær.

„Sh. Gaz.“ refererer to ganske interessante belgiske Sætsdomme, den første handlende om Ansvar for Mærker, den anden om en Strejkeklausul.

Med Dampskibet St. Leonards skulde et Firma modtage 60 Fade Majsolie, mærket T., 60 Fade, mærket G. M., og 60 Fade, mærket G. N. Der blev nu afleveret 180 Fade, men 89 af disse havde Mærker, der ikke var overensstemmende med Mærkerne i Konnossementet. Rederiet hævdede nu, at det var uden Ansvar, idet der i Konnossementet stod, at Rederiet var uansvarlig for „Udslettelse, Urigtighed, Utilstrækkelighed eller Mangel af Mærker“.

Modtagerne hævdede herimod, at det paahvilede Rederiet at bevise, at de 89 Fade virkelig var afskibede til dem; uden Hensyn til den paaberaabte Klausul om Mærkerne var det Rederiets Sag at bevise Identiteten mellem de udleverede og de afskibede Varer.

Retten kom til det Resultat, at Modtagernes Opfattelse var den rigtige, men da det under Sagen var godtgjort, at de omhandlede Fade virkelig var dem, der var afskibede til Modtagerne, frifandtes Rederiet.

I Juli og August 1899 var der Uroligheder mellem Havnearbejderne i Antwerpen, der forlangte dobbelt Betaling for Natarbejde.

En Reder, der havde paataget sig at tage en Ladning Mursten fra Antwerpen til Marianopol, nægtede paa Grund af Arbejdsforholdene at fortsætte Indtagelsen af Ladningen. Kontrakten indeholdt den sædvanlige Klausul med Hensyn til Strejker og uforudsete Hændelser.

Retten kom nu til det Resultat, at de omtalte Vanskeligheder med Arbejderne kun havde gjort Kontraktens Udførelse mere byrdefuld; de havde ganske vist formindsket Rederens Fortjeneste, men de havde ikke forhindret Opfyldelsen af Kontrakten. Under disse Omstændigheder var Rederen ikke berettiget til at nægte at indtage Godset. For at betragte en Strejke som et Tilfælde af force majeure maatte den være en absolut Hindring for Kontraktens Udførelse, saaledes at denne blev umulig, hvad man saa end vilde betale derfor.

I Anledning af vore Udtalelser i sidste Nummer af dette Blad om Muligheden for en rimelig Beskatning af den udenlandske Skibsfart paa danske Havne, der nogenlunde kunde ækvivalere de Afgifter, vore Skibe maa betale i de fleste udenlandske Havne, er vi bleven gjort

opmærksom paa, at Danmark traktatmæssig er forpligtet til ikke at lægge nogen Afgift paa de fremmede Skibe for Vedligeholdelsen af Fyr og Sømærker. Dette er rigtigt, idet Danmark ved Traktat af 14. Marts 1857 om Sundtoldens Aflysning paatog sig at vedligeholde Fyr og Sømærker m. v. og forpligtede sig til ikke at paalægge Skibsfarten gennem de danske Farvande nogen Afgift. Vi kan altsaa ikke paalægge nogen Fyr-afgift, naar man herved forstaar en Afgift paa de Skibe, der nyder godt af vore Farvandes Belysning, og det er for saa vidt misvisende, naar vi netop har nævnt en saadan Fyrafgift som rimelig. Men den ovennævnte Traktat forbyder ikke at lægge en Afgift paa de Skibe, der klarer i danske Havne, og en saadan Afgift mener vi vil være rimelig, baade i Betragtning af det, der i fremmede Havne afkræves vore Skibe, og i Betragtning af de Bekvemmeligheder, vi byder Udlandets Skibe i vore Farvande. For at undgaa enhver Misforstaaelse skal vi dog tilføje, at vi principielt er imod Foranstaltninger af denne Art, men at vi mener det urimeligt ikke at faa et passende Vederlag for de Penge, vi maa af med i Udlandets Havne. Bliver der derfor Tale om, at Staten mangler Midler til at gennemføre Reformen for vor Skibsfart, som den ellers anser for ønskelige, saa mener vi, at det her fremdragne Forhold ikke bør holdes udenfor Overvejelserne af, hvorledes den kan skaffe sig saadanne Midler.

I September Maaned i Fjor faldt en 80 gammel Mand, da han passerede en Bro ved Aberdeen Havn, i Vandet. Raabene fra de tililende Folk hørtes af en i Aberdeen boende Forretningsmand, Hr. Lauritz Rasmussen, som stod paa Dækket af en Skonnert, der laa i Havnen, i Samtale med Kaptajnen. Han løb til Kajen og sprang ud efter Manden, der var faldet i Vandet. I yderste Øjeblik fik han Tag i ham og holdt ham oven Vandet, indtil en Baad kom til Hjælp.

Hr. Rasmussen, der nu i 23 Aar har været bosat i Aberdeen, har i dette Tidsrum reddet 23 Menneskeliv, og vi tager da Anledning af det her omtalte Redningsforetagende til lidt nærmere at omtale denne Mand, hvis Løbebane har været helt æventyrlig. Han er født i Nakskov og kom til Søs i 1861, da han var 14 Aar gammel. Han saa først Danmark igen i 1877, da han besøgte sine Forældre sammen med sin Hustru. I syv Aar gjorde han Tjeneste som Lods paa River Plate, og han var derefter i seks Aar ansat i den brasilianske Marine og deltog i Krigen mellem Brasilien og Paraguay i Slutningen af Treserne. Han blev taget til Fange og var i seks Maaneder i et haardt Fangenskab. Han har bl. a. besøgt Nordamerika, Kina og Australien og han taler med Lethed spansk, portugisisk, tysk og engelsk, foruden naturligvis sit Modersmaal. Siden 1873 har han været bosat i Aberdeen som Medlem af et derværende Firma. Han har i denne By erhvervet sig stor Popularitet, særlig ved det uforfærdede Mod, hvormed han har reddet et saa stort Antal Menneskeliv, og der er al Grund til, at hans Fortjenester bliver kendte ogsaa i hans Fødeland.

En Søn af Hr. Rasmussen var en af de faa, der blev reddede fra den danske Bark Kronprins Frederik af Fanø, der forliste i 1894 paa Rejsen fra Grimsby til Buenos Aires.

Vi har gennem en dansk Skibsfører modtaget ovenstaaende Oplysninger om Hr. Lauritz Rasmussen, som det er os kært at bringe til Offentlighedens Kundskab.

Fra Marineministeriet har vi modtaget Meddelelse om Nedsættelsen af den her i Bladet for d. 3. ds. omtalte Kommission, der skal revidere de Lodsvæsenet

ordnende Love og Bestemmelser. Foruden de tidligere nævnte Medlemmer har Højesteretssagfører Ulf Hansen Sæde i Kommissionen, hvis Sekretær er Fuldmægtig i Marineministeriet I. H. Hjorth.

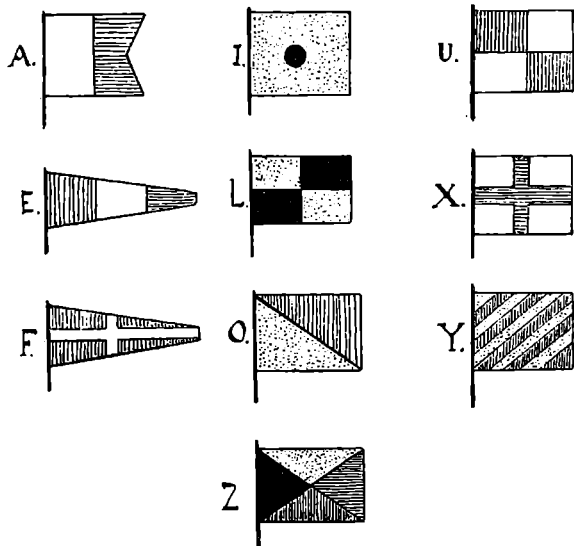
Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende Afskrift af en Beretning til Udenrigsministeriet fra det danske Generalkonsulat i Stockholm, der bekræfter vor tidligere Meddelelse om denne Sag.

„Som det fremgaar af danske Blade, har det i Søfartskredse vakt en Del Uro, at Trævareeksportører i Sundsvalls Distrikt har udarbejdet et Udkast til Ladningsregler (customs of the port) ved Trævareafledning med Dampskibe, hvilket Udkast, som det synes, noget forhastet er blevet offentliggjort i flere Landes Presse og viser sig at indeholde adskillige for Rederne byrdefulde Bestemmelser.

Efter at have undersøgt denne Sag, dels ved Brevveksling med Vicekonsulatet i Sundsvall, dels ved Forhandling med herværende Trævareeksportører, undlader Generalkonsulatet ikke at oplyse, at det omtalte Udkast, der tilsigter at tilvejebringe saa vidt muligt ensartede Regler for alle svenske, særligt norrlandske Havne, hvor man hidtil har fulgt forskellige Kutymen i nævnte Henseende, er udarbejdet i Henhold til en paa Savværks- og Trævareeksportforeningens sidste Aarsmøde i Februar 1900 tagen Beslutning, at Udkastet af Sundsvallsafdelingen er tilstillet Stockholmsafdelingen til Stadfæstelse, men at ingen Bestemmelse er tagen om dette Spørgsmaal af sidst nævnte Afdeling saa lidt som af andre Afdelinger her i Landet. Man har til Hensigt at optage Sagen til Forhandling paa Foreningens forestaaende Aarsmøde, der ventes afholdt i Stockholm henimod Slutningen af Februar, og der vil altsaa endnu være Lejlighed for Rederierne til at fremkomme med deres Indvendinger mod Udkastet, saafremt de maatte ønske at udtale sig herom fra deres Standpunkt.“

## Det internationale Signalsystem.

Vi bringer herved en Afbildning af de Signalflag i det internationale Signalsystem, der enten er forandrede eller ny tilkomne. For Bogstaverne A, E, I, O, U, X, Y og Z indføres 8 ny Flage, hvoraf:



A bliver en halv hvid og blaa Split,  
E en rød-hvid-blaa Stander,  
I gult Flag med sort Kugle,  
O gult og rødt Flag, delt efter en Diagonal,  
U rødt og hvidt Flag, delt i fire Felter,  
X hvidt Flag med blaat Kors,  
Y Flag med 5 røde og 5 gule Striber paa skraa,  
Z sort, gult, blaat og rødt Flag, delt efter en Diagonal i fire Felter.

Endvidere forandres Flagene F og L, saaledes at F bliver en Stander med et hvidt Kors paa rød Grund; L et firkantet Flag, delt i fire Felter med 2 sorte og 2 gule Felter i Diagonal. Flagene for de øvrige Bogstaver bliver uforandrede som før.

Paa Billedet betyder vandrette Striber blaa Farve, lodrette Striber rød Farve og Prikker gul Farve.

## Fiskerisignaler i Store Bælt.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af et Par Tilfælde, som er passerede for mig i Bæltfisketiden i Store Bælt, og hvorom jeg forgæves har søgt Oplysning hos Kolleger, vilde det være mig og andre kært at høre den ærede Redaktions Mening.

En Septembemat for 2 Aar siden passerede vi Romsø for nordgaaende, Vinden vestlig, og fandt hele Sejlløbet beplantet med klare Lys. For flere af disse forandrede vi Kursen og gik i Læ, men da vi kom ned mod Lillegrund, saas iblandt de klare Lys et, der gav afvekslende rødt og hvidt Lys.

Kort derefter prajedes vi af en Fisker, der anmodede os om ikke at vende, før vi kunde gaa til Luvart af „den Vager, der blinkede rødt; det er vor“, opgav han. Som bekendt giver Lillegrund Lystønden rødt Blink, og sikkert er det, at vi først antog det sete røde Blink for Lystønden. Nu spørges der: Er dette et reglementeret Fiskersignal, og er det lovligt paa et saa farligt Sted at sætte en rød Blinker paa Garnstagerne tæt op til Lystønden, saaledes at Forveksling meget let kan ske.

Andet Tilfælde var Natten til 19. September i Aar, Romsø passeredes for Nordgaaende Kl. 1 med sigtbart Vejr, vestlig Vind, men meget mørkt; ud af Fyens Hoved saas en Mængde Lanterner fra Fiskere, 3 sejlede vi tæt i Læ af; samtidig prajede vi Baadene, af hvilke den ene gav til Svar, at vi helst maatte gaa i Læ af alle Lanterne, hvortil jeg bemærkede, at vi jo saa kom til Kallundborg i Stedet for Vesten om Samsø. Senere holdt vi i Læ af et hvidt Lys, 2 Streger oppe til Luvart, og dette viste sig at være, ikke en Baad, men en Lanterne paa Enden af en Garnstage; vi sejlede altsaa gennem Garnene tæt ved Lanteren. Naar Fiskerne bruger saadan Lanterneføring og derved vildleder Søfarende, maa de vel tilskrive sig selv, at deres Redskaber bliver ødelagte, da Skibene jo ikke godt kan ankre om Natten, fordi det er Fisketid, da Farvandet jo er Alfارve.

Ærb.

En Skibsfører.

Vi skulle komme nærmere tilbage hertil.

Red.

## Generalforsamlinger.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 13. ds:

### Nordby Skibsforsikringsforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Det for Aaret 1900 aflagte og reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes.

Af dette Regnskab anføres følgende:

#### A. Indtægter:

I. Præmieindtægt:		
a. I Juni Termin (1½ %)....	Kr. 18,855.00	
b. I December Termin (2½ %) ..	25,020.00	
		Kr. 43,875.00

#### II. Renteindtægt:

a. I Juni Termin.....	Kr. 3,019.68	
b. I December Termin.....	3,083.97	
		" 6,103.65

#### III. Afdrag paa skyldige Indskud:

a. I Juni Termin.....	Kr. 2,543.00	
b. I December Termin.....	1,380.00	
		" 3,923.00

I Aaret 1899 var de tilsvarende Indtægtsposter opførte med følgende Beløb:

ad I.....	Kr. 49,117.58
" II.....	6,264.57
" III.....	5,906.00

#### B. Udgifter:

I det forløbne Aar har Foreningen i Havarierstatninger samt Godtgørelse i Anledning af totalt forliste Skibe udbetalt:

a. Havarierstatninger.....	Kr 14,955.09
b. Totalt Forlis (Barkerne „Erna“, „Thor“ og „Nordby“)	66,567.50
	Ialt Kr. 81,522.59

(I 1899: Kr. 54,509.57).

Hertil kommer, at Barkerne „Dania“ og „Paul“, der er forliste i 1900, vil medføre en Udgift af..... Kr. 42,000.00 og der tillige er anmeldt Havarier til Beløb... „ 4,000.00

Ialt Kr. 46,000.00,

hvilke Skader vil blive regulerede i indeværende Aar.

Foreningen ejede den 1. Januar 1900 Kr. 252,195.05, ved Aarets Slutning Kr. 206,800.30 foruden Kr. 12,308.63, der indstaar i den fallerede „Vestjyllands Landmandsbank“.

Foreningens Risiko var d. 1. Jan. 1900 Kr. 1,184,850.00, ved Aarets Slutning derimod Kr. 1,002,400.00.

I Afdrag paa Obligationsgælden har Foreningens Debitorer indbetalt pro 1900:

I. I Juni Termin.....	Kr. 1,220.00
II. I Decbr. Termin ...	19,079.00

Ialt Kr. 20,299.00

(I 1899: Kr. 17,932.00).

Generalforsamlingen bevilgede følgende Understøttelser:

1. Til Nordby private Enkekasse.....	Kr. 500.00
2. Fanø praktiske Sømandsskole.....	50.00
3. Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne.....	20.00
4. Dansk Sejlskibsrederi-Forening.....	10.00
5. En herboende Fisker til Fiskeredskaber ...	20.00

Ialt Kr. 600.00

(I 1899: Kr. 1,460.00.)

Efter Tur udtraadte af Styrelsen Skibsreder J. P. Clausen; i hans Sted valgte Skibsreder D. H. Duysen.

Til Styrelsessuppleanter valgte Direktør H. Rødggaard og Skibsreder P. H. Clausen. Foreningens Bogholder, thv.

Købmand P. Svarrer, og Revisorerne, Skibsfører Math. S. Jepsen og Havnefoged Math. Pedersen, genvalgte.

Foreningen, der sædvanlig kaldes „Assurancekassen“, har nu bestaaet i 66 Aar og i to Slægtled været en fortrinlig Støtte for Nordby Skibsfart og Sømandsstand. Aar 1900 er et Mærkeaar i Foreningens Historie paa Grund af de mange Skibsforslis og deraf resulterende store Erstatninger.

Det vilde være heldigt for Byen, om endnu en større Part af Skibene kunde forsikres her hjemme, f. Eks. i et Aktieselskab.

## Fra Sø og Land.

Udenrigsministeriet meddeler os: Kommunalbestyrelsen i Frederikshald har vedtaget følgende Beslutning angaaende Havnelodseriet:

1) Ethvert Fartøj over 50 Reg.-Tons skal til Fortøjning paa Havnen benytte og betale Havnelods paa Strækningen indenfor Byens Grænser efter følgende Takst:

For Fartøj til og med 100 Reg.-Tons, Kr. 2. For Fartøj over indtil 1,800 Reg.-Tons betales et Tillæg af 1 Kr. for hver fulde 100 Reg. Tons; for Fortøj over 1,800 Reg. Tons Kr. 20.

2) Havnestyret kan dog bestemme, at der i visse Tilfælde sker Fritagelse fra nævnte Paabud.

„Fairplay“ meddeler, at der paa Børsen i Hamburg har gaaet det Rygte, at Hamburg-Amerika Paket Selskabet var i Færd med at udvide sin Aktiekapital, og at Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn skulde sammensmeltes med det, men at Direktionen for Hamburg-Selskabet har demteret dette Rygte.

## Nybygninger, Køb og Salg.

„The United Fruit Company“ i New York har ifl. „Fairplay“ kontraheret med Burmeister & Wain her i Byen om en Damper, der skal have Navnet Taunton, og hvis Dimensioner skal være: 227' × 32' × 23' 8" eng. Maal. Den skal have elektrisk Lys, kunne rumme c. 30 Passagerer og have en Fart af 14 Knob.

Rederiet F. Laeisz i Hamburg har ifølge „Hansa“ i Geestemünde bestilt et nyt femmastet Sejlskib med følgende Dimensioner: 400' × 53½' × 33' 7½". Det skal have en Bæreevne af 8,200 Tons, og det vil blive Tysklands og Verdens største Sejlskib.

Med Dpsk. Nexos, bygget af Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg, er foretaget Prøvetur. Skibet, der kan laste c. 1,500 Tons d. V., er bygget helt af Staal til Bureau Veritas høeste Klasse. Det opnaaede en Fart af 10 Knob.

## Personalialia.

Kapt. J. F. Aasberg, tidligere Fører af Dpsk. Skalholt, har overtaget Dpsk. Laura. Styrmand J. T. Godtfredsen fra Dpsk. Alexandra er udnævnt til Fører af Skalholt.

Dpsk. Hekla er overtaget af Kaptajn O. J. Svensson, hvorefter den midlertidige Fører, Styrmand W. Gundel, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Dampskibet Antwerpen er overtaget af Kaptajn H. V. Andersen fra Dpsk. Tomsk, hvorefter den midlertidige Fører, Styrmand J. Wulff, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Kaptajn P. Thiedemann har efter sin Sygdom atter overtaget Dpsk. Xenia, hvorefter den midlertidige Fører, Styrmand P. Holst, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Kaptajn Wm. Jørgensen har efter sin Sygdom atter overtaget Dpsk. Storebælt, hvorefter den midlertidige Fører, Styrmand J. P. Jensen, er udnævnt til Fører af Dpsk. Express, hvis midlertidige Fører, Styrmand F. Sæberg, foreløbig har overtaget Riberhus, hvorefter Kaptajn J. Andersen er til Disposition.

Under Kaptajn V. Rohdes Sygdom er Dpsk. Moskov overtaget af 1ste Styrmand K. R. Fischer.

Dpsk. Rita er overtaget af Kapt. P. Gommesen, forhen Styrmand i Dpsk. Morse.

Dpsk. Yrsa er indtil videre overtaget af Kapt. T. Jacobsen, der sidst førte Dpsk. Ceres.

D. F. D. S. Ekspedition i Lemvig, der nylig blev ledig ved Hr. J. Larsens Død, er overdraget hans Broder, Hr. K. M. B. Larsen.

1ste Styrmand paa Dpsk. Garonne, Hr. Christian Petersen, har forrige Søndag Aften været saa uheldig at falde paa Gaden i Bordeaux og brække sit ene Ben. Hr. Petersen blev indlagt paa Hospitalet i Bordeaux; Lægerne mente, at hans Sygeleje vilde blive et Par Maaneder.

Fhv. Skibsfører Chr. Adolph Hempel er afgaaet ved Døden.

## Ugens Havarier.

Om Dpsk. Louisiana's Havari meddeles os:

Dampskibet Louisiana afgik fra New Orleans paa Rejse til Aarhus d. 11. Decbr. 1900 og kom til Søs (ud i Mexikobugten) d. 12. Decbr. Kl. 8 Fm. Samme Dags Eftm. Kl. 3 rystedes Skibet meget stærkt ved, at Maskinen tog Rous; den blev hurtigt stanset, og ved særmere Eftersyn fandtes forreste Mellemaksel brækket paa en saadan Maade, at Mesteren ansaa det for muligt at reparere Skaden saaledes, at Maskinen kunde bruges. Samme Dag tilbød en engelsk Dampers Assistance, som ikke modtoges. Bruddet paa Akslen var 28" langt; de brudte Ender bragtes sammen med Halsjærn, der forfærdigedes af Ringe fra Lossebomme. Derefter boredes to Huller af 2 1/2" Diameter, hvori indsattes Staalbolte af samme Førlighed. Disse Bolte var om Bord som Reserve-Maskindele; af Hensyn til deres Bestemmelse var Gøvinderne tykkere end Bolten; derfor blev det nødvendigt at indsætte dem gloende og bag efter nitte Hovedet uden paa Akslen. Ved Møttringer spændtes Akselenderne (de var afglattede og et stort Stykke afmejslet den ene Ende) saa tæt sammen som mulig, og der støttes hvidt Metal i Revnen. Udenom det hele spændtes derefter svære Halsjærn, forarbejdet af Ringe fra Mast og Bomme.

Samtidig med Akslen brækkede og beskadigedes flere af de vigtigste Maskindele, men desuagtet lykkedes det Maskin-

mestrene efter 108 Timers ihærdigt Arbejde at bringe det hele i en saadan Orden, at der turde bydes Maskinen c. 25 Omdrejninger i Minuttet. 68 er fuld Kraft. Efter Havariet blev Vejret uroligt med sydlige Vinde, der satte Skibet op mod Mobile med c. 1 1/2 Knobs Fart. Senere blev det flovt med nordlige og østlige Vinde, som satte hen mod Mississippiflodens Delta. Den 17. Decbr. Kl. 3 Morgen sættes Maskinen i Gang og med c. 3 Knobs Fart naaedes uden Assistance en Ankerplads udenfor Flodmundingen samme Formiddag Kl. 11.

I New Orleans repareres de beskadigede Maskindele, medens en ny Aksel forfærdiges i Cincinnati. Den brækkede Aksel er af Staal og 12" i Diameter, den besigtiges af mange sagkyndige, som med stor Interesse betragter det smukke Resultat, Maskinmester Pfaff har opnaaet under vanskelige Forhold og ved Hjælp af de primitive Redskaber, der var ved Haanden.

Bjørn, Dpsk. af Bergen, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Aarhus paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn.

Zenia, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 12. ds. efter en meget haard Rejse fra New York via Christiania. Skibet blev i Atlanterhavet overfaldet af Orkaner, der tvang det ud af Kurs og tilføjede det en Del oven Bords Skade. 19 Døgn brugte Zenia om Rejsen fra New York til Christiania.

Rusland, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 9. ds. ved Lavvande paa Grund ved Warnemünde. Flot, efterat have losset en Del af Hvedelasten i Lægtene.

Merida, 3/m Skonnert af Fanø, har paa Rejsen fra Cardiff maattet returnere dertil med Forrummet fuldt af Vand. Skibet, der er lastet med Kul, losser og er gaaet i Dok for at reparere.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Baltimore med Majs til Aarhus i Taage paa Grund udfør Aarhus Havn. Flot uden Assistance og indkom i Aarhus Havn Kl. 3 Eftm.

Fyen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 9. ds. paa Grund ved Hals. Flot med Assistance af Bugserbaaden Frem.

Esbern Snare, Dpsk. af Odense, er ankommet dertil læk d. 9. ds.

Fra Grimsby telegraferes til os:

Dansk Skonnert Dollar, Kapt. Kusk Jensen, har været i Kollision med Dpsk. Cuba af Sunderland og er indslæbt til Grimsby. Begge Skibe er beskadigede i Boven.

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

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

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus.....	—	N. Knudsen.
Assens.....	—	J. Jørgensen.
Esbjerg.....	—	J. Clausen.
Faaborg.....	—	J. Amtoft.
Fredericia.....	—	E. Thiellesen.
Frederikshavn..	—	N. Petersen.
Horsens.....	Overretssagfører	Schouenborg.
Kjøbenhavn....	Højesteretsagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding.....	Overretssagfører	H. C. Bennetzen.
Marstal.....	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart.....	—	Philip Hansen.
Nexø.....	—	H. Mauritzen.
Nyborg.....	—	Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense.....	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.
Rønne.....	—	Janus Olsen.

Svendborg..... Overretssagfører *J. Jacobsen*.  
 Thisted ..... Sagfører *Niels Lyhne*.  
 Vejle..... Overretssagfører *P. Knudsen*.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til New Orleans. — Algarve, Borries, afgik fra Methil 11. Jan., bestemt til Genua. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Reval 11. Jan., ankom til Dunkirk 18. Jan. — Antwerpen, Wulff, ankom til Kbhvn. 8. Jan. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 9. Januar bestemt til Christiania. — Arno, Strubberg, i Antwerpen. — Beira, Lunge, afgik fra Libau 12. Jan., bestemt til Sharpness. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Genua 6. Jan., ankom til Messina 9. Jan. — Dagmar, Gade, ankom til Cardiff 14. Jan. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., best. til St. Thomas. — Garonne, Rasmussen, ankom til Havre 14. Jan. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Boston 10. Jan., bestemt til Kbhvn. — Hekla, Gundel, afgik fra Christianssand 18. Jan., best. til New York — I. C. Jacobsen, Koføed, ankom til Lissabon 13. Jan. — Kentucky, Caroc, ankom til Kbhvn. 5. Jan. — Leopold II, Kruse, ankom til Kbhvn. 5. Jan. — Louisiana, Jensen, i New Orleans. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 30. Decbr., bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Blyth 13. Jan. — Omsk, Müller, ankom til Reval 6. Jan. — Seine, Staal, ankom til Libau 11. Jan. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Tiber, Bech, afgik fra Reval 10. Jan., bestemt til Ghent — Xenia, Holst, ankom til Kbhvn 12. Jan. — Vendsyssel, Kjær, ankom til Kbhvn. 12. Jan.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra London 13. Jan., best. til Newcastle. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Arendal 12. Jan., bestemt til Thronhjelm. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 14. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølens, ankom til Kbhvn 14. Jan. bestemt til Christiania. — Eos, Christensen, ankom til Newcastle 14. Jan., bestemt til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 11. Jan., best. til Hamburg. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 1. Jan., bestemt til Danzig. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 11. Jan., bestemt til Hull. — Jolantha, Meyer, afgik fra Antwerpen 13. Jan., best. til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn. 13. Jan., bestemt til Libau. — Kiew, Andresen, ankom til Hull 10. Jan., best. til Libau. — Laura, Aasberg, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Island. — Louise, Christiansen, afgik fra Hull 13. Jan., bestemt til Kbhvn. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 12. Jan., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Moskov, Fischer, afgik fra Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 12. Jan., bestemt til London. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 14. Jan., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 11. Jan., bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 13. Jan., best. til Libau. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Johnsen, ank. til Kbhvn. 14. Jan., best. til Libau. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Kbhvn. 12. Jan., bestemt til Vestnorge. — Vesuv, Iversen, er ankommen til Helsingør, bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til London 7. Jan., bestemt til Libau. — Skalholt, Gotfredsen, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Færøerne. — Holar, Øst-Jacobsen, afgik fra Libau 11. Jan., bestemt til Hull. — Kursk, Møller, ank. til Blyth 12. Jan., bestemt til Kbhvn. — Yrsa, Gommesen, ankom til Kbhvn. 15. Jan., bestemt til London.

Esbern Snare, Madsen, i Helsingør. — Esbjerg, Beutzen, afgik fra Grimsby 16. Jan., bestemt til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 16. Jan., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 16. Jan., bestemt til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 16. Jan. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 17. Jan., best. til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov 16. Jan. via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 16. Jan., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Ghent 14. Jan. — Frode, Wisberg, ankom til Kbhvn. 14. Jan.

— Sigurd, Jørgensen, ankom til Newcastle 8. Jan. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Livorno 15. Jan., bestemt til Newport News. — Erik II, Hveysel, ankom til Rotterdam 12. Jan. — Svend II, Riseø, afgik fra Hull 5. Jan. bestemt til River Plate. — Knud II, Hansen, afgik fra Genua 13. Jan., bestemt til Savanah. — Skjold, Schmidt, afgik fra Blyth 11. Jan., bestemt til Libau. — Danmark, Kraemer, afgik fra London 13. Jan., bestemt til Blyth. — Ragnar, Holst, afgik fra Dunkerque 15. Jan., bestemt til Wearmouth. — Volmer, Riber, afgik fra Rotterdam 15. Jan., bestemt til Methil. — Dan, Tofte, ankom til Blyth 13. Jan. — Magnus, Jørgensen, ankom til Blyth 10. Jan. — Olaf, Petersen, ankom til Dunkerque 8. Jan.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Begr, Tannebæk, ank. til Maryport 1. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Dam, ankom til Newport 13. Jan. — Pawel Andrejoff, Jensen, afgik fra Hull 3. Jan., bestemt til Baltimore. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Burntisland 12. Jan. — Russ, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 10. Jan., bestemt til Ship Island. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Calcutta 31. Decbr. — Eduard Bary, Thorseø, ankom til Port Arthur 25. Decbr.

**Heimdal.** Anine, Rathje, afgik fra Libau 13. Jan. — Kamma, Pedersen, afgik fra Sfax 14. Jan. — Helga, Lagesen, ankom til Tyne Dock 10. Jan. — Martha, Jørgensen, ankom til Marseille 15. Jan. — Elna, Møller, afgik fra Bari 13. Jan. — Therése, Løffler, ankom til Aberdeen 10. Jan.

**Urania.** Polarstjernen, Callesen, ankom til Yokohama 9. Jan. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Nyborg 14. Jan. — Urania, Petersen, ank. til Kbhvn. 11. Jan. — Saturn, Lund, afgik fra Windau 10. Jan. — Mars, Nielsen, ankom til Brunsbüttel 12. Jan.

**Nordsøen.** Nordland, Henningsen, afgik fra W. Hartlepool 12. Jan. — England, Andresen, ankom til Bristol 7. Jan. — Rusland, Møller, afgik fra Rostock 5. Jan.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Malta 9. Jan., bestemt til Hull. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Cardiff 3. Jan., best. til Port Said. — Nancy, Mathiesen, afgik fra Aberdeen 10. Jan., ankom til Leith 11. Jan. — Nautik, Mortensen, afgik fra Teneriffe 13. Jan., bestemt til Kaalakh. — Nora, Christensen, afgik fra Sunderland 12. Jan., bestemt til Caen. — Neptun, Gram, afgik fra Esbjerg 14. Jan., bestemt til Burntisland. — Nerma, Knudsen, afgik fra Newcastle 11. Jan., ankom til Esbjerg 13. Jan. — Alfa, Nielsen, afgik fra Sunderland 11. Jan., ankom til Esbjerg 13. Jan. — Nexos, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 13. Jan., ankom til Pillau 14. Jan.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Grangemouth 12. Jan. — Mary, Lorentzen, ankom til London 13. Jan.

**Jylland.** Karen, Degn, ankom til Helsingør 4. Jan. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Cypern 12. Jan., bestemt til Leith.

**Kjøbenhavn.** Fyen, Jørgensen, ankom til Aalborg 9. Jan. — Russia, Hansen, ankom til Rouen 10. Jan.

**Union.** Gallia, Paulsen, ankom til Ardrossan 13. Jan. — Caledonia, Fisker, ankom til Rotterdam 13. Jan.

**Dannebrog.** Kronborg, Schultz, ankom til Hongkong 15. Jan. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Montevideo 9. Jan., bestemt til Rotterdam. — Søborg, Fischer, ankom til Barry 2. Jan. — Skanderborg, Larsen, ankom til Ardrossan 10. Jan. — Jømsborg, Kühl, afgik fra Glasgow 10. Jan., best. til Sevilla. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 14. Jan., bestemt til Libau. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Ghent 13. Jan., bestemt til W. Hartlepool. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Amalienborg, Demel, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Barrow 9. Jan., bestemt til Vivero. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Kbhvn. 14. Jan.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Marselisborg, Andersen, ankom til Hamburg 7. Jan. — Skodsborg, Lund, afgik fra Glasgow 14. Jan., bestemt til Livorno. — Klampenborg, Jensen, ankom til Glasgow 12. Jan. — Jøgersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 12. Jan., bestemt til Kbhvn. — Guldborg, Jensen, ankom til Rotterdam 3. Decbr. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Sevilla 12. Jan. — Silkeborg, Petersen, ankom til Sevilla 13. Jan. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Newport 9. Jan., bestemt til Genua.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 13. Jan. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Reval 11. Jan., bestemt til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 11. Jan., bestemt til Kiel. — Hermia, Sørensen, afgik fra Libau 11. Jan., bestemt til Rotterdam. — Alice, Hansen, ankom til Grangemouth 12. Jan. — Bornholm, Petersen, ankom til Korsør 9. Jan. — Nauta, Madsen,

ankom til Kiel 13. Jan. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 13. Jan.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ankom til Kbhvn. 12. Decbr — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kiel 12. Jan. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 14. Jan. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Methil 14. Jan., bestemt til Kbhvn. — Hamlet, Sommer, ankom til Aarhus 13. Jan. — Helge, Olsen, afgik fra Libau 13. Jan., bestemt til London.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, ankom til Wladivostok 14. Jan. — Annam, Berg, afgik fra Colombo 8. Jan. — Kronborg, Schultz, afgik fra Shimoneseki 9. Jan., ankom til Hongkong 15. Jan. — Normannia Eriksen, afgik fra Hongkong 12. Jan.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Bona 13. Jan., bestemt til Boness. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Fiume 12. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Libau 15. Jan., bestemt til Dunkirk.

**Vendilla.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Venedig 15. Jan.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Cardiff 4. Jan. — London, Bom, ankom til Grangemouth 11. Jan.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Rotterdam 11. Jan. — Clara, Jensen, ankom til Blyth 9. Jan.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Grangemouth 11. Jan. — Svend, Bønnelycke, ankom til Svendborg 10. Jan.

### Sejlskibe.

Eden, Ventzel, afgik 11. Jan. fra Torrevieja med Salt til Montevideo. f. O.

**Fanø. Nordby.** Esmeralda, Pedersen, ankom til East London 10. Jan. fra Melbourne. — Dorane, Sigurdson, ank. til Montevideo 10. November fra Cardiff til Frey Bentos. — Anna, Nielsen, ank. til Rio Grande 10. Jan. fra Cardiff. — Sophie, Svarrer, pass St. Catrine Pt. 7. Jan. fra Hamburg til Cadiz. — Maracaibo, Svarrer, afg. fra Hamburg 10. Jan. til Maracaibo. — Havila, Holm, præjet 2. Jan. paa 50° N 5° W, fra Hamburg til St. Rosalia. — Tercera, Pedersen, afg. fra Port Natal 10. Jan. til Oamaru. — Laura, Callesen, præjet 24. Decbr. paa 34° N 57° W fra New York til Corinto. — Sorine, Andersen, afg. fra Mioke 16. Decbr. til Apia, at laste til Valparaiso.

**Fanø. Sønderho.** Anna, Hansen, afg. 13. Jan., fra Halmstad til London.

**Rønne.** Herman Olsen, er ank. overiset til Trelleborg — Ansgar ank. til North Shields 5. Jan.

**Svendborg.** Skjold, Larsen, ank. til Boness 7. Jan. — Heimdahl, Rasmussen, ank. til Barfeur 7. Jan. — Pallelsen, Jensen, ank. til Kjøbenhavns Red 7. Jan. — Venus, Jensen, ank. til Boness 7. Jan. — Grethe, Brandt, ank. til Kjøbenhavn 8. Jan. — Fylla, Rasmussen, ank. til Sunderland 11. Jan. — Hertha, Hansen, ank. til Dysart 12. Jan.

**Ærs.** Kvik, Andersen, ank. 7. Jan. til Kirkcaldy. — Ceres, Bager, ank. 8. Jan. til Drøbak. — Ydun, Christensen, ank. 7. Jan. til Dahout. — Immanuel, Hansen, ank. 8. Jan. til Yarmouth. — I. M. Jensen, Stærke, ankom 6. Jan. til Kjøge fra Danzig. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 9. Jan. til Frederiksstad. — Prøven, Schmidt, ank. 9. Jan. til Newport Mon. Mathæus Rickert, Lauritsen, ank. 9. Jan. til Southampton. — Kodan, Andersen, ank. 10. Jan. til Newport Mon. — Zephyr, Hansen, ank. 9. Jan. til Menai Bridge (Carnarvon, England). — Johanne, Grube, ank. 9. Jan. til Pontrieux. — Hekla, Jørgensen, ank. 10. Jan. til Fowey. — Ellen, Lauritsen, ank. 11. Januar til Soutvick. — Gerda, Kromann, auk. 4. Jan. til Paimpol. — Agent Petersen, Frederiksen, er 4. Jan. udklareret fra Newport Mon til St. Anne (Guadeloupe). — H. C. Christensen, Boye, er 2. Jan. udklareret fra Blyth til Christianssted (Vestindien) — Havil, Rasmussen, afg. 4. Jan. fra Newport Mon til Guadeloupe. Haabet, Christensen, ankom 14. Jan. til Isigny. — Carl, Lindegaard, afg. 20. Decbr. fra St. Johns (New Foundland) til Gibraltar. — Grev Frijs, Clausen, er 4. Jan. udklareret fra Genua til Lissabon. — Hermod, Dreimann, ankom 12. Jan. til Great Yarmouth.

**Andre Sejlskibe.** Freja, afg. fra Aarhus 12. Jan. til Steirngnor. — Jensine, afg. fra Aarhus 14. Jan. til Shewningnor. — Ane Katrine, afg. fra Aarhus 14. Jan. til Ekersund. — Christian, afg. fra Aarhus 14. Jan. til Sønderborg. — Malfridur, afgik fra Aarhus 14. Jan. til Aabenraa. — Marie, afg. fra Aarhus 14. Jan. til Bogense. — Mary, afg. fra Aarhus 14. Jan. til Bogense. — Kai, afgik fra Aarhus 14. Jan. til Mullerup, alle med Bomuldsfrøkager.

## Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Sundet.** Naar Fyrskibet „Lappe-Grund“ ikke er paa Station, vil der fremtidig paa „Kronborg Strandbatteri“ blive tændt et rødt, fast Fyr, 125 Alen N. 10° Ø. fra „Kronborg Fyr“. Flammens Højde: c. 20 Fod, Synsviddens og Lysævnen: 9 Kml. Fyret lyser kraftigt over en Vinkel af 20°, fra N. 20° Ø. til N., hvorfra Lysstyrken hurtigt aftager til begge Sider. Fyret vises fra et lille Jærnstativ.

Holdt overet med „Kronborg Fyr“ i S. 10° V. og N. 10° Ø. leder det godt fri Ø. om „Lappe-Grund“.

**Nordsøen og Sundet.** Lystønderne „Slugen N. og Cancer“ samt Lys- og Klokketønden „Ostindiefarergrund“ er ombyttede med Vintersømærkerne.

**Jyllands V.-Kyst. Thyborøn Kanal.** I „Thyborøn-Kanal“ er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa „Havrevlen“ 12 Fod.

I Kanalen 12 Fod.

Paa „Fjordgrunden“ 10 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Ystad og Åhus.** Lystønden uden for Ystad og Lystønderne og Klokketønden uden for Åhus er inddragne for Is.

**Kalmarsund. Hatten.** Klokketønden ved Hatten er inddragen for Is.

**Rusland.** Det russiske Generalkonsulat meddeler: Fyrskibet „Nekmands Grund“ er inddraget den 4de Januar 1901.

**Tyskland. Stettiner Haff.** Ifølge Telegram fra Marineamt i Berlin er Lystønden „Mellinfahrt“ inddragen for Is.

**Slien.** I Slien er en Uddybningsmaskine sunken i 16 Fod Vand paa „Slubber Haken“ Ø. for Jærnbanebroen ved Lindau-nis. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde med Cylinder.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverig. Nidingen.** Ved Nidingen er en Vager udlagt paa Klokketødens Plads.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Ifølge Telegram fra Marineamt i Berlin er følgende Fyrskibe og Lystønder inddragne for Is:

Fyrskibene „Eidergalliot“, „Oste-Riff“, „Krautsand“, „Bremen“, „Aussen Jade“ og „Minsener Sand“.

De tre Lystønder paa „Brunsbüttel Red“, Lystønden D/D S. for „Rother Sand Fyr“ og Lystønden G ved „Geeste Munding“, endvidere G 1—G 5 i „Ostfriesische Gaatje“ og E G ved „Emden Yderhavn“ er inddragne og Vintersømærkerne udlagte.

**Elben.** I Elben, tværs ud for „Altenbruch“, er Barken „Weser“ sunken mellem Tønderne Nr. 17 og 18. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt 3/4 Kbl. oven for Vraget.

**Weser. Grosser Pater. Brake og Bardenfleth.** Brake hvide, faste Ledefyr. Bagfyret staar neden for Brake Sluse ved „Klappkanne“. Flammens Højde: 70 Fod. Graa Baake med Firkant. 53° 20' 5" N. Br. 8° 29' 24" Ø. Lgd. Forfyret paa Brake Forhavns Mole, 550 Alen S. 6° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 37 Fod. Hvid Baake med Trekant med Spidsen opad. 53° 19' 54" N. Br. 8° 29' 26" Ø. Lgd.

Brake hvide og røde, faste Fyr paa Kajen viser hvidt Lys, undtagen fra S. 7° Ø. til S. 2° V. og fra N. 19° Ø. til N. 2° Ø., hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 37 Fod. Hvid Baake 53° 19' 38" N. Br. 8° 29' 25" Ø. Lgd.

I Grosser Pater Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser fra N. 53° V. til N. 61° V. og angiver, naar udgaaende Skibe skulle dreje fra Sandstedt Fyrlinie over i Brake Fyrlinie.

**Bardenfleth** hvide, faste Ledefyr. Bagfyret. Flammens Højde: 49 Fod. Sort Baake. 53° 10' 35" N. Br. 8° 34' 15" Ø. Lgd. Forfyret. Flammens Højde: 27 Fod. Hvid Baake. 53° 10' 34" N. Br. 8° 34' 32" Ø. Lgd.

**Holland.** Afmærkningen er paa Grund af Isgang paa Floderne i Holland upaalidelig.

**Zeeget van Terschelling. Vlie Red.** Fyrskibet paa Vlie Red er inddraget for Is. Man maa ikke ubetinget stole paa, at et Lodsfortøj ligger paa Pladsen.

**Zuiderzee. Elburg V.** En Pram er sunken i 9 Fod Vand V. for Elburg. Vraget er afmærket som sædvanlig. 52° 25' 30" N. Br. 5° 41' 4" Ø. Lgd.



**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** *Zuiden* og *Hoorn* kunne nu besejles med et Dybgaende af 23 Fod og Farvandet S. for *Maassluis* med 21 Fod.

**Zeevat van Goeree.** I *Aardappelengat* er Dybden nu 13½ Fod.

**England. Themsen. Scheerness.** Et Fartøj er sunket ved *Sheerness*. Tæt NV. for Vraget er i 25 Fod Vand udlagt en grøn Vragtønde, fra *Garrison Point* Fort i N. 51° Ø., 1½ Kml. Et Vragfyrskib ligger ½ Kbl. SØ. for Vraget. 51° 27' 30" N. Br. 0° 46' 5" Ø. Lgd.

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

**Englands V.-Kyst.** En Skonnert er sunken i 12 Fv. Vand 1½ Kml. S. 74° Ø. fra Fyrskibet „*Selker*“ og i S. 12° Ø. fra *St. Bees* Fyr. V. for Vraget er udlagt en Vragtønde. 54° 15' 55" N. Br. 3° 31' 55" V. Lgd.

**Irland. Cork SØ.** En Uddybningsmaskine er sunken i 15 Fv. Vand c. 5 Kml. SØ. for *Roche Point* og 3½ Kml. ØNØ. fra *Dawnt Rock* Fyrskib. Vraget antages farligt for dybtgaaende Skibe. 51° 44' N. Br. 8° 10' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Azorerne. San Miguel S.-Kyst. Villa Franca do Campo.** Om kort Tid tændes et elektrisk, hvidt, fast Fyr ved Havnen ved *Villa Franca do Campo*. Flammens Højde: 80 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyret lyser over 240°. Hvid Fyrepæl. Man maa ikke stole ubetinget paa at Fyret brænder.

**Newfoundland V.-Kyst. Ingornachoix Bay. Keppel Island.** Paa *Keppel Island* bygges et Fyrtaarn paa Korsets tidligere Plads. 50° 38' N. Br. 57° 19' V. Lgd.

**Old Port au Choix.** En kendelig Baake med Andreas Kors er opført paa S.-Siden af *Old Port au Choix Harbor*, c. 3 Kbl. N. 80° Ø. fra den nedre Pyramide.

**Nova Scotia SV.-Kyst. Yarmouth Harbor.** I *Yarmouth Harbor* er nu uddybet til 14½ Fod, Lavvande, c. 1 Kbl. S. for Ledelinien paa N.-Siden af *Parker Eakins* Værft, saa at Løbet er 50 Alen bredere. V.-Kanten af det nye Løb er afmærket med 3 Duc d'Alber.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Robinsons Hole.** Vraget af Dampere „*Andanku*“, som var sunket tæt ved *Robinsons Hole*, er borttaget. Mindste Dybde paa Stedet 32 Fod, Lavvande. Lystønden er inddragen.

**NewYork. New York Lower Bay. Romer Shoal.** Lys- og Klokketønden, som til Forsøg var udlagt ved *Romer Shoal*, er midlertidig inddragen.

**New Jersey. Barnegat Inlet.** Den sort og hvid, vandret sribede Spidstønde *Outer Buoy*, ved *Barnegat Inlet*, er paa Grund af Løbets Forandring flyttet og ligger nu i 25 Fod Vand, fra *Barnegat Fyr* i S. 75½° Ø. fra *Bar Buoy* i S. 53° Ø. og fra *Forked River* Redningsstation i S. 16° Ø.

**North Carolina.** Fyrskibet „*Diamond Shoal*“ ligger nu i 29 Fv. Vand 5¾ Kml. SØ. for Ø.-Spidsen af *Outer Diamond Shoal* og 14¼ Kml. S. 46½° Ø. fra *Cape Hatteras* Fyr. Mærketødens Beliggenhed i Forhold til Fyrskibet er uforandret.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Maranhao. Santa Anna Island.** *Santa Anna Island* Fyr ligger 1 Kml. V. for Øens Ø.-Pynt. 2° 16' 22" S. Br. 43° 37' 30" V. Lgd.

Ruinerne af det gamle Fyrtaarn staa endnu paa Øens Ø.-Ende.

**Bahia.** Skonnerten „*Allianca*“ ligger sunken i *Bahia* Havn 3¾ Kbl. S. for Fort *Sao Marcello*. Vraget skifter Plads. 12° 58' S. Br. 38° 31' V. Lgd.

**Santa Catharina. Sao Francisco do Sul.** I *Sao Francisco do Sul* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

*Coroa das Pampas* med en sort Spidstønde, fra Pynt *Figueira* i S. 72° Ø. og fra Pynt *Gallinhos* i S. 83° V.

*Lage Grande* med en rød Spidstønde, fra *Sao Francisco* Kirke i N. 8° Ø. og fra Pynt *Peroba* i N. 78° V.

*Lage Badejo* med en sort Spidstønde, fra Pynt *Pedras* i N. 8° V. og fra Magasinet i Byen i N. 7° Ø.

*Lage Barata* med en sort og hvid, vandret sribet Spidstønde, fra Pynt *Pedras* i S. 88° V. og fra Magasinet i N. 12° V.

*Lage Victoria* med en sort og hvid, vandret sribet Spidstønde, fra Pynt *Pedras* i S. 52° V. og fra Magasinet i N. 42° V.

*Lage Emygdio* med en sort Spidstønde, fra Pynt *Pedras* i S. 23° V. og fra Magasinet i N. 36° V.

*Lage Camacho* med en sort Spidstønde, fra Pynt *Pedras* i S. 34° V. og fra Magasinet i S. 47° Ø.

Grunden ved *Øen Mel* med en sort Spidstønde, fra *Øen Mel* i N. 88° Ø. og fra Pynt *Pedras* i S. 53° V.

Paa fire Klipper er rejst røde Stangmærker, nemlig:  
Fra Pynt *Pedras* i S. 63° V. og fra Magasinet i S. 77° V.  
— — — — 43° V. — — — 63° V.  
— — — — 38° V. — — — 44° V.  
— — — — 23° V. — — — 29° V.

### Karantænebestemmelser.

*Sverig.* — *Smyrna* er erklæret for pestsmittet.  
*Færøerne.* — Foranstaltningerne til at forhindre Koleras Indbringelse ophæves overfor *Smyrna*.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 100 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13.

### Bestyrelsen.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fru os.  
**Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater**  
samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.  
**G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.**  
Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

M. Christiansen

## M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinckes Enke

## EMIL HAMMELEV,

TOLDBODVEJ 1.

■ FREMMEDE TRÆSORTER. ■

Teak, Amer. Eg, Pitchpine, Whitepine, Nød, Whitewood & Mahogni i vellagrede Varer.

Stort Lager forefindes.

## Det private Skoleskib „Georg Stage“.

„Georg Stage“ agtes som sædvanlig udsendt paa Togt fra midt i April til midt i September 1901.

Ansøgning om Optagelse kan indsendes i Løbet af Vinteren indtil 1. Marts til Bestyrelsen for Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Ny Toldbodgade 43, København K.

Ansøgningen skal indeholde Drengets fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling og Adresse.

Skal Drengen konfirmeres, opgives Datoen.

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest med særlig Attest for Syn og Farvesans, samt andre Anbefalinger maa medfølge.

Ansøgeren skal som Regel være imellem 14 og 18 Aar; han faar frit Ophold og Undervisning ombord, men skal selv afholde Udgifterne til den ensartede Paaklædning, der bæres ombord, ca. 60 Kr.

Et begrændset Antal Elever kunne tilstaaes fri eller delvis fri Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom medfølger.

Drenge fra Kjøbenhavn og Omegn overbringe selv Ansøgningen imellem Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109
Danmark .....	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —93	93	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....		121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122
Kjøbenhavn .....		104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....	55	55	55 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	73
Urania .....		80	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 .....	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —104	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
Nordseen .....	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —83	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		81	84
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>o</sup> / foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>o</sup> / — — — — —		—	—
5 <sup>o</sup> / Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>o</sup> / Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / uopsig. Stats .....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / Husejer Kreditk. ....		79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / Kbhvns Kreditf. ....		81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>o</sup> / — — — 2. Serie ..	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —87	87	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>o</sup> / — — — 1. — —		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83
4 <sup>o</sup> / — — — 7 — — —	89	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / Landkreditk. 3 — — —		83	85
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....		126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....		118	120
Handelsbank .....		118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....		104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....		76	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110
Bryggeri Aktier .....		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 15. Januar 1900.**

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.10	88.90
London .....	18.23	18.19
Paris .....	72.65	—
Amsterdam .....	151.10	—

**Notering paa Berlins Børs d. 15. Januar 1900.**

Russiske Noter .....	216.30
4 <sup>o</sup> / Russiske Consols .....	—
3 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> <sup>o</sup> / — Boden Kredit .....	93.00
5 <sup>o</sup> / Mexikanske 1899 .....	97.80
5 <sup>o</sup> / Rumænske Stats .....	87.50
4 <sup>o</sup> / — — — 1890 .....	74.30

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 48,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 42,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 8,000, „Østasiatiske“ 32,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 18,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000,

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

## Skib til Salg.

Herliggende Jagt „Marie“ af Odense, bygget 1871 af Eg, drægtig 25<sup>5</sup>/<sub>100</sub> Reg. Tons, laster 1100 Centner Dødvægt, er til Salg ved Henvendelse til

**Friis & Sørensen.**  
Skibsmæglere, Odense.

# Nestlé's Milk

(med Sukker)

# & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

**J. D. BEAUVAIS,**

Depot hos:

St. Kongensgade 106. København.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staal-skibe • Lægtene • Maskiner • Kedler  
Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**

Reparationsværksted i Frihavnen.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

**Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.**

Strandvej 36. Telefon 69.

**AKTIESELSKABET  
NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,  
KJØBENHAVNS FRIHAVN,**

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedes.

Kan leveres ufortoldet.  
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**Skibsmæglere, Speditører m. fl.**

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, regular line of steamers between Bråzil 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“

**HECKSHER & SØN,**

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

**HÄNSCHELL & Co.**

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

**EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.**

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

\*\*\*\*\*

**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

\*\*\*\*\*

**SØBORG & BENTHIN,**

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

**Bjerre & Rømer,**

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus.

**Michael Lund,**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

**Skib til Salg.**

Gl. „Axel“, beliggende i Ebeltoft, dr. 27,47 Tons, sejler uden Ballast, laster 1200 Cent. d. w. 3000 Kbf. Tømmer, i god, sejlbart Stand, er paa Grund af anden Livsstilling til Salg ved Henvendelse til Ejeren:

**Sophus Jensen,**  
Havnefoged i Ebeltoft.

**Fiskekutter.**

En 20 Tons Fiskekutter, 3½ Aar gammel, er billig til Salg hos Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.

**Dansk Sejlskibsrederi-For-  
enings Afdeling for mindre Skibe**

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdagen den 30. Januar Kl. 10 Fm. i Sangforeningens Lokale i Svendborg.

Dagsorden: Regnskabs Fremlæggelse.

Valg af Bestyrelsesmedlemmer.

Forskelligt.

Aarhus, den 14. Januar 1901.

P. B. V.

Nicolaisen,

Sekretær.

**Bekendtgørelse.**

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil et Beløb af 340 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigsk Fart, og som i Aaret 1900 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra en overhængende Fare.

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

Justitsministeriet, den 14. Januar 1901.

P. M. V.

Ricard.



**Husk nu!  
PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Ph. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

1ste Klasses saavel Haand- som

Maskinsyet Fotteøj.

Telefon 4819.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikant af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt  
Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg  
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.  
\*Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39.<sup>1</sup>. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

## PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tif. Frh. 57).

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

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

Telefon 5560.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviiperingsforretning,

Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Gammel Strand 36.

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

Hans Bonnesen, Læge.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Januar 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

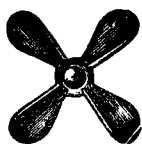
F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

*A. Formanns  
Leverpostej  
med 4 uden Tørløst i Dansk.*

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns

### Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Nestlé's Milk

(med Sukker)

## & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

J. D. BEAUVAIS,

Depot hos:

St. Kongensgade 106. København.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

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

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klases Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-**  
**tofler, 3,50 Øre** pr. Tønde.  
Alle Grøntsager langt under almin-

delige Priser.  
Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

## C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

## Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

*Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.*

\* **Telefon 5598.** \*

## N. M. Hansen,

Bagermester,

**Toldbodgade 17.**

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibroestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.  
*Kolonial-, Vin- og Skibs-*  
*provantering.*

Prima Varer • Billigste Priser.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager  
af forske, saltede og røgede  
Fedevarer.

## H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

**HELSINGØR.**

## S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevarerforretning.  
Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

# A. FORMANN'S OKSEKØD I SUPPE

i hermetisk lukkede Daaser paa 1-2-4-6 og 8 Por-  
tioner. Kødet er 1ste Klases, dets Smag og Konsistens er  
ganske som det var kogt paa almindelig Maade, og det  
ligger helt og smukt i Daasen.

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt i Fa-  
briksudsalget, Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

Gefle, den 1 Januari 1901.

Telegrafadress: Sköldebrands. Rikstelefon 1360. 1210.

Härmed hafva vi äran meddela, att vi från och med  
denna dag under firma

## Sköldebrand & Elfverson

ingåt bolag för bedrifvande af

## Skeppsklarerings-, Befrakt- nings- & Speditions-Affär.

Vi bedja Herrar Redare, Kaptener och Affärsmän vara  
förvissade om, att vi till belåtenhet skola utföra de uppdrag,  
som blifva oss anförtrodda, och våga hoppas på benägan  
hågkomst af vår firma vid affärer här paa platsen.

Med utmärkt högaktning

**O. F. Sköldebrand, J. Elfverson,**

(f. d. befälhafvare å ångf. (under 9 år anställd hos Skepps-  
„Ceres“ af Gefle). klarerare- & Rederifirman P. J.

Hägerstrand i Gefle).



## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provanteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende

**AKTIESELSKABET**

**NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,**

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug,  
idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret  
Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere  
Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovanterings-  
handlere samt Specialforretninger.

Læge H. C. Lund.

## Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Wilh. G. Brummerstedt,

Uhrmager.

St. Strandstræde 43.

**TH. MØLLER,**  
Nyhavn 45 & 47.  
Telefon 387.

*Skibsproviant, Kolonial-*  
*varer,*

Vine og Spirituosa  
en gros & en detail.

• **Import & Eksport** •  
• **Frilager** •

## Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til  
Skibsbunde.

**Lager:**

Kjøbenhavn, Helsingør,  
Malmø, Helsingborg og alle  
større Havnestæder i Verden.

**Andreas Henningsen,**

Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Telegram-Adr.: Ahenningsen.

## Bitumastic Præparater

fra

**Wales Dove & Co.,**  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust** og **Syrer** for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

Anti-magnetiske

Ankergangs

**Lomme-Uhre**

fra 20 Kr.

**Halv-Chromometere**

fra 50 Kr.

Marinekikkerter og

Barometere.

*Regulering og Repara-*  
*tion af Søuhre*

udføres samvittighedsfuldt.

**Palle Sørensen,**

4, Øster Farimagsgade 4.

**J. Melander,**

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## Verdens Skibsbygning i Aaret 1900.

Lloyds Register of British and Foreign Shipping for Aaret 1900 foreligger nu, og vi uddrager nogle af dens Enkeltheder.

I Storbritannien og Irland, der først behandles, løb i 1900 af Stablen 692 Skibe med 1,442,471 Brutto-Tons, foruden Krigsskibe; heraf var 664 Dampskibe med 1,432,600 Tons og 28 Sejlskibe med 9,871 Tons. Af Krigsskibe løb af Stablen 29 med 68,364 Tons Displacement. Det samlede Antal Skibe er altsaa 721 med 1,510,835 Tons. Sammenlignes disse Tal med de tilsvarende for de to sidste Aar, viser det sig, at Tonnagen i 1898 og 1899 var henholdsvis 75,000 Tons og 26,000 Tons mindre end den, der sattes i Vandet i 1900. For Krigsskibenes Vedkommende er Tonnagen for 1900 100,000 Tons mindre end den for 1899.

Produktionen i 1900 er næsten udelukkende Damp-tonnage. I 1889 bestod 10 pCt. af Produktionen af Sejltonnage, i de fire følgende Aar (1890—93) 19 pCt. Derefter tog Bygningen af Sejlskibe hurtigt af, indtil i 1899 Sejltonnagen kun udgjorde 0,14 pCt. af Produktionen. I 1900 har den været i Fremgang, idet den var 0,7 pCt. af Produktionen.

Af de i 1900 til Skibsbygning anvendte Materialer var over 99,1 pCt. Staal og knap 0,8 pCt. Jærn. Jærn er næsten udelukkende anvendt til Trawlfartøjer. Intet af de af Jærn byggede Skibe var paa over 240 Tons.

Af den samlede nybyggede Tonnage var 1,102,551 Dampskibstons og 6,614 Sejlskibstons, eller næsten 77 pCt., hjemmehørende i britiske Havne. Tabet af engelske Skibe i 1900 opgøres til 282,000 Tons (206,000 Dampskibstons og 76,000 Sejlskibstons). Indtil Udgangen af November solgtes til Udlandet og Kolonierne 677,000 Tons, nemlig 562,000 Dampskibstons og 115,000 Sejlskibstons. Samtidig købtes fra Udlandet og Kolonierne 69,000 Tons (57,000 Damp og 12,000 Sejl). De forenede Kongerigers Sejltonnage er saaledes gaaet ned med c. 172,000 Tons, deres Damp-tonnage gaaet op med 392,000 Tons. Netto Tilvæksten i 1900 af Landets Tonnage er da c. 220,000 Tons; dette Tal er større end de for 1896 og 1897, men mindre end i 1898 og 1899.

Over 23 pCt. af de i 1900 byggede Skibe var til Udlandet og Kolonierne, mod 19 pCt. i 1899, 22 pCt. i 1898 og 25 pCt. i 1897. For Tyskland byggedes 25 Skibe med 103,625 Tons, eller næsten 7,2 pCt. af Landets hele nybyggede Tonnage; derefter kommer Østerrig-Ungarn med 80,426 Tons, Holland med 24,403 Tons, Frankrig med 21,034 Tons, Spanien med 19,038 Tons. Norge, der tidligere købte mange Skibe hos britiske Værfter, er ikke længer nogen god Kunde for dem, og

Japan, Rusland og Danmark gør ogsaa nu færre Bestillinger hos dem.

Tendensen gaar stadig i Retning af store Skibe. I 1892 sattes 37 Dampere paa 4,000 Tons og derover i Vandet, i 1895 50, i 1898 83 og i 1900 125. Det største Sejlskib, der i 1900 løb af Stablen i Storbritannien, var Nonpareil paa 1,982 Tons; det er forlist i Aarets Løb.

Af de Skibe, der i 1900 sattes i Vandet i Storbritannien, var 567 med 1,155,828 Tons bygget til Lloyds Register.

For Tiden er i Storbritannien under Bygning, foruden Krigsskibe, 1,269,919 Tons (1,256,119 Damp og 13,800 Sejl). I December 1898 var under Bygning 1,401,087 Tons, det højeste Tal, der nogensinde er naaet i Skibsbygnings-Industrien. Den største Krigsskibs-Tonnage, der har været under Bygning i Storbritannien er 454,000 Tons, hvilket Tal naaedes i Marts 1900; nu er det 390,000 Tons.

I Udlandet (altsaa udenfor Storbritannien og Irland) byggedes i 1900 347 Dampere med 602,989 Tons og 325 Sejlskibe med 258,703 Tons, foruden 70 Krigsskibe med 192,000 Tons Displacement. I De forenede Stater byggedes 333,500 Tons, i Tyskland 205,000 Tons og i Frankrig 117,000 Tons. Den nybyggede Tonnage i Nordamerika er for en stor Del til Farten paa de store Søer; til denne er i 1900 bygget 19 Dampere paa over 4,000 Tons hver og 2 Sejlpramme paa 5,000 Tons hver. Paa Kysten byggedes 7 Dampere paa over 4,000 Tons hver, 1 Staalsejlskib paa 3,292 Tons og 8 Træsejlskibe paa over 2,000 Tons hver; blandt disse sidste er det største søgaaende Sejlskib, der i 1900 er bygget i Verden, nemlig seksmastet Skonnert Eleanor A. Percy, maaltende c. 3,400 Tons. Tyskland har i Aaret 1900 bygget det største Skib, Dampskibet Deutschland, med 16,500 Tons, samt 4 andre Dampere paa 10,000 Tons og derover. I Frankrig byggedes fremdeles store Staalsejlskibe som Følge af Statssubventionerne, i 1900 38 paa 2,000 Tons og derover. I den franske Dampskibsflaade er ingen Tilgang af Nybygninger.

Verdens samlede nybyggede Tonnage i 1900, foruden Krigsskibene, var c. 2,304,000 Tons, hvoraf 2,036,000 Damp-tonns og 268,000 Sejl-tonns. Ved Forlis, Ophugning m. m. afgik 752,000 Tons (358.000 Tons Damp og 394,000 Tons Sejl). Verdens Sejltonnage reduceredes saaledes med c. 126,000 Tons, dens Damp-tonnage forøgedes med c. 1,678,000 Tons. Nettotilvæksten for Verdens Handelsflaade var altsaa c. 1,552,000 Tons.

## Søforklaringers Afgivelse i Udlandet.

Vi har modtaget følgende:

I 1892 fik vi som bekendt i Danmark fælles Sølov med Norge og Sverrig, og de for Søfarten gældende Bestemmelser blev derved i alt væsentligt de samme for de tre Riger. Blandt de faa Punkter, paa hvilke vor danske Sølov afviger fra den norske og svenske, er Bestemmelserne i § 40 om Afgivelse af Søforklaringer. Vor danske Sølovs § 40, tredje Stykke, lyder saaledes:

„Udenfor Riget har Skipperen snarest muligt at afgive Søforklaring for den Myndighed, under hvem saadanne Forretninger paa Stedet henhører.“

Samme Stykke findes saa vidt Ord for Ord lige-lydende hermed i den norske Sølov, men herefter tilføjes der:

„eller for den norske Konsul, dersom Forklaring for ham kan afgives med en for Øjemedet tilstrækkelig Retsvirkning.“

Saa vidt jeg véd, er den svenske Sølov paa dette Punkt i Overensstemmelse med den norske.

Forskellen er altsaa, at norske og svenske Skibsførere i mange Tilfælde kan afgive Søforklaringer for deres egne Konsuler, hvorimod danske Skibsførere aldrig kan afgive Søforklaringer for danske Konsuler. Om jeg husker ret, hedder det i „Instruktion for danske Konsuler i Udlandet“, at Søforklaringer af Hensyn til Eds-afleggelsen ikke kan afgives for Konsulerne. Derimod er en stor Del norske Konsuler ved kongelig Resolution bemyndigede til at optage edelige Søforklaringer. Det



er mig ufatteligt, af hvad Grund man i Danmark med Hensyn hertil har vedtaget andre Bestemmelser end i Sverrig og Norge, og da jeg véd Eksempler paa, at dette har foraarsaget adskillige danske Skibsførere en Del Bryderier, som vilde have været undgaaet, om de, ligesom norske og svenske Skibsførere, kunde have afgivet deres Søforklaringer for Konsulerne, saa tillader jeg mig at henlede Opmærksomheden paa dette Forhold. Fordelene ved at Skibsførere kan afgive Søforklaring for Konsulerne i Stedet for for udenlandske Myndigheder er i mange Tilfælde saa gjensynlige, at der forekommer mig at være Grund til at arbejde hen til at faa lignende Bestemmelser derom indført i Danmark som de, der, som ovenfor nævnt, er gældende i Norge og Sverrig.

Naar der for et dansk Skib, der er forsikret i Danmark, og som enten er ballastet, eller hvis Ladning ogsaa ejes af danske og er forsikret i Danmark, indtræffer nogen Hændelse, for hvilken Skibsføreren i Udlandet skal afgive Søforklaring, da skulde man dog synes, at i et saadant Tilfælde, hvor altsaa ingen Udlændinge er interesserede i det forefaldne, kunde der intet være til Hinder for at lade Skibsføreren afgive Forklaringen for Konsulen. En Konsul, som er ansat af den danske Regering, maa vel dog, naar det er en dansk Mand eller ogsaa en anden Skandinav, som ogsaa er vort Sprog mægtig, kunne anses for at være en mindst lige saa kvalificeret Myndighed til Optagelse af Søforklaringer, som en Notarius publicus, der som oftest ikke forstaar et dansk Ord, og som paa enkelte Steder ikke er andet end en almindelig Sagfører. Hvad Edsaffæggelsen angaar, da maatte denne jo lige saa vel kunne foregaa paa et dansk som paa et norsk-svensk Konsulat eller som for en Notarius publicus. Det er jo for en Del Sproget, der forvolder Vanskeligheder ved Afgivelse af Søforklaringer for udenlandske Myndigheder. Men om danske Konsuler, hvor det kan forliges med andre Landes Lovgivning, ligesom de norske og svenske blev tillagt Ret til at optage Søforklaringer, vilde disse Vanskeligheder dermed ofte falde bort, idet Mandskabet da i Reglen kunde afhøres og hele Forretningen foregaa paa dansk. Den Omvej, man ellers maa gaa, naar man skal afgive Forklaring for en udenlandsk Myndighed, nemlig at Dagbogen skal oversættes samt Mandskabet senere ved Forklaringen afhøres ved Hjælp af Tolk, tjener næppe heller til at forøge Søforklaringens Paalidelighed. Og at faa afgivet en Søforklaring paa denne Maade er i Reglen forbunden baade med store Omkostninger og Tidsspilde. Desuden er Vejen til Myndighederne mange Steder i Udlandet lang og besværlig; dette gælder som bekendt særligt i Rusland.

Naar en dansk Skibsfører afgiver Søforklaring i Udlandet, er det jo Konsulens Pligt at være til Stede og paase, at Forklaringen bliver saa fuldstændig og paalidelig som mulig. Det hænder da ofte, at Konsulen ved disse Forretninger tillige maa gøre Tjeneste som Tolk, og i saa Fald ser jeg ikke rettere, end at det er Konsulen, som der i et og alt stoles paa, og som det hele Ansvar paahviler. Hvorfor saa ikke, saa vidt det kan lade sig gøre, overlade til Konsulen at optage Søforklaringen og saa vidt muligt gaa udenom de udenlandske Myndigheder.

Da Skibsfarten udreder Konsulatsafgiften, saa forekommer det mig kun at være et rimeligt Krav, om der fra Skibsfartens Side fordres, at Konsulatsinstitutionen indrettes saaledes, at den i saa vid Udstrækning som mulig kan være Skibsfarten til Nytte, og herved henstiller jeg til Autoriteterne og til Skibsfartens Organisationer i Danmark at tage Sagen under Overvejelse og om muligt søge at faa gennemført en Reform deri. Jeg véd ikke, om det for en saadan Reforms Gennemførelse er nødvendigt at ændre Søløven; men i hvert Fald gælder den bekendte Undskyldning, at dette lader sig ikke gøre af Hensyn til, at vi har fælles Sølov med Norge og Sverrig, ikke for dette Tilfælde. c. c.

f.

At den danske Sølov, som den ærede Indsender meget rigtigt fremhæver, paa dette Punkt er uoverensstemmende med den norske og svenske, ligger i, at man i sin Tid ikke mente at turde henlægge Søforklaringers Optagelse til de danske Konsuler i Udlandet paa Grund af den Maade, hvorpaa det danske Konsulatsvæsen er ordnet. Norge og Sverrig havde nemlig, i Modsætning til os, paa visse Steder fast ansatte Konsuler med Bemyndigelse til at modtage edelige Søforklaringer. Imidlertid er vort Konsulatsvæsen jo senere, paa Grundlag af Loven af 14. April 1893, undergaaet en Reform, saaledes at Antallet af vore fast ansatte Konsuler er forøget og formentlig yderligere vil blive det. Baade henset hertil og til, at utvivlsomt ogsaa talrige af vore ikke fast ansatte Konsuler er fuldt ud kompetente til at modtage Søforklaringer, mener vi det urimeligt, at den danske Sølovs ubetingede Regel i § 40 fastholdes. Vi henleder derfor vedkommende Autoriteters og Institutioners Opmærksomhed paa ovenstaaende Indlæg og anbefaler, at man søger Løven ændret saaledes, at den giver Adgang til Undtagelser fra Reglen i § 40, saaledes at alle dertil kvalificerede danske Konsuler kan faa Ret til at modtage Søforklaring. I en Artikel her i Bladet for d. 11. Januar 1895 paavistes allerede de for vore Søfarende uheldige Følger, som den nuværende Ordning kan have, og vi anbefalede den Gang en Reform i samme Retning. Den ærede Indsenders ovenstaaende Udtalelser viser, at en saadan Reform ikke i den mellemliggende Tid er bleven mindre ønskelig.

Red.

Kjøbenhavn, d. 24. Januar 1901.

Tribunalet i Antwerpen har afsagt Dom i en Sag om Fragt paa Tidscerteparti. Vi refererer den efter „Norg. Sjøft.“:

Norsk Dampskib Songa, Kapt. Meylænder, var befragtet paa Tidscerteparti af et Dampskibsselskab i Mobile. Certepartiet indeholdt Bestemmelser om, at Kaptajnen skulde rette sig efter Befragterens eller hans Agenteres Instruktioner, og han havde Pant i Ladningen for al ubetalt Fragt. Fragten skulde betales forskudsvis hver 14de Dag. „Songa“ havde gjort flere Rejser mellem Antwerpen, Rotterdam og Havanna, og Konnossementerne undertegnede af Befragterens Agenter, d'Hrr. Steinmann & Co. For en Rejse i December blev Fragten ikke betalt i Overensstemmelse med Certepartiet, og ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet nægtede Kaptajnen at levere Ladningen, med mindre Modtagerne betalte Fragten. Modtagerne nægtede imidlertid dette, da Konnossementet indeholdt Klausulen „Frugt forudbetalt“. Kaptajnen erklærede, at han ikke havde undertegnet Konnossementerne og heller ikke givet nogen anden Fuldmagt til at undertegne dem. De var undertegnet af Befragterens Agenter, der ikke havde mere Ret dertil end Befragterne selv. Men da Fragten ikke var betalt, kunde Befragteren ikke kræve, at Kaptajnen skulde opfylde sin Forpligtelse. Lastemodtagerne betalte derfor for anden Gang Fragten under Protest, men anlagde saa ved Tribunalet i Antwerpen Sag mod Befragterens Agenter og Skibets Rederi.

Lastemodtagerne paastod, at d'Hrr. Steinmann & Co. havde præsenteret sig som Kaptajnens Agenter, og hvis Agenterne havde Ret til at undertegne Konnossementerne, havde Kaptajnen ingen Ret til at kræve Fragt anden Gang. Steinmann & Co. paastod, at de havde Ret til at undertegne Konnossementet, og at de altid havde gjort det. Kaptajnen og Skibets Rederi paastod, at de kun var ansvarlig overfor Befragterne, og at de ikke var bundet ved nogen lovlig Forpligtelse overfor hverken Afskiber eller Lastemodtager. Kaptajnen havde derfor Ret til paa Bestemmelsesstedet at nægte Levering af Lasten, dersom Forpligtelserne overfor Skibet var fyldstgjort.

Ved Domsafsigelsen gav Tribunalet Kaptajnen og Rederen Ret.

Hertil følger „Sh. Gaz.“s Redaktion: Det praktiske Resultat af denne Dom kan siges at være:

„Under Tidscerteparti stiller Skibets Kaptajn sig ikke under nogensomhelst Forpligtelse overfor Sub-Befragtere, Afskibere eller Lastemodtagere, med mindre han undertegner Konnossementerne eller han befuldmægtiger Befragternes Agenter til at gøre det. Naar ingen af Delene er gjort, og Fragten ikke er betalt, har han paa Bestemmelsesstedet Ret til Hæftelse i Ladningen, indtil Fragten er betalt.“

Fra Stettin meddeles, at der fra 1. April vil blive en Forhøjelse i gældende Havneafgifter. Den forhøjede Afgift for Skibene er paalagt for at dække de Udgifter, som Uddybning og Belysning af Farvandet mellem Stettin og Swinemünde har kostet. De ny Bestemmelser gaar ud paa, at

1. Alle Dampskibe og søgaaende Lægtre skal fra 1. April betale 20 pCt. i Tillæg til den paa Swinemünde Havn hidtil betalte Afgift.

2. Af alle Dampskibe og Sejlskibe paa 2,000 à 2,500 Kubikmeter Nettokapacitet betales 6 Pfennig pr. 1,000 Kilo paa saavel indgaaende som udgaaende Ladning; for Skibe paa over 2,500 Kubikmeter Kapacitet betales 12 Pfennig pr. 1,000 Kilo af ind- og udgaaende Ladning.

For at undgaa Tvistigheder angaaende hvem der skal betale den under Punkt 2 anførte Afgift, bør Rederne i Certepartierne faa indført følgende Klausul:

„Any new navigation taxes imposed on the cargo from April 1 1901, for the deepening and lighting of the Swinemünde-Stettin fairway, and levied from the ship, to be borne by the cargo.“

I Anledning af „en Skibsførers“ Indlæg i sidste Nummer af dette Blad om Fiskerisignaler skulle vi oplyse, at medens Reglerne for Fiskerifartøjernes Lanterneføring findes i Søvejsreglernes Artikel 9 findes der ingen Regler for Afmærkningen af Fiskeredskaber om Natten, ud over Bestemmelsen i Artikel IV af den imellem Danmark og Sverrig afsluttede Fiskerikonvention, at drivende Redskab skal, naar det benyttes i Øresund om Natten, føre en klar Lanterne paa Stage ved den frie Ende af Garnlænken. Forøvrigt indeholder Fiskerilovens § 7 en almindelig Bestemmelse om, at Fiskeri ikke maa udøves paa saadan Maade, at den frie Sejlads derved hindres eller vanskeliggøres. Den rødt blinkende Vager, som den ærede Indsender først antog for Lillegrund Lystønde, er altsaa ikke noget reglementeret Fiskersignal, men er, saa vidt vi ser, heller ikke direkte i Strid med nogen gældende Bestemmelse. Vi antager, at de Søfarende ikke har noget Ansvar for ved deres Sejlads at have ødelagt Fiskeredskaber, der er afmærkede paa en Maade, der vildleder de Søfarende. Spørgsmaalet om internationale Regler for Lys- og Lydsignaler for Fiskerifartøjer, saavel under Sejlads som under Fiskning, vides forøvrigt at være til Forhandling mellem de forskellige til Nordsøen grænsende Landes Regeringer.

I den Sag, som var anlagt imod Kaptajn Knudsen, Føreren af Dampskibet „Norge“, der i sin Tid oversejlede den franske Fiskekutter „La Coquette“, og under hvilken Enken efter en af de omkomne franske Fiskere fordrede Erstatning af Kaptajn Knudsen, faldt der Onsdag d. 23. ds. Dom ved Søg- og Handelsretten, ved hvilken Dom Kaptajn Knudsen frifandt.

Vi skal senere, naar Dommen bliver tilgængelig, give et Referat af denne ret interessante Sag.

## Fra Sø og Land.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdagen d. 30 ds. i Svendborg. Vi henviser til omstaaende Bekendtgørelse.

Fra Justitsministeriet er d. 22. ds. udgaaet den aarlige Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1901, paa hvilken Opmærksomheden henledes.

## Personalia.

Da Kapt. H. Caroc i sidste Øjeblik før Dpsk. Kentuckys Afgang herfra blev sygemeldt, overtog Kapt. P. Thidemann dette Skib, medens Styrmand P. Holst vedblivende fører Dpsk. Xenia.

Under Kapt. J. Frisenettes Sygdom er Dpsk. Morsø overtaget af Kapt. R. Skow fra Dpsk. H. P. Prior, da sidst nævnte Skib foreløbig er oplagt.

Under Kapt. C. Hahns Sygdom føres Dpsk. Fiona af 1. Styrmand H. Madsen.

Kapt. John Andersen, der tidligere førte Dpsk. Ribehus, har overtaget Dpsk. Sønderjylland, hvis midlertidige Fører, Styrmand A. Hansen, er udnævnt til Fører af Dpsk. Falster, hvorefter sidst nævnte Skibs Fører, A. Kjølner, er til Disposition for Dampskibet Thy.

Styrmand L. Frandsen, der midlertidig førte Dpsk. Lion, er bleven udnævnt til Fører af Dpsk. Ørnen, hvorefter den fungerende Fører af sidst nævnte Skib, M. Hagensen, er til Disposition som Styrmand for Dpsk. Dronningen.

Dpsk. Jolantha er atter overtaget af Kapt. H. Ingwardsen, hvorefter den midlertidige Fører, Styrmand J. Meyer, er til Disposition.

Skibsfører Fr. Nielsen er ansat som Havnefoged i Faaborg.

## Ugens Havarier.

Patapoco, Dpsk. af Sunderland, kom d. 15. ds. i Taage paa Grund ved Indløbet til Aarhus Havn. Skibet kom fra Baltimore med Majs til Randers og Nyborg. Flot ved egen Hjælp.

Fanny, Dpsk. af Gøteborg, har paa Rejsen fra Frederikshavn til Halmstad maattet returnere til Frederikshavn paa Grund af Maskinskade.

Folket, Dpsk. af Trelleborg, kom d. 16. ds., paa Grund ved Hirtshals. Flot med Assistance af Kystbefolkningen.

Menzel, Dpsk. af Flensborg, er d. 17. ds., paa Rejsen fra Swansea til Ystad med Kul, grundstødt paa Schönheyder Palle sydvest for Gjedser. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Storebelt. Dpsk. har paa Rejsen fra Nakskov til Odense faaet Skade paa Skruen, saa Skibet maatte opgive sin Tur til Newcastle. Godset sendtes over Esbjerg.

Dovre, Dpsk. af Christiania, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Boness til Grenaa med Kul paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn. Rejsen fortsat.

Gefion, Dpsk. af Kjøbenhavn, tilhørende Dampskibsselskabet Øresund, har d. 19. ds. paa Rejsen fra Malmø til Kjøbenhavn været i Kollision med samme Selskabs Damp Hveen. Gefion sank 10 Minutter efter Sammenstødet. Saavel Passagerer som Besætning reddedes over paa Hveen, hvorfra senere Passagererne overførtes til Dampfargen Kjøbenhavn, der landsatte dem her. Hveen indgik til Malmø.

Vendsyssel, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 19. ds. paa Grund paa Stubben. Skibet, der var bestemt til Vestnorge

med Stykgods, kom flot med Assistance af Dpsk. „Saxo“ og Bugserbaaden „Anholt“ og fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Hansigne, 3/m Skonnert af Marstal, er Natten til den 20. ds. i Kattegat bleven oversejlet af en ukendt Damper, der fortsatte Rejsen uden at bekymre sig om „Hansignes“ Skæbne. Svitzers indbragte Skonnerten til Frederikshavn; et stort Stykke af Agterskibet er bortrevet og Kahytten er fuld af Vand.

Nicoline, Galease af Svaneke, kom d. 20. ds. paa Rejsen til Kjøbenhavn med Fisk paa Grund ved Drager. Flot med Assistance fra Drager.

Fulvia, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Danzig til Horsens med en Ladning Sleepers strandet Syd for Brantevik. Mandskabet reddet. Skibet sandsynligvis Vrag.

F. C. Andersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund paa Sejrsø. Flot uden Assistance efter at have kastet c. 200 Td. Kul overbord.

Olaf, Skonnert, er strandet paa Samsø Natten til 21. ds. Skibet, der var ladet med Salt til Nakskov, er fuld af Vand. Mandskabet reddet.

\* Gudrune, Dpsk. af Hamburg, kom d. 16. ds. med Trælast paa Grund ved Vigso Øst for Hanstholm. Flot ved egen Hjælp, efter at have kastet nogen Dækslast overbord.

Ask, Dpsk. af Randers, har paa Rejsen fra Philadelphia til Korsør med Korn maattet søge ind til New York d. 14. ds. med uklare Pumper og Vand i Rummet.

St. St. Blicher, Dpsk., grundstødte d. 16. ds. ved Snogebæk; flot ved egen Hjælp.

Emma, Dpsk. af Kiel, i Ballast fra Hjemstedet til Libau, grundstødte d. 17. ds. Vest for Dueodde; flot ved egen Hjælp.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., bestemt til New Orleans. — Algarve, Borries, afgik fra Methil 11. Jan., bestemt til Genua. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Dunkirk 19. Jan. — Antwerpen, Andersen, ankom til Kbhvn. 8. Jan. — Arkansas, Jespersen, afgik fra New York 9. Jan., best. til Christiania. — Arno, Jacobæus, afgik fra Antwerpen 19. Jan., ankom til Reval 27. Jan. — Beira, Lunge, afgik fra Libau 12. Jan., ankom til Sharpness 21. Jan. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Denia 20. Jan. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 6. Jan., bestemt til St. Thomas. — Garonne, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 21. Jan. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Boston 10. Jan., ankom til Kbhvn. — Hekla, Svensson, afgik fra Christianssand 20. Jan., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Koføed, afgik fra Lissabon 15. Jan., ankom til Oporto 19. Jan. — Kentucky, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 18. Jan., bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, i Dok. — Nicolai II, Michelsen, ankom til New York 16. Jan. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 19. Jan. — Seine, Staal, ankom til Kbhvn. 21. Jan. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Tiber, Bech, ankom til Ghent 19. Jan. — Xenia, Holst, ankom til Stettin 21. Jan. — Omsk, Müller, afgik fra Reval 16. Jan., bestemt til Dunkirk. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Stettin 5. Jan., bestemt til New York. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. Jan., bestemt til New York.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 19. Jan., best. til Libau. — Axelhaus, Sørensen, ankom til Thronhjem 17. Jan., bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, ankom til Kbhvn. 19. Jan. — Yrsa, Gommessen, pass. Holtenau 20. Jan., bestemt til London. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 22. Jan., bestemt til London. — Christianssund, Kjølens, afgik fra Kbhvn. 21. Jan., bestemt til Arendal. — Rita, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 19. Jan., bestemt til Antwerpen. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 21. Jan., best. til Danzig. — Jyden, Erichsen, ankom til Danzig 18. Jan., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 19. Jan., bestemt til Hull. — Jolantha, Meyer, ankom til Kbhvn. 20. Jan., best. til Libau. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 21. Jan., best. til London. — Kiew, Andresen, afgik fra Hull 20. Jan., best. til Kbhvn. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 19. Jan., bestemt til Island. — Louise, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 21. Jan., bestemt til Königsberg. — Maja, Johnson, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Hamburg. — Morse, Frisenette, ankom til Stettin 20. Jan., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Fischer, ankom til Libau 17. Jan., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til London 18. Jan., bestemt til Newcastle. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 20. Jan., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Newcastle 21. Jan., bestemt til Kbhvn.

— Pregel, Olsen, ankom til Libau 21. Jan., best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Antwerpen 19. Jan., best. til Kbhvn. — Valdemar, Johnson, ankom til Libau 20. Jan., best. til London. — Vendsyssel, Kiær, afgik fra Kbhvn. 21. Jan., bestemt til Arendal. — Vesuv, Iversen, ankom til Libau 20. Jan., bestemt til London. — Viking, Lorentzen, ankom til London 7. Jan., bestemt til Hamburg. — Skalholt, Gotfredsen, afgik fra Leith 21. Jan., bestemt til Færøerne. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Hull 17. Jan., bestemt til Libau. — Kursk, Møller, ankom til Pillau 16. Jan., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Nakskov 23. Jan. via Svendborg og Aalborg, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø 24. Jan. via Helsingborg, bestemt til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 23. Jan., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 23. Jan., best. til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Odense 24. Jan., bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 23. Jan. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, ankom til Blyth 19. Jan. — Frode, Wrisberg, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Newcastle 17. Jan., bestemt til Libau. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Livorno 15. Jan., bestemt til Newport News. — Erik II, Hveysel, afgik fra Rotterdam 18. Jan., bestemt til Cardiff. — Knud II, Hansen, afgik fra Genua 13. Jan., bestemt til Savannah. — Svend II, Risøe, afgik fra Hull 5. Jan., bestemt til River Plate. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 17. Jan. — Danmark, Kraemer, ankom til Kbhvn. 21. Jan. — Ragnar, Holst, afgik fra Sunderland 19. Jan., ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Volmer, Riber, ankom til Methil 17. Jan. — Dan, Tofte, ankom til Lübeck 21. Jan. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 16. Jan., bestemt til Libau. — Olaf, Petersen, ankom til Newport Mon 18. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ankom til Maryport 1. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Newport 13. Jan. — Pawel Andrejoff, Jensen, afgik fra Hull 3. Jan., bestemt til Baltimore. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 20. Jan. — Russ, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 10. Jan., bestemt til Ship Island. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Calcutta 31. Decbr. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til Port Arthur 25. Decbr.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Dunkerque 18. Jan. — Kamma, Pedersen, afgik fra Algier 18. Jan. — Helga, Lagesen, afgik fra Newcastle 14. Jan. — Martha, Jørgensen, ankom til Carthage 20. Jan. — Elna, Møller, afg. fra Tripoli 21. Jan. — Thérèse, Løffler, ankom til Tyne Dock 18. Jan.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Hull 21. Jan. — Niobe, Jørgensen, ankom til Port Said 20. Jan. — Nancy, Mathiesen, afgik fra Leith 18. Jan., bestemt til Venedig. — Nautik, Mortensen, ankom til Rufisque 19. Jan. — Nora, Christensen, afgik fra Caen 22. Jan., best. til Rotterdam. — Neptun, Gram, afgik fra Burntisland 18. Jan., ankom til Esbjerg 20. Jan. — Nexos, Schmidt, afgik fra Pillau 22. Jan., bestemt til Rouen.

Dania. Mary, Lorentzen, afgik fra Middlesbro on Tees 18. Jan., ankom til Aarhus 22. Jan. — Lilly, Nielsen, afgik fra Grangemouth 16. Jan., bestemt til Sables d'Olonne.

Kjøbenhavn. Fyen, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 21. Jan., bestemt til Aalborg. — Russia, Hansen, afgik fra Hull 21. Jan., bestemt til Kbhvn. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Libau 18. Jan., bestemt til Rouen.

Union. Gallia, Paulsen, afgik fra Ardrossan 18. Jan., ankom til Cardiff 20. Jan.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Rotterdam 19. Jan. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Montevideo 9. Jan., bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Vivero 16. Jan. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 22. Jan. — Jømsborg, Kühl, ankom til Sevilla 19. Jan. — Kronborg, Schultz, afgik fra Hongkong 18. Jan., best. til Bangkok. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 20. Jan. — Skanderborg, Larsen, ankom til Newport 18. Jan. — Søborg, Fischer, afgik fra Barry 16. Jan., bestemt til River Plate. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Libau 23. Jan., bestemt til London. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Kbhvn. 19. Jan., bestemt til W. Hartlepool.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ankom til Newcastle 21. Jan. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Blyth. — Klampenborg, Jensen, ankom til Glasgow 12. Jan. — Marselisborg, Andersen, ankom til Newcastle 21. Jan. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Sevilla 19. Jan., bestemt til Ayr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Glasgow 14. Jan., bestemt til Livorno. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Sevilla 17. Jan., bestemt

til Glasgow — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Newport 9. Jan., bestemt til Genua.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Pillau 17. Jan. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 21. Jan., bestemt til Burntisland. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 16. Jan. — Hermia, Sørensen, ankom til Rotterdam 18. Jan. — Alice, Hansen, ankom til Kbhvn. 21. Jan. — Bornholm, Petersen, er oplagt i Korsør. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 19. Jan., bestemt til Grangemouth. — Rønne, Hintze, ankom til Kalmar 19. Jan.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ankom til Libau 20. Decbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kiel, (under Reparation.) — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 22. Jan., bestemt til Dundee. — J. N. Madvig, Olsen, er ankommen til Kbhvn., (under Reparation.) — Hamlet, Sommer, ankom til Libau 21. Jan. — Helge, Olsen, ankom til London 19. Jan.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berg, afgik fra Singapore 18. Jan. — Kronborg, Schultz, afgik fra Hongkong 18. Jan. — Normannia Eriksen, ankom til Bangkok 19. Jan. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Karatsu 18. Jan. — Cimbria, Hansen, ankom til Wladivostok 14. Januar.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Bona 13. Jan. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Fiume 12. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Libau 15. Jan., bestemt til Dunkirk.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Fiume 20. Jan.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Cardiff 18. Jan., bestemt til Pillau. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 21. Jan.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Grangemouth 20. Jan. — Clara, Jensen, ankom til Kbhvn. 20. Jan.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Kbhvn. 21. Jan. — Svend, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 19. Jan.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Aalborg, Clausen, ankom til Adelaide 15. Jan. fra East London. — Hans, Jensen, afg. fra Macassar 11. Jan. til Amsterdam. — Nancy, Pedersen, ankom til Pernambuco 14. Jan. fra St. John N.F. — Franz Schwalbe, Sommer, ankom til Nantes 20. Jan. fra Macassar via Puna Delgade.

**Fans. Sønderho.** Georg Schwalbe, Pedersen, ankom 18. Jan. til Amsterdam fra Macassar. (92 Dages Rejse).

**Svendborg.** Ruth, Møller, ankom til Lissabon 13. Jan. — Roska, Petersen, ankom til Lissabon 15. Jan. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Göteborg 16. Jan. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Antwerpen 17. Jan. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Fahrwasser 17. Jan. — Svafva, Nielsen, ankom til Newcastle 21. Januar.

**Ærs.** Dronning Louise, Petersen, ankom 16. Jan. til Fowey. — Alma Marie, Hansen, ankom 15. Jan. til Aberdeen. — Alma Marie, Raahauge, ankom 16. Jan. paa San Sebastian Red. — Claudia, Simonsen, ankom 19. Jan. til Liverpool. — Elna, Carlsen, ankom 19. Jan. til Faro. — Carl, Lindegaard, afg. 9. Jan. fra Gibraltar til Patras. — Thekla, Fabricius, afg. 15. Jan. fra Plymouth til Passages. — M. Hay, Petersen, afg. 15. Jan. fra Newcastle til Kallundborg. — Alf, Rasmussen, ankom 17. Jan. til Swansea. — Alfa, Rasmussen, ankom 20. Jan. til Corunna (Spanien). — Syiphe, Petersen, ankom 19. Jan. til Saffi.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er antaget for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Skagerrak.** Ifølge de nyeste Opmaalinger ligger Kysten mellem *Klithuse* og *Løkken* paa *Jyllands* V.-Kyst i Kort Nr. 113 indtil  $\frac{1}{2}$  Kml. for V.-lig.

Nyt Kort er under Udarbejdelse.

*Rubjerg-Knude* Fyrtaarn ligger 560 Alen fra Kysten paa  $57^{\circ} 26' 57''$  N. Br.  $9^{\circ} 46' 41''$  Ø. Lgd.

**Kattegat.** Frederikshavns Havn. Fra den 1ste Februar 1901 gives Taagesignal ved *Frederikshavns* Havn med en Sirene, der er anbragt i Fyrhuset paa Forhavns N.-Mole. Sirenen giver hver 1 Minut To-Stød saaledes: Stød  $1\frac{1}{2}$  S., Pause 3 S., Stød  $1\frac{1}{2}$  S., Pause 54 S. Naar Sirenen er i Uorden, gives med et Haandkrafts Taagehorn hver 1 Minut To-Stød.

Samtidig ophører Taagesignalet paa Forhavns S.-Mole.

Lystønderne indenfor *Skagen* kunne ikke ventes at være paa Station.

Lys- og Elejtetønden „*Tangen*“ og Lystønden „*Hatter-Barn*“ ere inddragne for Is.

**Store Bælt. Kallundborg.** Paa Ø.-Enden af Skærmen ved *Kallundborg* Havn brænder, naar et af „Det Forenede Dampskibsselskab“s Skibe ventes, en hvid Lanterne. Flammens Højde: 8 Fod. Brændetid: 1ste Oktober—1ste April.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sundet. Flinterende. Sjollen NV.** En Damper er sunken c. 1 Kml. NV. for *Sjollen*. Mastetoppene ere over Vandet. Vraget er afmærket med et Flag paa hver Top og om Natten med en hvid Lanterne paa Staget.

**Sverig. Bottniske Bugt. Holmögdadd.** Til Foraaret 1901 flyttes den røde Vager ved 9 Fods Grunden S. for *Holmögdadd* Fyr til den SØ. derfor liggende 22 Fods Grund.  $63^{\circ} 33' 52''$  N. Br.  $20^{\circ} 48' 5''$  Ø. Lgd. SSØ. for 17 Fods Grunden,  $1,5$  Kml. SØ. t. Ø. fra *Holmögdadd* Fyr udlægges en rød Vager med en Ballon mellem to opadventte Koste,  $63^{\circ} 35' 6''$  N. Br.  $20^{\circ} 49' 35''$  Ø. Lgd.

**Vestra Qvarken. Holmön V.** Til Foraaret 1901 udlægges en rød Vager med en nedadventt Kost over en Ballon paa V.-Siden af 22 Fods Grunden NNØ. for *Bergudden* Fyr.  $63^{\circ} 49' 20''$  N. Br.  $20^{\circ} 52' 45''$  Ø. Lgd.

**Piteå.** Til Foraaret 1901 inddrages Stagen med Kost ved 7 Fods Grunden V. for *Sandskär*, og en Stage udsættes N. for Grunden.  $65^{\circ} 11' 5''$  N. Br.  $21^{\circ} 37' 20''$  Ø. Lgd.

**Pitefjärden.** Til Foraaret 1901 udlægges følgende Sømærker i den indre *Pitefjärden*: En sort Tønde S. for *Båtvarfsudden*.  $65^{\circ} 18' 25''$  N. Br.  $21^{\circ} 27' 0''$  Ø. Lgd. To Stager med Kost udenfor *Löfholmens* Savværks Kaj.  $65^{\circ} 18' 20''$  N. Br.  $21^{\circ} 27' 20''$  Ø. Lgd. og  $65^{\circ} 18' 12''$  N. Br.  $21^{\circ} 27' 10''$  Ø. Lgd. En Stage med Kost tæt N. for N.-Enden af *Kanalbanken* ved *Munksund*.  $65^{\circ} 17' 20''$  N. Br.  $21^{\circ} 27' 50''$  Ø. Lgd.

**Luleå Skjærgaard.** Til Foraaret 1901 forsynes følgende røde Pyramidetønder med en nedadventt Kost: Tønden i *Luleå* Hav, NV. for Byen.  $65^{\circ} 35' 30''$  N. Br.  $22^{\circ} 7' 10''$  Ø. Lgd., Tønden ved *Hammörarne*.  $65^{\circ} 37' 10''$  N. Br.  $22^{\circ} 31' 40''$  Ø. Lgd., og Tønden ved *Mannörefvet*.  $65^{\circ} 23' 50''$  N. Br.  $21^{\circ} 57' 20''$  Ø. Lgd.

**Tyskland. Greifswalder Bodden.** Fyrskibet „*Palmer Ort*“ er midlertidig inddraget for Is.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Holland.** I *Beningen*, *Aardappelengat* og *Zeegat van Goere* ere Lystønderne med Undtagelse af „B. SG.“ i *Slijkgat* inddragne.

**Frankrig. Fyrskibet „Snouw“ Ø.** Fyrskibet, der til Forsøg var udlagt 3 Kbl. Ø. for Fyrskibet „*Snouw*“, er midlertidig inddraget.

**England. Themsen. Grain Spit Sand.** Et Fartøj er sunket  $1\frac{1}{4}$  Kbl. N.  $13^{\circ}$  V. fra *Grain Spit* Tønde. Tæt Ø. for Vraget er i 9 Fod Vand, Lavvande, udlagt en grøn Vragtønde.  $50^{\circ} 28' 0''$  N. Br.  $0^{\circ} 45' 30''$  Ø. Lgd.

**Cromer NNØ.** Den 12te Januar.  $53^{\circ} 1'$  N. Br.  $1^{\circ} 23'$  Ø. Lgd. 7,2 Kml. N.  $77^{\circ}$  V. fra Fyrskibet „*Haisborough*“ og N.  $24^{\circ}$  Ø. fra *Cromer* Fyr. En Mast 5 Fod over Vandet.

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

**Frankrig. Havre.** Vraget af „*Jean*“, der var sunket Ø. for *Haut de Quarante*, er bortsprængt. Afmærkningen er inddragen.  $49^{\circ} 28' 8''$  N. Br.  $0^{\circ} 6' 9''$  Ø. Lgd.

**Englands S.-Kyst. Salcombe River.** I *Salcombe River* ere følgende Baaker ødelagte: *Marestail* Baake  $\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. for *Fort Charles*, *Old Harry* Baake og *Blackstone* Baake.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Bec d'Ambès.** Ved *Banc du Bec d'Ambès* er den øvre Lystønde Nr. 44 midlertidig paa Grund af Uddybningsarbejder flyttet til  $45^{\circ} 1' 46''$  N. Br.  $0^{\circ} 36' 4''$  V. Lgd., og den mellemste Lystønde Nr. 63 til  $45^{\circ} 2' 31''$  N. Br.  $0^{\circ} 36' 24''$  V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Norte.** Grundene *Urca do Piloto* og *Genipabu* N. for Munden af *Rio Grande do Norte* ere hver i 85 Fod Vand afmærkede med en rød Spidstønde,  $1,8$  Kml. N.  $24^{\circ}$  Ø. og  $3,0$  Kml. N.  $19^{\circ}$  Ø. fra *Reis Magos* Fyr.

**Rio Grande do Sul.** I November 1900 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 20 Dage passeres med et Dybgaende af  $12,1$  Fod.

**Uruguay. Montevideo.** Vraget, der laa sunket paa *Montevideo Red*, 1,4 Kml. S. 42° V. fra Kathedralen, er borttaget og Afmærkningen inddragen. 34° 55,5 S. Br. 56° 13,0 V. Lgd.

**Chili. Magellan Stræde. New Channel.** Ved V.-Kanten af *Nuevo Bank*, c. 1½ Kbl. SV. for 17 Fod Stedet er i 23 Fod Vand udlagt en sort Stumpønde, mærket *Banco Nuevo*, med sort Cylinder, fra Kap *San Vincente* i S. 5° V. og fra *Øen Marta S.-Kyst* i N. 89° Ø. Ved SØ.-Kanten af *Magdalena Bank*, c. 1½ Kbl. Ø. for 20 Fod Stedet, er i 32 Fod Vand udlagt en rød Spidstønde, mærket *Magdalena*, fra Kap *San Vincente* i S. 21° V. og fra S.-Pynten af *Øen Magdalena* i S. 79° Ø.

**Guaytecas Island. Melinka.** *Melinka* hvide, faste Fyr ligger paa en Pynt, *Falsa Isla*, 1½ Kml. N. for Havnen, fra *Canelo Island* i S. og fra *Yates Island* i V. 43° 52,2 S. Br. 73° 45,5 V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sardinien. Cagliari.** Fyret paa *Cagliari S.-Mole* er atter i Orden.

**Østerrig-Ungarn. Istrien. Parenzo. Ambolizzo.** Paa Grunden *Ambolizzo (Maturaga)* er i 8 Fod Vand rejst en 22 Fod høj Stang med Ballon. 45° 14' 14" N. Br. 13° 34' 47" Ø. Lgd.

**Veglia. Malinska.** Det grønne Fyr paa Yderenden af Molen ved *Malinska* Havn er forandret til et rødt, fast Fyr. 45° 7' 36" N. Br. 14° 31' 42" Ø. Lgd.

**Uglian. Karantunic.** Paa Toppen af *Øen Karantunic*, ved S.-Spidsen af *Øen Uglian*, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 101 Fod. Synsvidden: 7 Kml. 22 Fod høj Jærntaarn. 44° 0' 31" N. Br. 15° 14' 14" Ø. Lgd.

**Samos NV.-Kyst. Karlobassi Havn.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af N.-Molen ved den nye Havn ved *Karlobassi*. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Lille Fyrhus. Fyret skal holdes om Styrbord for Indgaaende i Havnen.

**Lilleasien. Mersina.** En 5 Fv. Klippegrund er funden paa *Mersina Red*. 1½ Kml. S. 75° Ø. fra Fyrtaarnet og S. 32° Ø. fra *Græsk Kirke*. Der er 6½ à 7 Fv. omkring Grunden. 36° 46,6' N. Br. 34° 38,0' Ø. Lgd.

**Ægypten. Alexandria.** Kuglen for Tidssignalet paa Fort *Napoleon* falder anden Gang Kl. 1 T. 0 M. Em., Stedets Middeltid, eller 23 T. 0 M. 27 S. *Greenwich* Middeltid og ikke Kl. 1 Em. Standard Tid eller 23 T. 0 M. 0 S. *Greenwich* Middeltid.

**Alexandria og Port Said.** Ved Havnekontorerne i *Alexandria* og *Port Said* gives daglig Meddelelser om Vejret paa følgende Steder: *Malta, Brindisi, Trieste, Athen* og sandsynligvis ogsaa i *Beirut*.

**Algier. Baie de Philippeville. El Mersa. El Mersa** hvide, faste Fyr vises fra et lille Fyrhus paa Pynten, der danner *La Marsa* lille, naturlige Havn. 37° 1' 50" N. Br. 7° 15' 9" Ø. Lgd.

Ved *Algiers* Kyst ere følgende Grunde fundne:  
En lille 19 Fods Klippe i 10½ Fv. Vand. 1½ Kml. N. 28° Ø. fra Pynt *Messia*. 36° 54' 42" N. Br. 4° 0' 22" Ø. Lgd.  
En lille 3 Fods Grund i 5 à 6 Fv. Vand, c. 1½ Kbl. N. for *Øen Grand Cavallo*. 36° 47' 32" N. Br. 5° 36' 57" Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

**Røde Hav. Bab el Mandeb. Zi Hill.** I Anledning af, at *Zi Hill* ved *Bab el Mandeb* synes kun at være c. 200 Fod og ikke c. 300 Fod høj, advares mod at stole paa de i de *engelske* Amiralitets Kort anførte Højder af Fjelde. Disse ere som Regel kun meget tilnærmelsesvis nøjagtige og maa navnlig aldrig benyttes til Afstandsbestemmelse. 12° 57,5 N. Br. 43° 24' Ø. Lgd.

**Gulf of Aden. Zeila Red. Shab Filfil** røde Stumpønde med Stage og Bur ligger fra SØ.-Spidsen af *Shab Filfil* i S. 9° V., 5 Kbl. og fra Vraget paa Ø.-Spidsen af *Zeila* i N. 47° Ø.

**Channel Reef** sort og hvid vandret sribede Spidstønde med Stage og Ballon ligger fra *Aibat* Baake i S. 59° Ø., 6 Kml. og fra *Zeila* Konsulat i N. 37° Ø. 11° 27,5' N. Br. 43° 33' Ø. Lgd.

**Forindien. Coromandel Kyst. Armeghon.** Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr skal tændes paa Galleriet paa *Armeghon* Fyrtaarn, medens Blinkfyret forandres. 13° 53' N. Br. 80° 12' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Namoa Island. Glengyle Rock Ø.** Grunden, hvor paa Damperen "*Kweilin*" angav at have stødt, er tilligemed Farvandet i Nærheden omhyggeligt undersøgt uden at findes. Den mindste Dybde er 11 Fv. Ogsaa Fiskerne, hvem Belønning var lovet for at finde Klippen, erklære, at der ingen Fare findes i Nærheden af det angivne Sted.

**Min Flod. Tintao Rocks N.** En 5 Fods Klippe ligger N.

for *Tintao Rocks*, fra *Red Peak* i N. 65° Ø., 2 Kbl. og fra *Kaulin Head* i N. 57° V. 26° 5' N. Br. 119° 31' Ø. Lgd. En anden Klippe ligger mellem den og Flodens V.-Kyst.

**Gulf of Pechili. Yuensang Bank.** Paa *Yuensang Bank* er fundet 3 Fv. Vand, Lavvande, paa 38° 36' N. Br. 119° 5' Ø. Lgd.

**Pechili Bugt. Fyrskibet „Taku“ Ø.** Ft Vrag ligger sunket 4 Kml. S. 85° Ø. fra Fyrskibet "*Taku*". Der er kun 20 Fod Vand over Vraget.

**Korea. Quelpart N.** En 1½ Fv. Grund er funden 6½ Kml. N. 70° V. fra *Beaufort Island*, og synes at ligge paa et Rev, der strækker sig ½ Kml. ud fra Kysten. 33° 32' 55" N. Br. 126° 49' 40" Ø. Lgd.

**Japan. Nagasaki.** Et Skib ligger sunket ved N.-Siden af Indløbet til *Nagasaki*, fra *Io Bana (Io Jima)* Fyr i N. 68° Ø. og fra Baaken paa *Kageno Jima* i N. 62° V. Ved Vraget ligger en lille Djunk, 32° 43' 12" N. Br. 129° 47' 28" Ø. Lgd.

**Shimonoseki Stræde.** Over det Ø.-lige Indløb til *Shimonoseki Stræde* er udlagt 3 Telegrafkabler, fra Kysten af *Tano Ura*, 9½ Kbl. S. 55° V. fra Baaken *Kanabuse*, til *Soto Ura*, 8½ Kbl. S. 18° V. fra samme Baake.

**Inland Sea. Osaka Red. Aji Kava Guchi.** Ved *Aji Kava Guchi* bygges to Havnemoler. En rød og hvid vandret sribet Spidstønde med rød Ballon er udlagt ved Yderenden af hver af Molerne, 2, Kml. S. 59° V. og 2,0 Kml. S. 55° V. fra *Tempo Zan* Fyr. En hvid Baake med Trekant, hvorfra vises et rødt Fyr, er anbragt midt paa hver Mole, 1,0 Kml. S. 68° V. og 1,1 Kml. S. 23° V. fra *Tempo Zan* Fyr.

**Yezzo. Cape Nosshar. Wakkanai.** Paa *Cape Nosshar* er tændt det hvide Blinkfyret *Wakkanai*, der viser To-Blink, hvert af 5 Sekunders Varighed, Mørke mellem Grupperne 15 Sekunder. Flammens Højde: 134 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Det lyser fra S. 21° V. gennem V., N. og Ø. til S. 50° Ø. Fyrapparat af 3die Orden. Rødt, 33 Fod højt, rundt Jærntaarn. Taagesignal gives med Sirene, to Stød hver 2 Minutter, saaledes: Dyb Tone 2 S., Pause 4 S., høj Tone 2 S., Pause 112 S. 45° 26' 30" N. Br. 141° 38' 40" Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser.

**Danmark. — Smyrna** er erklæret for pestsmittet. Bestemmelserne i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 ere satte i Virksomhed overfor *Smyrna*.

**Fyrskibet.** — Skibe fra *Alexandria* og *Port Said* underkastes 24 Timers Observation.

## Dansk Sejlskibsrederi-For- enings Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdagen den 30. Januar Kl. 10 Fm. i Sangforeningens Lokale i Svendborg.

Dagsorden: Regnskabet Fremlægelse.

Valg af Bestyrelsesmedlemmer.

Forskelligt.

Aarhus, den 14. Januar 1901.

P. B. V.

Nicolaisen,

Sekretær.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

## Skib til Salg.

Galease "*Anne Willy*" af Odense, dr. 31<sup>87/100</sup> Reg. Tons, laster 1400 Centner eller 4000 Kubikfod Træ, er billig til Salg ved Henvendelse til

Friis & Sørensen.  
Skibsmæglere, Odense.

En 20 Tons Fiskekutter, 3 1/2 Aar gammel, er billig til Salg hos Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean

Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTINGSAGENTER.

EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	108 1/4	108	108 1/4
Danmark .....		93	93 1/2
Norden .....		121 1/4	122
Kjøbenhavn .....	104 3/4-105	104 3/4	105
Carl .....	55	55	55 1/4
Dannebrog .....	99 1/4	99	99 1/2
Skjold .....		72 3/4	73
Urania .....	79 3/4-1/2	79 1/2	79 3/4
Union .....	108	107 3/4	108 1/2
Dampsk. af 1896 .....		101 1/4	101 3/4
Østasiatiske .....	107 1/2	107 1/4	107 3/4
Østersøen .....	105	105	105 1/2
Nordøen .....		85	86
Torm .....		—	—
Gorm .....	113	112	113
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		111	114
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		96	98
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats .....		93 3/4	94 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk. ....		79 1/2	80
3 1/2% Kbhvns Kreditf. ....	82	82	82 1/4
4% — — — 2. Serie ..		88	88 1/4
4% — — — 1. — — —		92	93
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		83	83 1/4
4% — — — 7 — — —		88 1/2	88 3/4
3 1/2% Landkreditk. 3 — — —		85	86 1/4
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	134 1/2	134 1/2	134 3/4
Privatbank .....		127 3/4	128 1/4
Landmandsbank .....	119 3/4	119 1/2	120
Handelsbank .....	120 1/2	120 1/2	121
Grundejerbank .....		104 1/2	105 1/2
Burm. & Wain .....	73	79	79
Helsingørs Jærnsk. ....		88	90
Sukkerfabr. ....	110 1/2-1/4	110 1/4	110 1/2
Bryggeri Aktier .....	92 1/4-3/4	92 1/2	92 3/4

Vekselkurser d. 22. Januar 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.10	88.90
London .....	18.23	18.19
Paris .....	72.65	—
Amsterdam .....	151.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Januar 1900.

Russiske Noter .....	216.15
4% Russiske Consols .....	—
3 3/10% — Boden Kredit .....	93.20
5% Mexikanske 1899 .....	97.70
5% Rumænske Stats .....	88.00
4% — — — 1890 .....	75.50

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 28,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 32,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 16,000, „Union“ 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 30,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb c. 18 Fod ved daglig Højvande. Der forsøges paa at uddybe en Rende over Barren med 22 Fods Vanddybde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, i Forhavnen 15 til 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af henværende Firmaer til faste Priser efter Timebetaling.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirmaer til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svarer af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lods penge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ⅓ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Ladning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
367.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyrr, Lanterner, Metalspejllapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## LANDMANDSBANKEN

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

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn — Stockholm og Mellemstationer.

## CARLSEN, NIELSEN & CO., CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.



Frihavns-Restaurationen  
**„Atlanten“**,  
 Indgang fra Nordre Frihavnsvej,  
 anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer  
 med  
**à la carte Retter**  
 samt koldt Bord hele Dagen.  
 Telf. Frihavnen 68.  
**Ole Nielsen.**

**Th. Simonsens Eftf.**  
 Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
 Stockholm for

**Lanterner.**

**Thorvald Møller,**  
 Skibsprovianteringshandel,  
 Køb og Salg af Skibe.  
 Kongensgade Nr. 9.  
 Aalborg.

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

## Aalborg Havn.

**Vanddybden 22 Fod.**

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
 Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
 Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
 et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra  
 der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**  
 Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Led-  
 fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
 om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
 og som have et Dybgaaende af over 12 Fod  
 (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe,  
 som losse i Aalborg og som have betalt den  
 nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havne-  
 pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre  
 saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

**Udvalget for Havnevæsenet.**

**Chr. Laursen,**  
 fhv. Skibsfører,  
 anbefaler sin  
**Skibsprovianteringshandel.**  
 Randers.

**Spis kun**  
**Nørgaards**  
**Dampkogte Skinker.**  
 Engelsk Patent Dampkøgningsmetode.  
 Al Næringsværdi bibeholdt.  
 Benfri, færdige til Spisning.  
 Fabrikslager: Nørregade 35.  
 Telefon 7305.

**Gafé van Zandt,**

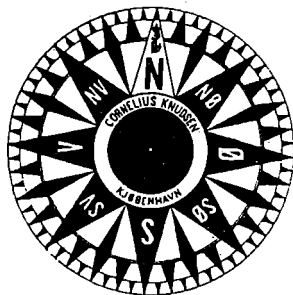
H. J. Alphas.  
 Telefon 494.  
**St. Annæ Plads 6.**

**Jensen & Petersen,**

Tapetserer og Dekorator.  
**Skibsarbejde,**  
 saavel Nyt som Reparationer  
 udføres hurtig.  
 116, St. Pauls Kirkeplads 116.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
 Gulmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
 Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
 Sextanter og Oktanter.  
 Barometre, \* Thermometre,  
 Manometre, Indicatorer.  
 Tegnebestikker Parallellinealer.  
 Marinekikkerter.  
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
 (Tilkendt Gulmedalje i Stockholm 1897.)

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

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
 Kjøbenhavn K.  
**Lager af Værktøj og Beslag.**

**Skib til Salg.**

Gl. „Axel“, beliggende i Ebeltoft, dr. 27,47 Tons, sejler  
 uden Ballast, laster 1200 Cent. d. w., 3000 Kbf. Tømmer, i  
 god, sejlbare Stand, er paa Grund af anden Livsstilling til  
 Salg ved Henvendelse til Ejeren:

**Sophus Jensen,**  
 Havnefoged i Ebeltoft.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

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

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

Min Klinik for  
**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til  
**Gammel Strand 36.**  
 12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

**Hans Bonnesen, Læge.**

**INDHOLD:** Verdens Skibsbygning i Aaret 1900. — Søforklaringers Afgivelse i Udlandet. — Kjøbenhavn, den 24. Januar 1901. — Fra Sø og Land. — Personalial. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

**ABONNEMENTSPRISEN**  
 er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.  
 De øvrige Sider — — — — — 20 —  
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
 1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
 Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
 I Redaktionen: Kapt. **JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Januar 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhryningsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Sextanter.  
Oktanter.  
Barometre.  
Patent Log.  
Kikkerter.  
Uhre etc.

Lauritz Kirkeby,  
26, Laxegade 26,  
Grundl. 1836.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

*A. Formanns  
Leverpostej  
med 4 uden Trifler i Dansk.*

*Forlang altid*

## Otto Monsteds

### Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

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

**OTTO MONSTED, LIMITED,**  
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs

nautiske Etablissement,

grundlagt  
1799.

udvidet  
1877.

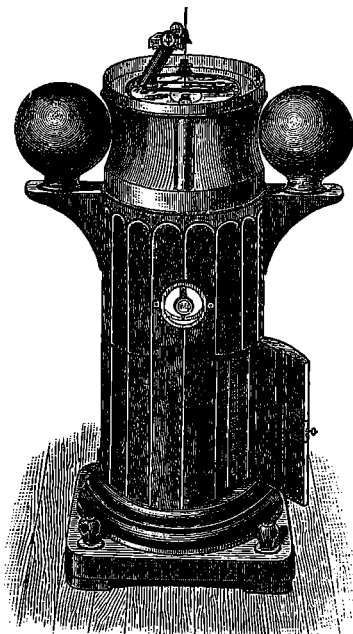
Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet,

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
(efter Lord Kel-  
vins Princip).

Alm.  
Kompasser.  
Baadskompass  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale  
Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres.



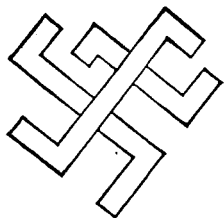
Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.

Azimuth &  
Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine  
Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kews Ob-  
servatory.

Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkerter  
m. m.

# Drik Aalborg og Brøndums Akvavitter.



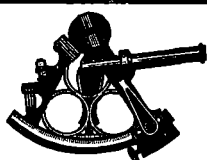
R. v. S.

## Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmédaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmédaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kongevej 177. Telefon 2603



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Udkommet er:

## Marine- teknisk Ordsamling.

Engelsk-dansk

og dansk-engelsk.

Udarbejdet af G. A. F.

Kønig og Chr. Ottesen.

2 Kr.

Faas i G. E. C. Gad.  
Bogladernerne.

## S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.

Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

Gefle, den 1 Januari 1901.

Telegrafadress: Sköldebrands. Rikstelefon 13 60. 12 10.

Härmed hafva vi äran meddela, att vi från och med denna dag under firma

## Sköldebrand & Elfverson

ingåt bolag för bedrivande af

## Skeppsklarerings-, Befrakt- nings- & Speditions-Affär.

Vi bedja Herrar Redare, Kaptener och Affärsmän vara förvissade om, att vi till belåtenhet skola utföra de uppdrag, som blifva oss anförtrödda, och våga hoppas på benågan hägkomst af vår firma vid affärer här paa platsen.

Med utmärkt högaktning

**O. F. Sköldebrand, J. Elfverson,**

(f. d. befälhafvare & ångf. (under 9 år anställd hos Skepps-  
klarare- & Rederifirman P. J.  
„Ceres“ af Gefle). Hægerstrand i Gefle).

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

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

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## Hansa Composition.

Bedste Patentfarve til  
Skibsbunde.

Lager:

Kjøbenhavn, Helsingør,  
Malmø, Helsingborg og alle  
større Havnestæder i Verden.

**Andreas Henningsen,**  
Kjøbenhavn. Ny Toldbodgade 5.

Telefon 165.

Telegram-Adr.: Ahenningsen.

## H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager

af forske, saltede og røgede

Fedevarer.

## Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

## Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,

anbefaler sin  
Skibsprovianteringshandel.  
Randers.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## Nestlé's Milk

(med Sukker)

## & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

## J. D. BEAUVAIS,

Depot hos:

St. Kongensgade 106. København.

## A. FORMANN'S OKSEKØD I SUPPE

hermetisk lukkede Daaser paa 1-2-4-6 og 8 Por-  
tioner. Kødet er 1ste Klasses, dets Smag og Konsistens er  
ganske som det var kogt paa almindelig Maade, og det  
ligger helt og smukt i Daasen.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt i Fa-  
briksudsalget, Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

Læge H. C. Lund.

## Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Lastelinje og Dækslast.

En i Norge nedsat Kommission, den saakaldte Sødigtigheds-Kommission, har afgivet sin Betænkning, bl. a. omhandlende Spørgsmaalene om Bestemmelsen for Lastelinje og Dækslast. En Indsender har i „Norges Sjøfartstidende“ i Anledning af denne Betænkning offentliggjort en Artikel, som vi nedenfor gengiver, baade fordi den synes os at behandle disse for Skibsfarten saa vigtige Spørgsmaal i en i høj Grad interessant Fremstilling, og fordi disse Spørgsmaals Skæbne i Norge vil være af stor Betydning for den danske Skibsfart. Vi deler ganske Indsenderens Anskuelser om Nødvendigheden af, at Reformer paa dette Omraade bliver internationale, men vi tiltræder iøvrigt ikke, ved at gengive Afhandlingen, i alle Enkeltheder de i den forfægtede Synspunkter.

Artiklen lyder saaledes:

Der har vel næppe nogensinde været Spørgsmaal fremme af saa indgribende Betydning for vor Skibsfart som de, der nu foreligger til Behandling i Storthinget paa Basis af Sødigtigheds-Kommissionens Indstillinger. Ikke saaledes at forstaa, at vor Skibsfart skulde faa et mægtigt Stød fremad, hvis man var saa heldig at finde den rette Løsning af disse mange og højst forskelligartede Spørgsmaal, thi vor Skibsfarts fortsatte Udvikling og Fremgang vil stadig som hidtil udelukkende bero paa vore Rederes Energi, Fremsynthed og Foretagsomhed — men fordi uheldige og utidsmæssige Lovbestemmelser vil kunne volde vor Skibsfart stor Skade, og det er lettere at vedtage saadanne Love end bagefter at raade Bod paa deres skadelige Virkninger. Derfor er det af særlig Vigtighed, at man her ikke handler overilet, men heller udsætter de paatænkte Foranstaltninger endnu nogle Aar for, om mulig, i Mellemtiden at vinde noget mere Klarhed over de Hovedspørgsmaal (Lastelinje, Dækslastbestemmelser etc.), med Hensyn til hvilke der for Tiden hersker den størst mulige Uenighed. Sagen er saa alvorlig og betydningsfuld, at det i al Fald kan forlanges, at der ikke træffes en overilet Afgørelse paa et Tidspunkt, da der med Hensyn til alle de vigtige Spørgsmaal raader stor Uklarhed og Uenighed. Hertil kommer et andet Hensyn, som forekommer mig ikke hidtil at være blevet fremdraget saa meget, som det fortjener. Det er ikke alene ønskeligt, men det er ligefrem nødvendigt, at mange af disse Spørgsmaal gøres til Genstand for international Behandling og Lovgivning. Bestemmelser om en tvungen Lastelinje, om Indskrænkninger i Transport af Dækslast, om Forholdsregler til Forebyggelse af Skiftning af Kornlaster o. fl. bør absolut være internationale, ikke blot for at forebygge, at det ene Lands Flaade skal stilles uheldigere end det andets i Konkurrencen paa Verdensmarkedet, man ogsaa fordi man ikke bør gennemføre Separatlovgivning paa disse Omraader.

Hvilken Konfusion vilde det ikke føre til, om hvert Land hensynsløst, som om det var det eneste i Verden, vilde give Regler for sine Skibe med Hensyn til Transport af Dækslast eller Lastning af Korn og deslige!

Kaptajnen skal jo kende ikke blot sit eget Lands Love, men ogsaa Lastepladsernes og Bestemmelsesstedets. Selv om han kunde finde ud af alt dette, uden at have en juridisk Raadgiver om Bord, vilde dog Følgen blive den, at han maatte have sin Opmærksomhed mindre henvendt paa sit Skibs Sikkerhed og Rederiets Interesser forøvrigt end paa at granske alle disse divergerende Lovbestemmelser, for om mulig at undgaa at overtræde nogen af dem og blive straffet.

Erkendelsen af, at det er en Nødvendighed, at man her faar Regler, der er fælles for alle Nationer, breder sig mere og mere og viser sig i de mange internationale Søfartskongresser, som man ser afholdte nutildags. Paa dem drøftes disse forskellige Spørgsmaal, og selv om der tales mere, end der handles, saa staa vi dog utvivlsomt her overfor Indledningen til alvorligere Forsøg paa at faa fælles, internationale Regler. Den norske Regering vilde her kunne gøre sig fortjent ved at tage Initiativet; den kunde og burde henvende sig til de andre skandinaviske Regeringer for at erholde deres Tilslutning til et Forslag om Sammenkaldelsen af en international Kongres i dette Øjemed. Hvis man nu her i Norge paa dette Stadium gaar hen og vedtager Separatlove om disse Spørgsmaal, saa har man derved fjernet sig i Stedet for nærmet sig deres endelige Løsning; det er at gaa den bagvendte Vej, den, der fører fra Maalet i Stedet for til det.

En saadan Fremgangsmaade vilde kun kunne forsvares, hvis det var godtgjort, at der var visse Forlisaarsager, som specielt for Norges Vedkommende havde taget saadan Overhaand, at ufortøvet Indskriden var nødvendig, men det er jo ingenlunde Tilfældet. Der foreligger overhovedet slet ingen Statistik over Forlisaarsager. Man véd, hvor mange Skibe, der forliser, og hvorledes de forliser, om de strander, kolliderer, brænder o. s. v.; men dermed er man jo ikke kommet videre. Lad os derfor snarest mulig faa en Lov, der muliggør en saadan Statistik — det er en Sag af den største Vigtighed. Naar en saadan Statistik har været publiceret i nogle Aar, vil man have et godt Grundlag at bygge paa, medens man nu i Virkeligheden intet har; kun løse Gisinger og Formodninger, hvorpaa man vil basere Foranstaltninger, der vil kunne faa de mest skæbnsvangre Følger for vor Skibsfart. Har man derimod nogle Aars Statistik over Forlisaarsagerne at gaa ud fra, saa vil man være i Stand til at afgøre, hvilken Rolle Fejl og Ufuldkommenheder, hvorpaa Mennesket kan raade Bod, spiller som Forlisaarsag, og man vil da have Sikkerhed for, at de Midler, der foreslaas anvendt, virkelig er formaalstjenlige og forsvarlige.

Kommissionens Mindretal redegør selv udførlig herfor, idet det siger, at vor Statistik, som Følge af gennemgaaende Mangel paa anvendelige Data, frembyder „et næsten fuldstændig nøgent Felt“. Endvidere: „Den mest interessante og den nyttigste Del af omhandlede Statistik mangler imidlertid ganske, og kan ikke andet end mangle, da der for Tiden ikke er nogensomhelst Adgang til at erhverve de herhen hørende Data. Man tænker herved paa statistiske Opgaver over de Aarsager, som har foranlediget Søulykken, Opgaver, der vilde kunne blive i høj Grad lærerige o. s. v.“

Man skulde tro, at den nærmest liggende Konsekvens heraf vilde være, at Kommissionen stillede Forslag om Tilvejebringelsen af en saadan Statistik, men i Stedet for indlader man sig paa de usikreste og dristigste Slutninger fra en Statistik, som i Virkeligheden intet er værd for det foreliggende Formaal. Ganske vist har Forlisprocenten i nogle Aar været højere for den norske Flaade end for de fleste andre Handelsflaader; men saadan Statistik maa, som al Statistik, behandles med den største Varsomhed. Det gaar ikke an uden videre at løsrive Tallene fra Forbindelsen med de faktiske Forhold, hvortil de refererer, og se paa dem alene, som om alt andet var ligegyldigt og de alene afgørende. De ejendommelige Forhold, hvorunder Skibsfarten drives i hvert enkelt Land, maa ogsaa tages i Betragtning.

En stor Del af den engelske og tyske Handelsflaade er, som bekendt, i regelmæssig Rute-fart paa Amerika, Indien, Østasien o. s. v. De store Paketbaade, der an-

vendes i denne Fart, er byggede specielt med Passagertrafikken for Øje, og det er en Selvfølge, at der da kan og maa tages langt større Hensyn til alt, hvad der øger Sikkerheden, end man kan tillade sig ved almindelige Tramps, hvoraf vor Dampskibsflaade saa godt som udelukkende bestaar. Et andet Forhold, der maa have for Øje, er i hvilken Fart og i hvilke Farvande et Lands Flaade i det væsentlige er sysselsat; og ogsaa i den Henseende har vore Skibe, specielt vore Sejlskibe, været særdeles uheldigt stillede, idet en meget stor Del af samme har været og tildels fremdeles er sysselsat i Pitchpinetraden fra Golfhavnene, en Fart, der har leveret et sørgeligt stort Kontingent til Forlisprocenten, uden at det, som enhver, der kender lidt til disse Forhold, véd, vilde havt den ringeste Indflydelse, om vi havde haft Lastelinje paa vore Skibe eller Dækslastlovgivning. Da de allerfleste Pitchpinelaster gaar til britiske Havne, har vore Skibe forøvrigt i denne Fart været undergivet den engelske Dækslastlovgivnings Bestemmelser.

Hvad specielt vore Dampskibe angaar, er det værd at lægge Mærke til, at vi gennemsnitlig har kunnet forsikre dem for et Par Procent lavere Præmie, end de engelske Redere maa betale, et Faktum, som synes at vise, at vore Skibe sammenlignelsesvis ikke er at anse som nogen daarlig Risiko.

Der er derfor ingen Grund til at forhaste sig. Et tungt Ansvar vil komme til at hvile paa dem, der paa Thinge eller andetsteds rækker Haand til Gennemførelse af Foranstaltninger, hvorved vort Lands næstvigtigste Næringsvej skrues tilbage i Udvikling. Og de foreliggende Indstillinger fra Sødugtigheds-Kommissionen giver desværre Grund til Ængstelse, hvis det er Tanken, at de skal lægges til Grund, ogsaa for saa vidt angaar de store Hovedspørgsmaal (Lastelinje og Dækslastindskrænkninger). Flertallet, som for Dækslastspørgsmaalets Vedkommende til en Forandring tager Tøten, foreslaar i § 61 en hel vidtløftig Skala for tilladelig Dækslasthøjde i Vintermaanederne i visse Farvande. Med nogle Eksempler, valgte i Flæng, og som kan suppleres med mangfoldige af samme Slags, skal jeg vise, at det ikke er overdrevent at sige, at Vedtagelsen af disse Bestemmelser vilde være ruinerende for en stor Del af vore Skibsredere.

Dpsk. „Activ“ af Kristiania, tilhørende Hr. Otto Thoresen, 1,377 Tons Brutto, laster under sædvanlige Omstændigheder i Østersøfart 13½ Fod paa Dæk; efter Flertallets Forslag vilde den i Vintermaanederne udenfor de angivne Grænser kun kunne laste 6 Fod paa Dæk.

Dpsk. „Bayard“ af Kristiania, tilhørende Hr. Fred. Olsen, 1,001 Tons Brutto, laster som Regel 14 Fod paa Dæk, og i de 4 Aar, Hr. Fred. Olsen har havt den, har den i det hele kun mistet nogle faa Standards Dækslast. Kaptajnen har altid lastet Baaden efter eget Skøn, og han udtaler, at den bestandig med saadan Dækslast har vist sig særdeles bekvem i Søen og fuldt sødygtig; efter Flertallets Forslag vilde Dpsk. „Bayard“ i Vintermaanederne udenfor de angivne Grænser kun kunne laste 5½ Fod paa Dæk.

Hr. And. Jacobsen, hvis nedennævnte Baade er byggede med specielt Hensyn til Trælastfart, har aldrig givet sine Førere nogen Instruktion med Hensyn til Dækslastens Højde, saa at det altid har været overladt Kaptajnernes eget Omdømme at bestemme dette. Det har blot hændt et Par Gange i en lang Række af Aar, at noget af Hr. Jacobsens Skibe har tabt noget af sin Dækslast — og da blot en Ubetydelighed. Med Hensyn til disse Baade stiller Forholdet sig saaledes:

Dpsk. „Gøjrr“ laster nu 12 Fod over Hoveddækket; efter Flertallets Forslag vilde den ikke kunne laste mere end 5 Fod. Lignende Forhold gælder for Dpsk. „Gard“. Dpsk. „Raum“ laster som Regel 11 Fod (undertiden 12) paa Dæk, som efter Flertallets Forslag maatte reduceres til 5½ Fod. Dpsk. „Ring“ 13 à 14 Fod, som maatte reduceres til 5 Fod; Dpsk. „Borg“ har af tørre Planker

og Bord flere Gange havt 13 Fods Dækslast, men tør efter Flertallets Forslag kun laste 5½ Fod. Dpsk. „Tolv“ laster 11 Fod paa Fordæk og 9 Fod paa Agterdæk, hvilket maatte nedsættes til 5½ Fod o. s. fr.

Hvad dette betyder i Fragttab, fremgaar deraf, at f. Eks. Dpsk. „Activ“ af Bord og Planker med 13½ Fods Dækslast laster paa Dæk c. 210 Standards, medens den med 6 Fod paa Dæk kun vilde tage c. 90 Standards Dækslast. Tager vi en Rejse fra Østersøen til en biscayisk Havn med en Fragt af 55 Frcs. pr. Standard paa Dæk, vil det, med andre Ord, blive et Fragttab af c. 6,600 Frcs., for en enkelt Rejse Archangel-Biscaya, 75 Frcs., et Fragttab af 9,000 Frcs. For de andre Skibe, som her er nævnt, er Tabet selvfølgelig i Forhold det samme.

Det nytter ikke herimod at indvende, at har England kunnet indføre restriktive Bestemmelser for Transport af Dækslast, kan Norge det ogsaa. De engelske Bestemmelser gælder nemlig for den hele Verdensflaade, som transporterer Trælast til United Kingdom i Vintermaanederne, og det Tab for Rederne, som de medfører, reguleres følgelig ved Fragterne, hvorimod de Bestemmelser, som man paatænker at indføre her i Norge, selvfølgelig kun kan gælde norske Skibe; paa samme Tid skal de gælde disses Transport af Dækslast til hvilkensomhelst Havn indenfor de angivne Grænser (nordenfor 30° N. B. og rundt Kaperne), saa at altsaa norske Skibe simpelt hen vilde udelukkes fra en Fart, i hvilken en stor Del af dem hidtil har fundet lønnende Sysselsættelse.

Kaptajnen paa Dpsk. „Activ“ udtaler, at det er en Skibsførers praktiske Erfaring, Kendskab til Skibet, hans Selvstændighed, sunde Fornuft og Samvittighed overfor Reder, Assurandør og Mandskab, der bør være bestemende for Skibets Lastning — og ikke Lovbestemmelser, som umulig altid kan ramme det rette i Livets brogede Mangfoldighed.

Den samme Kaptajn skriver videre, at den engelske Bestemmelse om 3 Fods Dækslast ikke er praktisk og kan forvalde lige saa megen Ulykke, som naar Føreren selv skal bestemme Højden. Ethvert Skibs Ræling paa Fordæk, som jo skulde være Stedet for Overvand, er nemlig, siger Kaptajnen, sjældent under 4 Fod, snarere over, og Vandet vil derfor hindres i at skylle over Dækket, hvorved Dækslasten, selv om den er surret, langt mere er udsat for Omvæltning, end naar den ligger jævnt ved Rælingen.

Disse Udtalelser er uden Tvivl et troværdigt Udtryk for de fleste selvstændige og erfarne norske Skibsføreres Tanker om dette Spørgsmaal.

De ovenfor omtalte Eksempler viser, at et Forslag, som maa antages at være fremkommet efter omhyggelig og moden Overvejelse af kompetente Mænd, dog er af en saadan Art, at dets Vedtagelse vilde medføre Ruin for flere Redere.

Angaaende Lastelinien, lader der sig jo ikke paa den Maade fremsætte Eksempler, som ubestridelig beviser dens skæbnesvangre Følger. Mangt og meget beror jo her paa, hvilke Regler man vil gaa frem efter ved Fastsættelse af Lastelinie; men med Erfaringer fra den engelske Kontrol for Øje, har ogsaa mange norske Redere faaet at føle, hvad det vil sige i saa Henseende at skulle bøje sig for Anvendelsen af haarde Gennemsnitsregler, der kan passe for nogle Skibe, men ikke for alle. Saa længe vore Redere, af Hensyn til Bedriftens Trivsel under dens skarpe Konkurrence med andre Nationer, noget nær samstemmig advarer med Indførelse af tvungen Lastelinie, forekommer det mig, at den første Betingelse for dens Indførelse i hvert Fald maatte være den, at der virkelig var konstateret Misligheder, som man ikke paa anden Maade kunde sikre sig imod; men denne Betingelse foreligger ikke.

Endnu er vi jo ikke komne saa vidt her i Norge, at der er sket nogen Skade; og endnu er der Tid til at

faa Sagen bragt ind i det rette Spor. Fremfor alt gælder det her, at Hastværk er Lastværk. Det store og dygtige Arbejde, der er nedlagt i Kommissionens Indstillinger, er visselig ikke spildt, selv om vi udsætter endnu nogen Tid med at tage Bestemmelse om de Spørgsmaal, der bør behandles paa en international Kongres.

Den Kontrol, vi trænger til at faa straks, kan indføres, uden at disse Spørgsmaal berøres, og som Grundlag for saadanne Kontrolbestemmelser vil de foreliggende Arbejder være til stor Nytte.

Om vore Skibsførere vilde udtale sig noget mere fyldigt og udtømmende, enten i Pressen eller paa Møder, vilde det være af den allerstørste Interesse. Frimodige Ytringer fra selvstændige og erfarne Skibsførere vilde i ganske særlig Grad kunne kaste Lys over disse Spørgsmaal.

—n.

## Navigationen paa Themsen.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget nedenstaaende Skrivelse. Den deri omhandlede Dom vil findes i „Dansk Søfartstidende“ No. 52 for 27. December f. A.

Fællesrepræsentationens Skrivelse lyder saaledes:

„Ifølge en fra Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse fremgaar det af en Indberetning fra det kongelige Generalkonsulat i London i Anledning af et Sammenstød ud for Gravesend d. 30. Oktober f. A. mellem Dampskibet „Volmer“ af Kjøbenhavn og det belgiske Skib „Cap Terifa“, at „Volmer“ ganske vist fik sig tilkendt Erstatning for Skade og Sagsomkostninger, da det belgiske Skib udelukkende havde Skyld for Sammenstødet, men at „Volmer“ blev tilpligtet at betale en Del af den Skade, som yderligere blev foraarsaget ved at dets Anker ikke var anbragt i den rigtige Stilling. I Henhold til § 11 af „Bye Laws for the Regulation of the River Thames“, udstedte af „The Thames Conservancy“, skal, naar Skibet navigerer eller ligger paa Themsen, Ringen paa Ankeret være i Vandkanten (the ring shall be avash). I det foreliggende Tilfælde hang Ankeret over Vandkanten, og Følgen blev, at det ved Kollisionen blev trykket ind i „Cap Terifas“ Laaring og gjorde yderligere Skade. Dommeren udtalte, at hvis Ankeret havde hængt paa rette Maade, vilde den Omstændighed, at baade Bougen og Laaringen skraane indad, have bevirket, at det kom til at hænge frit og at det saaledes havde undgaet at anrette Skade.

Udenrigsministeriet tilskriver i denne Anledning Repræsentationen, at der synes at være en vis Tilbøjelighed hos danske Skibsførere, der fare paa Themsen, til at stole paa, at Lodsen vil give alle fornødne Ordre angaaende Navigationen, og da Overtrædelse af de nævnte „Bye Laws“ ikke blot, som i det foreliggende Tilfælde, kan medføre direkte Tab, men ogsaa hyppigt har til Følge, at Kaptajnerne bliver stævnedes for de forskellige Politiretter, skal Repræsentationen, efter Ministeriets Henstilling, henlede de Søfarendes Opmærksomhed paa dette Forhold.“

Kjøbenhavn, d. 31. Januar 1901.

En nylig i Kanada falden Dom i en Sag om Tælling af Ladning har betydelig Interesse. Skibet „Phønix“ har, ifølge „Norg. Sjøft.“, i 6 Aar og for 4 Retter i

Kanada ført en Sag angaaende Tælling af Last fra Skibet. Den endelige Retsafgørelse fastslaar, at naar Konnossementet indeholder Bestemmelse om, at Skibets Ansvar ophører ved Skibssiden, og Rederen tager et nøjagtigt Tal paa Ladningen over Skibssiden, og Modtageren, stolende paa „Custom“, tager sin Ladning fra Bro eller Pakhus uden at tælle fra Skibet, saa skal Skibets Leveringstal accepteres, uden at der kan rejses Ansvar ved senere Tælling.

I Sø- og Handelsretten afholdtes i Lørdags Søforklaring i Anledning af Dampskibet Gefions Forlis efter Sammenstødet med Dampskibet Hveen, medens der nogle Dage forinden for dette sidste Skibs Vedkommende var afholdt Søforklaring i Malmø. Resultatet af Søforklaringen i Lørdags er, at Gefions Fører, Kapt. Svendsen, beordrede langsom Fart, da Hveens Dampfløjte hørtes, og at Maskinen stoppedes, da man hørte den stedse nærmere om Styrbord. Da man fik Øje paa Hveen, var den c. 100 Alen borte og gik tilsyneladende med stærk Fart mod Gefion. Der gaves da paa Gefion Ordre til „fuld Kraft frem“, men straks efter ramte Hveens Stævn Gefion om Styrbord agter for Hjulskam, hvorefter Gefions Maskine stoppedes. Farten maa antages at være gaaet fuldstændig af Gefion, da dens Maskine stoppedes, og medens Maskinen var stoppet, har den næsten helt holdt sin Kurs. Der er ikke fra Gefion givet det i Søvejsreglerne paabudte Signal om, at Maskinen var stoppet, og Aarsagen hertil er, at Farten først var gaaet af Gefion lige før Sammenstødet.

Som tidligere meddelt, blev der af den Pollokske Præmie for det bedste Middel til at redde Menneskeliv ved Kollisioner paa Søen tilstaaet Messrs. Roper af London 10,000 Francs, medens Restbeløbet, 90,000 Francs., forbeholdtes en senere Konkurrence.

Bedømmelseskomiteens Beretning er nu offentliggjort, og „Sh. Gaz.“s Korrespondent i Paris anser den for fuldstændig tilfredsstillende. Komiteen har afslaaet alle Præmieæskninger, der var baserede paa følgende Arter af Opfindelser: Apparater, der ikke kan anvendes ved Kollisioner: Opfindelser, der kun kan tjene til at redde enkelte Liv; flydende Apparater, der kræver at blive luftfyldte el. lign. før Brugen, og Flaader, der ikke er klare til Brug, eller som først flyder ved Skibets Grundstødning; endelig Opfindelser, der gaar ud paa at dæmpe Bølgerne. Efter at man havde set bort fra alle saadanne Opfindelser, var Messrs. Ropers den, der kom den tilsigtede Løsning nærmest; den bestod i Flaader, der let kunde sættes i Vandet, og hvis Konstruktion havde den Fordel at være meget simpel.

Han fik derfor en mindre Præmie, medens altsaa Hovedbeløbet ikke blev uddelt. Dette er nu udbudt i en ny Konkurrence, der vil blive aabnet i Havre d. 9. September d. A. Kaptajn Dechaille i Havre giver alle Oplysninger, der ønskes, og modtager alle Meddelelser om Sagen.

Fra Newcastle meddeles „Sh. Gaz.“ om den nylig stedfundne Afslutning af en Kontrakt om en stor Kulleverance, der har særlig Interesse, fordi den afgiver en Maalestok for Priserne i det ny Aar. Det drejer sig om Levering til Kjøbenhavns Gasværker af 50—60,000 Tons Durham Gaskul i Løbet af Sommeren. Leverancen er fordelt mellem 3 Kulværker, af hvilke de to, der ligger i Sunderland Distrikt, producerer Gaskul af fortrinlig Kvalitet. Disse har kontraheret om en c. i. f. Pris af 17 sh. 9 d. pr. Ton i Kjøbenhavn, medens

et tredje Kulværk har accepteret 17 sh. 3 d. Efter Fradrag af Fragt og andre Omkostninger beregnes det, skønt Fragten ikke nu kan bestemmes, at disse Priser giver fra 12 sh. til 12 sh. 6 d. pr. Ton f. o. b.

Board of Trade bekendtgør, at det er underrettet om, at der er anlagt Sag mod en udenlandsk Skibsfører i en amerikansk Havn, fordi han ikke førte de reglementerede Lanterner, og det erindrings derfor Skibsførerne om Nødvendigheden af i alle Farvande at overholde de internationale Regler til Forebyggelse af Kollision.

Det er ikke usædvanligt, at engelske Blade gør sig lystige over det mindre gode Sprog, der kan findes i Skrivelser, Cirkulærer eller lignende, der i andre Lande affattes paa Engelsk. Englænderne har noget vanskeligt ved at forstaa, at der overhovedet her paa Jorden findes Mennesker, der ikke til Fuldkommenhed taler og skriver det Verdenssprog, de selv er saa heldige at være opdragte i, og heraf har udviklet sig en vis Ligegyldighed i deres Omgang med fremmede Sprog. Denne Ligegyldighed er dog, synes det os, dreven noget vidt i et Cirkulære, som det bekendte Firma i Hartlepool, Furness, Withy & Co., Ltd., i disse Dage har udsendt i danske Søfartskredse. Skønt Firmaet i og for sig maa antages at sætte Pris paa, at vi aftrykker dets Cirkulære og derved giver det en større Udbredelse, er vi ikke ganske sikre paa, at det virkelig vil gøre det, naar det, hvad vi oprigtigt ønsker det, faar anskaffet sig en bedre Konsulent i dansk Sprog end Forfatteren af det foreliggende Cirkulære. Dette lyder saaledes:

#### Smukt Arbejde i Lavning af Skibe.

Blandt de mange smukke Lavningsarbejder, udfoerte af Furness, Withy & Co., Ltd., det af Dampskibet „Regenstein“ fortjener forskaellig opmaerksomhed.

Dette Skib bogseredes ind i Havnen med Ladning af Kul, i et ganske vanskeligt Sted, fororsaged af en Explosion. Denne Explosion havde lyftet Halvdaekket over Daekket vandlige Høide; Skibets Sider vare sprænget og det var at frygte, at det skulde synke. Gjennem de fortraeffelige Faerlitaeter af Furness, Withy & Co., var det muligt at bogsere det ind i Tørdokket hele sin Ladning og inden nogle faa Timer hele Halvdaekket o. s. v. var lykkelig tagen fra Skibet gjennem en Lyft af deres „Mammotte Crane“, noget, som muelig aldrig foer var gjort. Størrelsen af det aflyftede Daek gjorde alle Soemaend i Havnen ganske forbausede.

Gjennem denne udmaerkede Methode at tage det beskadigede Daek af en Maengde Maskiner kunde begynde Arbejdet at undenskafe en Deel af Ladningen og saaledes tillade Maendene at fortsaette Lavningen.

Ligeledes med det store Dampskibe „Headlands“, som lades i Dokken med hele sin Ladning om Bord en ganske vidtstraekket Lavning gjordes, saa at Skibets Forraader fraelstes.

Det er med Forneojelse, som vi bringer til Skibseieres Vidskab disse fortraeffelige Hjaelpemidler hurtigt at udfoere de mest komplicerede Lavninger.

Mon ikke Virkningen havde været bedre, om Firmaet havde holdt sig til sit eget Sprog?

Det har flere Gange her i Bladet været omtalt, hvorledes Olie i stigende Grad anvendes som Brændsel i Dampskibe, og de seneste Oplysninger, der foreligger herom,

tyder paa, at dette Brændselsmateriale har en Fremtid for sig. Hamburg-Amerika Paketfart Selskabet bygger ifølge „Fairplay“ for Tiden fire Dampere, forsynede med Apparater til flydende Brændsel, og i engelske Dampere anvendes det stedse mere. Shell-Linien benytter for Tiden i femten af sine Dampere flydende Brændsel; en af disse vakte for nylig stor Opsigt i New Yorks Havn, da den kom sejlene derind ved Hjaelp af Borneo-Olie, af hvilket den havde tilstrækkelig Beholdning til Ud- og Hjemreisen over Atlanterhavet til Rotterdam. Denne Linie anvender nu afvekslende Kul og Olie, som det passer bedst efter de lokale Forhold og efter Markederne. Øst for Suez, hvor næsten alle Kulstationer tillige er bleven Oliestationer, er det altid fordelagtigt at bruge det flydende Brændsel. Mange af de seneste Bestillinger paa ny Dampere, særlig saadanne, der er bestemt for Farten paa Østasien, har i deres Specifikationer optaget alle nødvendige Apparater for flydende Brændsel.

Den store belgiske Amerikadamp Friesland, der er 4,675 Netto-Tons og 6,409 Brutto-Tons, havde det Uheld paa Rejsen fra New York til Antwerpen at brække Røret ude i Atlanterhavet paa 49,40 n. B. og 11,50 v. L. Den havde Stykgodsladning og 375 Passagerer ombord. Der sattes Nødsignaler, og London Damperen Cluden kom til Stede og begyndte at slæbe; gentagne Gange brækkede Staalslæberen, og to Gange kom den ved saadan Lejlighed ind i Cludens Skrue, ligesom der to Gange var Fare for, at Friesland skulde løbe op i Cluden. Vejret var gennemgaaende godt, om end af og til uroligt. Bugseringen varede fra d. 17. til d. 21. November, da man ankom til Poole Bay, hvor der kom Bugserbaade ud og hjalp Friesland ind.

Cluden, der er 3,166 Brutto-Tons, havde en Værdi af £ 40,000, dens Ladning £ 43,200, Fragten £ 5,334, ialt en Værdi af £ 88,534. Friesland havde en Værdi af £ 65,000, dens Ladning £ 64,268, Fragt m. m. £ 3,919, ialt en Værdi af £ 133,187.

Retten tilstod Cluden en Bjærgeløn af £ 7,500, hvoraf £ 5,700 til Rederiet, £ 600 til Føreren og £ 1,200 til Mandskabet.

Omstaaende vil man finde gengivet den af Sø- og Handelsretten forrige Onsdag afsagte Dom i Sagen, der af en fransk Fiskemesters Enke var anlagt imod Føreren af Dampskibet „Norge“, Kaptajn Knudsen. Vi havde ønsket allerede i forrige Nummer at optage denne med saa megen Interesse imødesete Dom, men i Sø- og Handelsretten blev det paa Forespørgsel meddelt os, at Dommen først blev tilgængelig for os om Mandagen. Da Sø- og Handelsretten ellers altid har stillet sig velvillig med at give Adgang til Sørætsdommene, maa vi formode, at Grunden til, at vi denne Gang maatte vente 4 à 5 Dage efter Dommens Afsigelse med at faa Dommen at se, maa ligge i os ubekendte Formaliteter, der skulde foretages, forinden den interesserede Offentlighed fik Adgang til Dommen.

Da Sø- og Handelsrettens Domme i Søsager har en saa betydelig Interesse for alle i Søfarten interesserede, forekommer det os, at det vilde være af Betydning, at et Fagblad som „Dansk Søfartstidende“ saa tidlig som mulig fik Adgang til at gøre sig bekendt med Dommene, for hurtigst at kunne give dem den Udbredelse, som de i Sagens Interesse fortjener.

Om den russiske Skibsfarts Udvikling i de senere Aar gives i „Fairplay“ nogle Oplysninger, der er særlig interessante for danske Læsere, fordi Danmark i ikke ringe Grad er interesseret i denne Udvikling. Det vil erindres, at en russisk Lov har forbeholdt den saakaldte „Kystfart“ for Skibe under russisk Flag, og at dette Begreb „Kystfart“ indbefatter Trafiken mellem russiske Havne ved Østersøen og ved Sortehavet og Stillehavet. Denne Lov har givet Anledning til, at der i Rusland er startet flere ny Dampskibsselskaber, medens russisk Kapital hidtil kun i meget ringe Grad anbragtes i Søfartsforetagender. I de sidste to Aar er der dannet 5 ny Selskaber med det Formaal at besejle Ruterne mellem det evropæiske Rusland og Østasien. Denne Udvikling begyndte med Oprettelsen af det russisk-østasiatiske Dampskibsselskab i Maj 1899 med en Kapital af 3 Mill. Rubler. I samme Aar oprettedes to andre Dampskibsselskaber med en Kapital af henholdsvis 2 Mill. Rubler og 1 Mill. Rubler, og i 1900 yderligere to Selskaber med en Kapital af 2 Mill. Rubler hver. Ikke mindre end 10 Mill. Rubler er saaledes anbragt i denne forholdsvis ny russiske Erhvervsgren. Denne Kapital er imidlertid ikke udelukkende russisk; særlig det ovennævnte russisk-østasiatiske Selskab og „The Northern Steam Navigation Companies“ er for en væsentlig Del dannet ved fremmed, særlig dansk Kapital, og de har dertil faaet Tilladelse til delvis at bemane de Skibe, med hvilke de begyndte deres Virksomhed, med Udlændinge. Kun om russisk-østasiatisk Selskab foreligger der endnu mere detaljerede Oplysninger. Det har indtil nu anskaffet 4 store Dampere for ialt 2,850,000 Rubler og med en samlet Bæreevne af 27,000 Tons d. V. To af disse Skibe, hver med 6,000 Tons Bæreevne, Malaja og Chatay, tilhørte oprindelig det danske Østasiatiske Kompagni; en tredje, Korea, 7,500 Tons, byggedes paa Flensborg Skibsværft, og den fjerde, Manchuria, ligeledes 7,500 Tons, byggedes hos Burmeister & Wain. Der er ikke offentliggjort noget Regnskab for 1899, men paa Selskabets Generalforsamling i afvigte Maj betegnedes Udsigterne som lyse. Selskabets Hovedkontor er nu flyttet fra Riga til St. Petersburg. Den regelmæssige Fart mellem Østersøen og Sortehavet og Østasien begyndte med Manchurias Afgang fra Odessa d. 1. ds.; næste Damper vil blive Korea. Anløbshavnene er Port Arthur, Khabarovsk, Nicolaievsk ved Amur og Øen Saghalien.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. No. 13/1900, afsagt d. 23. Januar 1901. (Enke efter Fiskemester Lemenant Leonide Perine Leroy og deres 5 Børn imod Fører af Dampskib „Norge“, Kaptajn Chr. B. Knudsen).

Den 20. August 1898, da Dampskibet Norge var paa Rejsen til New York, skete der i Nærheden af New Foundland paa 46° 27' nordlig Bredde og 49° vestlig Længde Sammenstød mellem denne Damper og den franske Fiskekutter la Coquette, hvorved 16 Mand af Kutterens Besætning druknede, medens de øvrige 9 rededes over i Norge. Efter langvarige Forhandlinger betalte Norges Assurandører ca. 100,000 Kr. som Erstatning for Kutteren, Mandskabets Ejendele m. m., uden at der ved disse Forhandlinger var Tale om nogen Godtgørelse til de efterladte for Tab af Forsørgere.

Enken efter Fiskemester Lemenant anlagde imidlertid ved Sø- og Handelsretten Sag imod Kapt. Knudsen

til Erstatning for Tab af Forsørgere og forlangte ham tilpligtet at betale 39,326 Kr. 29 Ø. med Renter fra d. 20. August 1898. Beløbet var beregnet efter, hvad Enken og Børnene efter Mandens Aarsindtægt maatte kunne paaregne som Aarsindtægt og Opdragelsesudgifter til det 16de Aar, og disse Beløb kapitaliseret efter den danske Statsanstalts Livrenteberegninger. Subsidiært paastod de Erstatningen fastsat ved Rettens eller uvillige Mænds Skøn.

Den indstævnte har paastaaet sig frifunden, idet han har gjort gældende, at Norge var uden Skyld i Sammenstødet og end mere uden Skyld i, at nogen af la Coquettes Mandskab mistede Livet, samt at der ikke efter dansk Ret kunde blive Tale om at tilkende de omkomnes efterladte nogen Erstatning i det foreliggende Tilfælde; subsidiært har indstævnte fremhævet, at den for-drede Erstatning var for højt ansat efter Fiskemesterens Forhold og Stilling, og at der ikke kunde blive Tale om noget livsvarigt Vederlag til dennes Enke, da hun, hvis han ikke var forulykket, kunde have overlevet ham længe; indstævnte begærede derfor ogsaa eventuelt Erstatningen fastsat ved Skøn, dog ikke til mere end ialt c. 8,500 Kr.; han protesterede endvidere imod, at Renter beregnedes fra et tidligere Tidspunkt end Forligsklagens Dato.

Den Dag, Sammenstødet skete, var det taaget Vejr med frisk Brise fra S.V. eller V.S.V. La Coquette, der laa og fiskede under New Foundland, var d. 20. August Kl. 9 Morgen i Færd med at søge sig en ny Ankerplads, og med alle Sejl tilsat styrede den for Styrbords Halse O.S.O. med Vinden omtrent tværs. Om Eftermiddagen blev Taagen tættere og det mekaniske Taagehorn brugtes stadig; de tog en Del Sejl ind, hvorefter Skibet antoges kun at gøre 2 à 3 Knob; c. Kl. 3½ hørtes forude paa Bagbords Side et langt, klart og stærkt Dampfløjtestød og i det samme saas i c. 150 à 200 Meters Afstand en Damper, der kom med betydelig Fart. De raabte over til Damperen, og tudede i Taagehornene, men ganske kort efter skete Sammenstødet, hvorved Norge ramte la Coquette paa dennes Bagbords Side lidt foran for Fokkevantet i en omtrent ret Vinkel; Kutteren fik et stort Hul og sank. Ombord i Kutteren havde man efter Kaptajns Forklaring intet gjort for at forandre Kursen, hvilket heller ikke paa Grund af den ringe Sejlføring havde kunnet lade sig gøre.

Norge sejlede d. 20. August afvekslende fuld og mindsket Fart af Hensyn til Taagen, idet den gav et langt Stød med Dampfløjten hvert Minut. Fra Kl. 1,42 sejlede med langsom Fart (hvorved Skibet gør c. 5 Knob), da Taagen Kl. 3 lettede noget, sattes Farten op til halv Kraft (7 à 8 Knob). Der hørtes pludselig et Taagehorn for om Styrbord og ganske kort efter saas en Skonnert i et Par Kabellængders Afstand forude om Styrbord. Kaptajn Knudsen beordrede efter nogle Sekunders Forløb „Stop“ til Maskinen og gav samtidig Ordre til Styrbords Ror, og saa snart Roret var omtrent halvt Styrbord, kommanderede han „støt“ og beordrede fuld Kraft bak. Han mente, at disse Manøvrer var de eneste, der var mulige for at afværge et Sammenstød, da Skonnerten intet gjorde for at undgaa Sammenstødet, og ved at lægge Roret halvt Styrbord, blev han i Stand til at gaa enten for eller agter om Skonnerten efter hvad dette Skib foretog sig, ligesom han vidste, at Norge under Bakning lystrede hurtigst, naar Roret laa halvt Styrbord.

Retten udtalte nu, at Norge havde Hovedskylden for Sammenstødet. Det maatte saaledes siges, at denne Damper i det sidste Kvartierstid før den fik Øje paa la Coquette havde gaaet med større Fart, end det efter Taageforholdene var berettiget (de internationale Søvejsreglers Art. 16), og navnlig med saa stærk Fart, at den ikke hurtig nok kunde foretage de nødvendige Manøvrer for at undgaa Sammenstød, da det andet Skib kom i Sigte. Medens la Coquette ifølge Art. 21 skulde holde



Kurs og Fart, skulde Norge derimod ifølge Art. 20 gaa af Vejen og ifølge Art. 22, naar Omstændighederne tillod det, undgaa at gaa foran om. Herefter fandtes Norge ikke at have handlet rigtig og ikke med tilstrækkelig Resoluthed, hvorved det bemærkedes, at Sammenstødet ikke kunde anses for uafvendeligt, da Skibene fik hinanden i Sigte.

Norge fandtes saaledes at have Hovedskylden for Sammenstødet og ligeledes for, at saa mange af la Coquettes Besætning, deriblandt Fiskemester Lemenant, mistede Livet, idet det ikke var oplyst, at flere eller færre af dem vilde være blevet reddet, hvis de havde baaret sig anderledes ad. Retten fandt imidlertid, at den indstævnte Kaptajn Knudsen maatte blive at frifinde. Vel kunde Retten ikke gaa ind paa, at der overhovedet ikke efter dansk Ret skulde kunne tilkomme efterladte efter Personer, der omkommer ved et Skibssammenstød, for hvilket det ene Skib har Skylden, noget Krav paa Erstatning, og Retten fandt ikke, at dette var en Følge af, at Sølovens § 220 kun omtaler Skade paa Skib og Ladning, eller af, at den danske Lovgivning ikke udenfor Lov af 26. Marts 1898 om Erstatning for Skade ved Jærnbandedrift indeholder udtrykkelige Bestemmelser om Erstatning til Personer, der lemlæstes eller omkommer ved andres skadegørende Handlinger, naar disse ikke medfører Strafansvar. Men da der ikke findes udtrykkelige Lovbestemmelser og § 220 i Søløven kun omtaler Skib og Landning, fandt Retten, at der kun kunde blive Tale om en slig Erstatning til efterladte, naar det paagældende Skib maatte siges at have foranlediget Sammenstødet ved en høj Grad af Skødesløshed og Uagtsomhed, men dette mente Retten ikke, at der var Tale om i nærværende Tilfælde, hvorfor Kaptajn Knudsen blev at frifinde. Sagens Omkostninger hævedes.

#### Dissentierende Votum.

To af Rettens Medlemmer var ikke enige i ovenstaaende Domsresultat, idet de udtalte, at naar et Skib bærer Skylden for et Sammenstød og er pligtig at erstatte den derved frembragte Skade paa Skib og Ladning, saa maa det, uanset Lovgivningens Tavshed, ogsaa anses pligtig til at udrede Erstatning til Personer, der kommer til Skade og til efterladte efter Personer, der omkommer som Følge af Sammenstød, for saa vidt saadant Krav iøvrigt maa siges at stemme med Forholdets Natur, hvilket maa erkendes i nærværende Tilfælde. Med Hensyn til Erstatningens Størrelse mente de dissentierende Dommere ikke, at den af Sagsøgeren opstillede Beregning kunde lægges til Grund, men skønnede efter Fiskemesterens Forhold og Indtægter, at en Erstatning af ialt 16,000 Kr. vilde være passende. Renter heraf skulde beregnes fra Forligsklagens Dato d. 16. Decbr. 1899 og i Omkostninger skulde Kaptajn Knudsen betale 450 Kr.

Dom i S. S. No. <sup>1</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 2. Januar. En med Skonnerten Frem for en Rejse til Sundsvall forhyret Kok rømte efter Ankomsten til Sundsvall, efter Sigende af Frygt for ilde Behandling af Matrosen ombord. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. No. <sup>2</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 9. Januar. En med Skonnertbrig Familiens Haab for en Rejse til Rusland og videre forhyret Letmatros rømte, medens Skibet laa paa Kjøbenhavns Red for at afgaa til Skotland, sammen med Kokken, idet de tog i Land med Skibets Baad. Denne fandtes senere i Kalkbrænderihavnen. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 2 Maaneder og Sagens Omkostninger.

V. M.

## Hamburgs Handelsflaade.

### Stærk Forøgelse af baade Sejl- og Dampskibsflaaden.

Den hamburgske Skibsfarts Udvikling vil altid have Krav paa særlig Interesse her i Danmark, dels paa Grund af vor nære Forbindelse med den store tyske Handelsplads, dels fordi denne jo i stigende Grad er et af Verdens betydeligste Skibsfartscentre. Vi meddeler derfor efter „Fairplay“ nogle Oplysninger om Hamburgs Skibsfart i det forløbne Aar.

De viser, at saavel Sejlskibstonnagen som Dampskibstonnagen er forøget betydeligt. Den 1. Januar 1900 havde Hamburg 286 Sejlskibe med 218,832 Netto Reg.-Tons; d. 1. Januar 1901 havde den 307 Sejlskibe med 240,419 Netto Reg.-Tons, altsaa en Forøgelse af 21 Skibe og 21,587 Netto Reg.-Tons. Det fremgaar klart heraf, at Hamburgs Skibsredere har Tillid til Sejlskibenes Fremtid og til, at der kan opnaas god Fortjeneste ved at arbejde med store Jærn- og Staalsejlskibe i visse Ruter og paa lange Rejser; mange af denne Art Skibe findes paa Byens Skibsregister. Dampskibstonnagen viser en lige saa anselig Fremgang. Den 1. Januar 1901 havde Byen 486 søgaaende Dampere med 1,197,484 Brutto Reg.-Tons og 748,435 Netto Reg.-Tons; d. 1. Januar 1900 havde den 437 Dampskibe med 1,015,047 Brutto Tons og 638,007 Netto Tons, en Fremgang altsaa af 49 Skibe med 182,437 Brutto Tons og 110,428 Netto Tons. Hamburgs Redere har med Hensyn til Dampskibsflaadens Tilvækst fulgt samme Princip som ved Sejlskibsflaaden, idet de uy Skibe for det meste er meget store og har stor Bæreevne. Dpsk. Deutschland er med Hensyn til Brutto-Tonnagen (16,502 Tons) det største tyske Dampskib, men paa Grund af sine kolossale Maskiner (33,000 ind. HK.) naar den ikke nogle af de andre store Baade med Hensyn til Lasteevnen. Det samlede Antal Skibe i Hamburg d. 1. Januar 1901 var 793, nemlig 307 Sejlskibe og 486 Dampskibe, den samlede Netto Tonnage var 988,854 Tons. For Hamburg-Regning bygges for Tiden 30 Dampere med 166,460 Brutto Tons. Foruden ovennævnte Sejl- og Dampskibe har Byen 60 søgaaende Bugserbaade og Bjergningsdampere. Fremdeles har Byen 140 Sejlskibe paa Havfiskeri og 10 Damptrawlere.

Sejlskibsrederierne Antal i Hamburg er 124, af hvilke nogle ganske vist kun ejer et enkelt Skib, men mange af dem store Flaader. Firmaet F. Laeisz har saaledes 16 Sejlskibe med 30,229 Reg.-Tons, og Firmaet B. Wencke & Söhne har det samme Antal Skibe med 29,817 Tons; derefter har d'Hrr. Knøhr & Burchard Nf. 11 Skibe med 22,115 Tons. Den tidligere her i Bladet omtalte Femmaster paa næsten 8,000 Tons, der nu bygges for Firmaet F. Laeisz, siges at ville stille alle moderne Sejlskibe i Skygge.

Af Dampskibsrederierne ejer alene Hamburg-Amerika Paketselskabet 100 Dampere med en samlet Tonnage af 459,278 Reg.-Tons, og der bygges for Tiden til Selskabet 15 Dampere med ialt 105,940 Tons. Af Dampskibsrederier, der ejer over 1,000 Brutto Reg.-Tons, har Byen 31.

### Det befarne Mandskabs Indkaldelse.

Som meddelt i vort sidste Nummer, er der fra Justitsministeriet udgaaet Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1901. Vi meddeler her de vigtigste af Kundgørelsens Bestemmelser.

Enhver befarende, der ikke inden sit 26de Lægds-

rulleaar har gjort et Togt og derfor har faaet Vedtegning om at skulle indkaldes forlods, der altsaa er født i Aaret 1874 eller tidligere, skal uden Ophold melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham afgive sin Søfartsbog. Enhver helbefaren og enhver halvbefaren værnepligtig, hvem der ikke er tillagt noget Togt, har, hvis han er til Stede her i Landet mellem d. 5. og 9. Februar, begge medregnede, og ikke er hindret ved lovligt Forfald, hvad enten han er paamønstreret eller ikke, inden Udløbet af nævnte Frist at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham at afgive sin Søfartsbog. Hvis Søfartsbøgerne beror hos Skibsføreren, skal Mandskabet melde dette for Mønstringsbestyreren, og Skibsføreren er pligtig til inden ovennævnte Frist at besørge Bøgerne afgivne til Mønstringsbestyreren. Undladelse af at melde sig straffes med Bøder fra 10—100 Kr. De paagældende kan derhos udenfor den sædvanlige Følgeorden afgives til Tjeneste ved Søværnet. Skibsførere, der forsømmer i rette Tid at afgive de hos dem beroende Søfartsbøger, straffes med Bøder fra 20—200 Kr.

De værnepligtige kan være forfremmede til befarne, uden at deres Søfartsbøger altid kan indeholde Oplysning derom. Enhver søfarende værnepligtig uden Togt, der efter sine Farter kan være forfremmet til befaren, bør derfor melde sig hos en Mønstringsbestyrer, der snarest meddeler ham, om hans Søfartsbog skal tilbageholdes, eller om den straks kan tilbageleveres ham. Ved Modtagelsen af Søfartsbogen, spørger Mønstringsbestyreren den befarne, om han ønsker at gøre Tjeneste forud for sin Nummerfølge; i bekræftende Fald faar han en trykt Blanket til Attest om hans Brugbarhed, som han kan lade udfylde af en autoriseret Læge; selv et af Lægeattest ledsaget Ønske kan dog ikke ubetinget tages til Følge. Hvis den værnepligtige ønsker at møde senere i samme Aar end efter den foreskrevne Nummerfølge, maa Andragende med aldeles fyldestgørende Grunde og med Bevis for disses Tilstedeværelse indgives til Justitsministeriet samtidigt med Søfartsbogens Afgivelse; fra den Dag, Udsættelsen tilstaa, bortfalder Underholdspenge. Derimod kan enhver befaren værnepligtig under en Lægdsrullealder af 25 Aar, naar han afgiver sin Søfartsbog til Mønstringsbestyreren, begære sig fritagen for Indkaldelse i 1 Aar fra den Dag, Begæringen fremsættes. Saa længe Udsættelsen varer, kan han ikke udmønstreres. Han kan til enhver Tid fordrø Søfartsbogen tilbage, men samtidig bortfalder Udsættelsen. Denne kan kun meddeles 1 Gang. Underholdspenge betales ikke under Udsættelsen.

En befaren værnepligtig, der anser sig berettiget til paa Grund af Utjenstedygtighed eller af andre særlige Grunde at udslettes af Rullen, kan straks fremstille sig for en Kassationskommission; udenfor Kjøbenhavn skal han henvende sig til nærmeste Garnisons Kommandant, i Kjøbenhavn til Kommandanten i Nyboder. Den befarne værnepligtige, der har afgivet sin Søfartsbog, er berettiget til at fremstille sig paa Vagtskibet ved Kjøbenhavn til foreløbig Bedømmelse af, om han er skikket til Tjeneste ved Søværnet eller ikke. I sidste Fald bliver han fremstillet for Søværnets Kassationskommission, i første Fald vil der, naar han henvender sig paa Orlogsværftet, enten blive anvist ham Arbejde eller blive udbetalt ham 50 Øre for hver Arbejdsdag, da Arbejde ikke kan anvises ham.

Inden Udgangen af Februar kundgøres det for Mønstringsbestyrerne, hvilke befarne der indkaldes, hvorefter de afgivne Søfartsbøger tilbageleveres dem, der ikke indkaldes. Til disse sidste betales samtidig Underholdspenge for Tiden fra Søfartsbogens Afgivelse til dens Tilbagelevering.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester N.P. Petersens Værft paa Thurø er en ny 3-mastet Skonnert løbet af Stablen. Den fik Navnet Erhardt, maaler c. 220 Brutto Tons og skal føres af Kapt. M. Larsen af Thurø. Korresponderende Reder bliver Skibsreder W. Petersen, Høje Bøge. Skibet, der er meget smukt, er bygget for et Aktieselskab i Svendborg og Kjøbenhavn og er det 18de, som Hr. Petersen har bygget.

Fra Skibsbygmester Jensens Værft i Svendborg er ligeledes en ny 3-mastet Skonnert løbet af Stablen. Den fik Navnet Valkyrien, maaler 221 Brutto Tons og skal høre hjemme i Svendborg. Skibsreder J. Nielsen, Troense, skal være korresponderende Reder, Kapt. R. Hansen, Troense, skal føre Skibet.

Galease Chaloupens Minde af Marstal, 27 R. T., er af Skibsfører P. Rasmussen solgt til Sverrig for 4,550 Kr.

Hr. J. J. Kløvborg her i Byen har afsluttet Kontrakt med Gebr. G. & H. Bodenes i Martenshoek, Holland, om Bygning af to ny 3-mastede Staalskonnerter. De skal bygges til Veritas højeste Klasse og maale c. 215 Reg.-Tons Brutto. Det ene af Skibene skal være færdig om 7 Maaneder, det andet om 10 Maaneder. Kaptajn J. Kusk Jensen skal føre Tilsyn med Bygningen.

## Personalia.

Kapt. Strubberg, der nu er rask, er afrejst til Reval for atter at overtage Dpsk. Arno, hvorefter Kapt. Jacobæus efter Hjemkomsten hertil igen er til Disposition for Dpsk. Vendsyssel.

Kapt. Kjølner har overtaget Dpsk. Thy, hvorefter den midlertidige Fører C. Petersen er traadt tilbage i Stillingen som 1. Styrmand. Dpsk. Fiona er indtil videre overtaget af Kapt. M. Møller fra Dpsk. C. P. A. Koch, hvorefter den midlertidige Fører H. Madsen er traadt tilbage i Stillingen som 1. Styrmand.

Hfv. Skibsfører Axel Berg er afgaaet ved Døden i Hamburg.

Hfv. Skibsfører Chr. Johnsen Høy i Lønne er afgaaet ved Døden.

## Ugens Havarier.

Clara, Barkskib af Christiania, er paa Rejsen fra London til Hjemstedet i Ballast inddrevet, forladt af Mandskabet, ved Blaavandshuk. Hele Besætningen, paa en nær, der er druknet, er i egen Baad landet ved Blaavandsfyret. Kaptajnen har brækket det ene Ben. Den af Besætningen druknede Mands Navn var A. O. Emanuelson; hans Hjemsted var Uddevalla.

Yrsa, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Hjemstedet til London med Stykgods maattet søge ind til Brunsbüttel med Skade paa Maskinen.

Russie, fransk Dpsk., der paa Rejsen fra Oran til Marseille strandede ved Faraman, er bragt flot af Svitzers „Danmark“ og indbragt til Marseille.

Mira, Skonnert, har udfor Drager i Storm mistet Bagbords Anker og Kæde.

Ficaria, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund paa Hittarp Rev, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen hertil.

Argo, Skonnert af Hasle, har paa Rejsen fra Flensborg til Hjemstedet mistet Ankere og Kæder og har søgt ind til Nexø.

Paquet Margrethe, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Nyborg til Kristiansstad været paa Grund ud for Åhus. Flot med Assistance og indbragt til Åhus.

Holger Danske, Skonnertbrig af Odense, der afsejlede d. 4. Oktober f. A. fra Neufahrwasser med en Ladning Sveller til Horsens, er der intet hørt om siden, og maa den derfor anses for at være gaet under med Mand og Mus. Føreren, Kaptajn Nielsen, var hjemmehørende i Odense og efterlader Hustru og 3 smaa Børn, Styrmanden var fra Jylland og efterlader Hustru og 6 Børn, den øvrige Del af Besætningen var ugift. Skibet, der ikke var forsikret, byggedes i 1855 i Faaborg af Eg og maalte 114 Nt. Reg.-Tons.

Mester, Skonnert af Nykøbing F., blev d. 27. ds. paa-sejlet af Dpsk. Malmø og fik nogen oven Bords Skade.

Killeena, Barkskib af Fanø, har i Bahia Blanca faaet sine Kæder sprængt og er derved dreven ned mod en Damper, der erholdt en Del Skade.

## Fra Sø og Land.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 6. Februar. Enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet, erhverver sig Ret til at erholde sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster til Værdi 285,307 Kroner, alene mod at betale Fornyelsesprisen til denne Trækning, medens derimod den, der først indtræder i Spillet til 6. Trækning, maa betale Indskuds-summen baade til 5. og 6. Trækning, foruden Stempelafgiften til 6. Trækning, med ialt 5 Kr. 50 Øre. — For ny Spillere er det derfor særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra Kbhvn. 23. Jan., bestemt til New Orleans. — Algarve, Borries, ankom til Genua 24. Jan. — Antwerpen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Boston. — Arkansas, Jespersen, ankom til Christiania 26. Jan. — Arno, Strubberg, ankom til Reval 26. Jan. — Beira, Lunge, ankom til Newport 28. Jan. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 26. Jan., best. til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra St. Thomas 26. Jan., best. til New Orleans. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 29. Jan. — Hekla, Svensson, afgik fra Christianssand 19. Jan., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Kofoed, afgik fra Oporto 21. Jan., bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 18. Jan., bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, ankom til Pillau 24. Jan. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 26. Jan., bestemt til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 19. Jan., bestemt til Kbhvn. — Seine, Staal, ankom til Dunkirk 28. Jan. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til New Orleans. — Tiber, Bech, afgik fra Newcastle 28. Jan., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Holst, afgik fra Stettin 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Omsk, Müller, ankom til Dunkirk 25. Jan. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Stettin 5. Jan, bestemt til New York. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. Jan., best. til New York. — Dagmar, Gade, ankom til Bordeaux 27. Jan. — Douro, Ørum, ankom til Hull 28. Jan. — Hekla, Svensson, afgik fra Christianssand 19. Jan., bestemt til New

York. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., bestemt til New York. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 25. Jan., bestemt til Aarhus.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 26. Jan., best. til Kbhvn. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 25. Jan., bestemt til Vestnorge. — Christian IX, Molle-rup, pass. Brunsbüttel 26. Jan., bestemt til London. — Christianssund, Kjølens, ankom til Stettin 26. Jan., bestemt til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Hamburg. — Ella, Mortensen, ank. til Danzig 25. Jan., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 26. Jan., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Meyer, ankom til Libau 25. Jan., best. til Antwerpen. — K. a. n., Hansen, afgik fra Libau 27. Jan., best. til London. — Kiew, Andresen, ankom til Libau 28. Jan., best. til Hull. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 19. Jan., bestemt til Island. — Louise, Christiansen, ankom til Pillau 24. Jan., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Stettin 24. Jan., bestemt til Christiania. — Moskov, Fischer, afgik fra Libau 26. Jan., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Newcastle 26. Jan., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 28. Jan., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 21. Jan., best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Vliessingen 28. Jan., best. til Kbhvn. — Valdemar, Johnson, ank. til Kbhvn. 28. Jan., bestemt til London. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Arendal 23. Jan., bestemt til Thronhjelm. — Rita, Jacobsen, ankom til Antwerpen 22. Jan., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Iversen, afgik fra Brunsbüttel 28. Jan., bestemt til London. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Libau. — Skalholt, Gotfredsen, ankom til Trangisvaag 25. Jan., bestemt til Reykjavik. — Holar, Øst-Jacobsen, afgik fra Hull 26. Jan., bestemt til Libau. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Antwerpen. — Yrsa, Gommesen, ankom til Cuxhafen 27. Jan., bestemt til London.

Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 30. Jan., best. til Kbhvn. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., best. til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 30. Jan., bestemt til Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 30. Jan. via Aarhus og Aalborg, bestemt til Leith. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 30. Jan., bestemt til Odense. — Storebølt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 30. Jan., bestemt til Korsør. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Odense, bestemt til Newcastle.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 24. Jan., bestemt til Libau. — Frode, Wrisberg, ankom til Kbhvn. 14. Jan. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Libau 22. Jan. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Livorno 15. Jan., bestemt til Newport News. — Erik II, Hveysel, ankom til Cardiff 21. Jan. — Knud II, Hansen, afgik fra Genua 13. Jan., bestemt til Savannah. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 27. Jan., bestemt til London. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 28. Jan. — Ragnar, Holst, ank. til Kbhvn. 23. Jan. — Svend II, Risøe, afgik fra Hull 5. Jan., bestemt til River Plate. — Volmer, Ribet, ankom til Kbhvn. 25. Jan. — Dan, Tofte, ankom til Libau 27. Jan. — Magnus, Jørgensen, ankom til Libau 21. Jan. — Olaf, Petersen, ankom til Newport Mon 18. Jan.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ank. til Maryport 1. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Dam, ankom til Newport 13. Jan. — Pawel Andrejef, Jensen, afgik fra Hull 3. Jan., bestemt til Baltimore. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Riga. — Russ, Jensen, afgik fra Amsterdam 10. Jan., bestemt til Ship Island. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Calcutta 31. Decbr. — Eduard Bary, Thorsøe, er ankommen til Wladwostock.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Tyne Dock 26. Jan. — Martha, Jørgensen, ankom til Carthage 20. Jan. — Elna, Møller, afg. fra Algier 26. Jan. — Thérèse, Løffler, afgik fra Tyne Dock 26. Jan.

Urania. Polarstjernen, Callesen, ankom til Shanghai 25. Jan. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Kolding 23. Jan. — Venus, Jørgensen, ankom til Port Antonio 22. Jan. — Urania, Petersen, afgik fra Libau 25. Jan. — Saturn, Lund, ankom til Kbhvn. 28. Jan. — Mars, Nielsen, ankom til Yarmouth 24. Jan.

Nordøen. Wineland, Høgsted, ankom til Shimonoseki 23. Jan. — Nordland, Henningsen, ankom til Teneriffe 27. Jan. — England, Andresen, ank. til Kbhvn. 28. Jan.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Hull 26. Jan., bestemt til Riga. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Port Said 23. Jan., ankom til Cypern 27. Jan. — Nautik, Mortensen, afgik fra Foundium 27. Jan., bestemt til Marseille.

— Nora, Christensen, ankom til Rotterdam 24. Jan. — Neptun, Gram, afgik fra Riga 29. Jan., best. til Aberdeen.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Sables d'Olonne 28. Jan., bestemt til Swansea. — Mary, Lorentzen, afgik fra Aarhus 25. Jan., ankom til Lübeck 26. Jan.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ankom til London 28. Jan. — Fyen, Jørgensen, ankom til Aalborg 24. Jan. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Odessa 22. Jan. — Russia, Hansen, ankom til Kbhvn. 23. Jan. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Rouen 25. Jan.

**Østersøen.** Cimbria, Hansen, afgik fra Wladiwostock 25. Jan., ankom til Meyi 28. Jan. — Patria, Larsen, afgik fra Port Arthur 22. Jan., ankom til Wladiwostock 28. Jan.

**Dannebrog.** Amalienborg, Demel, ankom til Rotterdam 19. Jan. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Montevideo 9. Jan., bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Vivero 23. Jan., bestemt til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 27. Jan. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Sevilla 25. Jan., bestemt til Ardrossan. — Kronborg, Schultz, ankom til Bangkok 25. Jan. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 26. Jan., best. til W. Hartlepool. — Skanderborg, Larsen, afgik fra Newport 26. Jan., bestemt til Torre Annunziata. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 16. Jan., bestemt til River Plate. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Libau 24. Jan., bestemt til London.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 26. Jan. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 22. Jan., bestemt til Newcastle. — Klampenborg, Jensen, ankom til Cardiff 25. Jan. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Newcastle 24. Jan., bestemt til Cardiff. — Silkeborg, Petersen, ankom til Ardrossan 29. Jan. — Skodsborg, Lund, afgik fra Glasgow 14. Jan., bestemt til Livorno. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Glasgow 26. Jan. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Genua 23. Jan.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Pillau 26. Jan., bestemt til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 28. Jan. — Agnete, Jensen, ankom til Libau 26. Jan. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 26. Jan., bestemt til Kbhvn. — Alice, Hansen, afgik fra Kbhvn. 26. Jan., bestemt til Grangemouth. — Bornholm, Petersen, er oplagt i Korsør. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 19. Jan., bestemt til Grangemouth. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 27. Jan., bestemt til Assens.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, afgik fra Libau 24. Jan., bestemt til Gand. — Thorvaldsen, Reese, ankom til Libau 28. Jan. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 23. Jan., bestemt til Dundee. — Hamlet, Sommer, afgik fra Libau 25. Jan., bestemt til Rotterdam. — Helge, Olsen, ank. til Blyth 28. Jan.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Shimonoseki 28. Jan. — Kronborg, Schultz, ankom til Bangkok 24. Jan. — Normannia Eriksen, afgik fra Bangkok 26. Jan. — Cimbria, Hansen, afgik fra Wladiwostock 26. Jan., ankom til Shimonoseki 28. Jan.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Pillau 26. Jan. — London, Bom, afgik fra Kbhvn. 28. Jan., bestemt til Reval.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Aarhus 27. Jan. — Clara, Jensen, ankom til Kbhvn. 22. Jan.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., best. til Libau. — Svend, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 19. Jan.

### Sejlskibe.

**Fana. Sønderho.** Ane Jenssine, Øhle, er prajet 13. Jan. paa 26° N., og 19° V., sydgaende.

**Rønne.** Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 21. Januar.

**Svendborg.** Kirstine Jensen, Fuglsang, ank. til Göteborg 21. Jan. — Pallesen, Jensen, ank. til Fahrwasser 23. Jan. — Ane, Rasmussen, ank. til London 23. Januar — Hansine, Nielsen, ank. til Fecamp 24. Jan. — Elise Bay, Petersen, ank. til Drøbak 25. Jan. — Brage, Hansen, ank. til St. Valery 25. Jan. — Galathea, Madsen, ank. til Neufahrwasser 25. Jan. — Ludvig, Poulsen, ank. til Taversham 25. Jan.

**Ærs.** Rasmine, Kock, ankom 21. Januar til Kjøbenhavn fra Warnemünde. — Hosanna, Hay, ankom 21. Januar til Helsingør. — Thea, Friis, ankom 22. Januar til Freemout. — M. Hay, Petersen, ankom 21. Januar til Newcastle. — Fri, Rasmussen, ankom 22. Januar til Drøbak. — Alma Marie, Hansen, ankom 23. Januar til Laurvig. — Frem, Folmer, ankom 22. Januar til Christiania. — Maren, Christensen, ankom 24. Januar til Boness. — Immanuel, Hansen, ankom 24. Januar paa Leiths Red. — Hebe, Clausen, ankom 25. Januar udenfor Ærøskjøbing. — Dannebrog,

Boye, ankom 24. Januar til Rye. — Amor, Rasmussen, ankom 25. Januar til Leith. — Hans, Folmer, ankom 26. Jan. til Leith. — Freden, Boye, ankom 24. Januar til Lissabon. — Kvik, Andersen, ankom 26. Januar til Langesund.

**Andre Sejlskibe.** Freja, Andersen, afg. fra Kjøbenhavn 27. Jan., ank. til Aarhus 28. Jan. — Vilhelm, ankom til Aarhus 27. Jan. fra Horsens. — Laura, Kræmmer, ank. til Aarhus 28. Jan. fra Samsø. — Jensine Olsen, ank. til Sønderborg 26. Jan. fra Stevningør. — Henriette, Christensen, oplagt i Randers.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaslene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Sundet. Helsingør.** Oplysninger om Isens Tilstand og Fyrskibes Fraværelse fra Station ud over de, der gives ved de otte Signaler fra Lods- og Karantænehuset paa Havnens S. Mole ved Helsingør, kunne fremtidig ved Signalering erholdes fra Signal- og Telegraf-Stationen paa Kronborg-Pynt, hvorimod de ikke mere kunne erholdes ved Signalering med Lods- og Karantænehuset.

**Østersøen. Gjedser.** Klokketønden „Rødsand SØ“ er flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand, 75 Alen V. for Fyrlinien, der leder gennem den over Rødsand gravede Rende ud for Gjedser Havn og 4 Kbl. S. for den S-ligste Tønde ved Renden. 54° 33' N. Br. 11° 56' Ø. Lgd.

Klokketønden hedder fremtidig „Rødsand S.“

Paa Klokketøndens tidligere Plads er udlagt en hvid Vager med 2 nedadvendte Koste.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sundet. Flinterende. Sjollen NV.** Tæt NØ. for Vraget af den 1 Kml. NV. for Sjollen N-lige Vager sunkne Damper er udlagt et Vragfyrskeib. Om Dagen viser det de sædvanlige tre Balloner, om Natten een hvid Lanterne. Taaesignal gives med Sirene, hvert Minut 4 Stød, hvert Stød af 7 Sekunders Varighed.

Flagene paa Toppen af Vraget og den hvide Lanterne ere inddragne.

**Sverig. Stockholm Skærgaard.** Fra Foraaret 1901 viser Fyrskeibet „Almagrundet“, fra det atter udlægges, hvidt Et-Blink hver 5 S. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 10<sup>10</sup> Kml.

**Bottniske Bugt. Gefle.** Fra Foraaret 1901 ombyttes Stagen ved Congal med en sort Vager med Ballon. 60° 44' 10" N. Br. 17° 20' 30" Ø. Lgd. Den sorte Vager ved Ytterrisikan ombyttes med en Stage. 60° 44' 0" N. Br. 17° 20' 40" Ø. Lgd. Stagen med Flag ved Nygrundet i det S-lige Indløb ombyttes med en sort Vager. 60° 41' 50" N. Br. 17° 20' 40" Ø. Lgd.

**Hamrange.** Fra Foraaret 1901 faar den sorte og hvide Vager med Ballon over et Kryds ved 17 Fods Grunden uden for Hamrange to Balloner som Topbetegnelse. 60° 55' 35" N. Br. 17° 22' 40" Ø. Lgd.

**Axmar.** Fra Foraaret 1901 inddrages Stagen med Kryds ved Rønnharet. 61° 0' 50" N. Br. 17° 10' 50" Ø. Lgd. De to Stager i Gåsholmssundet inddrages. Stagen med Kryds ved Per Axners Grund ombyttes med en Stage med Kost. 61° 1' 0" N. Br. 17° 15' 40" Ø. Lgd.

**Söderhamn.** Fra Foraaret 1901 inddrages den hvide Vager ved Yttergrund. 61° 17' 5" N. Br. 17° 23' 30" Ø. Lgd. Den røde Vager ved Kåringgrund ombyttes med en Stage med Kost. 16° 16' 30" N. Br. 17° 19' 50" Ø. Lgd. Hållgrundet SØ-lige sorte og hvide Vager faar tre Balloner. 61° 16' 20" N. Br. 17° 25' 30" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Mjusgrundet inddrages. 61° 17' 30" N. Br. 17° 9' 50" Ø. Lgd. Stagen ved Utvik inddrages. 61° 16' 27" N. Br. 17° 12' 35" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Utvik inddrages. 61° 16' 38" N. Br. 17° 12' 45" Ø. Lgd. Stagen paa Branthållsredd inddrages. 61° 15' 42" N. Br. 17° 13' 30" Ø. Lgd. Stagen med Kryds ved Törnberggrund ombyttes med en Stage. 61° 15' 32" N. Br. 17° 17' 0" Ø. Lgd.

**Hudiksvall.** Fra Foraaret 1901 inddrages Stagen ved Glåmudden Landgrund. 61° 34' 15" N. Br. 17° 19' 30" Ø. Lgd. Stagen ved Bårögrundet inddrages. 61° 32' 35" N. Br. 17° 9' 30" Ø. Lgd. Stagen med Kryds ved 11 Fods Grunden Adrians ombyttes med en Stage med Kost. 61° 35' 30" N. Br. 17° 14' 40" Ø. Lgd. Ved 9 Fods Grunden Aftonvardsgrund udsættes en Stage. 61° 35' 40" N. Br. 17° 18' 30" Ø. Lgd. Ved 16 Fods Grunden Styrmandsgrund udsættes en Stage. 61° 38' 10" N. Br. 17° 17' 50" Ø. Lgd. Ved Båkggrundet udsættes en Stage. 61° 38' 30" N. Br. 17° 18' 0"

Ø. Lgd. Stagen ved *Truthällsgrundet* flyttes  $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. hen til en nylig funden 19 Fods Grund.  $61^{\circ} 39' 15''$  N. Br.  $17^{\circ} 17' 40''$  Ø. Lgd.

**Sundsvall.** Fra Foraaret 1901 inddrages Stagen ved *Österåsen* Landgrund.  $62^{\circ} 25' 20''$  N. Br.  $17^{\circ} 45' 45''$  Ø. Lgd. Den S.-lige Stage ved *Stornäsgrundet* inddrages.  $62^{\circ} 26' 55''$  N. Br.  $17^{\circ} 31' 40''$  Ø. Lgd. Stagen med Kost ved *Passagrundet* inddrages.  $62^{\circ} 30' 0''$  N. Br.  $17^{\circ} 28' 30''$  Ø. Lgd. Den sorte Vager ved *Sälstenarne* Landgrund ombyttes med en Stage.  $62^{\circ} 28' 35''$  N. Br.  $17^{\circ} 29' 55''$  Ø. Lgd. Ved 9 Fods Grunden *Nygrundet* udsættes en Stage.  $62^{\circ} 28' 10''$  N. Br.  $17^{\circ} 49' 30''$  Ø. Lgd. Ved *Finnholmsbanken* Landgrund udlægges en sort Vager.  $62^{\circ} 28' 40''$  N. Br.  $17^{\circ} 29' 0''$  Ø. Lgd. Stagen ved *Hargrund* inddrages.  $62^{\circ} 12' 55''$  N. Br.  $17^{\circ} 40' 25''$  Ø. Lgd. Stagen ved *Klösorne* Landgrund inddrages.  $62^{\circ} 17' 45''$  N. Br.  $17^{\circ} 31' 30''$  Ø. Lgd. Stagen med Kost ved *Storkubbshällan* Landgrund inddrages.  $62^{\circ} 17' 35''$  N. Br.  $17^{\circ} 29' 50''$  Ø. Lgd. Ved 8 Fods Grunden *Vesteråsen* udsættes en Stage med Kost.  $62^{\circ} 19' 40''$  N. Br.  $17^{\circ} 33' 15''$  Ø. Lgd. Stagen ved *Gåshällsgrundet* Landgrund inddrages.  $62^{\circ} 10' 0''$  N. Br.  $17^{\circ} 32' 10''$  Ø. Lgd.

**Sundsvallsbugten. Åland.** Fra Foraaret 1901 ombyttes Stagen med Kryds ved *Ålandsgrundet* med en Stage.  $62^{\circ} 39' 10''$  N. Br.  $17^{\circ} 56' 40''$  Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Landgrunden ved *Saltviksnäs*.  $62^{\circ} 39' 40''$  N. Br.  $17^{\circ} 54' 40''$  Ø. Lgd.

**Ulfön Ø. Lönnbådan.** Fra Foraaret 1901 ombyttes Stagen ved *Lönnbådan* med en sort Vager med Ballon.  $63^{\circ} 1' 32''$  N. Br.  $18^{\circ} 41' 25''$  Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt. Norrbyskären.** Fra Foraaret 1901 inddrages Stagen ved *Nygrundsfvet*.  $63^{\circ} 31' 25''$  N. Br.  $19^{\circ} 46' 25''$  Ø. Lgd. Ved *Husskärsgrundet* V.-Side udsættes en Stage med Kost.  $63^{\circ} 29' 20''$  N. Br.  $19^{\circ} 51' 20''$  Ø. Lgd.

**Hörnefors.** Fra Foraaret 1901 inddrages følgende Sømærker:

Stagen ved Grunden *Lillåsen*.  $63^{\circ} 32' 0''$  N. Br.  $20^{\circ} 2' 0''$  Ø. Lgd.

Stagen med Kost ved *Paflesgrund*.  $63^{\circ} 33' 25''$  N. Br.  $19^{\circ} 57' 40''$  Ø. Lgd.

**Nordmaling.** Fra Foraaret 1901 inddrages de to Stager ved *Boqvisten Grund* og en Stage udsættes paa  $63^{\circ} 33' 45''$  N. Br.  $19^{\circ} 27' 45''$  Ø. Lgd.

**Tyskland. Kurisches Haff. Atmath.** *Atmath* Fyr er midlertidig slukket.

**Darsser Ort.** Ved *Darsser Ort* gives fra Masten, hvorfra Is-Signalerne vises, de Signaler, som angaa *Stralsund Farvand*, fra den N.-lige Arm, og de, der angaa *Femer-Bælt*, fra den S.-lige Arm.

**Stollergrund og Mittelgrund.** Ved *Stollergrund* og ved *Mittelgrund* i *Eckernförde Rugt* er Vinteratmærkningen foretaget.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Herlø. Skarvø.** Paa *Skarvø* i *Herlø* kan om Efteraaret og Vinteren brænde en hvid Lanterne.  $60^{\circ} 30' 15''$  N. Br.  $4^{\circ} 50' 0''$  Ø. Lgd.

**Tyskland.** Ifølge Telegram af 25de Januar 1901 fra „Marineamt“ i *Berlin* ere Fyrskibene „*Oste Riff*“, „*Krautсанд*“, „*Aussen Jade*“, „*Minsener Sand*“ og „*Genius Bank*“ atter udlagte paa Station.

Ifølge Telegram af 29de Januar 1901 fra „Marineamt“ i *Berlin* er Fyrskibet „*Borkumriff*“ drevet fra Station.

**Elben. Cuxhaven V.** Fyret paa Dæmningen V. for *Cuxhaven* Havneindløb lyser fra N.  $24^{\circ}$  V. til N.  $10^{\circ}$  V. og fra S.  $60^{\circ}$  Ø. til S.  $50^{\circ}$  Ø.

**Weser. Meyers Ledge.** *Meyers Ledge* Fyr viser hvidt To-Blink fra N.  $77^{\circ}$  V. til N.  $78^{\circ}$  V., rødt To-Blink fra N.  $78^{\circ}$  V. til N.  $79^{\circ}$  V., hvidt To-Blink fra N.  $79^{\circ}$  V. til N.  $80^{\circ}$  V., hvidt, fast Fyr fra N.  $80^{\circ}$  V. til N.  $83^{\circ}$  V., hvidt Et-Blink fra N.  $83^{\circ}$  V. gennem V. til S.  $87^{\circ}$  V. og rødt, fast Fyr fra S.  $87^{\circ}$  V. til S.  $77^{\circ}$  V.

Det hvide, faste Fyr i samme Fyrtaarn lyser fra N.  $13^{\circ}$  V. gennem N. til N.  $43^{\circ}$  Ø.

**Grosser Pater.** *Grosser Pater* forreste Ledefyr er et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S.  $86^{\circ}$  V. gennem V. til N.  $61^{\circ}$  V., rødt Lys fra N.  $61^{\circ}$  V. til N.  $54^{\circ}$  V. og hvidt Lys fra N.  $54^{\circ}$  V. gennem N. til N.  $6^{\circ}$  Ø.  $53^{\circ} 19' 48''$  N. Br.  $8^{\circ} 30' 30''$  Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Texel.** Fyrskibet „*Haaks*“ inddrages for kort Tid. Medens det er inddraget, ligger saa vidt mulig en Lodskutter ved Fyrskibets Mærketønde.

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

**England. Bristol Channel. River Usk.** I *River Usk* ere de to røde, faste Ledefyr,  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. for *Julians Pill*, forandrede til grønne, faste Fyr.  $51^{\circ} 33'$  N. Br.  $2^{\circ} 57'_{15}$  V. Lgd.

**Watchet.** Ved *Watchet* er den V.-lige Bølgebryder ødelagt og de røde, faste Tidevands-Fyr slukkede.  $51^{\circ} 11'$  N. Br.  $3^{\circ} 19'$  V. Lgd.

**Hebrider. Mull. Loch Lathaich.** Et Fyr med Formørkelse, Lys 4 S., Mørke 2 S., er tændt paa *Eilean Liathanach* (*Grey*

*Islands*). Det viser hvidt Lys undtagen fra N.  $71^{\circ}$  V. gennem V. til S.  $89^{\circ}$  V., hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 39 Fod. Det vises fra en Baake paa den Ø.-lige Ø, fra *Ruhda Traighmaorach* i N.  $6^{\circ}$  Ø., 3 Kbl. og fra *Cnoc Mor* i N.  $80^{\circ}$  V.  $56^{\circ} 20' 30''$  N. Br.  $6^{\circ} 16' 15''$  V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Dordogne.** Tønden ved den øvre Ende af *Banc de Bourg* er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. E 3.  $45^{\circ} 1' 3''$  N. Br.  $0^{\circ} 31' 38''$  V. Lgd. Tønden ved Ø.-Kant af *Platin de St. Loubès* er ombyttet med en sort Spidstønde Nr. E 8.  $44^{\circ} 56' 35''$  N. Br.  $0^{\circ} 25' 14''$  V. Lgd.

**Spanien N.-Kyst. Cabo de Higuer (Guipuzcoa).** Den 10de Februar 1901 forandres *Cabo de Higuer* røde Blinkfyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser To-Blink, Blink  $2\frac{1}{2}$  S., Mørke 10 S., Blink  $2\frac{1}{2}$  S., Mørke 45 S. Flammens Højde: 202 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Lysevnen: 19 Kml. Fyret vises fra et graat, c. 70 Fod højt Taarn paa Pynten ved N.V.-Enden af Reden af samme Navn.  $43^{\circ} 23' 31''$  N. Br.  $4^{\circ} 24' 47''$  Ø. Lgd.

**Portugal S.-Kyst. Fuzeta.** Ved *Fuzeta* er tændt to røde, faste Fyr, der lede over Barren. De ere udelukkende bestemte til Brug for Fiskerne og brænde til ubestemte Tider. **Faro e Olhao.** Tønden ved Grunden NØ. for *Ilha da Culatra* er midlertidig inddraget.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound.** Fyrskibet „*Shovelful Shoal*“ er nu helt hvidt foroven, mærket „*Shovelful*“ og Nr. 3 med sort.

**New York. New York Lower Bay. West Bank.** Ud for *West Bank* er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N.  $2\frac{1}{4}^{\circ}$  Ø. gennem Ø. og S. til S.  $4\frac{1}{2}^{\circ}$  V. og rødt Lys fra S.  $4\frac{1}{2}^{\circ}$  V. gennem V. og N. til N.  $2\frac{1}{4}^{\circ}$  Ø. Flammens Højde: 52 Fod. Synsvidden: 12,8 Kml. Fyret vises fra et brunt, kegledannet Jerntaarn med sort Lanterne, der staar paa et sort Fundament i 20 Fod Vand. N.  $42^{\circ}$  V., 2 Kml. fra *Romer Shoal* Fyr og S.  $31^{\circ}$  V.,  $2\frac{3}{4}$  Kml. fra *Concy Island* Fyr.  $40^{\circ} 32' 17''$  N. Br.  $74^{\circ} 2' 36''$  V. Lgd.

Taagesignal vil blive oprettet ved Fyret.

**Great South Bay.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa S.-Enden af Bølgebryderen ved V.-Enden af Munden af *Patchogue River*. Flammens Højde: 15 Fod. Sort Pæl med hvid Top.  $40^{\circ} 44' 46''$  N. Br.  $73^{\circ} 1' 4''$  V. Lgd.

**Delaware. Delaware River. Christiana.** Fyret paa Pieren ved Dæmningen paa N.-Siden af *Christiana Creek* Munding og Indløbet til *Wilmington* er flyttet til Dæmningens Yderende.

**Delaware Bay. Maurice River** Ledefyrlinie angiver ikke det dybeste Vand i Munden. Bagfyret skal flyttes.

**Delaware River. Baker Shoal og Reedy Island.** *Baker Shoal* røde Spirtønde Nr. 20 er flyttet til  $\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. for Skæringen af *Reedy Island* og *Finns Point* Ledefyrer i 20 Fod Vand, fra *Finns Point* Bagfyr i S.  $6^{\circ}$  V. og fra *Port Penn* Bagfyr i S.  $48^{\circ}$  Ø. *Reedy Island* sorte Spirtønde Nr. 17 $\frac{1}{2}$  er flyttet til  $\frac{1}{2}$  Kbl. V. for *Reedy Island* Ledefyrer i 20 Fod Vand, fra *Finns Point* Bagfyr i S.  $10^{\circ}$  V. og fra *Port Penn* Bagfyr i S.  $55^{\circ}$  Ø.

**Virginia. Hampton Roads. Sewall Point Spit.** Det røde, faste Fyr paa N.-Enden af *Sewall Point Spit* er ødelagt. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr vises fra en Pæl tæt ved.

**Savannah River. Georgia. I Savannah River** er opført fire halv røde og hvide Baaker med rund Skive:

*Elba Island Training Walls Channel* lave Baake staar c. 1 Kbl. S.  $27\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. fra *Elba Island* bageste Ledefyr. Holdt overet med dette leder den i den nedre Del af Løbet mellem *Elba Island* Lededæmninger.

*Elba Island Training Walls Channel* høje Baake staar c. 2 Kbl. N.  $27\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. fra *Barnwell Place* Pælefyr. Holdt overet med dette leder det i den øvre Del af Løbet mellem *Elba Island* Lededæmninger.

*Fig Island Training Walls Channel* forreste Dagmærke staar paa Flodens S.-Kyst c.  $3\frac{2}{3}$  Kbl. S.  $64^{\circ}$  V. fra *Fort Jackson*.

*Fig Island Training Walls Channel* bageste Dagmærke staar c.  $1\frac{2}{3}$  Kbl. S.  $82\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. fra Forbaaken.

Holdte overet lede de gennem Løbet langs *Fig Island* Lededæmning.

**Florida. Hawk Channel.** I *Hawk Channel* er Kursen fra *Triangles* Baake til Pladsen for *Hen and Chickens* tidligere Baakefyr S.  $44^{\circ}$  V.

**Florida Reefs. Alligator Reef SV.** Dampen *Newcastle* er løbet paa Grund c. 4 Kml. S.  $40^{\circ}$  V. fra *Alligator Reef* Fyr. Paa Grunden, som vil blive eftersøgt, er der 20 Fod Vand.

**Bahia Honda.** Baaken paa Ø.-Siden af Indløbet til *Bahia Honda* er ødelagt.

**Key West. Ship Channel. Ship Channel Shoal** Baake Nr. 5 er ikke borttagen. Det er en hvid, 36 Fod høj Stage med et hvidt Femtal. Den staar i  $5\frac{1}{2}$  Fod Vand paa *Ship Channel Shoal*, c. 5 Kml. S.  $23^{\circ}$  Ø. fra *Key West* Fyr.

**Northwest Channel.** Paa *Turning Point* Baakes tidligere Plads er i 15 Fod Vand opført en rød, firkanet, 32 Fod høj Baake, *Northwest Bar* Baake. Fra Baaken skal vises et Fyr.

Man skal gaa N. og Ø. om Baaken. 24° 37' 45" N. Br. 81° 53' 45" V. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Choctawhatchee Bay. The Narrows.** Ved *The Narrows* ere følgende Ledefyr tændte:

Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en hvid Baake, som staar i 4 Fod Vand ved *Santa Rosa Island* N.-Kyst. Flammens Højde: 35 Fod 30° 24' 5" N. Br. 86° 35' 45" V. Lgd.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake, som staar i 4 Fod Vand, c. 1/6 Kml. V. fra Forfyret. Flammens Højde: 30 Fod. 50° 24' 5" N. Br. 86° 35' 55" V. Lgd.

*Choctawhatchee Bay* Ledefyr, paa S.-Siden af den V.-lige Del af Bugten, ere slukkede.

**Pensacola Bay. Caucus Cut.** Følgende Ledefyr gennem Renden i *Caucus Shoal* ere tændte:

Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en sort Baake, som staar i 9 Fod Vand N. for Fort *Mc. Ree* Bølgebryder. Flammens Højde: 35 Fod.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake, 1/16 Kml. N. 18° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 51 Fod.

**Pensacola East Bay og Santa Rosa Sound.** Den 15de Januar 1901 tændes følgende Fyr:

*Middle* hvide, faste Baakefyr. Det vises fra en rød, fir-kantet Baake, der staar i 5 Fod Vand, paa Grunden paa V.-Siden af Løbet i *Pensacola East Bay*, 2 1/4 Kml. N. 7° Ø. fra *White Point* Fyr. Flammens Højde: 43 Fod.

*Deer Point* hvide, faste Baakefyr. Det vises fra en sort, trekantet Baake, der staar i 4 Fod Vand, ud for *Deer Point*, ved N.-Siden af Indløbet fra *Santa Rosa Sound* ind i *Pensacola Bay*. Flammens Højde: 49 Fod.

**Mississippi Sound. Horn Island. Horn Island Fyr** viser nu igen hvidt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 1 Minut.

**Meksikanske Bugt. Campeche Bank. Alacran Reef. Perez Cay.** Paa *Perez Cay* er tændt et Fyr, der hedder *Alacranes*. Det er et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Lysævnene: 48 Kml. Fyret vises fra et 69 Fod højt, rødt Jerntårn ved en hvid Bølg med rødt Tag, der staar midt paa *Perez Cay*, der er den største af Smaæerne paa den SØ.-lige Del af *Alacran Reef*. 22° 23' 36" N. Br. 89° 41' 45" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Escombreras.** Løbet mellem *Escombrera* og Fastlandet er spærret paa Grund af Tunfiskeriet.

**Korsika. Centuri. Sèche de la Téja.** Paa *Sèche de la Téja* er opført en sort Jernbaake med Cylinder. 42° 57' 59" N. Br. 9° 21' 2" Ø. Lgd.

**Italien S.-kyst. San Maria di Leuca og San Andrea di Gallipoli.** Fyrene *San Maria di Leuca* og *San Andrea di Gallipoli* ere ikke formørkede over Grunden *Secche di Ugento*, som altsaa maa undgaas ved Pejling af Fyrene.

**Rusland.** Fyrskibet „*Adjigiol*“, der midlertidig var erstattet af Pontonen „*Berezan*“, er atter udlagt paa Station. Det viser samme Fyr som tidligere. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Paa Stormasten skal hejses endnu et Fyr.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

**Birma. Rangoon River.** Fyrskibet *Spit* er flyttet 4 Kbl. N. 20° Ø. hen i Linien Ledefyrene paa *Elephant Point* overet.

*Spit Tongue* sorte Stumpende er flyttet 1 Kbl. S. 70° Ø. hen og ligger nu i 24 Fod Vand paa Kanten af 3 Fv. Grænsen. 16° 27' N. Br. 96° 21' 5" Ø. Lgd.

**Malacca Stræde. Kwala Klang. Sail Rock.** Paa *Sail Rock* er opført en 18 Fod høj, graa Baake; Tønden, som afmærkede den, er inddragen. 3° 11' N. Br. 101° 16' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China Sea. Pescadores Islands. Courbet Rock** er for-gæves eftersøgt og antages at være den samme som *Kentei Rock*, der er 1 1/4 Kbl. lang, med en mindsie Dybde af 1 1/4 Fv., og som ligger 4 Kml. N. 86° Ø. fra *Keangli (Keihelisan) Point* og fra *Round (Yo Sho) Island* i N. 25° Ø. 23° 35' N. Br. 119° 44' Ø. Lgd.

En 2 Fv. Klippe *Naikimuta* ligger 2 1/4 Kml. N. 9° Ø. fra *Round Island* og N. 84° Ø. fra *Keangli Point*.

En 7 Fv. Klippe *Pakimuta* ligger 4 1/4 Kml. N. 12° Ø. fra *Round Island* og i N. 65° Ø. fra *Keangli Point*.

**Korea. Chemulpo. Baker Island S.** En Klippe, hvor over der er 2 1/2 Fod Vand, er funden i *East-Channel* ved *Chemulpo*, 1 1/4 Kbl. S. 60° Ø. fra den 160 Fod høje Ø S. for *Baker Island* og i S. 27° V. fra Klippen ud for *Baker Island* SØ.-Spids. 37° 7' N. Br. 126° 18' Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser.

*Tyrkiel.* Sundhedsraadet i *Konstantinopel* har erklæret *Konstantinopel* for fri for Pest.

## Københavns Børskurs d. 30. Januar 1901.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....	107 3/4		107 1/2	107 3/4
Danmark .....			94	95 1/2
Norden .....	120 1/2		120 1/4	120 1/2
Kjøbenhavn .....	104—	103 1/2	103 1/2	103 3/4
Carl .....	54 1/4		54	54 1/4
Dannebrog .....	99		98 3/4	99
Skjold .....			72 1/4	73
Urania .....	79 1/2		78 3/4	79 1/2
Union .....			107 1/4	107 3/4
Dampsk. af 1896 .....	101		100 3/4	101 1/4
Østasiatiske .....	107 1/4		107	107 1/4
Østersøen .....	105 1/2	106	105 1/2	106
Nordsøen .....	81-80 1/2	79	78 1/2	79 1/2
Torm .....			107	108 1/2
Gorm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	—
Hejmdal .....			—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4% foren. Dampsk. ....			—	—
5% — — — — —			—	—
5% Norden .....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3% Stats amort. ....			—	—
3 1/2% uopsig. Stats .....			94	94 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk. ....			80 1/2	81 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf. ....			82	83
4% — — — 2. Serie ..	88 3/4—	83 1/4	88 1/2	89
4% — — — 1. — — —			92	93
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			83 1/2	84
4% — — — 7 — — —			89 1/4	89 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 — — —			83 1/2	86
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			134 3/4	136
Privatbank .....	128 1/2		128 1/2	128 3/4
Landmandsbank .....			120	122
Handelsbank .....	123		122 3/4	123 1/4
Grundejerbank .....	105 1/4		105 1/4	105 1/2
Burm. & Wain .....	77 1/2	77	77	77 1/4
Helsingers Jærnsk. ....			—	—
Sukkerfabr. ....	109 1/2		109 1/4	109 1/2
Bryggeri Aktier .....	94—	1/2	94 1/4	94 1/2

### Vekselkurser d. 29. Januar 1900.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.10	88.90
London .....	18.25	18.20
Paris .....	72.65	—
Amsterdam .....	151.10	—

### Notering paa Berlins Bers d. 29. Januar 1900.

Russiske Noter .....	216.20
4% Russiske Consols .....	99.30
3 1/2% — Boden Kredit .....	93.60
5% Mexikanske 1899 .....	97.60
5% Rumænske Stats .....	88.20
4% — — — 1890 .....	74.60

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 34,000, „Danmark“ 24,000, „Norden“ 22,000, „Kjøbenhavn“ 78,000, „Carl“ 54,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 12,000, „Urania“ 16,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 10,000, „Østasiatiske“ 26,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Min Klinik for  
**Hud- og Kønssygdomme**  
 er flyttet fra Østergade til  
**Gammel Strand 36.**  
 12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.  
**Hans Bonnesen, Læge**

**Kjøbenhavns  
 Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
**Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.**

**AKTIESELSKABET  
 NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,  
 KJØBENHAVNS FRIHAVN,**

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedere.

Kan leveres ufortoldet.  
 Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

**CARLSEN, NIELSEN & CO.,  
 CARDIFF,**

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.  
 Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstøtter.  
 Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

**Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,**

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
 Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
 Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**Kjøb, Salg og Nybygning**

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

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

**Bekendtgørelse**  
 fra  
**Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.**

**28. Series**

5te Trækning begynder **Onsdag** den 6te Februar 1901.  
 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	750 -	1	1500 -	1	750 -
1	500 -	1	1000 -	1	500 -
2	300 -	2	600 -	2	300 -
7	150 -	7	300 -	7	150 -
60	100 -	60	200 -	60	100 -
90	50 -	90	100 -	90	50 -
130	25 -	130	50 -	130	25 -
160	10 -	160	20 -	160	10 -
2408	8 -	2408	10 -	2408	8 -

Desuden: 450 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 8,850 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. 60 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hoved-kollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udle- veres gratis.

**Bekendtgørelse fra Kjøbenhavns  
 Frihavns-Aktieselskab.**

Det bekendtgøres herved, at Ministeriet for offentlige Arbejder under 24. f. M. har approberet, at der i de for Frihavns-Aktieselskabet gældende Takster for Pakhusleje, Arbejdspenge m. m. under Takstbogens Afsnit XII (Betaling for Arbejde om Bord ved Losning og Ladning) indsættes følgende Bestemmelse:

„For saavidt Dampskibe til Losning af løs Sæd benytte Selskabets Skibselevatorer, men iøvrigt udføre alt Arbejdet om Bord ved denne Losning ved egen Besætning, betales der for Brugen af Skibselevatoren 40 Øre pr. Ton opløst Sæd“.

Kjøbenhavns Frihavn, den 29. Januar 1901.

**M**andag d. 4. Februar 1901 bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

8,800 Pd. gl. Bly, 28,000 Pd. Staalaffald, 28,000 Pd. gl. Jærn, 180 Pd. Kobber, 350 Pd. Zink, 2093 Pd. gl. Metal, 400 Pd. Klude, 40 Heltønder, 100 Fustager, 88 Krudttønder, 1 Dobbelt-Sprøjte med Sugelange, 2 Læder Slinger og Straalerør, 1 Fartøj, 800 Kulsække, 20 Sejldugskejer, 14 Taljer, 3 Signalthorn, m. m.

Sagerne paavises Torsdag d. 31. Jan. d. A. og følgende Søndage fra Kl. 10-2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Katalogen til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, d. 23. Jan. 1901.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

**Fiskekutter.**

En 20 Tons Fiskekutter, 3½ Aar gammel, er billig til Salg hos Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean

Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

\*\*\*\*\*

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

\*\*\*\*\*

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

A ALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: Lund.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:

Børsplads:

Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

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

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

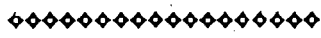
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herrer-Ekviiperingsforretning,  
Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.





# Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeले i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Enforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningstikler.  
Kjøbenhavn.

## Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.  
Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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

Frihavns-Restaurationen

„Atlanten“,

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,  
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer  
med

à la carte Retter

samt koldt Bord hele Dagen.

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

## Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.

\* Telefon 5598. \*

# KJØBENHAVNS DAMPVASKERI

TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.

bør anvendes af ethvert

**RHEDERI og enhver OFFICER.**

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsirore gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe,  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havne-  
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

**TH. MØLLER,**  
Nyhavn 45 & 47.  
Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonial-  
varer,

Vine og Spirituosa  
en gros & en detail.

• Import & Eksport •  
• Frilager •

Spis kun

Nørgaards

Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkøgningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.  
Benfri, færdige til Spisning.  
Fabrikslager: Nørregade 35.  
Telefon 7805.

## Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibs-  
provantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserver.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klases Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-**  
**tofler, 3,50 Øre** pr. Tønde.

Alle Grøntsager langt under almin-  
delige Priser.

Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

**H. B. MAYMANN,**

REBSLAGER.

**HELSINGØR.**

**INDHOLD:** Lastelinje og Dækslast. — Navigeringen paa Themsen. — Kjøbenhavn, den 31. Januar 1901. — Sø- og Handelsretsdomme. — Hamburgs Handelsflaade. — Det befarne Mandskabs Indkaldelse. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalía. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Bærskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

$\frac{1}{2}$  Side eller derover . . . . 20 % 30 % 50 %

Mindre end  $\frac{1}{2}$  Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Februar 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

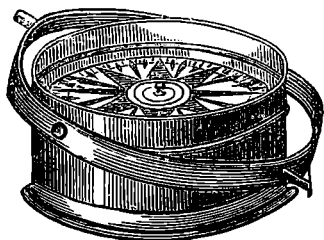
**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

## FREDERIK PREISLER.



Kompas justeres.

Telf. 4599.

Kjøbmagergade 13.

Telf. 4599.

Instrumenter med **Kew Certifikat** fra 110 Kr.

**Halv Sekstanter fra 75 Kr.**

Kikkerter med **Kew Certifikat** fra 30 Kr.

Barometre med Kew Certifikat fra 15 Kr.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*A. Dormanns  
Leverpostej  
med og uden Træflor i Paas.*

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte  
**Originale Rahtjens Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**CARLSEN, NIELSEN & CO.,  
CARDIFF,**

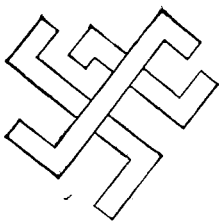
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.



K. v. S.

### Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.  
**Reinh. van Hauen,**  
Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.



### Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 2.

Fotografier af forskellige danske  
Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

## A. FORMANN'S OKSEKØD I SUPPE

hermetisk lukkede Daaser paa 1-2-4-6 og 8 Por-  
tioner. Kødet er 1ste Klasses, dets Smag og Konsistens er  
ganske som det var kogt paa almindelig Maade, og det  
ligger helt og smukt i Daasen.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt i Fa-  
briksudsalget, Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

## Nestlé's Milk & Viking

(med Sukker)

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

### J. D. BEAUVAIS,

Depot hos:

St. Kongensgade 106. København.



Husk nu!

### PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4119.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

### N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrers Skibarrestavrerer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

### Jensen & Petersen,

Tapetsærer og Dekorator.

### Skibsarbejde,

saavel Nyt som Reparationer  
udføres hurtig.

116, St. Pauls Kirkeplads 116.

### H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

**HELSINGØR.**

### S. Houlberg's

Viktualie- & Fedevareforretning.  
Telefon 2657.

Lille Strandstræde 8.

### J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Min Klinik for

### Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

**Hans Bonnesen, Læge**

### Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til

Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Det private Skoleskib „Georg Stage“

agtes som sædvanlig udsendt paa Togt fra midt i April til  
midt i September.

Ansøgning om Optagelse kan indsendes i Løbet af Vin-  
teren indtil 1. Marts til Bestyrelsen for Stiftelsen „Georg  
Stages Minde“, Ny Toldbodgade 43, Kjøbenhavn K.

Ansøgningen skal indeholde Drengens fulde Navn, For-  
ældres eller Værges Navn, Stilling og Adresse.

Skal Drengen konfirmeres, opgives Datoen.

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest med særlig  
Attest for Syn og Farvesans, samt andre anbefalinger maa  
medfølge.

Ansøgeren skal som Regel være imellem 14 og 18 Aar;  
han faar frit Ophold og Undervisning ombord, men skal selv  
afholde Udgifterne til den ensartede Paaklædning, der bæres  
ombord, ca. 60 Kr.

Uformuende Elever kunne tilstaa fri eller delvis fri  
Paaklædning, naar særskilt Ansøgning herom medfølger.

Drenge fra Kjøbenhavn og Omegn overbringe selv An-  
søgningen.

**PETER IBSEN,** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.  
**Lager af Værktøj og Beslag.**

Læge H. C. Lund.

### Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 72/1900, afsagt d. 30. Januar 1901. — Købmand Lauritz Andersen i Odense imod Skipper R. C. Pedersen i Græsvænge ved Marstal.

Sagsøgeren paastod, at Skipper Pedersen, Fører og Ejer af Galeasen „August“, retsstridig havde vægret sig ved at opfylde et ved Mægler mellem dem sluttet Certeparti, hvorefter han i Bridgeness i Skotland skulde indtage en Ladning Kul til Odense, hvorved han havde tvunget Sagsøgeren til at fragte et andet Skib til højere Pris, og til at afholde en Notarialbeskikkelse, hvad der havde paaført ham et Tab af Kr. 504.27, hvilket han fordrede erstattet med Rente fra Stævningens Dato.

Indstævnte benægtede, at Certepartiet var bindende, subsidiært paastod han Nedsættelse af Paastanden af Hensyn til, at hans Skib ikke kunde rumme en saadan Ladning, som Certepartiet gik ud paa.

Efter det under Sagen oplyste indfandt Skipperen sig en Dag paa et herværende Skibsmæglerkontor, hvor han traf en paa Kontoret ansat Person, med hvem han forhandlede om Befragtning fra Boness uden Resultat; om Aftenen traf han samme Person paa Kontoret og forhandlede med ham; Vedkommende meddelte Skipperen, at han mulig kunde skaffe Befragtning fra Bridgeness med Kul til Odense for £ 9 pr. Keel og £ 2 i Gratifikation, idet han viste Skipperen et Certeparti for en saadan tidligere Befragtning, og sagde, at endelig Besked først kunde gives næste Dag.

Indstævnte hævdede bestemt, at han, der af det foreviste Certeparti saa, at dette bestemte Lastning i „regular colliery turn“, gentagende og bestemt erklærede, at han aldeles ikke vilde gaa ind paa denne Bestemmelse, men kun paa at laste i et Antal forud bestemte fastsatte Ladedage, medens Certepartiet iøvrigt forekom ham godt. Ved sin Bortgang fra Kontoret sagde han, at hvis Befragteren gik ind derpaa, kunde man sende ham et Certeparti som det omtalte, men kun med fast Dageantal til Indladningen.

Den omtalte Person paa Mæglerkontoret afgav herimod den Erklæring, at Lastning og Losningstid aldeles ikke blev nævnt under Forhandlingerne og altsaa heller ikke „colliery turn“, og at Skipperen i det hele ikke udtalte noget imod Befragtningsvilkaarene i det foreviste Certeparti, men kun først nærede nogen Betænkelighed ved at gaa til Bridgeness, fordi han ikke kendte denne Havn; ved sin Bortgang bemyndigede Skipperen ham ubetinget til at afslutte en Fragt som den foreslaaede. I Henhold hertil udfærdigedes et Certeparti ved Benyttelse af en engelsk Formular, hvilket Certeparti var i Overensstemmelse med det Skipperen foreviste. Paa Certepartiet stod foroven i et Stempel „Petersen Møller & Hoppe, established 1832, Sworn Shipbrokers“ og Certepartiet blev underskrevet „Petersen, Møller & Hoppe“.

Da Skipperen modtog dette Certeparti, sendte han det tilbage med Bemærkning om, at det ikke som af ham forlangt indeholdt Lastedage, og at han ikke paa nogen Maade kunde gaa ind paa „regular colliery turn“, da det i Bridgeness vilde tage 3 à 4 Uger. Petersen, Møller & Hoppe telegraferede straks efter Modtagelsen af Skipperens Brev, at Certepartiet var i Orden og Annulation umulig og tilskrev ham samtidig, at de bestred hans Ret til at annullere og at Certepartiet stemmede med det ham foreviste, paa hvis Betingelser han havde bemyndiget dem til at afslutte Befragtningen, hvorfor han maatte bære Ansvar, hvis han ikke efterkom Certepartiet. Skipperen nægtede imidlertid at opfylde Certepartiet og Købmanden sluttede Certeparti med et andet Skib. Sagsøgeren hævdede nu, at han havde givet Mæglerfirmaet Bemyndigelse til at afslutte paa de i det omtalte Certeparti indeholdte Betingelser og havde

derefter modtaget det behørig udfærdigede og af Mæglerne egenhændig underskrevne Certeparti, hvorfor han allerede i Henhold til § 10 i Mæglerforordningen 22. Decbr. 1808 maatte være berettiget til at kræve det opfyldt af indstævnte; i hvert Fald maatte det være dennes Sag at bevise, at han ikke havde givet Mæglerne Fuldmagt til at slutte paa de omtalte Betingelser, i hvilket Tilfælde han maatte holde sig til Mægleren; samt at indstævnte intet havde godtgjort om at have begrænset sin Fuldmagt som af ham paastaet.

Heri kunde Retten ikke give Sagsøgeren Medhold. Det kunde ikke anses for uden videre givet, at Certepartiet var underskrevet af nogen autoriseret Skibsmægler, da Navnet paa en saadan ikke indeholdtes i Underskriften. Da Fimaloven af 23. Januar 1862 var udkommet, blev der indregistreret et Skibsmæglerfirma under Navnene Petersen, Møller & Hoppe, men denne Registrering bortfaldt, da Fimaloven af 1. Marts 1889 helt afskar Registrering af Mæglervirksomhed og Mæglerfirma, og det var givet, at ingen af de to autoriserede Skibsmæglere, der nu faktisk i al Fald delvis drev deres Virksomhed i Fællig under den anførte Navnebetegnelse, selv bar noget af de i Firmaet optagne Navne, hvorfor det ikke af Underskriften kunde ses, hvem af de to omtalte Mæglere der havde havt med Certepartiet at gøre og underskrevet samme, hvad der maatte antages efter Mæglerforordningens § 10 netop at kunne fordres at fremgaa af Certepartiet.

Det fremgik endvidere af det foreliggende, at ingen af de to Mæglere selv havde forhandlet med indstævnte, og at altsaa ingen af dem personlig kunde indestaa for, at han havde givet fornøden Fuldmagt til at afslutte det omtvistede Certeparti. Der forelaa i denne Retning intet ud over Erklæringen fra den omtalte Person paa Kontoret, og ligesom denne ikke førtes som Vidne under Sagen, forelaa intet, der kunde medføre, at der blev at tillægge hans Erklæring større Betydning end Indstævntes i bestemt Modstrid dermed staaende Paastand. Indstævnte maatte endvidere antages straks at have gjort Indsigelse imod Certepartiet og dette fandtes ogsaa straks at være meddelt Sagsøgeren.

Indstævnte maatte i Henhold til det udviklede være at frifinde, saaledes at Sagens Omkostninger blev at godtgøre ham med 70 Kr.

V. M.

Ovenstaaende Dom har vakt en vis Opsigt, navnlig i de københavnske Mæglerkredse, som berøres stærkt af den. Naar vi ønsker at ledsage Dommen med nogle Bemærkninger, er dette mere foranlediget af dens Motiver end af dens Resultat. Efter vor Mening drejede Spørgsmaalet sig om, hvorvidt Skipperen havde givet Mæglerfirmaet Fuldmagt til at afslutte det omtalte Certeparti, eller om hans Fuldmagt kun gik ud paa at slutte et Certeparti, der iøvrigt var lig med det ham foreviste, men havde andre nærmere bestemte Lastningsvilkaar.

Det var dette Spørgsmaal, der var Tvivl om, det var her, at Skipperens Udsagn stod imod den paa Mæglerkontoret ansatte Persons Udsagn. Naar Retten nu kom til det Resultat, at Skipperens Udsagn var rigtigt og den audens var galt, saa kunde den, som den gjorde, frifinde Skipperen, men vi forstaar ikke, at Retten kunde lægge Hovedvægten af Motiveringen paa et helt andet Sted — Certepartiets Underskrift.

Efter Rettens Mening var det ikke givet, at det var et af en autoriseret Mægler underskrevet Certeparti, da det i Underskriften brugte Firmanavn „Petersen Møller & Hoppe“ ikke var Navnet eller Navnene paa nogen af de nuværende to Mæglere, der havde Forretningen. Efter Dommens Udtryk tillagdes dette den Betydning, at det afsluttede Certeparti paa Grund heraf blev mangelfuldt. Er det Meningen hermed, at naar de to Indehavere af Firmaet skriver under: „Petersen Møller & Hoppe“ er Certepartiet ikke rigtig underskrevet? Skriver de derimod „Petersen Møller & Hoppe“ med Tilføjelse af deres eget Navn, er det rigtigt; eller maa de kun skrive deres eget Navn? Naar et Certeparti er afsluttet med en af Indehaverne, og denne underskriver Firmanavnet, saa kan vi ikke se, at nogen kan anfægte Certepartiet paa Grund af Underskriften; nu er Aftalen truffet med en Kontorist, men Certepartiet underskrevet af en af Indehaverne; men i saa Fald synes det os, at Certepartiet kun kan anfægtes paa Grund af manglende Fuldmagt fra Skipperen, men ikke paa Basis af, at en af Firmaets Indehavere har skrevet Firmanavnet og ikke sit eget. Firmaets Indehavere staar selvfølgelig til Ansvar for, hvad deres Kontorister foretager sig i Forretningens Udførelse, og har vedkommende Kontorist fejlagtig gjort Aftale om en Befragtning, er Mægleren, der underskriver Kontrakten, ansvarlig. Om Mæglerens Ansvar var der jo imidlertid ikke Tale i dette Tilfælde, men kun om Certepartiets forbindende Virkning, og i denne Retning kan vi ikke se, at den omtalte Underskrift kunde faa nogen Betydning. Vilde det i dette Tilfælde have gjort nogen Forandring i Dommens Resultat, om en af Indehaverne af Firmaet havde skrevet sit eget Navn under?

Som Dommen selv fremhæver, var Firmaet registreret efter den gamle Fimalov, men kan efter Loven af 1889 ikke registreres; Firmaet falder altsaa heller ikke ind under denne Lov og dens Firmabestemmelser. Efter vor Mening er Mæglerforordningens § 10 om egenhændig Underskrift af en autoriseret Mægler fyldestgjort, naar en autoriseret Mægler egenhændig har underskrevet med et Firmanavn, der alene bruges af ham i Forening med en anden autoriseret Mægler.

Naar vi saa udførlig har udtalt vor Mening om denne Dom er det, fordi vi finder, at Spørgsmaalet om Mæglerfirmaernes Underskrift har en betydelig Interesse baade for Befragtere og Bortfragtere, og fordi Sø- og Handelsrettens Udtalelser i nævnte Dom fremtræder som ny og overraskende for alle de i Spørgsmaalet interesserede.

Vi kan for vort Vedkommende foreløbig ikke se andet, end at Dommens Udtalelser om Mæglerunderskriften var nødvendige for den foreliggende Sag, og at Rigtigheden af disse Udtalelser er tvivlsom.

Kjøbenhavn, d. 7. Februar 1901.

Det rygtedes for en Tid siden, at den ledige Bestilling som Lodsoldermænd ved Hals Lodseri skal besættes med en afgaaet Officer af Marinen. Rygtet blev

for faa Dage siden omtalt i Folkethinget, og Marineministeren fik Lejlighed til at bekræfte det, idet han udtalte, at den paagældende Officer allerede var foreløbigt ansat og vilde blive endeligt udnævnt, naar han falder for Aldersgrænsen. Ministeren gik ikke nærmere ind paa Sagen, og overfor en direkte Henstilling om ikke at foretage den saaledes bebudede endelige Udnævnelse tav han.

Det er meget lidt behageligt at beskæftige sig med Spørgsmaal af denne Art, fordi en stor Del af Publikum altid tror og gærne vil tro, at man gør det ud fra smaat-skaarne og snæverhøjtede Følelser. Forholdet burde vel ogsaa være saaledes, at der ikke var Grund til at offre mange Ord paa Spørgsmaalet om, hvem der bør være Indehaver af en ledig Bestilling som denne. Naar vi alligevel omtaler Sagen, er det fordi den paatænkte Udnævnelse kan vække en Misstemning, hvis Berettigelse ikke kan bestrides.

Det er bekendt, at Handelsflaadens Befalingsmænd ikke har Grund til at imødesee den Fremtid, der venter dem, naar de af en eller anden Grund maa opgive Søen, med Sindsro. Forholdene er ikke længer saadan, at de som Regel i Tjenesten kan tjene nok til senere at sikre sig et sorgfrit Udkomme, og de er slet ikke eller kun meget mangelfuldt sikrede mod Følgerne af Invaliditet, Sygdom eller Alderdom. Kort sagt, deres Forhold er saadan, at de ikke taaler at gøres slettere. Men dette sker, naar der berøves dem Adgang til Stillinger, som de naturligt maa vente er dem forbeholdte. En Række af Stillinger, der direkte er knyttede til Handelsflaaden, og som vi ikke her nærmere skal omtale, maa i Tidens Løb besættes med Folk, der er udgaaede fra Handelsflaaden, dels fordi dette i sig selv er det naturlige, dels fordi Staten uden Tvivl vil staa sig ved i disse Stillinger at udnytte den Indsigt og Uddannelse, der er modtaget i Handelsflaadens Tjeneste. Der kan ikke være Tvivl om, at Udviklingen bør gaa i denne Retning, og næppe om, at den ogsaa før eller senere vil gøre det. Det har desuden, og herpaa bør der særlig lægges Vægt, den største sociale Betydning for Skibsførere og Styrmand, at de Stillinger, der her er Tale om, besættes med Mænd, der er udgaaede fra deres Rækker.

Det er af disse Grunde, at Forsøg paa at lede Udviklingen i modsat Retning maa mødes med en bestemt Protest. Og ved den Udnævnelse, der her er Tale om, vil det være saa forkasteligt at forbigaa Handelsflaadens Befalingsmænd eller Lodsvesenets Personale, at vi endnu vægrer os ved at tro, at Marineministeren definitivt vil udføre, hvad der altsaa har været hans Plan. For det første lønnes Lodsoldermændene af Lodskassen, og dennes Midler skyldes Lodsernes Arbejde; det er Lodsernes saaledes erhvervede Penge, af hvilke de og Lodsoldermændene lever. Det synes os, at denne Bestemmelse klart giver den Anvisning, at Lodsoldermændene, naar det kan gøres, tages ud af Lodsernes Række. Loven vilde dog næppe gøre dem alle, Lodsoldermænd og Lodser, interesserede i de samme Midler, naar den ikke havde forudsat, at disse Midler som Regel skal komme dem til Gode, der har skabt dem.

Det andet og endnu vægtigere Argument mod den paatænkte Udnævnelse er det, at den, saa vidt vi ser, vil være i den mest absolute Modstrid med Lodslovens Bestemmelser, vil være et positivt Brud paa disse. Lodsloven angiver bestemt, hvilke af Lodsvesenets Funktionærer, der skal tages fra Søværnet, nemlig de to Overlodser, og det er for os utvivlsomt, at det er Lovens Tanke, at de øvrige Funktionærer tages fra Handelsflaaden. Men for Lodsoldermændenes og Lodsernes Vedkommende paabyder Loven udtrykkelig dette. Den siger i sin § 7: „Iøvrigt skulle de, der have faret som Styrmand og have bestaaet den anordnede tredie Afdeling af Eksamen for Styrmand, navnlig i Dansk, Engelsk og Maskinlære, fortrinsvis komme i Betragtning ved

Ansættelse af Lodsoldermænd eller Lodser, naar de ellers er i Besiddelse af de fornødne Egenskaber." Ingen vil nægte, at det er Handelsflaadens Befalingsmænd, Loven her sigter til. Kun i det ret utænelige Tilfælde, at ingen kvalificeret Person findes blandt disse, tillader Loven Afvigelse fra sin almindelige Regel.

Den højtærede Marineminister kan næppe, da han foreløbig ansatte en Løjtnant af Marinen som Lodsoldermand ved Hals, have erindret den Paragraf i Lodsloven, vi her har fremdraget. Og vi tvivler ikke om, at Ministeren nu, da han er gjort opmærksom paa den, ikke vil fastholde en Bestemmelse, der er i direkte Modstrid med Lovens Ord og Aand, og derved vække en højst beklagelig Mistemning.

Vi har for nylig omtalt den voksende Misstemning, der hersker i engelske Søfartskredse, over at England ikke har noget Bjærgningsselskab, men at det er fremmede, særlig skandinaviske og tyske Selskaber, der udfører langt de fleste Bjærgningsforetagender ved de engelske Kyster. Nu har denne Misstemning omsider givet det praktiske Udslag, at man i England har oprettet et nyt Bjærgningsselskab, The Oceanic Salvage Company, lim. Dets Kapital vil faa en Størrelse af 200,000 Lst., og dets Opgave er at udføre Bjærgningsforetagender ved de engelske Kyster og i Udlandet ved Hjælp af moderne Skibe og Apparater. „Fairplay“, der meddeler dette, henviser til den rige Høst, som udenlandske Selskaber paa dette Omraade har gjort, baade langs de britiske Kyster og ved at bjærge engelske Skibe i andre Farvande. Bladet omtaler, at Domstolene i Almindelighed yder rigelig Belønning for Bjærgningsarbejde, fordi de erkender, at de, der præsterer dette, fortjener den størst mulige Opmuntring, og det henviser til den Udtalelse, den bekendte Dommer, Mr. Barnes fremsatte i Fjor om det forunderlige i, at den britiske Foretagsomhed ikke tog denne Sag op. Det nu oprettede Selskab agter at bygge Bjærgningsdampere, der er helt igennem tidssvarende udrustede; de skal stationeres i forskellige engelske og udenlandske Havne, og skal kunne bruges ogsaa til Bugseringsarbejde og som Lægttere. Selskabet har sikret sig Støtte fra forskellige Assurandører og Redere. Efterretningen om dets Oprettelse vil, særlig her i Skandinavien, blive modtaget med en vis Interesse.

For Retten i Bristol søgte Bugserbaaden Cabot den danske Skonnert Saga til Betaling af Bjærgeløn.

Den 28. December under en forfærdelig Storm i Bristol Kanalen mistede Saga, der kom fra Newport med Kul, to Ankere og maatte stikke et tredie fra sig; Sejlene blæste i Laser og Skibet var fuldstændig prisgivet Stormen. Ved Clevedon mødte Bugserbaaden Cabot Skibet og bragte det med en Del Besvær op til Bristol. Saga vurderedes til før Stormen at have haft en Værdi af £ 1,100; efter Stormen ansattes Værdien til £ 290.

Dommeren, der udtalte sig meget rosende om Sagas Fører, Kaptajn Clausen, og hans Udsagn for Retten, fandt, at der var ydet en værdifuld Assistance og tilstod £ 150 i Bjærgeløn.

Det svensk-norske Generalkonsulat her i Byen har henledet sin Regerings Opmærksomhed paa Manglen paa Fyr paa Lollands Sydkyst. Det skriver, at det ved Søforhøret i Helsingør i Anledning af den svenske Dampner „Britannias“ Grundstødning ud for Lollands Sydpynt anførtes, at dens Aarsag foruden Strømsætningen,

var Mangel paa Fyr, og de Sagkyndige, der overværede Søforhøret, var af samme Mening. Det anførtes, at i Aaret 1900 var 6 à 7 Skibe grundstødte paa dette Sted under lignende Omstændigheder.

Det samme Konsulat har, paa Grund af en Indberetning fra sin Vicekonsul i Gjedser, og i Anledning af den ogsaa her i Bladet gengivne Artikel om Gjedser Havn, indberettet, at Gjedser Havn bør undtages, naar Skibe skal befragtes til „god og sikker dansk Havn“, og at højere Dybgaaende end 13 Fod ikke bør sættes.

Fra Frederikshavn skrives til „Sveriges Sjøfartstidn.“ om et vildledende Sømærke ved Læsø: Aarsagen til, at Dampskibet „Bjørn“ strandede paa Læsø Nordvestrev bør gøres kendt blandt Søfarende. Paa Nordvestrevet, noget indenfor den der anbragte reglementerede hvide Bøje med Ballon, er i Løbet af afvigte Sommer bygget en Fyrbaake, der skal anvendes til et selvløsende Fyr, og som skulde været tændt i Efteraaret. Men paa Grund af en Fejl ved Arbejdet begyndte Baaken at hælde til den ene Side. Man begyndte at rette den op, men dette Arbejde afbrødes af Vinteren. Denne Baake er en rund Jærncylinder, der fastgjordes i Bunden og nu naar omtrent en Favn over Vandfladen; da den er malet rød, kan den paa Afstand meget let forveksles med en Ballon. Da de danske Søvejsregler siger, at man ved Sejlads syd ud gennem Bæltet skal have alle røde Bøjer og Balloner om Styrbord, kan denne Baake meget let foraarsage Ulykker, og den bør derfor snarest muligt males hvid.

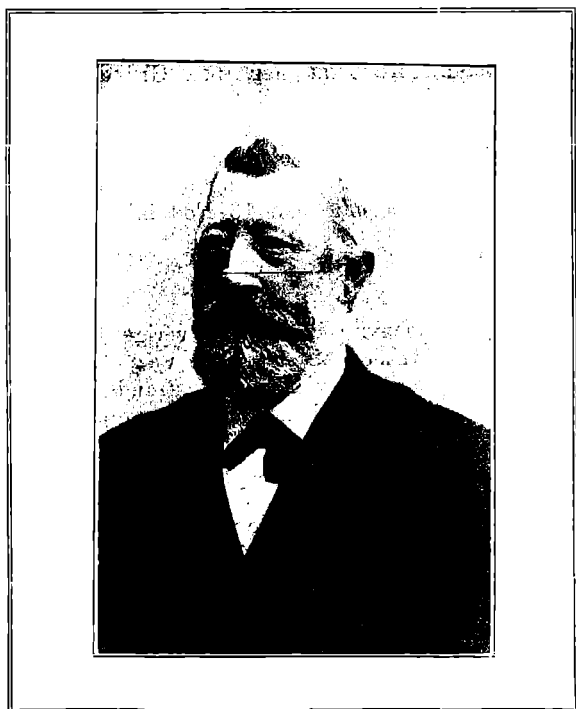
Lægterfolkernes Strejke i London er nu ifærd med at afsluttes. De antog de Vilkaar, Arbejdsgiverne tilbød dem i Oktober, og den langvarige Arbejdsnedlæggelse har saaledes intet gunstigt Resultat bragt dem.

Fra 1. Januar har Hamburg-Amerika Linien forhøjet sine Styrmands Lønninger betydeligt. For 1. Styrmand paa de store Passagerdampere forhøjedes Begyndelseslønningen fra 180 til 220 Mark maanedlig; fra det tredie Aars Tjeneste forhøjedes Lønningen fra 200 til 240 M.; fra det fjerde Aar fra 250 til 280 M. og fra det femte fra 300 til 320 M. Paa Selskabets andre Baade begynder 1. Styrmand nu med 200 M. maanedlig i Stedet for, som hidtil, med 160 M.; efter to Aars Tjeneste faar han 220 M. i Stedet for 180 M., efter tre Aars 240 M. i Stedet for 190 M., og efter fire Aars 260 M. i Stedet for 200 M. For 2. Styrmand forhøjes Begyndelseslønningen fra 125 til 160 M., efter to Aars Tjeneste faar han 170 M. i Stedet for 145 M. og efter tre Aars 180 M. i Stedet for 155 M. For 3. og 4. Styrmand er Lønningen gaaet op med 20 M. maanedlig; 3. Styrmands Begyndelseslønning er nu 130 M., og efter et Aars Tjeneste faar han 140 M. 4. Styrmand begynder med 110 M. og efter et Aars Tjeneste faar han 115 M.

Ifølge Meddelelse til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Alicante har den spanske Regering bemyndiget Havnevæsenet i Alicante til at forøge Transportkatten med 25 pCt.

Referatet af Generalforsamlingen i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ Afdeling for mindre Skibe kan, paa Grund af indtrufne Forhindringer, først optages i næste Nummer.

## Kaptajn Th. Jensen. — Kaptajn V. E. Kihl.



Kaptajn Th. Jensen.



Kaptajn V. E. Kihl.

Den 31. December f. A. har to af Det forenede Dampskibsselskabs ældre Førere, nemlig Kaptajn Th. Jensen fra Dampskibet „Thy“ og Kaptajn V. E. Kihl fra Dampskibet „Antwerpen“ taget Afsked fra Selskabets Tjeneste.

Kaptajn Th. Jensen er født d. 5. August 1826 i Bogense og er Søn af forlængst afdøde Skipper Jensen og Hustru. Faderen døde allerede, da Jensen var 10 Aar gammel, hvorimod Moderen oplevede den høje Alder af 93 Aar. Efter Konfirmationsalderen kom Jensen til Søs og tog i 1847 Styrmandseksamen i Tønningen. Efter at have sejlet som Styrmand i nogen Tid, overtog han 1850, altsaa 24 Aar gammel, Førelsen af Skonnerten „Albert Leth“ og senere Skonnerten „Niord“; med begge disse Skibe sejlede han paa Nord- og Østersøen, indtil han fik Damperen „Lillebelt“ i Fart paa Fredericia, Middelfart og Kolding at føre; senere førte han Dampskibet „Laertes“, og ved dette Skibs Salg førte han atter et Par Jagter, indtil han d. 1. Februar 1868 indtraadte i D. F. D. S.'s Tjeneste og kom om Bord i Dampskibet „Saxo“ som Styrmand. I Marts 1871 blev han Fører af Dampskibet „Saxo“ og førte derefter til forskellige Tider Dampskibene „Falster“, „Zephyr“, „Randers“, „Lion“, „Hamlet“, „Horatio“ og „Ørnen“, indtil han i November 1876 fik Dampskibet „Thy“ at føre, hvilket Skib han uafbrudt har ført siden. I 1874 var han meget syg og rejste som Følge heraf til et Bad i Tyskland, hvorfra han returnerede om ikke rask, saa dog betydelig bedre; efterhaanden som han blev ældre bedredes Helbredet, indtil for c. 3 Aar siden en Nyresygdom atter nedbrød det; han holdt dog Stand, og skønt flere Gange sygemeldt for længere Tidsrum, optog han atter sin Virksomhed, indtil han i Efteraaret 1900 maatte give tabt. Han har den meste Tid, han har ført „Thy“, faret paa Limfjordsstationerne og har paa disse efterladt sig mange Venner, der vil mindes ham som en pligtro og ihærdig Skibsfører. En Broder til Kaptajn Jensen er Selskabets Ekspeditør i Bogense; trods sine 78 Aar varetager han endnu usvækket sin Gerning.

Kaptajn Viggo Emilius Kihl er født den 1. November 1845 i Nyboder og er Søn af nu afdøde Overkanoner Kihl og Hustru. Han kom ligeledes til Søs efter Konfirmationsalderen og tog i 1868 Styrmandseksamens tvende Afdelinger her i Kjøbenhavn. Han sejlede derefter som Styrmand i danske Sejlskibe paa Nord- og Østersøen samt 10 Aar i norske Skibe i Fart paa ostindiske Farvande. I 1872 blev han ansat i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste som 2den Styrmand, i Oktober 1873 forfremmedes han til 1ste Styrmand og i September 1879 overtog han Førelsen af Dampskibet „Phoenix“, som den Gang var i Fart som Postdampskib paa Island; den 30. Januar 1881 forliste han med dette Skib paa Island i et Vejr, som næppe før var overgaaet Øen. Saaledes stod Isen fast paa 22 Favne Vand imellem Vestmøn og Island, og tæt under Land blev Skibet overfaldet af en Sneorkan med 22 Graders Kulde. Det blev først klemt inde mellem to Isflager, og da Vandet, der kom over det, øjeblikkelig frøs til Is, kunde det paa Grund af Vægten ikke bære Forenden oppe og strandede derefter paa et blindt Skær. I Skibets aabne Baade forlod Mandskabet Vraget, Største-parten i større eller mindre Grad lidende af Koldbrand i Hænder og Fødder, ikke mindst Kaptajn Kihl, der i 3 Etmaal uafbrudt havde været paa Dækket, og den Dag i Dag bærer hans Hænder tydelige Spor af Koldbranden, der viser, hvad han under og efter Forliset havde gennemgaaet. Hele Besætningen laa da Vinteren over paa Island og først i Marts Maaned naaede Meddelelsen til Rederiet om Skibets Forlis; alle undtagen Kokken, der maatte bukke under for sine frygtelige Koldbrandsaar, slap derfra med Livet. Efter at Kihl atter var kommen til Kræfter, overtog han Dampskibet „Valdemar“, som derefter var indrettet til Islandsfart, og førte dette Skib i et Par Aar, hvorefter han overtog Dampskibet „Baron Stjernblad“, derefter „Omsk“, „Georgios I“ samt „Texas“, med hvilket Skib han sejlede paa New Orleans, men da han ikke kunde taale Varmen, søgte og fik han Dampskibet „Antwerpen“, men maatte af Helbredshensyn forlade dette Skib i Efteraaret 1900. Han var en dygtig og ihærdig Skibsfører, hvem Rederiet satte megen Pris paa.

## Generalforsamlinger.

### Søassuranceforeningen „Marstal“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Mægler Albert E. Boye, oplæste Regnskabet, hvoraf fremdrages:

Kassebeholdningen ved Aarets Begyndelse 5,414 Kr., i Aarets Løb indkommet 2,100 Kr., en indbetalt Obligation 2,315 Kr., i Præmier tilsammen 8 à 9000 Kr. Hele Indtægten har været 9,124 Kr. 10 Øre. Saldoen er 17,438 Kr. 24 Øre. Af Udgifter nævnes: Udbetalt Aktieret 294 Kr., udbetalte Havari, og Forlisomkostninger c. 7000 Kr., indsat i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg 2,000 Kr., udlaant til P. Thomsens Enke 1,200 Kr., det aarlige Gilde 217 Kr. Ved Aarets Slutning er Kassebeholdningen Kr. 5,074.62. Kassen ejer: i kgl. Obligationer 4,600 Kr., private do. 4,360 Kr., i Marstal Sparekasse 23,316 Kr. 04 Øre, i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg 2,000 Kr., Kapital-Rente 900 Kr. Restancer 3,984 Kr., samt et Par andre Summer, henholdsvis 2,890 Kr. og 112 Kr. Ialt 44,645 Kr. 23 Øre, hvilket giver 11<sup>88</sup>/<sub>100</sub> pCt.

Der har været 83 Interessenter med 79 indmeldte Skibe, som har været assurerede for 329,100 Kr. Der har i Aarets Løb været en Tilgang i Forsikringssummen af 8300 Kr. Ved Salg er udgaaet 1 Skib og ved Forlis 3 Skibe.

Efter Forslag af Bestyrelsen vedtoges det som sædvanlig at stille Halvdelen af Kassens Reservefond til Disposition for eventuelle Forlis eller Havarier.

Til Bestyrelsesmedlem valgtes Stykgodsfarer N. Andersens. Til Taksationskomiteen valgtes Skibsfører Jens Hansen. Revisorerne genvalgtes.

To Skibe, der i Fjor Vinter maatte søge Nødhavn paa Grund af Ishindringer, og som i længere Tid maatte blive liggende i paagældende Havn, fritoges for Vinterpræmie i dette Tidsrum. Et Skib, der i længere Tid laa i Havn for at vente paa Fragt, maatte derimod betale Præmie.

## Literatur.

Paa G. E. C. Gads Forlag er udkommet Marine-Teknisk Ordsamling (Engelsk-Dansk, Dansk-Engelsk). Udarbejdet af G. A. F. Kønig og Chr. Ottesen. Denne lille Bog er Særtryk af 2den Udgave af den engelske Lærebog, der bruges ved Forberedelsen til Maskinisteksaminerne, og dens Hensigt er at give dem, der har brugt den tidligere Udgave af nævnte Lærebog, en lettere Adgang til Ordsamlingerne til praktisk Brug. Stoffet er i den foreliggende Bog forøget, og den er anlagt paa at kunne benyttes ogsaa ud over Maskinisteksaminerne. Stoffet synes os vel ordnet, og Bogen fortjener Opmærksomhed, fordi man saa ofte har Brug for baade de engelske og danske Benævnelser for Skibsmaskineriets forskellige Dele og for meget andet af, hvad der findes ombord i Skibet.

Af Aarvog for den danske Fiskerflaade, udgivet af Fiskeriinspektionen for Nordsøen og Skagerak, er paa Frantz Christreus Forlag udkommet 8de Aargang. Denne Haandbog indeholder et saa stort Antal nyttige Oplysninger, at den bør være selvskreven til den største Udbredelse i Fiskerbefolkningen. Af nyt Stof nævner vi nogle Meddelelser om danske Fiskeres Ulykkesforsikring, af hvilke det fremgaar, at den i Fjor

oprettede Forening, der tegner disse Forsikringer, nu tæller over 4,000 Medlemmer i 110 Afdelinger omkring i Landet.

## Personalia.

Kapt. A. Norden, der atter er rask, har igen overtaget Dpsk. J. C. Jacobsen, hvorefter den midlertidige Fører M. Koføed atter er til Disposition for Dampskibet Valdemar.

Styrmænd J. Hansen Brock, tidligere Styrmænd i Dpsk. Dronningen, er udnævnt til Fører af Dpsk. Lion.

Udenrigsministeriet anmoder enhver, der kan give Oplysninger om dansk Sømand E. Rasmussen, født d. 11. Jan. 1878 og antagelig omkommen med norsk Skib „Prince Edward“, Kapt. Pande, af Kristiania, til at henvende sig til Ministeriet.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Mathilde, Bark af Fanø, er solgt i Menado for 1,480 Fl., dens Ladning (Copra) for 2,120 Fl.

Svend, Skonnert af Svendborg, er solgt til et Røderi her i Byen; den skal i Fart paa Island.

Med Sandpumpedamper Kay, bygget af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft til Ny Kalkbrænderi, er foretaget Prøvetur i Sundet, efter at 400 Tons Sand var indladet i den. Farten var 1 Mil mere end kontraheret, Kulforbruget betydelig mindre, Skibet særdeles manøvreedygtigt. Det er indrettet til at udpumpe Sandlasten, ved at den blandes med Vand, til Jærnbeholdere, fra hvilke Vandet bortdrives.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 30. Jan. — Algarve, Borries, ankom til Messina 4. Febr. — Antwerpen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Boston. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 31. Jan. — Beira, Lunge, afgik fra Newport 31. Jan., bestemt til Leghorn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 29. Jan., best. til Kbhvn. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 2. Febr. — Georgios I, Jørgensen, i Dok. — Hekla, Svensson, afgik fra Christianssand 19. Jan., bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 2. Febr., best. til Newcastle. — Kentucky, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 18. Jan., bestemt til New York. — Leopold II, Kruse, afgik fra Pillau 31. Jan., bestemt til London. — Nicolai



II, Michelsen, afgik fra New York 26. Jan., bestemt til Christiania og Kbhvn. — Norge, Knudsen, ank. til Kbhvn. 4. Febr. — Seine, Staal, ankom til Grimsby 4. Febr. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til New Orleans. — Xenia, Holst, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., best. til New York. — Omsk, Müller, ankom til Rotterdam 4. Febr. — Alexandra, Thomsen, ankom til New York 31. Jan. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Kbhvn. 12. Jan., best. til New York. — Dagmar, Gade, i Bordeaux. — Douro, Ørum, i Newcastle. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 31. Jan., bestemt til New York. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 25. Jan., bestemt til Aarhus. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Newcastle 31. Jan., bestemt til Libau. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Reval 1. Febr., bestemt til Rotterdam. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 4. Febr.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til London 4. Febr. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Thronhjelm 5. Febr., best. til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 29. Jan., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølens, afgik fra Arendal 4. Febr., bestemt til Bergen. — Ella, Mortensen, afgik fra Kbhvn. 4. Febr., best. til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 3. Febr., bestemt til Pillau. — Jolantha, Ingwarsen, afgik fra Kbhvn. 5. Febr., best. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom til London 3. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Andreassen, ankom til Libau 28. Jan., bestemt til Hull. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 19. Jan., bestemt til Island. — Louise, Christiansen, afgik fra Pillau 1. Febr., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Skov, ankom til Christiania 2. Febr., bestemt til Stettin. — Moskov, Fischer, ankom til Hull 1. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Kbhvn. 2. Febr., bestemt til Libau. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 4. Febr., best. til London. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 4. Febr., bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 2. Febr., bestemt til Hull. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 3. Febr., best. til Libau. — Valdemar, Johnson, ank. til London 4. Febr., bestemt til Hamburg. — Vendssyssel, Kiær, afgik fra Bergen 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Iversen, afgik fra London 2. Febr., bestemt til Hamburg. — Yrsa, Gommessen, afgik fra London 2. Febr., best. til Hamburg. — Rita, Jacobsen, afgik fra Antwerpen 3. Febr., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 7. Febr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø via Helsingborg 7. Febr., bestemt til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 7. Febr., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 6. Febr., bestemt til Korsør. — Lolland, Ankensen, afgik fra Leith 6. Febr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 6. Febr., bestemt til Kbhvn. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Aalborg 6. Febr., bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 6. Febr., bestemt til Leith. — Hengest, Lund, afgik fra Aarhus via Frederikshavn 7. Febr., bestemt til Newcastle. — Frejrrasmussen, afgik fra Newcastle 6. Febr., best. til Randers.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 24. Jan., ankom til Libau 29. Jan. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., ankom til Libau 2. Febr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Newcastle 17. Jan., ankom til Libau 22. Jan. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Livorno 15. Jan., bestemt til Newport News. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 30. Jan., bestemt til La Plata. — Knud II, Hansen, afgik fra Genua 13. Jan., bestemt til Savannah. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 27. Jan., ankom til London 3. Febr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 4. Febr., bestemt til London. — Ragnar, Holst, ligger i Dok her. — Volmer, Riber, afgik fra Kbhvn. 3. Febr., ankom til Libau 4. Febr. — Dan, Tofte, afgik fra Libau 1. Febr., bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 1. Febr., bestemt til London. — Olaf, Petersen, afgik fra Newport Mon 1. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Svend II, Risøe, afgik fra Hull 5. Febr., bestemt til River Plate

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, ank. til Cardiff 30. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Newport 29. Jan. — Pawel Andrejeff, Jensen, afgik 31. Jan. til Kbhvn. fra Baltimore. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Riga 31. Jan., bestemt til Dunkerque. — Russ, Jensen, afgik fra Amsterdam 10. Jan., bestemt til Ship Island. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Calcutta 29. Jan., bestemt til Port Natal. — Eduard Bary, Thorsee, ankom til Wladivostock 22. Jan.

**Heimdal.** Anine, Rathje, afgik fra Tyne Dock 31. Jan. — Kamma, Pedersen, ankom til Hull 2. Febr. — Helga, Lagesen, afgik fra San Remo 5. Febr. — Martha, Jørgensen, ankom til Maryport 2. Febr.

**Urania.** Ekliptika, Nielsen, ankom til Libau 30. Jan. — Sirius, Branth, ankom til Kbhvn. 4. Febr. — Urania, Petersen, ankom til London 1. Febr. — Mars, Nielsen, ankom til Berwick 3. Febr.

**Nordse.** Wineland, Høgstedt, afgik fra Shimonoseki 28. Jan., bestemt til Java. — Nordland, Henningsen, afgik fra Teneriffe 1. Febr. — Rusland, Møller, ank. til Burntisland 4. Febr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra London 1. Febr., ankom til Kings Lynn 8. Febr. — Fyen, Jørgensen, afgik fra Aalborg 30. Jan., ankom til Reval 2. Febr. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., ankom til Libau 1. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rouen 1. Febr., ankom til Blyth 4. Febr.

**Østersøen.** Cimbria, Hansen, afgik fra Maji 31. Jan., bestemt til Singapore.

**Union.** Frisia, Skov, ankom til Christiania 1. Febr. — Gallia, Paulsen, afgik fra Cardiff 29. Jan. — Britannia, Nielsen, ankom til Slige 29. Jan. — Caledonia, Fischer, afgik fra Rotterdam 31. Jan., ankom til Barry 3. Febr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra Burntisland 5. Febr., bestemt til Aarhus. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Las Palmas 3. Febr., bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Newcastle 4. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 3. Febr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Glasgow 4. Febr. — Kronborg, Schultz, ankom til Bangkok 25. Jan. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 4. Febr. — Skanderborg, Larsen, afgik fra Newport 26. Jan., bestemt til Torre Annunziata. — Søborg, Fischer, afgik fra San Vincent 29. Jan., bestemt til River Plate. — Uranienborg, Schmidt, ank. til London 31. Jan. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Kbhvn. 5. Febr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Jensen, ank. til Reval 4. Febr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 4. Febr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Cardiff 25. Jan. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 1. Febr., bestemt til Genua. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Ardrossan 5. Febr., bestemt til Newport. — Skodsborg, Lund, ankom til Livorno 30. Jan. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Newport 4. Febr. — Ulfborg, Hveysel, ankom til Elba 31. Jan.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Rotterdam 1. Febr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 5. Febr. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 31. Jan., bestemt til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, ankom til Kbhvn. 31. Jan. — Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 2. Febr., bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Korsør 5. Febr., best. til Libau. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 2. Febr., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Assens 5. Febr., bestemt til Libau.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ank. til Grangemouth 4. Febr. — Thorvaldsen, Reese, afgik fra Libau 1. Febr., best. til Leith. — Ansgar, Larsen, afgik fra Grangemouth 3. Febr., bestemt til Aarhus. — Hamlet, Sommer, ankom til Rotterdam 31. Jan. — Helge, Matthiessen ank. til Kbhvn. 2. Febr.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Shanghai 3. Febr. — Normannia Eriksen, afgik fra Singapore 2. Febr., bestemt til Rangoon. — Nordkap, Rasmussen, ank. til Manilla 29. Jan. — Cimbria, Hansen, afgik fra Shimonoseki 31. Jan.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Boness 26. Jan. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Fiume 25. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Le Havre 3. Febr.

**Vendlia.** N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Fiume 24. Jan.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Pillau 26. Jan. — London, Bom, ankom til Reval 31. Jan.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Libau 4. Febr. — Clara, Jensen, ankom til Libau 4. Febr.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Libau 3. Febr., best. til Rotterdam. — Svend, Bønnelycke, ankom til Libau 5. Febr.

### Sejlskibe.

**Fans.** Nordby, Casma, Sonnicksen, ankom til Nantes 28. Jan. fra Galeta Buena. — Sophie, Svarrer, ankom til Cadix 28. Jan. fra Hamburg. — Mary José, Brinck, ankom til Port Natal 28. Jan. fra Østersøen. — Bertha, Nørholm, ankom til Porto Gallegos 14. Jan. fra Hamburg. — Nanna, Nielsen, ankom (if. Telegram fra Trinidad) i Januar paa Orinoco-floden og maa lægtre for at komme op til Angustora

**Rønne.** Rolf, Hermansen, ankom til Nykjøbing F. 31. Januar.

**Svendborg.** Urda, Rasmussen, ankom til Christiania 29. Jan. — Triton, Nielsen, ankom til Sunderland 30. Jan. — Iris, Hansen, ankom til Newcastle 1. Febr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Portsmouth 2. Februar. — Haabet, Andreasen, ankom til Fowey 1. Febr. — Valdemar, Købke, ankom til Exeter 1. Febr. — Hertha, Hansen, ankom til Paimpol 2. Febr.

**Ærs.** Caroline, Christensen, ankom 26. Jan. til Aberdeen. — Ellen, Lauritzen, ankom 30. Jan. til Fowey. — Søstrene, Christensen, ankom 30. Jan. til Pointe à Pitre. — Hekla, Jørgensen, ankom 21. Januar til Leith. — Haabet, Christensen, ankom 4. Febr. til Fowey. — Caroline, Christensen, ankom 4. Febr. til Boness.

**Andre Sejlskibe.** Hercules, Jensen, ankom til Aarhus 29. Jan. fra Aalborg. — Den unge Lods, Madsen, ankom til Aarhus 1. Febr. fra Kjøbenhavn. — Katrine, Jensen, ankom til Aarhus 2. Febr. fra Svendborg. — C. A. Wichmann, Lund, ank. til Aarhus 3. Febr. fra Nakskov. — Martin, Hansen, ankom til Aarhus 4. Febr. fra Stevningør. — Jensine, Olsen, ankom til Svendborg 2. Febr. fra Sønderborg. — Ellen Margrethe, Sørensen, afgik fra Sønderborg 3. Febr. til Svendborg. — Enigheden, Hansen, ankom til Aarhus 1. Febr. paa Rejse fra Masned Sund til Randers.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Målene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kibelløngder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen.** Graadyb. Lystønderne „Sandodden“ og „Søren Jessens-Sand“ ere udlagte og atter inddragne.

**Kattegat.** Klokketønden „Hals“ er ombyttet med Vinter-sømærket.

**Sundet.** Lys- og Klokketønden „Ostindiefarer-Grund“ er atter udlagt.

**Amager Ø-Kyst.** Prævesteen N. Fra Kysten inden for Prævesteen er i ØNØ-lig Retning bygget en Kloakledning, der udmunder i c. 5½ Fv. Vand NØ. for Fortet. 75 Alen uden for Ledningens Yderende er i 7¼ Fv. Vand udlagt en rød Vager med 3 opadvendte Koste, N. 61° Ø., 880 Alen fra Prævesteen forreste Ledefyr. 55° 40' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd.

Tre grønne Tønder ligge over Ledningen, 125 Alen, 300 Alen og 500 Alen fra Vageren i henholdsvis 4 Fv., 3 Fv. og 3 Fv. Vand.

Paa Kysten ved Kloakledningens Inderende vil blive rejst to Baaker med Trekant paa Toppen, der holdte overet angive Ledningens Retning. Fra hver Baake vil blive vist en grøn Lanterne.

**Lille-Bælt.** Strib-Odde. Paa Strib-Odde brænder i tykt og taaget Vejr, naar Dampfærge ventes, en hvid Lanterne. Flammens Højde: 11 Fod. 3 Fod høj Pæl. 55° 32' 36" N. Br. 9° 45' 31" Ø. Lgd.

**Østersøen.** Rødsand. Fyrskibet „Gjedser-Havn“ er flyttet c. 1 Kml. VNV. hen. Det ligger nu i 4½ Fv. Vand i Fyrlinien, der leder gennem den gravede Rende, 3,000 Alen fra Rendens S.-ligste Tønde og 1,800 Alen fra Klokketønden. 54° 32' N. Br. 11° 56' Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Sundet. Landskrona. I Foraaret 1901 forandres Afmærkningen ved Landskrona saaledes: En Stage med Kost udsættes ved Rendens N.-Side. 55° 52' 10" N. Br. 12° 48' 20" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Rendens S.-Side. 55° 51' 54" N. Br. 12° 48' 55" Ø. Lgd. Stagen ved Rendens S.-Side flyttes noget V. hen til 55° 51' 56" N. Br. 12° 48' 31" Ø. Lgd.

**Limhamn.** Stagen med Kost ved SØ.-Siden af Renden til Limhamn Havn er inddragen. De to Stager ved NV.-Siden af Renden ere flyttede 1½ Kbl. NNØ. hen og den N.-ligste har nu 1 Ballon.

Ved Limhamn er det N.-lige Fyr flyttet c. 1 Kbl. N. 24° Ø. hen og viser nu grønt, fast Lys fra N. 21° V. gennem N. til N. 3° Ø. og rødt, fast Lys fra N. 3° Ø. til N. 18° Ø. En 10 Fod høj Stang med en Tønde paa Toppen er anbragt c. 2 Kbl. N. 21° Ø. fra Fyret.

**Hanöbugt.** Pukavik. I Foraaret 1901 flyttes Stagen med Kost ved Rockebådan til en V. derfor liggende 7 Fods Grund. 56° 7' 47" N. Br. 16° 43' 50" Ø. Lgd.

**Karlskrona.** Esten. I Sommeren 1901 udlægges en rød Klokketønde uden for den SV. for Grunden Esten liggende Vager med Ballon. 56° 4' 15" N. Br. 15° 34' 50" Ø. Lgd.

**Bråviken—Norrköping.** I Foraaret 1901 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Farvandet Bråviken—Norrköping: Den sorte Tønde ved Algersgrundet ombyttes med en sort Vager med Balloner. 58° 39' 12" N. Br. 16° 27' 40" Ø. Lgd. En rød Vager med en opadvendt Kost udlægges S. for 19 Fods Grunden VNV. for Jutens Fyr. 58° 38' 10" N. Br. 16° 18' 51" Ø. Lgd. En sort Vager med en Ballon udlægges N. for 18 Fods Grunden. 58° 37' 47" N. Br. 16° 17' 52" Ø. Lgd.

**Häfringe.** I Foraaret 1901 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved Häfringe: En sort Vager med en Ballon udlægges N. for 11 Fods Grunden Ø. for Norra Krånkan. 58° 37' 3" N. Br. 17° 24' 10" Ø. Lgd. En rød Vager med en opadvendt Kost over en Ballon udlægges S. for Gråskärgrundet. 58° 37' 10" N. Br. 17° 16' 28" Ø. Lgd. En Stage udsættes tæt N. for 19 Fods Grunden tæt N. for Häfringe Fyr. 58° 36' 25" N. Br. 17° 19' 15" Ø. Lgd. Den inderste Stage med Kost ved Krånkan inddrages. 58° 36' 10" N. Br. 17° 20' 25" Ø. Lgd.

**Oxelösunds Havn.** I Foraaret 1901 ombyttes den indre Stage i Oxelösunds Havn med en sort Tønde, hvorfra vises en rød Lanterne. 58° 39' 56" N. Br. 17° 6' 32" Ø. Lgd.

**Pampusfjärden—Norrköping.** I Foraaret 1901 udlægges følgende nye Sømærker i Farvandet til Noorköping: En Lystønde med rødt, fast Lys, midt ud for Hvåskär Fyr. 58° 37' 46" N. Br. 16° 18' 0" Ø. Lgd. En Lystønde, der viser rødt, fast Lys, NV. for Grymön. 58° 37' 55" N. Br. 16° 11' 28" Ø. Lgd. En Stage med Kost. 58° 37' 5" N. Br. 16° 11' 25" Ø. Lgd. En Stage med Kost. 58° 37' 14" N. Br. 16° 11' 20" Ø. Lgd. En Stage med Kost. 58° 38' 55" N. Br. 16° 11' 20" Ø. Lgd. En Stage med Kost. 58° 38' 5" N. Br. 16° 11' 27" Ø. Lgd. En Stage med Kost. 58° 38' 9" N. Br. 16° 11' 45" Ø. Lgd. En Stage med Kost. 58° 38' 9" N. Br. 16° 11' 57" Ø. Lgd.

**Stockholms Skjærgaard.** Landsort—Södertelje. Tiljanders Knallt. I Foraaret 1901 inddrages den sorte Vager ved Tiljanders Knallt, og en rød Vager med en opadvendt Kost udlægges S. for Grunden. 58° 45' 23" N. Br. 17° 49' 45" Ø. Lgd.

**Nynäs.** I Foraaret 1901 afmærkes Indløbene til Nynäs Havn saaledes:

I det N.-lige Indløb: En Stage med Kost udsættes V. for 6 Fods Grunden. 58° 54' 8" N. Br. 17° 57' 45" Ø. Lgd. En Stage udsættes Ø. for en Brænding. 58° 54' N. Br. 17° 57' 40" Ø. Lgd.

I det S.-lige Indløb: En Stage med Kost udsættes V. for 11 Fods Grunden. 58° 52' 30" N. Br. 17° 57' 12" Ø. Lgd. En Stage med Kost V. for Simpgrund. 58° 51' 30" N. Br. 17° 57' 20" Ø. Lgd. En Stage med Kost V. for Erlandsgrund. 58° 50' 55" N. Br. 17° 57' 18" Ø. Lgd. En Stage Ø. for 6 Fods Grunden. 58° 52' 30" N. Br. 17° 56' 58" Ø. Lgd. En Stage Ø. for 2 Fods Grunden Pigbådan. 58° 52' N. Br. 17° 57' Ø. Lgd.

**Hudiksvall.** I Foraaret 1901 inddrages Stagen ved Valudden, 61° 42' 12" N. Br. 17° 18' 10" Ø. Lgd., og Stagen med Kost ved Grunden Geten. 61° 42' 5" N. Br. 17° 17' 20" Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt.** Kylören. I Foraaret 1901 ombyttes Stagen ved Fjärdhällsrevet med en Stage med Kost. 63° 31' 10" N. Br. 19° 48' Ø. Lgd.

**Hörnefors.** I Foraaret 1901 inddrages Stagen med Kost ved Lydings Grund. 63° 35' 24" N. Br. 19° 56' 50" Ø. Lgd.

**Luleå—Haparanda.** Tecklagrundet. I Foraaret 1901 flyttes den N. for Tecklagrundet staaende Stage med Kost noget V. hen, og en Stage udsættes paa 65° 45' 50" N. Br. 23° 44' Ø. Lgd. Stagen SV. for Grunden ombyttes med en Rispræk. 65° 45' 40" N. Br. 23° 44' Ø. Lgd.

**Finland.** Hangö. Gustafsvärn. Taagesignal paa Gustafsvärn gives midlertidig ikke paa Grund af Havari paa Sirenen.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig.** Varberg. Til Foraaret 1901 udlægges ved SØ.-Siden af Ryggen, i Indløbet til Varberg, en rød Spidstønde med en opadvendt Kost over en Ballon. 57° 5' 48" N. Br. 12° 13' Ø. Lgd.

**Bohuslän.** Urskär og Stängeskär. I 1901 forstærkes Urskär og Stängeskär Fyr, og Lysvinklerne forandres, saa at man, naar man staar ind mod Fyrene i den hvide Vinkel, faar grønt Lys om Styrbord i Stedet for Mørke. Stängeskär Fyrs Hurtigblink forandres til Fyr med En-Formørkelse hver c. 10 Sekunder.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Søndre Helligvær. Grimsholmen. Grimsholmen Fyrlampe er bortskyllet af Søen. 67° 23' 10" N. Br. 13° 53' 30" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Weser. Lienen. Mühlenplate. Baaken med Kugle paa Toppen paa N.-Spidsen af Mühlenplate er ødelagt ved Isgang.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin ere Fyrskibet „*Bremen*“ og Lystønden S. for *Rother Sand* Fyr atter udlagte.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** Vlie Red. Fyrskibet paa *Vlie Red* er atter udlagt.

**Zeegat Hoek van Holland. Noorderhoofd.** Fyrbaaken, hvorfra det hvide Blinkfyr paa *Noorderhoofd* vistes, er fuldstændig bortskyllet.

Den rød og sort lodret sribede Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, uden for *Zeegat Hoek van Holland*, er forsvunden.

I *Slijkgat* er Lystønden „*B. SG.*“ ikke paa Station. Den hvid og sort sribede tærnedede Spidstønde med Diamant ved *Händer* er ikke paa Station. Paa *Boschplaat* er Baaken *Bosch* ødelagt af Storm.

**Scheide. Konijnschor og Saaftinge.** Vandstandsmaalere ere anbragte paa den midterste Baake med Ballon paa N.-Kant af *Konijnschor* i *Zuidergat*. 51° 22' 20" N. Br. 4° 7' 1" Ø. Lgd., og paa Keglebaaken paa Ø.-Kant af *Slikken van Saaftinge* i Farvandet oven for *Bat*. 51° 22' 20" N. Br. 4° 13' 4" Ø. Lgd.

**Belgien. Antwerpen.** Fra den 1ste Februar 1901 falder Kuglen i *Antwerpen* ikke alene Kl. 1 T. 0 M. 0 S. *Greenwich* Middeltid, men ogsaa Kl. 1 T. 15 M. 0 S. *Greenwich* Middeltid. Naar Signalet ikke er nøjagtigt givet, hejses straks en Ballon paa Masten, hvorfra Tidsignalet gives. 51° 13' 15" N. Br. 4° 24' 15" Ø. Lgd.

**England. Downs.** En Grund med 25 Fod Vand, Springtids Lavvande, er funden 7 Kbl. S. 88° Ø. fra Lystønden *Elbow*. 51° 22' 5" N. Br. 1° 31' 40" Ø. Lgd. Da der i Nærheden af Lystønden er fundet flere Grunde, skal Lystønden snarest mulig flyttes 8 Kbl. S. 82° Ø. hen.

**Themsens. Shipwash Sand.** Tønden *SE. Middle Shipwash* er flyttet 1 Kbl. S. 88° Ø. hen i c. 10 Fv. Vand 6<sub>6</sub> Kml. S. 5° V. fra Fyrskibet „*Shipwash*“.

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

**England. Portsmouth. Elbow Spit.** Den 1ste Februar 1901 ombyttes *Elbow Spit* Tønde, c. 3 Kbl. V. for *Southisca Castle* Fyr, og Tønde Nr. 6, c. 2 Kbl. V. for *Clarence Pier*, hver med en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. 50° 47' N. Br. 1° 6' V. Lgd.

**Hamoaze. Plymouth. Bull Point.** Den gamle Bro paa *Bull Point* SV.-Side borttages, og det røde, faste Fyr paa dens Ø.-lige Arm flyttes c. 1/2 Kbl. N. 27° V. hen til S.-Enden af den nye Bros Hoved. 50° 23' N. Br. 4° 12' V. Lgd.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Brazos River.** Det midlertidige hvide, faste Fyr ved Indløbet til *Brazos River* er forstærket og flyttet 1/2 Kbl. ud efter paa Dæmningen, saa det nu staaar 1 1/2 Kbl. inden for det ødelagte Fyrs Plads. Taagesignal vil ikke blive givet, før det permanente Fyr atter er opført.

**Porto Rico S.-Kyst. Jobos Harbor.** I *Jobos Harbor* ere følgende Sømærker udlagte:

En rød Spidstønde Nr. 2 i 23 Fod Vand. 2/3 Kml. N. for *El Morillo*. En sort Stumpstønde Nr. 1 i 23 Fod Vand, Ø. for Nr. 1. En rød Spidstønde Nr. 4 i 17 Fod Vand, ved S.-Enden og *Eastern Channel Bank* af *Point Colchones Cut*. En sort Stumpstønde Nr. 3 i 17 Fod Vand, ved N.-Enden og *Western Channel Bank* af *Point Colchones Cut*. En rød Spidstønde Nr. 6 i 17 Fod Vand ved N.-Enden og *Eastern Channel Bank* af *Point Colchones Cut*, lige over for Tønde Nr. 3.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Para. Taipu (Gaviotas).** Fyrskibet *Taipu* eller *Gaviotas* er flyttet c. 4 Kml. N. efter og ligger nu V. for Grunden *Coroa Nova*. 0° 38' S. Br. 48° 5' V. Lgd.

**Chili. Messier-Kanal.** I Indløbet til *Messier Kanal*, SV. for *Øen Alert*, findes de i *engelske* Kort angivne 10 og 7 Fv. Grunde ikke. Den af Damperen „*Sakkarah*“ rapporterede Klippe 4 Kml. S. 1/4 Ø. for *Ayautau Islands* er forgæves eftersøgt. Videre Opmaaling vil blive foretaget, da Kortene ikke ere rigtige.

**Conchall Bugt. Huevos.** Paa den NØ.-lige Del af *Øen Huevos* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 57 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Det lyser fra S. 55° V. gennem V., N. og Ø. til S. 66° Ø. Hvidt, rundt, 24 Fod højt Fyrtaarn. 31° 54' 30" S. Br. 71° 32' 40" V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Halvøen Alfaques.** S. for *Halvøen Alfaques* er Grunden tiltagen og Kystlinien betydeligt forandret.

**Palamos Ankerplads.** NV. for *Palamos Shoal* er i 6 Fv. Vand udlagt en Klokke- og Tilflugts-Tønde. Den er sort, hvid og rød vandret sribet med graamalet Tilflugtsrum under Klokken, og ligger S. 57° V., 5 Kbl. fra *Molino Point* Fyr og fra *Cabrera Hermitage* i S. 23° Ø.

Ved NV.-Kanten af *Molino Point Shoal* er i 5 Fv. Vand udlagt en sort og hvid vandret sribet Spidstønde med Stage og Ballon, fra *Molino Point Fyr* i 87° V., 1 Kbl. og fra *Cabrera Hermitage* i S. 47° Ø. 41° 50' N. Br. 3° 7' Ø. Lgd.

**Italien. Golfo di Santa Eufemia. Santa Venere.** I Indløbet til *Santa Venere* Havn har danned sig en Grund, som strækker sig 50 Alen Ø. ud fra Molehovedet og indefter langs Dæmningen.

**Messina Stræde. Villa San Giovanni.** Ved *Villa San Giovanni*, S. for Pynten *Pozzo*, anlægges en Havn. Paa Yderenden af Molen er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 5 Kml. 38° 13' 0" N. Br. 15° 38' 4" Ø. Lgd.

**Korsika. Golfe de Porto-Vecchio. Saint Cyprien eller Giovan Lungo.** I *Saint Cyprien* faste Fyr skulle Lysvinklerne forandres til at vise hvidt Lys fra N. 40 1/2° Ø. gennem Ø. til S. 79° Ø., rødt Lys fra S. 79° Ø. til S. 60 1/2° Ø., over *Plateau de la Picorella*, hvidt Lys fra S. 60 1/2° Ø. gennem S. til S. 72 1/2° V. og rødt Lys fra S. 72 1/2° V. til S. 84 1/2° V. over Grunden *Benedetto*, Mørke fra S. 84 1/2° V. gennem V. og N. til N. 40 1/2° Ø.

**Sicilien. Capo Peloro. Capo Peloro** hvide Blinkfyr er atter i Orden. Det midlertidige Fyr paa Batteriets Ø.-Hjørne er slukket.

**Italien. Brindisi.** Det faste Fyr paa Dæmningen ved den indre Havn i *Brindisi*, tæt ved den gamle romerske Søjle, er ikke rødt, men hvidt.

**Rusland. Kertch Stræde.** Ved *Kertch* er paa den gamle Mole, som er under Vandet, tændt to hvide Fyr, lodret for hinanden 1/4 Kml. S. 84° Ø. fra *Kertch* røde Fyrtaarn. Flammens Højde: 7 og 4 Fod. Med Sø ere Fyrene upaalidelige.

**Gelendschik Bugt.** Ved SØ.-Siden af Indløbet til *Gelendschik Bugt* er c. 190 Alen SØ. for Træfyhuset paa den hvide Kyst, 20 Fod over Vandet, malet et sort c. 30 Alen højt Bogstav P (G).

**Algier. Golfe d'Arzeu. Port aux Poules.** I *Port aux Poules* ligger en Klippegrund, 3/4 Kbl. lang i S. t. V. og N. t. Ø. og 1/2 Kbl. bred med 8 à 9 Fod Vand, VNV for Toldbygningen. Det Lægeste ligger paa 35° 48' 20" N. Br. 0° 9' 30" V. Lgd.

## Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde-Hav.

**Gulf of Aden.** Ud for Kap *Guardafui* er der faaet et Lodskud med 41 Fv. grovt Sand og Skæl paa 12° 17' N. Br. 51° 11' Ø. Lgd. Dette kan være paa en ny Banke, eller Banken, som er angiven paa de *engelske* Admiralitets Kort, strækker sig længere ud.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra Ø.-Kyst. Babalangeul.** I *Babalangeul* ombyttes den sorte Spidstønde, hvorfra vistes en rød Lanterne, med en sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Synsvidden: 6 Kml. 4° 6' 0" N. Br. 98° 19' 30" Ø. Lgd. Den hvide Spidstønde, hvorfra vistes en hvid Lanterne, ombyttes med en hvid Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 6 Kml. 4° 8' 0" N. Br. 98° 20' 30" Ø. Lgd.

**Banjoe Asin.** Den hvide Spidstønde med Ballon i *Banjoe Asin* tværs ud for Pynt *Kepi* ombyttes med en hvid Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. 2° 19' 35" S. Br. 104° 49' 45" Ø. Lgd.

**Java N.-kyst. Batavia.** Ved Yderenden af *Batavia* Havnekanal skal foretages Forsøg med Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 54 Fod. Fyrets Art vil dog altid være kendelig forskellig fra *Batavia* Fyr med Formærkelser. 6° 7' 40" S. Br. 106° 48' 37" Ø. Lgd.

## Karantænebestemmelser.

**Norge.** — *Smyrna* er erklæret for pestsmittet. **Østerrig-Ungarn.** — Karantæneforanstaltningerne overfor Skibe fra *engelske* Havne samt mod Indførsel af visse Varer fra *Glasgow* ere ophævede.

**Italien.** — Karantæneforanstaltninger overfor *Lilleasien* og *Ægypten* ere ophævede.

**Malta.** — Karantæneforanstaltninger overfor *Smyrna* ere ophævede.

**Det internationale Signal-System.** For at undgaa Fejltagelser, der kunne opstaa i det Tilfælde, at et Skib ikke har den Udtagelse af den internationale Signalbølge, hvorefter der signaleres til det, kan det meddeles dette ved paa samme Fald at hejse Flaget D over System-Standeren.

## Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

afholder Fredagen den 8de Februar, Kl. 3 Eftermiddag, ordinær Generalforsamling i „Hotel Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1900 reviderede Regnskab samt Fastsættelse af Aarsudbyttet.
3. Valg af en Kommitteret.
4. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 2den til den 6te Februar inklusive, Kl. 11—2. mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde haven, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 24. Januar 1901.

Bestyrelsen.

## Dampskibsselskabet „Østersøen“

afholder Fredagen den 8de Februar, Kl. 1 $\frac{1}{2}$  Eftermiddag, ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1900 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
4. Valg af en Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 2den til den 6te Februar inklusive Kl. 11—2 mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde haven, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1901.

Bestyrelsen.

## Dampskibsselskabet „Union“

afholder Fredagen den 8de Februar Kl. 2 $\frac{1}{4}$  Eftermiddag ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1900 reviderede Regnskab og Indstilling om Meddelelse af Decharge for samme.
3. Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
4. Valg af en Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 2den til den 6te Februar inklusive, Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde haven, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1901.

Bestyrelsen.

## Dampskibsselskabet „Inga“

afholder Fredagen den 8de Februar Kl. 3 $\frac{3}{4}$  Eftermiddag ordinær Generalforsamling i Hotel „Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Oversigt over Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse af Aarsregnskab samt Fastsættelse af Aarsudbytte.
2. Valg af en Kommitteret.
3. Valg af en Revisor.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 2den til den 6te Februar inklusive, Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde haven, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1901.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet „Cimbria“

afholder den aarlige Generalforsamling Lørdagen d. 23. Febr., Kl. 7 Eftermiddag, paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 6, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar med Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 8 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 4. Februar 1901.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet „Vendila“

afholder den aarlige Generalforsamling Mandagen den 25. Februar, Kl. 7 Eftermiddag, paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 6, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar med Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 8 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 4. Februar 1901.

Bestyrelsen.

## Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægterne § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 23de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

1. Valg af 3 Repræsentanter.
2. Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
3. Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse fra Generalforsamlingen til Samme til i Aarets Løb at optage Medlemmer af Foreningen, der ere over 40 Aar gamle, mod en af Bestyrelsen i hvert enkelt Tilfælde iastat Indtrædelsesatgift.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1900 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 4de Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 2. Februar 1901.

P. B. V.:

A. V. Knudsen.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdag den 16. Februar Kl. 7 Eftm. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
  2. Valg af to færende Bestyrelsesmedlemmer.
  3. Valg af to Revisorer.
  4. Forslag om Ændring i § 2 og 5 af Vedtægterne for Sygehjælp.
- Dette Forslag er fremlagt i Foreningens Lokale fra den 2. Februar.

Bestyrelsen.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## SØREN JENSEN'S

Skræder- & Herre-Ekviperingsforretning,  
Holbergsgade 26,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Uniformer som civilt. Da jeg selv er Fagmand, kan jeg garantere for godt og solidt Arbejde, som udføres paa eget Værksted.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aarhus.</b>	Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ & 6 Fod over Vandet.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Lodspenge,</b> naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " <b>Litspenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - " <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 2½ Kr. pr. Ton.	Losning og Lastning besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for 3, brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb c. 18 Fod ved daglig Højvande. Der forsøges paa at uddybe en Rende over Barren med 22 Fods Vanddybde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, i Forhavnen 15 til 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser efter Timebetaling.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod. Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering ufor-nøden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper ufor-nøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Ende af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodsvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 $\frac{1}{2}$ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodsvang. <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift $\frac{1}{2}$ Øre daglig pr. Reg. Ton.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Randers.</b>	Reude med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaaende Skibe, der ere uden Ladning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

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

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12—1½. Admiralitætstr. 39. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavn, Ø. Telefon 35.

## Bekendtgørelse fra Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab.

Det bekendtgøres herved, at Ministeriet for offentlige Arbejder under 24. f. M. har approberet, at der i de for Frihavns-Aktieselskabet gældende Takster for Pakhusleje, Arbejdspenge m. m. under Takstbogens Afsnit XII (Betaling for Arbejde om Bord ved Losning og Ladning) indsættes følgende Bestemmelse:

„For saavidt Dampskibe til Losning af løs Sæd benytte Selskabets Skibselevatore, men iøvrigt udføre alt Arbejdet om Bord ved denne Losning ved egen Besætning, betales der for Brugen af Skibselevatoren 40 Øre pr. Ton opløst Sæd“.

Kjøbenhavns Frihavn, den 29. Januar 1901.

### AKTIESELSKABET

## NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedere.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

## LANDMANDSBANKEN

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

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	108	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108
Danmark .....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....		119	120
Kjøbenhavn .....	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....		53	54 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
Skjold .....	70 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	70	70 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....		76	77
Union .....		107	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896 .....		100	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....		107	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen .....		76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	78
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....	111	111	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — — —		—	—
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> uopsig. Stats .....		94	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Husejer Kreditk. ....		80	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Kbhvns Kreditf. ....		82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — 2. Serie ..		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — 1. — — —		92	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — 7 — — —	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Landkreditk. 3 — — —	85	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		134 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	136
Privatbank .....		129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank .....		122	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....		75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Byggeri Aktier .....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 5. Februar 1900.

	avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.05	88.85
London .....	18.24	18.20
Paris .....	72.50	—
Amsterdam .....	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Februar 1900.

Russiske Noter .....	216.20
4% Russiske Consols .....	99.40
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	94.10
5% Mexikanske 1899 .....	97.75
5% Rumænske Stats .....	88.40
4% — — — 1890 .....	75.00

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 26,000, „Danmark“ 10,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 44,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 12,000, „Skjold“ 38,000, „Urania“ 24,000, „Union“ 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 12,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

LISSABON.

ALBERT OLSEN & C<sup>TA</sup>.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1852.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean

Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragting samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Mararikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-

agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).



## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klasses Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-**  
**tofler, 3,50 Øre** pr. Tønde.  
Alle Grøntsager langt under almin-

delige Priser.  
Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

## Bitumastic Præparater

fra

**Wailes Dove & Co.,**  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust og Syrer** for alle  
**Jærnde** i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af **Orlogsværftet,**  
**Burmeister & Wains & Hel-**  
**singørs Skibsbyggerier, Stats-**  
**banedriften** samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
*Kjøbenhavn.*

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

## Anders Nielsen,

Fredericiagade 27.

Største Lager  
af ferske, saltede og røgede  
Fedevarer.

## Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,  
anbefaler sin  
Skibsprovianteringshandel.  
Randers.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Baire er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt **Lede-**  
**fyr**, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe,**  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagne for at betale **Havne-**  
**pengene**, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

**Kolonial-, Vin- og Skibs-**  
**proviantering.**

Prima Varer • Billigste Priser.

## Frihavns-Restaurationen „Atlanten“,

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,  
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer  
med

à la carte Retter

samt koldt Bord hele Dagen.

Telf. Frihavnen 68.

**Ole Nielsen.**

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## C. HANSEN,

GIJRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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

**Spis kun**

**Nørgaards**

**Dampkogte Skinker.**

Engelsk Patent Dampkøgningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spising.

Fabrikslager: Nørrgade 35.

Telefon 7805.

## Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

**St. Annæ Plads 6.**

## Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

**Mekanisk & elektrisk**

**Etablissement.**

\* **Telefon 5598.** \*

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, den 7. Februar 1901. — Kaptajn Th. Jensen. — Kaptajn V. E. Kihl. — Generalforsamlinger. — Literatur. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages

St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.

adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Februar 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

*A. Formanns  
Leverpostej  
med y. iden. Trøffel i Glas.*

Forlang altid

**Otto Monsteds**  
**Margarine**

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**  
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Sextanter.  
Oktanter.  
Barometre.  
Patent Log.  
Kikkertør.  
Uhre etc.

Lauritz Kirkeby,  
26, Laxegade 26.  
Grundl. 1826.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

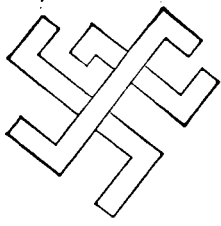
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**PETER IBSEN.**

Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.



R. v. S.

### Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2608.

### WILLIAM OLSENS EFTF.

PAPIRHANDEL,  
HOLBERGSGADE 26.  
SKIBSDAGBØGER,  
KONNOSSEMENTER,  
KONTORARTIKLER.

### J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

### A. FORMANN'S OKSEKØD I SUPPE

hermetisk lukkede Daaser paa 1-2-4-6 og 8 Portioner. Kødet er 1ste Klasses, dets Smag og Konsistens er ganske som det var kogt paa almindelig Maade, og det ligger helt og smukt i Daasen.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt i Fabriksudsalget, Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

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

### C. L. Seifert,

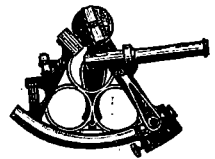
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

### Anders Nielsens

Fedevareforretning,

Fredericiagade 27.

### Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,  
anbefaler sin  
Skibsprovianteringshandel.  
Randers.

Spis kun

Nørgaards

Dampkogte Skinker.

Engelsk Patent Dampkogningsmetode.

Al Næringsværdi bibeholdt.

Benfri, færdige til Spisning.

Fabrikslager: Nørregade 35.

Telefon 7805.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## Nestlé's Milk

(med Sukker)

## & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**

St. Kongensgade 106. København.

## Ilwo-Kaffebrød

Ilwo - Kaffebrød

Ilwo - Kaffebrød

Beer-Rusks Søn  
Hofbager Olsen  
Copenhagen

Særdeles velsmagende.

Erstatter engl. Bisquit ved

Frokost- og Aftens-Bordet.

Ilwo - Kaffebrød

## Ilwo-Kaffebrød

Min Klinik for

### Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

**Hans Bonnesen, Læge.**

Læge H. C. Lund.

### Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Sømandsstanden og Folkethingsvalgene.

Vi har modtaget følgende:

Det er en bekendt Sag, at Sømandsstanden ikke er repræsenteret i Folkethinget, og der er vel i Grunden ikke to Meninger om, at det er en Fejl, at den ikke er det. Det nuværende Folkething opgives i Statistisk Bureaus Meddelelser at have følgende Sammensætning: 60 Landbrugere, 2 Handlende, 8 Haandværkere og Industridrivende, 8 Journalister, 8 Skolelærere, 5 Sagførere, 4 militære Embedsmænd, 3 civile Embedsmænd, 1 Læge, medens de resterende 15 Medlemmer er Forretningsførere, Direktører, egentlige Politikere o. s. v. Det hedder fremdeles i Bureaets Meddelelser: „Landbruget er saaledes rigeligt repræsenteret, med 53 pCt. af Thingets Medlemmer. Til Gængæld er af de „borgerlige Erhverv“ Haandværk og Industri kun i ringe Grad repræsenteret, Handelen endnu langt knappere, Skibsfarten slet ikke“. Disse Tal taler tydeligt nok. Hvad man end vil mene om de forskellige Erhvervs Repræsentation i Folkethinget, som den fremgaar af Tallene, derom maa alle være enige, at det er en Urimelighed, at Skibsfarten, en af Landets vigtigste Næringsveje, er helt uden Repræsentation. Det er højst uheldigt for selve Skibsfarten og Sømandsstanden, og det er ogsaa meget uheldigt, at Folkethinget saaledes er ganske uden den Forbindelse med Skibsfarten, som det dog har med alle andre Erhverv.

Saa vidt man i Øjeblikket kan se, vil der heller ikke ved de i en nær Fremtid forestaaende Folkethingsvalg af de politiske Partier blive opstillet en Repræsentant for Skibsfarten. Naar man nu vil spørge om Grunden hertil, saa vil maaske mange svare: Det er fordi Sømandsstanden ikke i nogen af Landets Valgkredse behersker Valget eller blot har en væsentlig Indflydelse paa dette. Men dette Svar er ikke fyldestgørende, eller rettere, det gælder til Vandsbæk! For det første findes der heller ikke nogen Kreds her i Landet, hvor Handelsstanden, vel næppe hvor Industridrivende og Haandværkere er de afgørende Faktorer, for det andet vil vi ved de Valg, der nu skal foretages, i en hidtil ukendt Grad faa at se, hvorledes Dele af Samfundet, der ikke paa langt nær har et saa naturligt Krav som Sømandsstanden paa at komme i Betragtning, vil være i Stand til at faa opstillet ikke én, men to og maaske flere Kandidater. Jeg sigter til Statsfunktionærerne. De er, som ovenfor nævnt, i det nuværende Folkething repræsenteret af mindst 7 Medlemmer; hvad de nu kræver af de politiske Partier er, at disse skal opstille én eller flere Kandidater udtrykkeligt i disses Egenskab af Statsfunktionærer. Med andre Ord: Statsfunktionærerne er gennem deres Organisation bleven en Magt i vort Samfund, som de politiske Partier tager Hensyn til ved at overlade dem nogle Valgkredse. Og ikke nok hermed: endogsaa en begrænset Del af Statsfunktionærerne, Jernbanefunktionærerne, vil, som det synes, faa Ret til at udpege en Kandidat.

Al Respekt for vore Statsfunktionærer og alle gode Ønsker om, at Levevilkårene maa blive forbedrede for de af dem, der trænger til det! Men er dette dog ikke en Illustration til den usle Stilling, som Skibsfarten paa dette Omraade indtager? Statsfunktionærerne har dog som saadanne intetsomhelst berettiget Krav paa at blive repræsenterede i Rigsdagen; snarere kunde man vel mene, at det burde være uforeneligt med en Statsfunktionærs — høj eller lav — Stilling at have Sæde i Rigsdagen, hvor han ogsaa mangler en vigtig Forudsætning for at kunne gøre sig gældende, nemlig Uafhængighed. I Mod-sætning hertil kan Skibsfarten, der er en selvstændig

Næringsvej af stor og stigende Betydning for Statshusholdningen, ikke faa en eneste Repræsentant i Folkethinget! Intet af vore politiske Partier synes at ville indrømme den den ringe Begunstigelse, det vilde være, om det i en af Landets 114 Valgkredse opstillede en Repræsentant for Skibsfarten. Intet af dem synes en Gang at kunne indse, at det vilde være klogt at gøre det nu, da Ønsket i Sømandsstanden om at se sig repræsenteret i Folkethinget er stærkere end nogensinde før.

Men er nu Skibsfartens Organisationer helt uden Ansvar for denne mislige Stilling? Det maa være tilladt at tvivle herom. I en Række af Aar har vore Rederiforeninger, Skibsførerforeninger, Sømandsforeninger og hvad de nu alle hedder, ikke rørt sig for denne Sags Skyld. De har sørget godt, det er sandt, for deres Medlemmer; de har lavet Sygekasser og Enkekasser og Understøttelseskasser og Begravelseskasser og meget andet. Men det er ikke dette, der i vor Tid er det vigtigste. Det vigtigste er at hævde Standens Stilling i det offentlige Liv, at sørge for, at den er forsvarligt repræsenteret dér, hvor ogsaa dens Interesser varetages, og denne Opgave har man ladet ligge. Jeg mindes kun to eller tre Gange at have set Tilløb til at løse den. I Sommer læste man saaledes i Referatet af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling, at denne opfordrede Bestyrelsen til at forhandle med de politiske Partier om at faa opstillet Repræsentanter for Skibsfarten i en eller flere Valgkredse; men da dette ikke synes at ville ske, er Foreningens Bestræbelser formodentlig strandede. Og for nogle Aar siden, da vore ledende Foreninger dannede Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, læste man i dennes Program, at den vil „ved fornødent Samarbejde med forskellige politiske Partiers Foreninger søge at skaffe Skibsfarten en fylldigere Repræsentation i Rigsdagen“. Antagelig har altsaa Fællesrepræsentationen ført saadanne Forhandlinger ved de Valg til Folke- og Landsting, der i de siden forløbne Aar er afholdte, og om det nu forestaaende. Men heller ikke her har man set noget Resultat. Hvad der nu end er foretaget i denne Sag, saa er det gaaet for stille af. Der maa tales og skrives om den, indtil den bliver gennemført, og der maa tales saa højt, at det høres. Hvis det kommer til at staa klart for de politiske Partier, at der er et stærkt og alvorligt Ønske i Sømandsstanden om at faa en Repræsentant i Folkethinget, saa vil et eller flere af dem imødekomme dette Ønske. Men man mærker ikke nok dets Tilstedeværelse. Det maa komme frem fra vore Foreningers Side med en ganske anden Kraft end hidtil, og de ledende Mænd i vore Foreninger maa sætte deres hele Indflydelse ind paa, at der tages Hensyn til det. Men man har ikke Indtrykket af, at Foreningerne har behandlet denne Sag som den vigtige Opgave, den er, og at de har lært af, hvad andre i den har udrettet med ringere Midler.

Formodentlig faar, hvad her er sagt, ingensomhelst praktisk Betydning overfor de forestaaende Folkethingsvalg. Vore Foreninger vil antagelig lade det gaa i den gamle Gænge, og det næste Folkething kan og vil maaske komme til at behandle Sager af største Betydning for Skibsfarten, uden at denne har en eneste Repræsentant i det. Men den Dag, da de danske Statsfunktionærer faar en af deres Organisation udpeget Mand valgt ind i Folkethinget, maa alligevel ikke være nogen festlig Dag for vor Sømandsstands Organisationer.

St.

## Den officielle Skibsliste.

Paa Søkort-Arkivets Forlag er udkommet 14de Udgave af Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, udgiven efter Foranstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet.

Det er knap to Aar siden, at sidste Udgave af denne Bog udkom, og den nu foreliggende ny Udgave vil blive modtaget med almindelig Tilfredshed, fordi den officielle Skibsfortegnelse er en saare nyttig og praktisk indrettet Haandbog, hvis Værdi naturligvis er større, jo nyere den er. Den bestaar som sædvanlig af tre Afdelinger: en Kendingssignal-Fortegnelse, et alfabetisk Sejlskibsregister og et alfabetisk Dampskibsregister. I Indholdsforklaringen findes omtalt det ny Kendingssignal-System, som vi tidligere har gjort Rede for her i Bladet. Endvidere findes her bl. a. Fortegnelse over danske og udenlandske Signalstationer og Vejledning til Brug ved Signalering med dem.

Det ses af Bogen, at Danmarks Handelsflaade (inkl. Færøernes, Islands og dansk Vestindiens d. 1. Januar i Aar bestod af 3,274 Sejlskibe med 176,000 Tons Brutto og 542 Dampskibe med 417,200 Tons Brutto, ialt 3,816 Skibe med 593,200 Tons Brutto. De statistiske Oplysninger, som kunne udtrages af en Sammenligning mellem nærværende Udgave af Skibslisten og dens Forgænger, skal vi ikke fremsætte, men henvide til de udførlige Uddrag af Statistisk Bureaus aarlige Oversigter over Landets Handelsflaade og Skibsfart, som vi gengiver her i Bladet.

Vi medgiver altsaa den ny Udgave af denne fortrinlige Haandbog vor bedste anbefaling. Skibsmaalingsbureauets Chef, Hr. A. Schneider staar ikke, som i de tidligere Udgaver, opført som Bogens Udgiver, men vi antager, at han som sædvanlig har i hvert Fald Hovedparten af Æren for den.

*Kjøbenhavn, d. 14. Februar 1901.*

De aargamle Bestræbelser for at faa hævet Tolden paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer har givet sig et nyt Udslag, idet 3 af vore Skibsværfter (Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri, Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft og Dansk Maskinfabrik og Skibsbyggeri) i Forening med 20 Dampskibsrederier til Regering og Rigsdag har indgivet et Andragende om, at der maa blive vedtaget en Undtagelseslov eller midlertidig Lov, som fritager Indførsel af Materialer og Tilbehør til Skibsbyggeri for Told. Det fremhæves i dette Andragende, at der gennemsnitlig betales over 6 pCt. Told paa Skibsbygningsmateriale til Jærn- og Staal-skibe, foruden Told paa Kul og andre Fornødenheder, og at vore Jærnskibsbyggerier og til Dels vore Rederier ikke under saa umulige og ekstraordinære Forhold kan bestaa i Konkurrencen med andre Nationers; næppe i noget andet Land finder en lignende Beskatning Sted. De uheldige Følger af denne Told viser sig deri, at der i de sidst forløbne Aar blev indkøbt Skibe fra Udlandet for ikke mindre end c. 18 Mill. Kr., foruden Anskaffelser til Skibe, der af samme Aarsag leveres saa meget billigere fra Udlandet. Det antages, at medens der i det forløbne Aar for Staten kun er indvundet c. 1 Mill. Kr. i Told paa Skibe, har Landet ved denne Told faktisk tabt over 10 Mill. Kr., idet man kan paaregne, at over Halvdelen af Udgifterne ved Skibsbygninger forbliver her i Landet gennem Arbejdsløn, Fortjeneste og meget andet. Andragerne udtaler derfor Haabet om, at der endnu i indeværende Rigsdagssamling maa blive vedtaget en saadan

Undtagelseslov, idet de henviser til, at man i Tyskland netop har ophævet al Told paa Skibsmaterialer og Skibsfornødenheder, og gør gældende, at en Udsættelse af en saadan Foranstaltning her hjemme til en endelig Revision af Toldloven finder Sted vil betyde Ruin for den danske Skibsbygningsvirksomhed.

Det behøver ikke at siges, at dette Andragende vil finde Sympati overalt i danske Søfartskredse, hvor man i Aarevis har arbejdet paa at komme bort fra disse meningsløse Toldbestemmelser. Andragendet kunde for saa vidt have faaet Underskrift ikke alene af de Dampskibsrederier, hvis Navne ikke findes under det, men ogsaa af alle Sejlskibsrederier. Men formodentlig har disse, baade de først nævnte og sidst nævnte, med Rette fundet sig tilfredsstillende ved, at et lignende Andragende allerede for c. 3 Maaneder siden blev indgivet til Regering og Rigsdag af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og at Folkethingets Finansudvalg, som omtalt her i Bladet, har afgivet en meget tilfredsstillende Betænkning over det, idet Udvalget ganske anerkender Berettigelsen af Ønsket om at faa den omtalte Told hævet. Det nu fremkomne Andragende vil yderligere vise Regering og Rigsdag, hvor levende Ønsket herom næres fra Skibsfartens Side og forhaabentlig paaskynde Foranstaltninger, der, om de end er midlertidige, vil imødekomme dette Ønske. Vi antager, at det er en, ganske vist højst beklagelig Forglemmelse, at Andragendet kun taler om Tolden paa Materialer og Tilbehør til Skibsbygning. Selvfølgelig maa det være, i hvert Fald de underskrivende Rederiers Mening, at de ønsker ogsaa Tolden paa færdig byggede Skibe hævet, idet det er denne Fordring om Toldfrihed baade for Skibe og Materialer, som man fra Skibsfartens Side stedse har fremsat og som sidst fandt sit Udtryk i Fællesrepræsentationens ovennævnte Andragende, der har vundet Finansudvalgets Tilslutning.

I det hele synes Muligheden for, at saadanne Smaangreb paa den bestaaende Toldlov som det, der her er Tale om, kan lykkes, ikke udelukket. Baade Landbrug og Fiskeri har i saa Henseende gjort Forsøg, der dels er lykkedes, dels har Udsigt til at ville lykkes. Og ved Behandlingen i Folkethinget af et Lovforslag om Toldfrihed for forskellige Genstande, Fiskerierne er interesserede i, fremkom Finansministeren med nogle Udtalelser om Skibstolden, der viser, at Regeringen er stemt for at imødekomme Skibsfartens Ønsker. Ministeren oplyste om Købesummerne for Skibe, der er købt i Udlandet til Brug her i Landet, at de i 1895 beløb sig til c. 4 Mill. Kr., i 1896  $7\frac{1}{2}$  Mill. Kr., i 1897  $4\frac{1}{3}$  Mill. Kr., i 1898 henved 14 Mill. Kr. og i 1899  $11\frac{1}{2}$  Mill. Kr.; i Told er i disse Aar betalt henholdsvis 122,000 Kr., 225,000 Kr., 131,000 Kr., 412,000 Kr. og c. 350,000 Kr. Samtidig hermed er Bygningssummen for Nybygning af Dampskibe her i Landet i stadig Nedgang. I 1897 var den  $4\frac{1}{2}$  Mill. Kr., i 1899 kun lidt over 3 Mill. Kr., og det Antal Tons, der bygges her i Landet, er gaaet betydeligt ned i de senere Aar; i Aaret 1900 er det saaledes kun 9,800 Tons. Ministeren paaviste, hvorledes Tolden paa Skibe ikke yder noget Værn mod Køb af saadanne Skibe i Udlandet, fordi Tolden paa Materialerne til Skibsbygning er betydeligt højere. Da der tilbagebetales Told af Materialer til Skibe, som sælges til Udlandet, har man her en Maalestok for, hvor stort et Beløb det udgør i Forhold til Skibenes Salgsverdi. Ministeren anbefalede paa dette Grundlag at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse i det Udvalg, der nu er nedsat om ovennævnte Lov, hvad Ordføreren, Kaptajn Bluhme, ogsaa varmt anbefalede.

Regeringens og Folkethingets velvillige Holdning overfor Skibsfartens gamle Krav synes da nu omsider at give Udsigt til, at det imødekommes.

Den interessante Afhandling om Lastelinje og Dækslast, som vi for 14 Dage siden efter „Norg. Sjøft.“ gengav her i Bladet, viser, at Spørgsmaal om Lovgivningsmagtens Indgriben paa dette Omraade er brændende i Norge. Ogsaa i Sverrig er en lignende Bevægelse oppe. I den svenske Rigsdag har Lods-kaptajn E. Smith indbragt Forslag om en Række Ændringer i Søloven, der væsentligst gaar ud paa, at alle svenske Fartøjer forsynes med Lastelinje, at der indføres Bestemmelser for Dækslasten, der svarer til de engelske, at Skibene underkastes en tvungen aarlig Besigtelse til Undersøgelse af deres Sødygtighed; at Sølovens § 87, 2det Stykke, (om at Mandskabet skal erstatte Bekostningen ved en Besigtelse, som det har fremkaldt uden rimelig Grund) bortfalder eller ændres, saa at Paragrafen afgiver større Betyggelse for Mandskabet; at der fastsættes Bestemmelser, der kan hindre, at Besætningen ombord faar en for lang Arbejdstid. I de udførlige Motiver, der ledsager disse Forslag, findes der egentlig ikke meget nyt, idet de for en stor Del henholder sig til den engelske Lovgivnings Bestemmelser. Forslagsstilleren anbefaler med Hensyn til Indførelsen af en Lastelinje, at Sverrig bør følge Englands Eksempel, ligegyldig om Norge og Danmark vil være med dertil eller ikke, og han gør gældende, at den Omstændighed, at den farligere Vintersejlad nu ikke længer hører til Undtagelserne, men til Reglen, gør tvungen Lastelinje end mere nødvendig. Hvad Dækslasten angaar, hævder han, at Sølovens § 26, der bestemmer, at Skibsføreren forinden Rejsen skal paase, at Skibet ikke indtager for stor Last, ofte har vist sig som en utilstrækkelig Beskyttelse for Besætning og Passagerer, og han kræver derfor fastsat Grænser for Dækslastens Højde.

Naar man ser den Bevægelse, der i disse for Skibsfarten saa vigtige Spørgsmaal saaledes er opstaaet baade i Norge og Sverrig, og at de i Tyskland er traadt stærkt i Forgrunden, er det rimeligt at antage, at de ogsaa snart vil gøre dette her i Danmark. Det synes mærkeligt, at man i Norge og Sverrig paa dette Omraade forsøger gennemført en selvstændig Lovgivning, i Stedet for at søge Samarbejde indbyrdes og med Danmark, da de tre Lande jo netop paa Søfartens Omraade allerede har en omfattende fælles Lovgivning. De tre nordiske Landes Regeringer vilde dog mulig i Forening have tilstrækkelig Indflydelse til, at der gjordes et alvorligt Forsøg paa en international Løsning af disse Spørgsmaal, der under alle Omstændigheder vil være at foretrække for deres stykkevisse Gennemførelse. Et saadant Forsøg burde i hvert Fald gøres før de enkelte Lande hver for sig gennemfører Love paa dette Omraade.

I Sverrig har i nogle Aar været nedsat en Søfartskommission, der skal paapege Midler til at ophjælpe den svenske Skibsfart. Den kan, som vi tidligere har omtalt, pege paa et positivt Resultat af sit Arbejde, idet de svenske Redere efter dens Forslag nu faar refunderet 80 pCt. af de Afgifter, de aarlig svarer til Konsulatvæsenet, indtil en endelig, fælles svensk-norsk Ordning er truffet. Kommissionen har nu sluttet sit Arbejde, og der bliver maaske Lejlighed for os til nærmere at omtale det. Vi skal dog kun nævne, at den foreslaar Statssubvention til en Række faste Dampskibslinier, nemlig til følgende med de vedføjede aarlige Beløb: Gefle-St. Petersborg (via Hangø)-Bjørneborg (25,000 Kr.); Stockholm-Reval, eventuelt St. Petersborg (75,000 Kr.); til en Linie Halmstad-Island foreslaas ingen direkte Subvention, men den foreslaas støttet ved Lettelse i forskellige Afgifter. Endelig foreslaas at oprette en Dampskibslinie Gøteborg-Buenos Ayres med Afgang hver anden Maaned fra hver Plads, og en Linie Gøteborg-New York med mindst to, særlig til Godstransport indrettede Dampere paa mindst 4,000 Tons d. V., der skal afgaa én Gang hver anden Maaned i hver Retning. Ogsaa

disse Linier skal Staten understøtte, og det Beløb, der fastsættes, skal udredes i saa lang Tid, f. Eks. 5 Aar, at Linierne ved Hjælp af det kan oparbejdes; det skal derefter efterhaanden aftage, indtil det helt kan bortfalde. Kommissionen anbefaler ikke Søfartspræmier som Middel til Skibsfartens Fremme, men nægter dog ikke at et Præmieringsystem, i Hovedtrækkene bygget paa de i andre Lande anvendte Principer, kan indrettes saaledes, at det nærmest virker som en Subvention til Støtte for de af den udenrigske Handel krævede regelmæssige Søfartsforbindelser.

Uægtelig har denne Kommission Tillid til Beskyttelsens heldbringende Virkninger! Ikke en Gang Præmierings-systemet, hvis Virkninger i andre Lande synes rent ud afskrækkende, er den bange for. Kan den faa disse Forslag gennemført, synes den svenske Skibsfart ikke foreløbig at ville blive os nogen farlig Konkurrent. Men man ser, hvor beskeden vor egen Skibsfart er i sine Fordringer, naar man sammenligner dem med disse.

Fyrdirektøren tilskriver os følgende i Anledning af nogle efter „Sveriges Sjøfartstidn.“ optagne Bemærkninger i vort sidste Nummer:

I Anledning af en Notits i Deres ærede Blad af 7. ds. om et vildledende Sømærke ved Læsø N. V. Rev skal jeg anmode den ærede Redaktion om at optage følgende:

Saa vel den omtalte Korrespondent fra Frederikshavn som Føreren af Dampskibet „Bjørn“ maa ganske mangle Kendskab til Reglerne for vore Farvandes Afmærkning, hvad der iøvrigt ogsaa for den førstes Vedkommende klart fremgaar af det ikke ringe Antal Fejltagelser, han i den korte Artikel gør sig skyldig i; derfor kan deres vel mente Raad heller ikke følges.

Hovedreglen for vore Farvandes Afmærkning er den, at de flydende Sømærker, med nogen Modifikation for Lys- og Fløjtetønder, saavel ved deres Form, Farve og Topbetegnelse angive paa hvad Side af Farvandet de ligge, medens Baakers og Dagmærkers Farve kun har til Hensigt at gøre dem kendelige mod Omgivelserne og er saaledes uafhængig af den Side af Farvandet, paa hvilken de er anbragte.

Hvad nu det her angivne Sømærke angaar, da er der udstedt Bekendtgørelse om, at det bygges saavel som at Tændingen var udsat, saa at en samvittighedsfuld Skibsfører burde have været bekendt med, at der byggedes paa Revet; at Underdelen til Baaken skulde kunne forveksles med et flydende Sømærke, er paa Grund af dens Dimensioner højst usandsynligt, men bortset herfra burde det have slaet vedkommende Fører, der paa Grund af Farven antager den for et Styrbords Mærke, at dens Form var afstumpet i Stedet for spids, som den skulde være for et Styrbords Mærke, medens den afstumpede Form angiver et Bagbords Mærke. Der havde derfor været god Grund til at se sig nærmere for, og da Grundstødningen fandt Sted ved nogenlunde klart Vejr kunde nok Sømærket paa Enden af Revet, den hvide Vager med tre nedadbundne Koste (ikke Ballon; Ballon bruges kun paa Midtfarvands Mærker, medens der paa Styrbords og Bagbords Mærker bruges henholdsvis op- og nedadbundne Koste) have tiltrukket sig Opmærksomhed, da den staar knap 1,000 Alen fra Baaken.

Hvad nu Forslaget om at male Baakeunderdelen hvid angaar, da vilde en mulig uheldig Skibsfører med mere Berettigelse kunne anke herover, idet den da baade i Form og Farve var som et Bagbords Mærke, der vilde indbyde til at løbe paa de 1,000 Alen af Revet, der er udenfor Baaken.

Paa Baaker og flydende Sømærker er der jo netop den Forskel, at der er frit Farvand i alle Tilfælde paa den ene Side af det flydende Mærke, saa at man kan passere klods til Mærket paa den rette Side, medens en

Baake enten staar helt ind paa Land eller i grundt Vand, hvilket ogsaa er Grund til, at en Baakes Farve er uafhængig af den Side af Farvandet, hvorpaa den staar.

H. V. Ravn.

Den Kommission, der har havt en Reform af Londons Havneforhold under Overvejelse, har nu afgivet Betænkning. Den hævder, at hvad der hindrer Havnens gode Administration er, at denne er fordelt mellem saa mange forskellige Autoriteter, og at den bør centraliseres. Den fordrer anvendt 2 Mill. Lstr. til Uddybning og Forbedring af Besejlingsforholdene paa Themsen, og derefter foreslaar den, at Bestyrelsen af Flodløbet, Dokkerne, Lodsvæsenet m. v. alt skal henlægges under en enkelt Autoritet, der skal kaldes The Port of London Committee; denne skal bestaa af højst 30 Medlemmer; af disse skal 10 være Skibsredere og Købmænd.

Damperen Kansas City traf d. 9. December f. A. White Star Liniens Damper Cufic, der paa en Rejse fra Liverpool til New York med Ladning havde mistet Skruen og et Stykke af Aksen. I meget haardt Vejr bugseredes Cufic til Queenstown, en Distance af 273 Kvartmil. Cufic med Ladning ansattes til en Værdi af £ 51.000. Da Assistanzen maatte betragtes som særlig værdifuld i Skibets farlige Situation og da Kansas City havde tabt nogen Tid derved, foranlediget ved det haarde Vejr, ansattes Bjærgelønnen til £ 6,800, hvoraf Rederen fik £ 4,700, Kaptajnen £ 700 og Mandskabet (27) £ 1,400.

Et af de senere Aars smukkeste Eksempler paa dansk Foretagsomhed er de Margarinefabrikker, som vor Landsmand, Hr. Otto Mønsted, har anlagt i England, og med Margarinens tiltagende Anvendelse ombord i Skibene har nogle Ord om dem her i Bladet Interesse. Vi har faaet Lejlighed til at omtale dem, idet vi har faaet tilsendt en med fortræffelige Illustrationer udstyret Bog, der i Forening med dens Tekst giver et Billede af den storartede Virksomhed, som Hr. Otto Mønstedes Fabrikker ved Godley og ved Southall i England repræsenterer. Det er ved at anvende Fabrikationsmetoder, der hviler paa et videnskabeligt Grundlag, og ved at anvende den største Omhu og Renlighed ved Produktets Fremstilling, at dette har naaet det Verdensry, som det nu sidder inde med. Det var efter med saa stort Held at have oprettet sin Fabrik ved Aarhus, at Hr. Mønsted gik til at anlægge en lille Fabrik ved Godley i Nordengland; dennes Omsætning fik hurtigt et saa stort Omfang, at han gik videre og anlagde Fabrikken ved Southall, ikke langt fra London, fra hvilken nu det sydlige England forsynes. Begge Fabrikker er i lige høj Grad leveringsdygtige, idet Fremstillingen foregaar med stor Hurtighed, og herved og ved Produktets udmærkede Kvalitet har Fabrikkerne et stort Forspring for deres udenlandske Konkurrenter. Produktet har i England naaet stor Anseelse, og det udføres nu i betydelig Mængde, saa at Hr. Mønstedes engelske Fabrikker har naaet, hvad der vel var deres Hensigt: at skaffe deres Produkter en Plads paa Verdensmarkedet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har ved Kredsformanden i Marstal, Kaptajn Johan Albertsens Ihærdighed og energiske Agitation havt den Glæde at modtage Indmeldelse af 32 ny Medlemmer fra Marstal Kreds. Kredsformanden har derved givet et godt Eksempel til Efterfølgelse.

Dampskibet Gefion, der sank i Sundet efter Kollisionen med Dpsk. Hveen, vil blive taget op af et hollandsk Bjærgningsselskab. hvis Tilbud var 20,000 Kr. billigere end Svitzers Bjærgningsentreprises.

Den 5. Februar afsagdes i den engelske Admiralitetsret Dom i en Sag om et Sammenstød mellem den danske Damper Niobe og den engelske Damper Supernal. Sammenstødet fandt Sted d. 13. Februar paa Themsens ved Gravesend, hvor Niobe laa til Ankers og blev paa-sejlet af Supernal. Ved Underretten (City of London Court) var Supernal blevet dømt skyldig, idet det fastsloges, at denne Damper havde havt for stærk Fart, hvilket var Grunden til Sammenstødet, der ikke, som af Supernal hævdede, var foranlediget af Manøvre fra en Sejllægters Side.

Ved Admiralitetsretten fik Sagen samme Udfald.

I Hamburg er afholdt Søforhør i Anledning af Kollisionen d. 20. f. M. ved de capverdiske Øer mellem dansk Skonnert „Arken“, Kapt. Christensen, og tysk Damper „Pernambuco“, Kapt. Bøse. Sørretten udtalte, at Skylden for Sammenstødet var 3. Styrmand paa „Pernambuco“ Ullrichs, der havde vist fuldstændig Mangel paa Dygtighed, medens der intet var at bebrejde „Arkens“ Besætning. Styrmands- og Skipperpatentet fratoges Styrmand Ullrich.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

holdt d. 30. Januar i Svendborg sin aarlige Generalforsamling. Efter at Formanden, Kapt. C. Jensen, Kjøbenhavn, havde budt Velkommen, fremlagdes Regnskabet af Afdelingens Sekretær, Mægler Nicolaisen, Aarhus, der ligeledes ledede Forhandlingerne, som begyndte Kl. 10 og med Afbrydelse af en Frokostpause varede til Kl. c. 4.

Sekretæren oplyste med Hensyn til Regnskabet og Fragtmarkedet i det forløbne Aar, at det havde været et Middelaar, hverken særlig godt eller særlig daarligt. Af Kredsen var Aalborg den daarligste; dér var Foreningen gaaet 13 Skibe tilbage. Sekretæren fremlagde Regnskabet, der udviste følgende Indtægt: fra Aarhus Kreds Kr. 204.42, fra Aalborg Kr. 43.40, Bandholm Kr. 41.60, Bornholm Kr. 212.02, Faxe Kr. 219.90, Kolding Kr. 135.0, Kjøbenhavn Kr. 98.20, Marstal Kr. 225, Odense Kr. 144.10, Svendborg Kr. 142.20, ialt Kl. 1,466.14; fra ekstraordinære Medlemmer Kr. 185, indgaaede Restancer Kr. 26.80, Kassebeholdning Januar 1900 Kr. 431.96. Udgift: Kontingent til Hovedforeningen Kr. 1.126.23, Omkostninger Kr. 566.22, Kassebeholdning Januar 1901 Kr. 416.95, hvorefter Regnskabet balancerer med Kr. 2,109.40. Man gik derefter over til Dagsordenens første Punkt:

Losning i Kjøbenhavns Frihavn.

Kaptajn Andersen, Bandholm, paaviste forskellige uheldige Forhold med Hensyn til Reglerne for Losning i Frihavnen. En Skipper, der tager en Fragt fra en Damper i Frihavnen, bør kunne forlange at faa at vide, hvor længe det varer, før han kan faa sin Fragt; det er et lige saa billigt Forlangende at faa dette klaret paa Forhaand, som det er at faa at vide, hvad man skal have for at fragte Varen. Men mange Skippere skriver uden at tænke paa, at de maaske kommer til at ligge i 3 Uger à 15 Kr. om Dagen, hvorved hele Fortjenesten let gaar tabt. Vi maa forlange af Købmanden, at han garanterer os for, hvor mange Dage vi maa ligge og vente, og sætte et Maksimum af for Eks. 5 Dage.

Formanden indrømmede, at dette var berettiget, men var der andet at gøre end at nægte at underskrive? Og dette skulde nok gøre sin Virkning, naar blot alle Skibsførere meldte sig ind i Foreningen.

Andersen anbefaler ogsaa at nægte at underskrive. Man kunde jo altid sejle hen og faa Fragt et andet Sted, hvis det ikke nyttede noget.

Sekretæren, Hr. Nicolaisen: Lad os faa Frihavnsregulativet offentliggjort i „Dansk Søfartstidende.“ Saa ved man, hvad man gaar ind til.

Illemann, Faxø: Vi bør se at faa Mæglerne til at lade være at underskrive Certepartiet.

Kofoed, Rønne, anbefalede at vise Fordragelighed, saa naaede man længst.

Sekretæren sluttede Forhandlingen om denne Sag med at henstille, at enhver gjorde sit bedste for at komme uden om det gældende Frihavnsregulativ.

#### Mæglerespørgsmaalet.

Andersen, Bandholm, indledede. Flere Steder var Mæglerforholdene saa uheldige, at det var Overvejelse værd om man ikke burde søge at antage bestemte Mæglere paa de forskellige Pladser som Foreningens Mæglere og saa udelukkende holde sig til dem. I Aalborg f. Eks. var der 4 Mæglere, og den ene har altid virket i vor Interesse. Der kunde vi gøre et Forsøg.

Kapt. Hansen, Faxø, mente ikke, det kunde nytte at lægge Tryk paa nogen, saa længe alle Skibsførerne ikke vare Medlemmer af Foreningen.

Flere Talere udtalte sig i Tilslutning hertil.

Kapt. Andersen, Bandholm, satte stor Pris paa Frihed for den Enkelte, men her drejede det sig om fælles Interesser. Lad os gøre et Forsøg med Aalborg.

Efter yderligere Diskussion vedtoges med stort Flertal et af Sekretæren stillet Forslag, der gik ud paa, at selv om man er enig om, at det er heldigst med en Mægler paa hver Plads, staar det Foreningens Medlemmer frit, hvilken Mægler de vil bruge.

#### Vægtgarantien i østersøiske Havne.

Sekretæren paaviste, hvilken Skade det kunde paaføre Skibsførere, naar de skulde garantere for Vægt af Fragter fra Königsberg og enkelte andre tyske Østersøhavne. Dette Spørgsmaal havde saa meget større Betydning, som danske Skibe havde godt at bestille paa Königsberg. Vi besøger 75 pCt. af hele Königsbergs Udførsel eller saa godt som hele Pladsens Transport til Danmark og Sverige. I Juli Maaned befragtedes saaledes kun 90 tyske mod 240 danske Skibe fra Königsberg. Sagen har været behandlet i Samraad med den tyske Skipperforening, og Formanden for denne stillede sig meget imødekommende. Ogsaa med Mæglerne har vi forsøgt at træffe en Ordning henimod, at vi kun henvendte os til de Mæglere, der vilde afskaffe Vægtgarantien. Bestræbelserne for at opnaa en Overenskomst fortsættes stadig i Forening med de tyske Skippere, og kunde vi blot naa til Enighed, vilde det i denne Sag være til stor Gavn for os. Men vi omfatter jo kun Skibe paa indtil 60 R. T., og der kommer ogsaa større Skibe til Königsberg, og dem burde vi se at faa med.

Hansen, Faxø, advarede mod at gaa for vidt paa nærværende Tidspunkt.

Havnefoged Møller, Svendborg: Spørgsmaalet er af mere vidtgaende Natur, idet de større Skibe er lige saa misfornøjede med Vægtgarantien som de mindre, og det er derfor rigtigst at overlade det til Foreningens Hovedbestyrelse at tage Initiativet til at faa Vægtgarantien afskaffet.

Kaptajn Andersen sluttede sig til Møller. De danske Skibsførere havde et godt Navn i de tyske Østersøhavne, hvad der kun kunde give deres Fordring forøget Vægt.

Havnefoged Møller: Blot vi kunde opnaa at faa sat en bestemt Grænse, f. Eks. 1 pCt. paa Varer, paa hvilke der er Svind.

Sekretæren vilde foreslaa Hovedforeningen at etablere et Samarbejde med os paa dette Punkt. Vægtgarantien var

en gammel Vedtægt, der kun gjaldt for Königsberg, Danzig og enkelte andre Havne. I Rostock og Wismar har Hollænderne faaet den afskaffet. Vi maa ogsaa kunne faa den afskaffet i Königsberg. Møllers Forslag vilde han anbefale, dog kunde der muligvis være Tale om, som ogsaa Møller mente, foreløbig at nøjes med at garantere for et bestemt mindre Svind,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$  eller 1 pCt.

Kofoed, Rønne, var imod at gaa ind paa en saadan Akkord. Vi maa i dette Spørgsmaal forlange alt eller intet.

Kapt. Th. Nielsen, Svendborg, fandt ogsaa en Fordring, i Følge hvilken vi skulde garantere for hvert Korn, der spildes, at være ubillig og uretfærdig.

Illemann, Faxø, sluttede sig hertil.

Sekretærens og Møllers Forslag vedtoges, saaledes at Hovedbestyrelsen opfordres til at tage Initiativet i Sagen.

#### Er Tilgangen af Skibe og Tonnage for overhaandtagende?

Kapt. Kofoed, Rønne, henstillede, om der ikke kunde være Grund til at faa undersøgt, om der ikke var for stærk Tilgang af de mindre Skibe og Tonnage. For mange Skibe giver for smaa Fragter. Iøvrigt vilde Taleren hverken udtale sig for eller imod dette Spørgsmaal, men kun bringe det frem.

Sekretæren: Det er ogsaa vanskeligt at bedømme. 4 Maaneder af Aaret har vi for mange Skibe, andre 4 Maaneder for lidt. Saa længe der er Efterspørgsel, er der ikke for mange. Han skulde gerne prøve en Optælling og Undersøgelse angaaende denne Sag, f. Eks. i Aalborg, Aarhus og Nyborg, men det bliver en omstændelig Historie.

Kapt. Christensen, Marstal, var en Modstander af at hæmme Byggeriet af mindre Skibe og tror ikke, der er for megen Tonnage.

Sekretæren lovede nærmere at undersøge Sagen, og hermed erklærede Kofoed sig tilfredsstillet.

#### Dampskibes og Prammes Havneafgifter.

Kapt. Kofoed, Rønne, mente at der var Anledning til, ved andre Maalingsregler for Dampskibe og Pramme at søge dem stillede paa lige Vilkaar med os.

Andersen, Aarhus, holdt paa den fri Konkurrence. Kan vi ikke klare os med vore Smaaskibe uden at faa de andre mere beskattede, kan vi lige saa godt lægge op.

Havnefoged Møller: Det er ikke tilraadeligt at gaa til Regering og Rigsdag med denne Sag. Havnene tilhører Kommunerne, og det er til dem, vi skal henvende os. Men harmeligt er det at se Slæbedampere og Pramme løbe ind og ud uden at betale Havneafgift.

Sekretæren oplyste, at disse Fartøjer flere Steder forlængst var indgaaet paa at betale en mindre Afgift. Det var vist en farlig Historie at komme ind paa. Og hvad kan det nytte os at faa det gjort dyrere for andre, naar vi selv ikke derved slipper billigere.

Hermed afsluttedes Diskussionen om dette Punkt.

#### Jærnbanelaksterne.

Der forelaa fra flere Medlemmer Forslag om at andrage om Gennemførelse af Lovforslaget om Taksternes Forhøjelse.

Sekretær Drechsel, Kjøbenhavn, der var mødt for Hovedbestyrelsen, udtalte, at denne hidtil havde stillet sig lidt tvivlende om Nyttens af en Høveløse til Lovgivningsmagten om Jærnbanelaksternes Forhøjelse. Imidlertid havde Forholdene nu forandret sig, idet det i Aar har vist sig, at baade Regering og Rigsdag er stemt for at gaa til en Forhøjelse, saa at Statsbanerne kan give et rimeligt Udbytte. Bestyrelsen vil sikkert fremme et Andragende fra Afdelingen om Taksternes Forhøjelse, men det bør overlades Bestyrelsen at skønne over, hvilket Tidspunkt der er det rette for et saadant Andragendes Indgivelse.

Sagen besluttedes henvist til Hovedbestyrelsen.

#### Ulykkesforsikring for Søfolk.

Kofoed, Rønne, fandt, at det var en god Sag at



arbejde for. Ovre paa Bornholm ønsker vi, at Ulykkesforsikringsloven for Fiskere kommer til at gælde ogsaa for Søfolk.

Sekretæren, Nicolaisen: Paa Hovedforeningens Generalforsamling var Spørgsmaalet fremme, og der har i længere Tid været arbejdet paa, at Rederierne skal holde deres Folk forsikrede. Sagen er stadig under Arbejde.

Drechsel: Spørgsmaalet behandledes paa Generalforsamlingen i Sommer. Med Hensyn til Sømænds Pensionering var man enig om at afvente, hvorledes Sagen udviklede sig i Tyskland, medens Ulykkesforsikringen ønskedes fremmet; det kan dog næppe nytte at forsøge det under de nuværende politiske Forhold, men til Efteraaret kan Sagen forhaabentlig tages op igen.

Th. Nielsen, Svendborg, beklagede, at forskellige Forslag ikke havde cirkuleret inden Generalforsamlingen. Det var dog tænkeligt, at vi kunne komme til bedre Resultater, naar vi mødte forberedte. Hvad den foreliggende Sag angik, var der vel nok gjort, hvad der kunde gøres, men i al Almindelighed var det ønskeligt, at Medlemmerne fik Tid til at sætte sig ind i Sagerne.

Sekretæren gjorde opmærksom paa, at flere Forslag først fremkom 3-4 Dage før Generalforsamlingen, og saa kunde de ikke naa at cirkulere. Men han vilde anbefale at fremsende Forslagene saa betids som mulig.

Kapt. Christiansen, Odense, vilde anbefale at lade Forslagene fremkomme inden Jul.

Sekretæren foreslog at vedtage dette, hvilket skete med Akklamation. Spørgsmaalet angaaende Ulykkesforsikringen overlodes det Hovedbestyrelsen at virke videre for.

#### Nedsættelse af Bropenge.

Kaptajn Th. Nielsen, Svendborg, fremdrog flere Eksempler paa, at de høje Bropenge havde bevirket, at Købmændene kunde se deres Regning ved at tage Varer hjem pr. Bane i Stedet for pr. Skib, og foreslog derfor at andrage Hovedbestyrelsen om at tage Arbejdet op, for at faa Bropengene nedsat.

Sekretæren, Nicolaisen, mente, at det vilde blive en stor Historie at sætte i Gang, og man burde i det Øjemed næppe henvende sig til Havneudvalgene, men til Handelsforeningerne. Et stort Spørgsmaal var det, om Havnene kunde taale en Reduktion af Bropengene, og Taleren tvivlede i det hele stærkt om, at det kunde nytte noget at sætte sig i Bevægelse for denne Sag.

Th. Nielsen bemærkede, at Svendborg Handelsforenings Formand havde stillet sig meget velvilligt til den, og hvis de Handlende kunde slippe med en mindre Bropengeafgift, vilde det i mere end en Henseende gavne dem.

Kapt. Mortensen, Svendborg, vilde foretrække at faa Banetaksterne sat op i Stedet for at faa Bropengene nedsat. Andersen, Bandholm, sluttede sig hertil.

Sekretæren, Nicolaisen, vilde foreslaa en Bemyndigelse til Bestyrelsen om at søge Oplysning om de forskellige Handelsforeningers Stilling til Bropengeafgiften.

Th. Nielsen fandt det stadig berettiget at søge at opnaa de størst mulige Lettelser og fastholdt sit Forslag.

Andersen, Aarhus: Hvordan skal Havnene saa faa deres Udgifter dækkede?

Hansen, Faxe, mente, at den forøgede Trafik nok kunde tilvejebringe Balancen.

Sekretæren, Nicolaisen, foreslog en Resolution om, at der rettedes en Henvendelse til de forskellige Handelsforeninger eller Havneudvalg om deres Stilling til en Nedsættelse af Bropengene, og at man derefter eventuelt anmodede Bestyrelsen om at virke for en saadan Nedsættelse.

Dette vedtoges.

#### Lodspengenes Omregulering.

Der førtes en Diskussion, under hvilken man fra alle Sider var enig om det ønskelige i, at Skibene betalte Lodspenge efter deres Størrelse, ikke efter Dybgaændet.

Da der er nedsat en Kommission om en Revision af Lodsloven, besluttedes det at afvente dennes Betænkning.

#### Uheldige Besejlingsforhold.

Af forskellige Talere fremdroges Mangler ved Thunø Fyr, Sletterhage Fyr, Hou Fyr og Ulfshaleløbet, som Folkeetsmand Bojsen i Folkethinget havde foreslaaet opmudret. Samtlige Talere var med Hensyn til sidst nævnte Punkt enige om at foretrække Løbet gennem Bøgestrømmen, og der var Enstemmighed for at faa et Andragende herom indsendt snarest. Endvidere paataltes Mangler ved Løbet mellem Fejø og Vejvø m. m.

#### Valg af Kredsformænd m. m.

Til Kredsformand i Aalborg valgtes P. Christiansen „Augusta“, for Faxe genvalgtes Illemann med Kapt. Hansen som Medhjælper, for Rødvig I. P. Nielsen, Skibladner, i Nyord H. P. Hansen, i Bogense Mortensen, „Ane Margrete“, i Nyborg Jørgensen, „Isabella“. Det overlodes iøvrigt Formanden i Forbindelse med Sekretæren at finde passende Repræsentanter, hvor saadanne tiltrænges.

#### Mødested for næste Aars Generalforsamling.

Herom udspandt der sig en lang Diskussion. Ved Afstemningen besluttedes det med overvejende Majoritet at afholde næste Aars Generalforsamling i Marstal.

Til at repræsentere Afdelingen ved Dansk Sejlskibsrederi Forenings næste Generalforsamling, der skal afholdes i Rønne, valgtes Formanden og Koføed med Christiansen, Odense, som Suppleant.

Hermed sluttedes den lange og livlige Generalforsamling, efter hvilken Deltagerne samledes til en animeret Fællesspisning, ved hvilken der blev udtalt de varmeste Ønsker for Foreningens Vækst og Trivsel.

## Generalforsamlinger.

### Søassuranceforeningen „Ærs“

afholdt aarlig Generalforsamling d. 8. ds., paa Foreningens 25 Aars Jubilæumsdag.

Kassereren, Kancelliraad Grube, aabnede Generalforsamlingen, hvorefter Regnskabet oplæstes.

Det forløbne Aar har været det næst-uheldigste. Assurancen har havt i de 25 Aar, den har bestaaet. Havariomkostningerne andrager nemlig ikke mindre end c. 130,000 Kr. Det uheldigste Aar har været 1893-94 med 151,139 Kr. I Aaret 1900 er der i Præmier indbetalt: ordinært 54,210 Kr., Tillæg 78,667 Kr. og Ekstra 5,909 Kr. eller 138,816 Kr. ÷ Ristorno 19,003 Kr. Ialt 119,813 Kr. Der har været forsikret 208 Skibe med en Assurancesum af 2,756,485 Kr. Den samlede Indtægt har været 203,980 Kr. og den samlede Udgift 191,586 Kr., hvorved der fremkommer et Overskud af 12,394 Kr. Reservefonden vokser herved til 333,292 Kr.

Der er i Aarets Løb udgaaet 15 og tilgaaet 20 Skibe; Assurancen tæller nu 208 Skibe. Tonnagen er forhøjet med 663 Tons.

Derefter skredes til Bestyrelses- og Suppleringsvalg, der fik følgende Udfald:

Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes:

Skibsreder Børre-Fries med 85 St.

Skibsbygm. J. O. Christensen „ 58 „

Som Suppleanter valgtes:

Mægler H. A. H. Grube med 51 St.

Skibsreder Fr. Andersen „ 35 „

Havneforstander J. Petersen „ 22 „

Skibsreder Mads Friis „ 2 „

Som Revisor genvalgtes Skibsreder Jens Carlsen.

Derefter bragte Kassereren Spørgsmaalet frem om Muldens Størrelse ved Forsømmelse af Indmeldelse af Skibe. En Forglemmelse kan indtræffe for alle, hvorfor Taleren vilde anbefale Bestyrelsens Forslag om at gaa fra  $\frac{1}{3}$  pCt.s Bøde til en fast Bøde af 5 Kr. for hvert Skib i Tilfælde af ovenanferte Forsømmelse.

Bestyrelsesmedlem, Navigationslærer Christensen

fundt, at Mulkten burde sættes procentvis; men han skulde gerne gaa med til  $\frac{1}{10}$  eller  $\frac{1}{15}$  pCt.

Skibsreder Jens Carlsen: Det er ikke retfærdigt, at et Skib, der kun er forsikret for 1,000 Kr., skal betale lige saa meget i Mulkt som f. Eks. et Skib til 20,000 Kr. Han kunde gaa med til Christensens Forslag.

Navigationslærer Christensen vilde i Grunden helst blive staaende ved  $\frac{1}{8}$  pCt.

Skibsreder L. I. Bager: Lad os sætte Bøden til  $\frac{1}{10}$  pCt.

Mægler H. A. Grube fandt denne Mulkt alt for høj.

Skibsreder F. Andersen holdt paa  $\frac{1}{8}$  pCt.

Efter Forslag af Mægler H. A. Grube vedtoges det at sætte Mulkten til  $\frac{1}{20}$  pCt.

Skibsreder Jens Carlsen paatalte det formentlig urigtige i, at Skibene, der afsejler fra Marstal Havn, er under strengere Kontrol end de Skibe, som henligger i andre Havne, naar de skal afsejle. Hvis Skibsførerne ikke forinden de forlader Marstal, har meldt deres Afsejling, faar de en Bøde, medens Kutyme mange Steder er den, at de efter Afsejlingen medgiver Lodsens Brevet til Assurancen om Afsejlingen. Taleren vilde henstille, at der ingen Bøde var at betale, naar blot paagældende Reder meldte Skibets Afsejling samme Dag, det var sejlet.

Mægler Albert E. Boye fandt Carlsens Forslag korrekt. Der burde være ens Ret for alle.

Navigationslærer Christensen mente ikke, at det var saa besværligt at lægge et Brev i en Brevkasse forinden Afsejlingen.

Hr. Carlsen: Taage og Stille kan i næste Øjeblik forhindre Sejladsen.

Det vedtoges efter Forslag af Skibsreder L. I. Bager at holde sig til de nu gældende Bestemmelser.

Bestyrelsens Forslag om, at Præmie og Tilskud betales særskilt hver for sig, saaledes at Tilskudet betales i Tiden fra 25.—30. August, vedtoges.

Skibsfører Jørgensen spurgte, om Nørre-Sundby og Aalborg Havne skulde regnes til 2 eller 1 Havn; i sidste Tilfælde maatte man altsaa have Lov til at flytte Skibene fra den ene Havn til den anden, uden at spørge Assurancen.

Skibsreder Fr. Andersen og Mægler Albert E. Boye anbefalede at betragte nævnte Steder som 1 Havn. Det var kun de smaa Skibe, som kom der.

Spørgsmaalet forblev uafgjort.

Om Aftenen efter Generalforsamlingen samledes c. 250 Deltagere til et animeret Festmaal i Anledning af Assurancens Jubilæum.

#### Dampskibsselskabet Østersøen

har afholdt aarlig Generalforsamling. Direktøren, Konsul Fisker aflagde Beretning: Skibene har sejlet i Timecharter til lønnende Rater. Nogle Havarier har forvoldt ikke ringe Driftstab. Et Par af de mindre Baade er afhændede med godt Resultat. Med et engelsk Værft var kontraheret om et nyt Skib paa 2,750 Tons, forinden den sidste Stigning i Skibspriser indtraadte. For den forestaaende Sæson er de to større Baade bortfragtede i Timecharter.

Grosserer C. A. Leth fremlagde Regnskabet, der viser et Overskud af 274,627 Kr., hvoraf til Reservefonden henlægges 150,000 Kr., til næste Aar overføres 64,600 Kr. Udbyttet foresloges sat til 10%.

Efter en Diskussion, under hvilken Direktør Rée foreslog udbetalt 20% i Udbytte, medens Konsul Fisker, Kommandør Jacobsen og Grosserer Monies forsvarede Bestyrelsens Forslag om 10%, gaves enstemmig Decharge og vedtoges Bestyrelsens Forslag om Udbyttet med 189 St. imod 12 St.

#### Dampskibsselskabet Union

har afholdt aarlig Generalforsamling. Direktøren, Konsul Fisker aflagde Beretning: Aarets Resultat var godt trods høje Kulpriser. Ved „Anglia“s Salg var Nettooverskudet 72,673 Kr. Om ca. 5 Uger ventes det ny Skib afleveret. For den forestaaende Sæson er sluttet fordelagtige Fragter.

Grosserer C. A. Leth fremlagde Regnskabet. Overskudet er 364,907 Kr., hvoraf til Reservefonden henlægges 200,000 Kr., til næste Aar overføres 65,000 Kr. Udbyttet er 10%.

Der gaves Decharge. Til Kommitteret genvalgte Etatsraad Næser.

#### Dampskibsselskabet Kjøbenhavn

har afholdt aarlig Generalforsamling. Direktøren, Konsul Fisker aflagde Beretning: Næsten alle Skibene var sluttede før Aarets Begyndelse, og man fik derfor ikke godt af Fragtstigningen i Aarets Løb. Der havde været mange, ret følelige Havarier. For den kommende Sæson var afsluttet en Del Befragtninger til særdeles gode Rater endnu forinden den nuværende Nedgang i Fragtmarkedet indtraadte.

Grosserer C. A. Leth fremlagde Regnskabet. Overskudet er 625,970 Kr., hvoraf til Reservefonden henlægges 300,000 Kr., til næste Aar overføres 26,000 Kr. Udbyttet er 10%.

Paa Foranledning af en Aktionær oplyste Konsul Fisker, at naar det trykte Regnskab ikke specificeredes var det at Konkurrencehensyn og i Aktionærernes Interesse.

Der gaves Decharge. Til Kommitteret genvalgte Etatsraad Næser.

#### Dampskibsselskabet Inga

har afholdt aarlig Generalforsamling. Direktøren, Konsul Fisker aflagde Beretning: De nykøbte Skibe, „Granaria“ og „Carbonia“, havde vist sig fordelagtige. Aarets Resultat var godt og Udsigterne ogsaa gode. Aktiekapitalen var forøget med 145,000 Kr. til 800,000 Kr.

Grosserer A. Henningsen fremlagde Regnskabet. Overskudet er 251,759 Kr., hvoraf til Reservefonden henlægges 120,000 Kr. Udbyttet er 10%.

Der gaves Decharge. Til Kommitteret genvalgte Grosserer A. Henningsen.

#### Nørre-Jyllands gensidige Søforsikringsforening.

afholdt sin aarlige Generalforsamling i Aalborg den 22. ds., hvor Regnskabet fremlagdes og godkendtes til alles Tilfredshed. Det viste sig, at Foreningens Medlemmer kunde faa udbetalt 2 pCt. af deres Taksationssum, idet Reservefonden ikke maa overstige 10 pCt., men var over 12 pCt. Foreningens Formue er 28,189 Kr. med en Taksation af 229,100 Kr. Den højeste Taksation paa et Skib var 9,000 Kr., men er nu 12,000 Kr.

Kapt. I. C. Jensen, Hirtshals, har været Foreningens Forretningsfører, siden den blev stiftet 1883, men er nu paa Grund af Sygdom frattraadt, og i hans Sted valgtes forhenv. Skibsfører Lauritz Sørensen, Aalborg. Hele den gamle Bestyrelse genvalgte undtagen Skibsfører Larsen af Thisted, som ved Salg af sit Skib er udgaaet at Foreningen, og i hans Sted valgtes Kaptajn I. P. Mouritzen, Skive.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Det østasiatiske Kompagni har i disse Dage kontraheret med Flensborg Skibbygningsselskab om Bygningen af en stor Fragt- og Passagerdamper for Farten paa Østasien. Skibets Hoveddimensioner skal være: 405' × 49' 2" × 28' 6" med en Lastevævne af c. 6,700 Tons; det skal have Triple-Ekspansions Maskine af nyeste Konstruktion og indrettes til at kunne benytte Olie som Brændselmateriale.

Flensborg Skibsværft er nu fuldt optaget af Bestillinger indtil midt i Aaret 1902, da denne Damper skal afleveres; det har for Øjeblikket kontraheret — om 9 transatlantiske Dampere.

Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri har for Tiden under Bygning 1 Dampskib paa 2,200 Tons til Dampskibsselskabet Nordsøen, 1 af samme Størrelse til et norsk Rederi, 1 paa 2,500 Tons til Dampskibsselskabet Urania og 1 af samme Størrelse til Det østasiatiske Kompagni.

Maskinerne til disse Skibe bygges paa Dansk Maskinfabrik og Skibsbyggeri ved Strandmøllen.

J. M. Jensen, 3-m. Skonnert af Ærøskjøbing, er solgt til Lübeck for 13,500 Kr. Skibet er bygget 1882 og maaler 289 Netto Reg.-Tons.

## Personalia.

D. F. D. S. Bestyrelse vil i Anledning af Aktiekapitalens Udvidelse blive foreslaet forøget fra 5 til 7 Medlemmer. Af de to ny Medlemmer foreslaar Bestyrelsen det ene, Aktionærerne det andet. Bestyrelsen vil foreslaa Admiral Richelieu, der nu efter sin lange Virksomhed i Siam tager fast Ophold her hjemme, og den har Vished for, at han vil modtage Valg.

Kaptajn S. H. Laub, sidst Fører af Dpsk. Thingvalla, har d. 31. Januar d. A. taget sin Afsked fra Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste.

Kapt. Nielsen fra Dpsk. Alfa af Esbjerg har midlertidig overtaget Førerposten paa Nerma.

Under Kapt. C. Bentzens Sygdom er Dpsk. Esbjerg overtaget af 1ste Styrmand C. Simonsen.

Styrmand T. Rasmussen fra Dpsk. Louise er udnævnt til Fører af Dpsk. Rita, hvorefter den midlertidige Fører, Kapt. F. Jacobsen atter er til Disposition for Dpsk. Kiew.

Kapt. A. Jacobæus, der sidst under Kapt. Strubbergs Sygdom førte Dpsk. Arno, har nu atter overtaget Dpsk. Vendsyssel, hvis midlertidige Fører, Premierløjtnant H. Kjær, derefter er til Disposition for Dpsk. Ceres, som for Tiden er oplagt.

## Ugens Havarier.

Silkeborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Sevilla til Glasgow havt meget haardt Vejr og faaet Skade paa Kommandobro og opstaaende.

Georgios I, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen hjem over Atlanterhavet havt meget haardt Vejr og har faaet en Del mindre oven Bords Skade.

Urania, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været i Kollision ved Gravesend og faaet nogen oven Bords Skade, men fortsatte dog Rejsen til Grangemouth.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Tarragona 11. Febr., bestemt til Denia. — Antwerpen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Boston. — Arkansas, Jespersen, ankom til Stettin 9. Febr. — Beira, Lunge, er ankommen til Livorno. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 8. Febr. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 2. Febr. — Georgios I, Jørgensen, i Dok. — Hekla, Svensson, ankom til New York 7. Febr. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Newcastle 11. Febr., best. til Genua. — Kentucky,

Thidemann, ankom til New York 11. Febr. — Leopold II, Kruse, i London. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 26. Jan., bestemt til Christiania. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 13. Febr., bestemt til New York. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til New Orleans. — Xenia, Holst, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., best. til New York. — Omsk, Müller, i Rotterdam. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 6. Febr., best. til Christiania. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til New York 10. Febr. — Dagmar, Gade, afgik fra Dunkirk 12. Febr., best. til Kbhvn. — Douro, Ørum, afgik fra Newcastle 6. Febr., bestemt til Oporto. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 1. Febr., best. til New York. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 25. Jan., bestemt til Aarhus. — A. N. Hansen, Paaske, er ankommen til Libau. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Rotterdam 7. Febr. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., bestemt til Reval.

Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 11. Febr., best. til Stettin. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjelsen, afgik fra Thronhjelm 8. Febr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 11. Febr., best. til Danzig. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 7. Febr., bestemt til Hull. — Jolantha, Ingwarsen, ankom til Antwerpen 10. Febr., best. til Kbhvn. — Kasan, Hansen, afgik fra Blyth 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kiew, Andreasen, ankom til Hull 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 19. Jan., bestemt til Island. — Louise, Christiansen, afgik fra Hull 10. Febr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, afgik fra Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Hamburg. — Morsø, Skov, ankom til Stettin 8. Febr., bestemt til Christiania. — Moskov, Fischer, afgik fra Hull 10. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Libau 8. Febr., bestemt til Hull. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 11. Febr., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ank. til London 10. Febr., bestemt til Hamburg. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 7. Febr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Libau 11. Febr., best. til London. — Valdemar, Johnson, afgik fra London 10. Febr., bestemt til Hamburg. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 8. Febr., bestemt til Vestnorge. — Vesuv, Iversen, ankom til Kbhvn. 11. Febr., bestemt til Libau.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 13. Febr., bestemt til Odense. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Grimsby 13. Febr., bestemt til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 13. Febr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nakskov via Svendborg og Odense 13. Febr., bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankensen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 13. Febr., bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 14. Febr., bestemt til Newcastle. — Storebælt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 13. Febr., bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 13. Febr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 8. Febr., best. til London. — Frode, Wrisberg, afgik fra Libau 9. Febr., bestemt til London. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rotterdam 11. Febr. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Livorno 15. Jan., bestemt til Newport News. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 30. Jan., bestemt til La Plata. — Knud II, Hansen, ankom til Savannah 10. Febr. — Skjold, Schmidt, ankom til Newcastle 11. Febr. — Danmark, Kraemer, ankom til London 10. Febr. — Ragnar, Holst, afgik fra Kbhvn. 10. Febr., bestemt til Libau. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 9. Febr., bestemt til Dunkerque. — Dan, Tofte, ankom til London 8. Febr. — Magnus, Jørgensen, ankom til London 7. Febr. — Olaf, Petersen, afgik fra Newport Mon 1. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Svend II, Risøe, ankom til River Plate 9. Febr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, afgik fra Cardiff 6. Febr., bestemt til Livona. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Dam, ank. til Malta 10. Febr. — Pawel Andrejeff, Jensen, afgik fra Baltimore 31. Jan., bestemt til Kbhvn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Dunkerque 7. Febr. — Russ, Jensen, ankom til Bilosci 6. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Calcutta 29. Jan., bestemt til Port Natal. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til Wladiwostock 22. Jan.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Sevilla 7. Febr. — Kamma, Pedersen, ankom til North Shields 10. Febr. — Helga, Lagesen, ankom til Huelva 10. Febr. — Elna, Møller, ank. til Sunderland 7. Febr. — Therese, Løfer, afgik fra Cette 10. Febr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Ghent 10. Febr. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Cypren 8. Febr., bestemt til Hull. — Nancy, Mathiesen, afgik fra Venedig 9. Febr., bestemt til Novorossisk. — Nautik, Mortensen

ankom til Marseille 7. Febr. — Nora, Christensen, afgik fra Esbjerg 9. Febr., bestemt til Riga. — Neptun, Gram, afgik fra Burntisland 8. Febr., ankom til Esbjerg 10. Febr. — Norma, Nielsen, afgik fra Riga 8. Febr., bestemt til Montrose. — Alfa, Lund, afgik fra Grangemouth 9. Febr., best. til Karolinenkoog.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Rotterdam 12. Febr., bestemt til Methil. — Mary, Lorentzen, ankom til Grangemouth 12. Febr.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra Leith 9. Febr., bestemt til Libau.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Kings Lynn 8. Febr., bestemt til Reval. — Fyen, Jørgensen, afgik fra Reval 6. Febr., bestemt til Dundee. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Odessa 5. Febr., bestemt til Svendborg. — Russia, Hansen, afgik fra Libau 7. Febr., ankom til Dunkirk 12. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth 8. Febr., ankom til Swinemünde 11. Febr.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Christiania 6. Febr., ankom til Libau 9. Febr. — Gallia, Paulsen, ankom til Savona 9. Febr. — Britannia, Nielsen, afgik fra Sligo 10. Febr., best. til Cardiff. — Caledonia, Fisker, afgik fra Barry 8. Febr., bestemt til Genua.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Aarhus 8. Febr. — Brattingsborg, Clausen, pass. Ouessant 10. Febr., bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 12. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 9. Febr. — Jømsborg, Kühl, ankom til Port Talbot 10. Febr. — Kronborg, Schultz, ankom til Bangkok 25. Jan. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., bestemt til W.-Hartlepool. — Skanderborg, Larsen, ankom til Torre Annunziata 8. Febr. — Søborg, Fischer, afgik fra San Vincent 29. Jan., bestemt til River Plate. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 9. Febr. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., bestemt til Dunston.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Jensen, afgik fra Reval 9. Febr., bestemt til Rotterdam. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 4. Febr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Cardiff 12. Febr., bestemt til Genua. — Marselisborg, Andersen, ankom til Genua 12. Febr. — Silkeborg, Petersen, ankom til Newport 7. Febr. — Skodsborg, Lund, afgik fra Livorno 7. Febr., bestemt til Sevilla. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Newport 8. Febr., bestemt til Genua. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Rio Marena 7. Febr., bestemt til Rotterdam.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Blyth 10. Febr. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Libau 5. Febr. — Agnete, Jensen, afgik fra Rotterdam 11. Febr., bestemt til Methil. — Hermia, Sørensen, ankom til Libau 8. Febr. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 6. Febr. — Bornholm, Thing, afgik fra Libau 11. Febr., best. til Sunderland. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 12. Febr., bestemt til Newcastle. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 12. Febr., bestemt til Helsingborg.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ank. til Aarhus 11. Febr. — Thorvaldsen, Reese, afgik fra Leith 9. Febr., best. til Blyth. — Ansgar, Larsen, afgik fra Aarhus 11. Febr., bestemt til Libau. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 13. Febr.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Hongkong 8. Febr. — Annam, Berg, ankom til Wladivostok 3. Febr. — Normannia Eriksen, ankom til Rangoon 7. Febr.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Methil 9. Febr., bestemt til Genua. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Rotterdam 12. Febr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Le Havre 12. Febr.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Oporto 10. Febr.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Pillau 9. Febr., bestemt til Rotterdam. — London, Bom, afgik fra Reval 6. Febr., bestemt til Rotterdam.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Libau 9. Febr., best. til Rotterdam. — Clara, Jensen, afgik fra Libau 8. Febr., bestemt til Leith.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Rotterdam 12. Febr. — Svend, Bennelycke, ankom til Libau 5. Febr.

### Sejlskibe.

**Fanø.** Nordby, Valparaiso, Jørgensen, ankom til Rosario 15. Jan. fra Mobile. — Prins Valdemar, Beck, af-

sejlet fra Iquique 5. Febr. til Falmouth. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afgik fra Port Natal 7. Febr. til Suva (Fidehi Øerne). — Cingalese, Harrebye, prajet 29. Decbr. paa 2° N. 25° W. fra Marseille til Reunion. — Verdande, Nielsen, afgik fra Cardiff 3. Febr. til Pernambuco. — Brodersen, Hansen, afgik fra Bremen 8. Febr. til London. — Sixtus, Lassen, passerede Anjer 6. Jan. fra Hamourg til Kiautschau. — Tercera, Petersen, ankom til Oamaru N. Z. 10. Febr. fra Port Natal. 30 Dages Rejse. — Dorane, Sigurdson, ankom til Frey Bentos 6. Jan. fra Cardiff.

**Fanø.** Sønderho, Merida, Jørgensen, afgik 1. Febr. fra Cardiff til Rio Grande. — Ane Jenssine, Øhle, ankom 6. Febr. fra Cardiff til Bahia.

**Svendborg.** Venus, Jensen, ankom til Poole 6. Febr. — Standard, Rasmussen, ankom til Newcastle 5. Febr. — Gefion, Rasmussen, ankom til Leith 6. Febr. — Thetis, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 6. Febr. — Skjold, Larsen, ankom til Falmouth 6. Febr. — Erik, Hoffmann, ankom til Brixham 6. Febr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Plymouth 7. Febr. — Rota, Jørgensen, ankom til Flensborg 6. Febr. — Marie, Petersen, ankom til Plymouth 10. Febr. — Svaftva, Nielsen, ankom til Faaborg 11. Febr. — Doris, Hansen, ankom til Leith 9. Febr. — Marie, Nielsen, ankom til Wick 9. Febr. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Kings Bridge 9. Febr.

**Ærs.** Juliane, Christensen, ankom 5. Febr. til Newcastle. — Nansen, Pøfner, ankom 4. Febr. til Dakar (Afrika.) — Alf, Rasmussen, afgik 1. Febr. fra Swansea til St. Ybes. — Prøven, Schmidt, afgik 30. Jan. fra Newport til Guadeloupe. — Skjold, Mygind, afgik 31. Jan. fra Newport Mon til Guadeloupe. — Zephyr, Hansen, ankom 6. Febr. til Appledore Devog. — Debora, Rasmussen, ankom 7. Febr. til Burntisland. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 6. Febr. til Grangemouth. — Ydun, Christensen, ankom 7. Febr. til Faro. — Alma Marie, Hansen, ankom 7. Febr. til Aberdeen. — Immanuel, Hansen, ankom 8. Febr. til Fecamp.

**Andre Sejlskibe.** Danneskjold, Larsen, ank. til Aarhus 5. Febr. fra Samsø. — Famiien, Rasmussen, afg. fra Aarhus 6. Febr. til Kjørteminde. — Jensine, Olsen, ank. til Aarhus 8. Febr. fra Svendborg. — Juliane ank. til Aarhus 9. Febr. fra Svendborg. — Katrine, Jensen, ank. til Aarhus 9. Febr. fra Svendborg. — Romanus, Tofte, ank. til Aarhus 9. Febr. fra Sønderborg. — Johanne, Jessen, ank. til Aarhus 9. Febr. fra Kiel. — Den unge Lods Madsen, afg. fra Aarhus 9. Febr., ank. til Kbhvn. 10. Febr. — Marie, Hansen, afg. fra Aarhus til Rudkjøbing 10. Febr.

## Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synshvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen.** Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa Havrevlen 13 $\frac{1}{2}$  Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 9 $\frac{1}{2}$  Fod.

**Lille-Bælt.** Assens. Ved Assens Havn tændes den 1ste August 1901 paa Molehovedet mellem den gamle og den nye Havn et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Spejlapparat. Det vises fra et hvidt, rundt, 21 Fod højt Jærntaarn og lyser fra S. 27° V. gennem V. og N. til Land. Brændetid: 1. Aug.—30. April. Med stærkt Højvande kan man ikke stole paa, at Fyret brænder. 55° 16' 14" Nr. Br. 9° 53' 32" Ø. Lgd.

**Helnæs.** Den 19de Februar 1901 tændes *Helnæs* Vinkelfyr. Det viser grønt, fast Lys fra S. 65° Ø. til S. 39° Ø., hvidt To-Blink fra S. 39° Ø. til S. 30° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 30° Ø. til S. 17° Ø., hvidt Et-Blink fra S. 17° Ø. til S. 6° V., rødt, fast Lys fra S. 6° V. til S. 30° V., grønt, fast Lys fra S. 30° V. til S. 77° V., hvidt To-Blink fra S. 77° V. til N. 77° V., hvidt, fast Lys fra N. 77° V. til N. 55° V., hvidt Et-Blink fra N. 55° V. til N. 39° V. og rødt, fast Lys fra N. 39° V. til N. 5° V. Et-Blinkene gives hver 20 S., Blink c. 5 S., Mørke c. 15 S., To-Blinkene hver 20 S., Blink c. 2 S., Mørke c. 4 S., Blink c. 2 S., Mørke c. 12 S. Flammens Højde: 96 Fod. Synshvidden: 16 Kml. for det hvide Lys. Lysønnen: 17 Kml. for det hvide, 13 Kml. for det røde og 11 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat af 2den Orden. Fyret vises fra et 90 Fod højt, firkantet, hvidt Taarn med røde og graa Forsiringer og graat Lanternetag. 55° 8' 0" N. Br. 9° 58' 56" Ø. Lgd.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Stockholm—Vaxholm. Styrmandsholmen.** Til Foraaret 1901 inddrages Stagen med Kost uden for *Styrmandsholmen*. 59° 22' 58" N. Br. 18° 20' 0" Ø. Lgd.

**Stockholms Skjærgaard. Trälhafvet.** I 1901 foretages Skydeøvelser i *Trälhafvet* over *Vestra-Sazarfjärden*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Tisterön* og *Ekholmen* og paa Siderne af Skydepladsen. Naar der skydes om Natten, hejses Lanterner paa samme Steder, og Fartøjer med Lanterner udlægges ved *Løbene*, som føre til Skydepladsen. Naar Signalerne ere højste, er Pladsen spærret for al Sejlads. Anvisningerne skulle ubetinget følges.

**Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad.** I det indre Farvand til *Jakobstad* ere nye Løb undersøgte og afmærkede.

**Tyskland. Neufahrwasser. Brösen Ø.** Ved Banen Ø. for *Brösen* brænder om Morgenen og Aftenen røde og hvide elektriske Lys, der kunne bevæge sig og være stillestaaende.

**Darsser Ort.** Is-Signalerne ved *Darsser Ort* gøres foreløbig kun til Forsøg.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Hvide Hav. Syet Pynt.** Paa *Syet Pynt* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 196 Fod. Det vises fra et 21 Fod højt Fyrhus paa *Affaldet* af *Pynten*. 69° 24' 5" N. Br. 33° 28' 5" Ø. Lgd.

**Norge. Kjerringstaven.** Paa *Kjerringstaven* er der kun 16 Fod Vand. 64° 24' 4" N. Br. 10° 26' 38" Ø. Lgd.

**Tyskland. Amrom S. Seesand.** Baaken paa *Seesand* er ødelagt af Storm.

**Weser. Geestemünde.** Den 18de Februar 1901 tændes et grønt, fast Fyr tæt ved det grønne Fyr paa *Ledeværket* ved *Geestemünde* Fiskehavns S.-lige Molehoved. Samtidig slukkes det grønne Fyr paa Masten paa det S.-lige Molehoved.

**Jade. Hooksiel.** Fyret paa *Dæmningen* ved *Hooksiel* lyser fra N. 47° Ø. til N. 86° Ø.

Ifølge Telegram fra „*Marineamt* i *Berlin*“ ere *Lystønderne* Nr. 4 og 13 i *Jade* atter udlagte.

**Holland. Zeegat van Texel.** Fyrskibet „*Haaks*“ er atter udlagt paa *Station*.

**Zuidersee. Kuil van Marken.** En *Tjalk* er sunken i 13 Fod Vand 5 Kml. N. 65° Ø. fra *Marken* Fyr. Vraget er afmærket med en *Vragtønde*.

**Zeegat Hoek van Holland.** Lys- og Fløjtetønden uden for *Zeegat Hoek van Holland* er atter udlagt.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden** kan nu besejles med et *Dybgaaende* af 24 Fod, *Hoorn* med 23 Fod og *Farvandet S. for Maassluis* med 21 Fod.

**Zeegat van Goeree. Beningen.** I *Beningen* er den røde og sort vandret sribede *Lystønde* „*Bn. G.*“ og de røde *Lystønder* Nr. 1 og Nr. 2 atter udlagte.

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

**Frankrig. La Canche.** Paa Grund af *Løbets* Forandring i *La Canche* er *Afmærningen* forandret saaledes: I *Hovedløbet* er rødt *Spidstønde* Nr. 6 ombyttet med en rød og hvid vandret sribet *Spidstønde*. I det S.-lige *Løb* ligger der nu tre sorte *Spirtønder* med *Cylinder*, Nr. 1, 3 og 5, og to røde *Spirtønder* med *Kegle*, Nr. 2 og 4.

**Somme.** I *Somme* synes det NV.-lige *Løb* at lukke sig. Det er midlertidig afmærket med 5 røde og 5 sorte *Spidstønder*. Det V.-lige *Løb* er afmærket med 3 sorte og 2 røde *Spidstønder*.

Det S.-lige *Løb* er afmærket med 6 sorte og 3 røde *Spidstønder* samt med to rød og hvid vandret sribede *Spidstønder* ved *Foreningen* med det NV.-lige og V.-lige *Løb*.

Det fælles *Løb*, der fortsætter det NV.-lige og S.-lige *Løb*, er afmærket med 2 sorte og 2 røde *Spidstønder*.

*Chenal du Crotoy* er afmærket med 1 sort og 2 røde *Spidstønder*, samt med en sort og hvid vandret sribet *Spidstønde* ved *Foreningen* med *Chenal de Saint Valery*.

*Chenal de Saint Valery* er afmærket med 5 sorte og 5 røde *Spidstønder*.

**Plateau du Calvados.** *Spidstønden* ved NV.-Enden af *Plateau du Calvados* er ombyttet med en sort *Spirtønde* med *Cylinder*. 49° 22' 56" N. Br. 0° 36' 42" V. Lgd.

**England. Skerries.** *Sirenen* ved *Skerries* Fyr giver nu *To-Stød* hver 1½ Minut, *Stød* 3½ S., *Pause* 3½ S., *Stød* 3½ S. *Pause* 79½ S.

## Nordlige Atlanterhav.

**Spanien. Ferrol.** I *Ferrol* Havn ere alle *Tønder* bortdrevne undtagen den ved *Mucla del Segano*.

**St Lawrence Bugt. Big Shippegan Gully.** *Taagesignalet* ved *Big Shippegan* Fyr gives ikke fra *Indian Point*, men

fra *Alexander Point*, *Shippegan Gully Point*, paa NØ.-Siden af *Indløbet*.

**Canada. Chaleur Bay. Restigouche River. Campbellton.** *Campbellton* bageste *Ledefyr* er forhøjet 15 Fod til 38 Fod. *Synsvidden*: 9 Kml. i *Fyr*linien.

**Nova Scotia SØ.-Kyst. Jeddore Harbor.** Ved *Jeddore Harbor* er tændt to hvide, faste *Ledefyr*. *Forfyret* staar 100 Alen fra *Kysten* paa V.-Siden af det smalle *Indløb* til *Jeddore Harbor*. *Flammens Højde*: 49 Fod. *Synsvidden*: 9 Kml. 44° 42' 46" N. Br. 63° 0' 30" V. Lgd. *Bagfyret* staar 410 Alen N. 16½ V. fra *Forfyret*. *Flammens Højde*: 102 Fod. *Synsvidden*: 16 Kml. *Fyrene* vises fra hvide, *irkantede Trætaarne*, 32 og 27 Fod høje. *Fyrene* lyse kun i *Fyr*linien og over en lille *Vinkel* paa hver Side af den. *Holdte* overeti N. 16½ V. *lede Fyrene* i *Indløbet* til *Jeddore Harbor*. Den røde *Spidstønde* paa V.-Enden af *Bar Shoal* angiver *Stedet*, hvor man skal forlade *Fyr*linjen og holde N. 23° Ø. hen mod *Marsh Point*.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Chatham.** Ved *Chatham* ere alle *Tønder* inden for den røde *Spidstønde* ud for *Barren* inddragne.

**New York Upper Bay. Bay Ridge.** Den *gravede Rende* over *Bay Ridge* er afmærket med en sort *Spirtønde* Nr. 1, der ligger i 23 Fod Vand, fra *Robbins Reef* Fyr overet med *Greenville* Kirkespir i S. 29° Ø. og med en sort *Spirtønde* Nr. 3, der ligger i 16 Fod Vand, fra *Robbins Reef* Fyr i S. 89° Ø. og fra *Governors Island* *Pælefyr* i S. 8° V.

**Delaware River. Philadelphia Harbor.** *Grunden* i *Philadelphia Harbor*, hvorpaa *Damperen* „*Mameluke*“ stødte, er afmærket med en rød og sort vandret sribet *Spirtønde*, medens *Arbejderne* med *Borttagning* af *Grunden* ere indstillede for *Vinteren*.

**Virginia. Hampton Roads.** *Skonnerten* „*Emblem*“ er sunken paa *Hampton Roads*. *Vraget* er afmærket med en rød og sort vandret sribet *Stumtønde*, der ligger i 10 Fv. Vand, fra *Old Point Comfort* Fyr i S. 30° V. og fra *Thimble Shoal* Fyr i S. 72° V.

**Florida. Key West.** *Tønderne*, der afmærkede *Løbet* til og *Ankerpladsen* for store *Skibe* ved *Key West*, ere inddragne.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Andrews Bay.** Den 8de Februar 1901 tændes paa *Lede*baakerne ved *Indløbet* til *St. Andrews Bay* følgende *Fyr*: Paa *St. Andrews Bar* *Forbaake* et rødt, fast Fyr. *Flammens Højde*: 26 Fod. Paa *Bagbaaken* et hvidt, fast Fyr. *Flammens Højde*: 44 Fod. Paa *St. Andrews Bay* *Forbaake* et rødt, fast Fyr. *Flammens Højde*: 29 Fod. Paa *Bagbaaken* et hvidt, fast Fyr. *Flammens Højde*: 41 Fod.

**Mississippi. Biloxi Harbor.** Paa Ø.-Kant af den *gravede Rende* til *Biloxi Harbor* er opført fire røde, *trekantede* *Baaker*, mærkede A til D. *Baake A* staar ved det S.-lige *Indløb* til *Renden*. 30° 22' 42" N. Br. 88° 54' 8" V. Lgd. *Baake B* staar i den første *Bøjning*. 30° 23' 13" N. Br. 88° 54' 6" V. Lgd. *Baake C* staar i den anden *Bøjning*. 30° 23' 21" N. Br. 88° 54' 5" V. Lgd. *Baake D* staar ved *Inderenden* af *Renden*. 30° 23' 30" N. Br. 88° 53' 57" V. Lgd. Fra hver *Baake* vises et rødt, fast Fyr. *Flammens Højde*: 34 Fod.

**Cuba N.-Kyst. Lucrecia Point.** *Lucrecia Point* Fyr viser et *Blink* af 7 *Sekunders* *Varighed* hver 45 *Sekunder*. 21° 4' 24" N. Br. 75° 36' 59" V. Lgd.

**Mexiko. Yucatan Ø.-Kyst. Herrero Point.** Paa *Herrero Point*, S.-Siden af *Indløbet* til *Espiritu Santo Bay* brænder et hvidt, fast Fyr. *Flammens Højde*: 40 Fod. *Synsvidden*: 12 Kml. *Fyrapparat* af 6te *Orden*. *Hvidt*, 38 Fod højt *Taarn* med *hvid Fyrpasserbolig*. 19° 17' 30" N. Br. 87° 27' 0" V. Lgd.

**Colombia. Almirante Bay. Boca del Drago.** Ud for *Boca del Drago* er fundet en *Pulle* med 5 Fv., c. 2 Kml. N. 31½° Ø. fra *Sarabeta Point*. 9° 26' 36" N. Br. 82° 20' 30" V. Lgd.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Chili. Magellan Stræde. Kap Possession.** *Fyret* paa *Kap Possession* ligger c. 700 Alen N. 74° V. fra den gamle *Baake*. Det skjules mod V. af *Kysten* og kan ikke ses N. for S. 66° Ø., der gaar over S.-Kanten af *Wallis Banke* og fri af alle *Grunde*. 52° 17' 54" S. Br. 68° 57' 10" V. Lgd.

**Ancud Bugt.** I *Ancud Bugt* er en sort *Stumtønde* med *Stage* og *Bur* udlagt i 21 Fod Vand paa N.-Kanten af *San Antonio Bank*, 12½ Kbl. N. 27° V. fra *Fyret* paa *Ancud Mole* og i S. 73° V. fra N.-Enden af *Cochinos Island*. Den røde *Klokketønde* 5½ Kbl. N. for denne *Tønde* er inddragen.

En sort *Stumtønde* med *Stage* og *Bur* er udlagt i 31 Fod Vand paa V.-Kanten af samme *Grund*, 13¼ Kbl. N. 64° V. fra *Fyret* paa *Ancud Mole* og i S. 66° V. fra N.-Enden af *Cochinos Island*.

*Nunez røde* *Spidstønde* har nu *Stage* og *Kegle* og er flyttet 1½ Kbl. S. 76° Ø. hen i 18 Fod Vand, fra *Agui Point*

i S. 7° Ø. og fra N.-Enden af *Cochinos Island* i S. 87° V. 41° 50' S. Br. 73° 51' V. Lgd.

En Tønde skal udlægges ved Kanten af Grunden ud for *Balcacura Point*.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Frankrig. Thau.** I 1901 forandres Belysningen i *Thau* saaledes:

Paa *Roquérol* Baake tændes et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 43° 25' 48" N. Br. 3° 40' 20" Ø. Lgd.

*Balaruc* hvide, faste Fyr slukkes.

Paa Molehovedet ved *Canal du Midi* tændes et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 30° Ø. til N. 50° Ø. og grønt Lys fra N. 30° Ø. til NV.-Kysten. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 11 Kml. for det hvide, 5½ Kml. for det grønne Lys. Fyrtaarn af Sten. 43° 20' 27" N. Br. 3° 32' 23" Ø. Lgd.

Fyrene kunne brænde til Forsøg.

**Italien. Savona.** I *Savona* forlænges Tværmolen tilvenstre for Indløbet. Paa Yderenden brænder et rødt, fast Fyr, og uden for Arbejdsstedet er udlagt røde Tønder. Man bør holde sig i rigelig Afstand fra Fyret.

**Sicilien. Palermo.** I *Palermo* foretages Havnearbejder ved Jærnbanebroen paa Havnens V.-Side. Arbejdsstedet er afmærket med en Pæl og om Natten med en hvid Lanterne, inden for hvilke man ikke maa komme.

**Sicilien S.-Kyst. Empedocle.** Grunden S. for den gamle Mole ved *Empedocle* Havn skal borttages. Uddybningsmaskinen indtager Fyrskibets Plads og viser to hvide Lanterner. Naar det ikke er paa Plads, bør man tage Lods.

**Østerrig-Ungarn. Zara Kanal. Radman. Petercane.** Fyret paa den lille Mole ved *Petercane* er flyttet til *Pynt Radman*. 44° 11' N. Br. 15° 10' Ø. Lgd.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**Sumatra Ø.-Kyst. Banjoe Asin.** Den hvide Spidstønde i *Banjoe Asin* er nu ombyttet med en Lystønde.

**China. Kiautschou Bugt. Tschä Lien Tau.** Paa Øen *Tschä Lien Tau* skal i Stedet for det midlertidige, hvide, faste Fyr tændes et hvidt Lynfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. 35° 53' N. Br. 120° 52' Ø. Lgd.

**Tsingtau. Øen Arcona.** Paa Øen *Arcona* er tændt et rødt Havnefy. Flammens Højde: 70 Fod. Det lyser fra S. 68° Ø. gennem S. og V. til N. 22° V. 36° 3' 12" N. Br. 120° 18' 49" Ø. Lgd.

**AKTIESELSKABET**

**NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,**  
**KJØBENHAVNS FRIHAVN,**

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedere.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

**Kjøbenhavn**

**Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**CARLSEN, NIELSEN & CO.,**  
**CARDIFF,**

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

**Københavns Børskurs d. 13. Febr. 1901.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	110— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....		120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	121
Kjøbenhavn ..	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....		53 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	54 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....		98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	71 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	71	71 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....		77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union .....	98— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896 ..	101—100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
Nordsøen .....		77	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm .....		—	—
Gorm .....		114	120
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		102	105
Hejmdal .....		111	114
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3½% uopsig. Stats .....		94	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3½% Husejer Kreditk. ....		80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3½% Kbhvns Kreditf. ....		82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83
4% — — — 2. Serie ..		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — ..		92	94
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	84	84	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 7 — .....		89	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3½% Landkreditk. 3 — .....		83	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		135	137
Privatbank .....	130	130	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122
Handelsbank ..	122— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....		105	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....		75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76
Helsingørs Jærnsk. ....		87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	112— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	112	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 12. Februar 1900.**

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.75
London .....	18.23	18.19
Paris .....	72.40	—
Amsterdam .....	151.00	—

**Notering paa Berlins Børs d. 12. Februar 1900.**

Russiske Noter ..	216.25
4% Russiske Consols .....	99.90
3½% — Boden Kredit .....	—
5% Mexikanske 1899 .....	97.80
5% Rumænske Stats .....	88.10
4% — — 1890 .....	75.75

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 88,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 20,000, „Urania“ 12,000, „Union“ 30,000, „Dampskibs-selskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 34,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

## Dampskibsselskabet „Inga“.

Udbytte for 1900 .10 pCt., udbetales fra og med den 12. ds. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1900.

## Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“.

Udbytte for 1900, 10 pCt., udbetales fra og med den 12. ds. i Den danske Landmandsbank, Hypotek og Vekselbank, imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1900.

## Dampskibsselskabet „Union“.

Udbytte for 1900, 10 pCt., udbetales fra og med den 12. ds. i Den danske Landmandsbank, Hypotek og Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1900.

## Dampskibsselskabet „Østersøen“.

Udbytte for 1900, 10 pCt., udbetales fra og med den 12. ds. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1900.

## Det Helsingørske Dampskibsselskab

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 23. Februar d. A., Kl. 6 Eftm., i Hotel „Dagmar“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af Ekstrakt af det reviderede Regnskab for 1900 samt Forslag til Fastsættelse af Udbyttet.
3. Indstilling om at meddele Decharge for det reviderede Regnskab.
4. Valg af Kommitteret samt Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Regnskabs-Ekstrakten for 1900 udleveres paa Selskabets Kontor, Skjoldsgade 11, fra den 15.—22 Februar fra Kl. 12—2, mod behørig Legitimation i Henhold til Lovenes § 11.

## Datter af Koffardikaptajn Friedrich Wilhelm Jonassen Oline Emilie Andersens Legat

til Understøttelse af 2 unge, værdige og trængende Sømænd for derved at sætte dem i Stand til at tage Styrmandseksamen, vil den 16de Marts blive uddelt med ca. 70 Kr. til hver. Ansøgninger med fornødne Oplysninger og Attestationer indgives til Kjøbenhavns Skipperforenings Bestyrelse, Holmens Kanal Nr. 18, 2. Sal, inden Slutningen af Februar d. A.

Kjøbenhavn, i Februar 1901.

P. B. V.  
A. V. Knudsen.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommen:

**Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handels-Skibe**, der ere tildelte Kendings-Signaler samt alfabetisk Register over Handels-Skibene, 15. Udgave, Januar 1901. Udgivne efter Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marine-Ministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet. Pris Kr., 1.20.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

De af Foreningens Medlemmer paa Generalforsamlingen i Svendborg motiverede Forslag om Anbringelse af forskellige Sømærker bedes hurtigst indsendte skriftlig til Sekretæren.

## Bekendtgørelse fra Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab.

Det bekendtgøres herved, at Ministeriet for offentlige Arbejder under 24. f. M. har approberet, at der i de for Frihavns-Aktieselskabet gældende Takster for Pakhusleje, Arbejdspenge m. m. under Takstbogens Afsnit XII (Betaling for Arbejde om Bord ved Losning og Ladning) indsættes følgende Bestemmelse:

„For saavidt Dampskibe til Losning af løs Sæd benytte Selskabets Skibselevatore, men iøvrigt udføre alt Arbejdet om Bord ved denne Losning ved egen Besætning, betales der for Brugen af Skibselevatoren 40 Øre pr. Ton opløst Sæd“.

Kjøbenhavns Frihavn, den 29. Januar 1901.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fyns Kreds

afholder Søndagen den 24. Februar, Eftermiddag Kl. 3, sin aarlige Generalforsamling paa Thurs, hvortil Dampbaade afgaa fra Svendborg Kl. 2.

Bestyrelsen.

## Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægterne § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 23de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

1. Valg af 3 Repræsentanter.
2. Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
3. Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse fra Generalforsamlingen til Samme til i Aarets Løb at optage Medlemmer af Foreningen, der ere over 40 Aar gamle, mod en af Bestyrelsen i hvert enkelt Tilfælde laastsat Indtrædelsesafgift.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1900 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 4de Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 2. Februar 1901.

P. B. V.:

A. V. Knudsen.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdag den 16. Februar Kl. 7 Eftm. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
2. Valg af to færende Bestyrelsesmedlemmer.
3. Valg af to Revisorer.
4. Forslag om Ændring i § 2 og 5 af Vedtægterne for Sygehjælp.

Dette Forslag er fremlagt i Foreningens Lokale fra den 2. Februar.

Bestyrelsen.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislisten sendes paa Forlangende.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Førlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tøllges Boghandel.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

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

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

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg**  
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.  
Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

**ANDREAS HANSEN**, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

## Tønderings Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

**Christianshavns Jærnstøberi,**  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: **Heckshers**

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL**, Barbados.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: **Esteph.** Telefon 5965.

\*\*\*\*\*

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: **H U S T E D.**

\*\*\*\*\*

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: **Lund.**

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

**Lissabon.**

Telegr.-Adr.: **WIESE.**

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
**KNÖHRHARD.**

**HAMBURG.**

Telephon  
287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

**DOVENHOF 77 & 79.**

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
**FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.**



# Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

### Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
bandedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

### Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klasses Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-  
toffer, 3,50 Øre** pr. Tønde.  
Alle Grøntsager langt under almin-  
delige Priser.

Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

### N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibrostafratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

### Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

# KJØBENHAVNS DAMPVASKERI

TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.

bør anvendes af ethvert

## RHEDERI og enhver OFFICER.

### Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsirore gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe,  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havne-  
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (næmlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

### VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staal-skibe • Lægtre • Maskiner • Kedler  
Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.

Reparationsværksted i Frihavnen.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibaværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

## LANDMANDSBANKEN

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

### Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

Kolonial-, Vin- og Skibs-  
proviantering.

Prima Varer • Billigste Priser.

### Frihavns-Restaurationen „Atlanten“,

Indgang fra Nordre Frihavnsvej,  
anbefales d'Hrr. Skibs-Officerer  
med

à la carte Retter

samt koldt Bord hele Dagen.

Telf. Frihavnen 68.

Ole Nielsen.

### TH. MØLLER, Nyhavn 45 & 47. Telefon 387.

Skibsproviant, Kolonial-  
varer,

Vine og Spirituosa  
en gros & en detail.

• Import & Eksport •  
• Frilager •

### Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.

\* Telefon 5598. \*

### Nordisk Skibssalg-Bureau

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

### H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

### Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

INDHOLD: Sømandsstanden og Folkethingsvalgene. — Den officielle Skibsliste. — Kjøbenhavn, den 14. Februar 1901.  
— Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb  
og Salg. — Personalialia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sefarende. — Kjø-  
benhavns Børskurs.

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

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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. Pettitie à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Februar 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.  
5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

#### I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

#### Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

#### Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

*A. Hermanns  
Leverpostej  
med og uden Trøjler i Gaard.*

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads  
International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

#### H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

#### C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt  
1799.

udvidet  
1877.

Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
(efter Lord Kel-  
vins Princip).

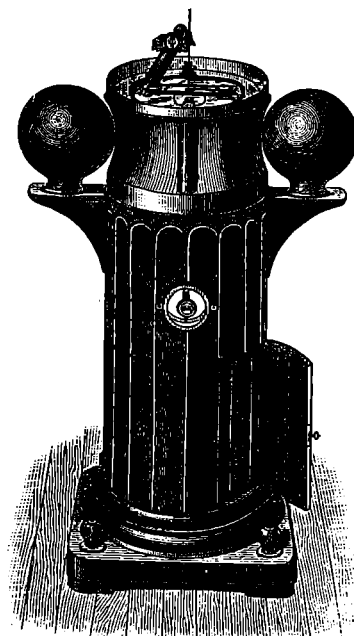
Alm.

Kompasser.

Baadekompas  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale  
Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres.



Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.

Azimuth &  
Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine

Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.

Barometre,  
enk. og dobb.

Kikkerter  
m. m.



**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
Toldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibrestavratører.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

**H. B. MAYMANN,**  
REBSLAGER.  
**HELSINGØR.**

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

**Chr. Laursen,**  
fhv. Skibsfører,  
anbefaler sin  
Skibsprovianteringshandel.  
Randers.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

### C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdels hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

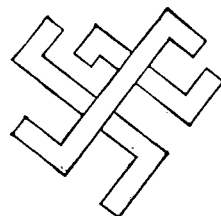
77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4119.



R. v. Sæ

**Kiks de Seigle**

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

**J. CHR. PETERSENS**  
PAPIRHANDEL,  
St. Kirkestræde 1.

### Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførhandlere Rabat.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## A. FORMANN'S OKSEKØD I SUPPE

hermetisk lukkede Daaser paa 1-2-4-6 og 8 Portioner. Kødet er 1ste Klasses, dets Smag og Konsistens er ganske som det var kogt paa almindelig Maade, og det ligger helt og smukt i Daasen.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt i Fabriksudsalget, Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 267.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12-1<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

Læge H. C. Lund.

### Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Nestlé's Milk

(med Sukker)

### & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

## J. D. BEAUVAIS,

Depot hos:

St. Kongensgade 106. København.

Min Klinik for

### Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

**Hans Bonnesen, Læge.**

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 47/1900, afsagt d. 13. Februar 1901. Overretssagfører Lund som Aktor imod Skibsfører Peder Jacob Jørgensen og Styrmand P. Anders Poulsen.

Den 24. Januar 1900 om Morgenen strandede den Dampskibsselskabet „Inga“ tilhørende Damper Livadia i Nærheden af Terschellings faste Fyr paa Hollands Nordkyst og forliste totalt. Efter at der var afholdt Søforhør ved den herværende Sø- og Handelsret, blev der beordret Tiltale mod Livadias Fører og 1ste Styrmand, og den beskikkede Aktor paastod dem anset med Straf i Henhold til henholdsvis Sølovens § 293 og dens § 306 samt paalagt Sagens Omkostninger. Livadia havde i Hamburg indtaget en til Filadelfia bestemt Ladning Sukker; ved Afgang den 22. Januar var Amningen 18' 4" for, 9' 11" agter; Skibet havde 25 Mands Besætning, af hvilken 1ste Styrmand ikke tidligere havde været ombord. Kl. 7 Form. d. 23. passerede de c. 1 Kvartmil Nord om Elbfyrskibet. Vinden var vestlig med varierende Styrke, Strømmen modgaaende, kommende nordlig fra; om Morgenen var det overtrukket, henimod Middag diset, om Aftenen noget klarere (let diset). Straks efter at de havde passeret Elbfyrskibet gav Kaptajnen, i den Hensigt at gaa tæt inden om Borkum Fyrskib, Ordre til at styre en Kurs efter Kompasset af N. 87° V.  $\circ$ : V.  $\frac{1}{4}$  N. eller, da der var 1° vestlig Deviation og 13° Misvisning, en retvisende Kurs af S. 79° V.  $\circ$ : V. t. S. Med denne Kurs sejlede de indtil omtrent Kl. 7 Aften; Skibet, der omtrent hele Tiden havde gaaet med fuld Kraft frem (c. 6 Knob i Timen), havde da efter Loggen udløbet en Distance af 68 Kvartmil, og skulde derefter være tæt syd for Borkum Fyrskib, hvilket imidlertid ikke kunde ses. Der blev taget et Lodskud, som skal have vist 12 Favne og fint graaligt Sand i Bunden, og da dette stemmede med Forholdene c. 2 à 3 Knob syd for Borkum Fyrskib, gik man ud fra, at Skibet befandt sig der, men for en Sikkerheds Skyld blev Kursen sat 3° eller c.  $\frac{1}{4}$  Streg nordligere til N. 84° V. eller V.  $\frac{1}{2}$  N. Straks efter Lodskudet afløstes 1ste Styrmand og gik ned. Kaptajnen var paa Broen. I Løbet af Vagten fra 7 Aften klarede det noget og nogle modgaaende Dampere saas tydelig c. 1 Kvarter før de kom tværs, ligesom man gik ud fra, at man saa Horisonten skarpt og tydelig. Da man imidlertid ikke fik Ameland faste Fyr i Sigte, gik man ud fra, at Skibet, der stadig gik fuld Kraft, befandt sig saa langt fra Land, at dette var Grunden til, at Fyret ikke saas. Ved Midnat overtog 1ste Styrmand atter Vagten; Kaptajnen gik ind i Bestiklukafet og lagde sig til at sove paaklædt; forinden forandrede han Kursen til V. t. S. (S. 79° V.) efter Kompasset, svarende til S. 62° V. eller V. S. V.  $\frac{1}{2}$  S. retv.  $\circ$ :  $1\frac{1}{2}$  Streg sydligere; han udsatte det Sted paa Kortet, hvor Skibet antoges at være (c. 102 Kvml. fra Elbfyrskib I) og paaviste dette for 1ste Styrmand, idet han for denne omtalte, at Ameland Fyr ikke var set og den formentlige Grund hertil, samt opgav, at han havde forandret Kursen til S. 79° V.; han paalagde Styrmanden at holde denne Kurs og at varsko ham, hvis han fik noget Fyr i Sigte, eller noget andet mærkeligt viste sig, eller hvis det blev usigtbart. Kort efter kom han atter ud fra Lukafet og sagde til Styrmanden, at hvis intet særlig indtraf skulde han Kl. 2 ændre Kursen til S. 56° V. eller S. V. t. V. paa Kompasset  $\circ$ : 2 Streger sydligere. Da der intet indtraf til Kl. 2, ændredes Kursen til S. V. t. V.; c. 5 Minutter efter varskoede Udkiggen om et Lys c. 3 Streger om Bagbord, hvilket Styrmanden og Rorgængeren straks fik Øje paa i S.  $\frac{1}{2}$  V. Styrmanden, der ikke var paa det rene med, om det var et Skibs Lanterne eller hvad det var, betragtede det i et Par Minutter, men da han derved kom paa det rene med, at det var Terschelling

faste Fyr, som han antog, at de havde i Horisonten, gik han ind og purrede Kaptajnen, som straks kom ud. Han blev straks klar paa, at det var Terschelling faste Fyr og yttrede, at de formentlig havde det i Kimmingen, men at de paa den anden Side ikke var saa langt fremme, som de skulde være. Kaptajnen ændrede Kursen til V. S. V. (S. 68° V.) eller c. 1 Streg nordligere, og idet han tænkte paa at tage et Lodskud, gik han ind i Bestiklukafet for at se efter paa Kortet, men i det samme grundstødte Skibet.

Der hersker iøvrigt nogen Uoverensstemmelse og Tvivl med Hensyn til, hvad der passerede, efterat Kaptajnen var bleven purret; 1ste Styrmand forklarede saaledes, at Klokken maa have været  $2\frac{1}{4}$ , da Kursen ændredes til V. S. V., og at der derefter forløb et Kvarter eller 20 Minutter inden Grundstødningen fandt Sted, hvilket bestyrkedes ved Maskinmesterens Forklaringer om Klokkeslættet i Maskinen; endvidere forklarede Styrmanden, at Kursen lige før Grundstødningen ændredes til helt Vest, samt at Fyret i et kort Øjeblik forinden var usynligt. Om disse to Punkter har Kaptajnen ikke kunnet udtale sig, idet han dog ikke har benægtet Muligheden deraf; derimod har han bestemt fastholdt, at han, der formentlig ikke blev purret før Kl.  $2\frac{1}{4}$ , ikke var paa Dækket mere end højst 10 Minutter derefter, før Grundstødningen skete. Retten fandt imidlertid ikke, at disse Uoverensstemmelser havde nogen Betydning for Sagens Afgørelse.

Skibet satte sig fast paa Grunden og svingede nord efter, saaledes at de havde Terschelling faste Fyr i S. t. O.  $\frac{1}{2}$  O, i c. 3 Kvmls. Afstand og befandt sig paa 53° 26' n. B. 5° 11' ø. L., medens de efter Kaptajnens Udregning Kl.  $2\frac{1}{2}$  skulde være paa 53° 32' n. B. 4° 50' ø. L., altsaa c. 6 Kvml. nordligere og ca. 12 Kvml. vestligere. Som Grund til Skibets Forsætning angav de tiltalte den modgaaende Strøm og det at det ikke, som af dem antaget, havde været klart inde over Land, men taaget, saa at de ikke, som de troede, havde havt Terschelling Fyr i Kimmingen, den Gang de bemærkede det.

Efter det foreliggende fandt Retten, at Kaptajn Jørgensen maatte siges at have gjort sig skyldig i urigtig og forsømmelig Navigering, hvorved den skete Ulykke forvoldtes, og det baade da han Kl. 7 Aften d. 23. Januar bestemte Kursen under den ubegrundede Forudsætning at være tæt syd for Borkum Fyrskib, og ved de af ham i den paafølgende Tid — særlig Kl. 12 — ligeledes under ubegrundede Forudsætninger truffne, afgørende Bestemmelser, ganske bortset fra, om Ulykken ikke kunde have været afværget ved en anden, resolut Optræden, da han Kl. 2 blev purret ud. Kaptajnen dømtes herefter i Henhold til Sølovens § 293 til en Bøde paa 700 Kr. samt til at udrede Sagens Omkostninger, derunder Salær til Aktor 40 Kr.

Styrmand Poulsen frifandtes derimod, idet han ikke kunde ses at have havt Del i de tagne urigtige Beslutninger, da han kun udførte de ham givne Ordre. Heller ikke ved at vente et Par Minutter efter at han havde faaet Fyret i Sigte, inden han purrede Kaptajnen, kunde han siges at have gjort sig skyldig i et Forhold, der faldt ind under Sølovens § 306.

Dom i S. S. Nr. 37/1900, afsagt d. 13. Februar 1901. Grosserer Alfred Christensen som Repræsentant for Dpsk. Princess Alexandra mod Aktieselskabet Kjøbenhavns Kulimport.

Den 23. August 1900 afsluttedes i Newcastle et Certeparti, hvorved Princess Alexandra bortfragtedes til i Blyth at indtage en fuld Ladning Kul og afgaa med denne Ladning til Tuborg Havn, hvor Ladningen ved Modtagerens egne

Folk skulde losses i 3 Arbejdsdage, saaledes at Ophold derud over skulde godtgøres med 12 Sh. 6 d. pr. Time. Skibet ankom til Tuborg Havn d. 31. Aug. og meldte rettidigt, samme Dags Eftermiddag, til Modtagerne, Aktieselskabet Kjøbenhavns Kulimport, at det vilde være losseklart næste Dags Morgen. Losningen begyndte ogsaa næste Morgen, Lørdag d. 1. September, og fortsattes — med Afbrydelse af Søndagen — Mandag og Tirsdag d. 3. og 4. Septbr., efter hvad der maa antages samtidig fra alle Skibets Lasterum; Skibets Forlast og Storlast blev færdig lossede d. 4. Septbr. c. Kl. 5 $\frac{1}{2}$  Eftm.; derimod blev Losningen af Agterlasten først endt Onsdag d. 5. Septbr. Kl. 4 Eftm., og da Losningen saaledes havde taget 22 Timer mere end der var indrømmet ved Certepartiet, fordrede Grosserer Alfred Christensen som Repræsentant for Skibet, at det nævnte Aktieselskab skulde betale 12 sh. 6 d  $\times$  22 eller £ 13.15.0 i Overliggedagspenge og anlagde, da Selskabet vægrede sig, nævnte Sag, hvorved han paastod det tilpligtet at betale nævnte Beløb med Renter. Det indstævnte Selskab paastod sig frifundet og anbragte, at saaledes som Agterlasten var indrettet og beskaffent, var det overhovedet umuligt at faa en Ladning som den omhandlede opløst i de i Certepartiet fastsatte 3 Dage; de anbragte i denne Retning, at Agterlasten, der var omtrent lige saa stor som Forlasten og hvori der var 220 Tdr. Koks — i de to andre Lasterum var der kun Kul og 30 Tdr. Koks ovenpaa — bestod af et Over- og et Underrum, hvoraf Underrummet som Følge af Skibets Form var meget smalt og lavt, saa at der ikke kunde arbejdes frit dernede, idet Tønderne end ikke kunde staa oprejst agterude, men Koksene delvis maatte læmpes frem for at fyldes i dem, og at samtlige Koks fra Underrummet maatte op gennem den fra Overrum til Underrum førende Luge og derfra atter op gennem den eneste Luge fra Overrum til Dæk, samt at denne Luge var saa lille, at der ikke kunde hives op gennem den med mere end én Lossebom og et Hold Folk, medens der for at fremskynde Losningen allerede den 3. September havde været anbragt 1 Mand, d. 4. 2 Mand og d. 5. 3 Mand i disse Lasterum, saa mange som der overhovedet kunde være Plads til, for at hjælpe til ved Læmpningen og Losningen af Agterlasten.

Imod Sagsøgerens Benægtelse kunde det nu dog ikke ved det fremkomne siges at være bestemt godtgjort, at Losningen slet ikke havde kunnet fuldføres i den betingede Tid. Ansvar for at have fragtet det paa-gældende Skib til at befordre en Ladning som den her omhandlede og for at være gaaet ind paa, at Lasten skulde kunne losses i den betingede Tid, maatte, i al Fald efter hvad der forelaa i nærværende Tilfælde, falde paa Befragterne og igennem dem paa Ladningsmodtagerne. Sagsøgerens Paastand toges til Følge, saaledes at Renter beregnedes med 5 % p. A. (der var paastaet 6 %) fra Stævningens Dato, og Sagens Omkostninger bestemtes til Kr. 60.

V. M.

Kjøbenhavn, d. 14. Februar 1901.

Begyndelsen af det ny Aar har desværre været Vidne til en almindelig Nedgang i Fragtmarkedet, der i Grunden er kommen temmelig uventet. Efter den Mathed, der som sædvanlig betegnedes Fragtmarkedets Tilstand i Tiden omkring Jul, havde man almindelig ventet en hurtig Opgang, men dette Haab er bleven skuffet, og den nærmeste Fremtid tegner ikke godt. Man har dog vistnok Grund til at vente, at i hvert Fald Foraaret vil bringe en Forbedring, saa at Nedgangen kun vil være forbigaaende. Imidlertid er det betegnende for Tilstanden, at Dampskibsredere i England i „Fairplay“ fremsætter et Forslag, der baade vidner om, hvor mislig de betragter den, og om, at de anser det for nødvendigt

nu at gaa til radikale Midler for at afhjælpe den. De udtaler, at da Nedgangen i alle Fragter nu har naaet den Grænse, der gør det næsten umuligt for selv moderne Dampere at sejle med Udbytte, og da der kun synes at være ringe Udsigt til bedre Forhold, mener vi, at Rederne bør handle i Fællesskab for at raade Bod paa denne slette Tilstand. Det er vel muligt, at de Redere har Ret, der siger, at vi tilsidst vil naa Bunden, og at naar Forholdene da tvinger mange Redere til at lægge deres Baade op, vil Omslaget komme; men de overser, at den Konkurrence imellem Rederierne, der i Mellem-tiden vil finde Sted, og som maaske de dygtigste vil overleve, vil betyde Ruin for et stort Antal af dem, bortset fra de økonomiske Tab og Vanskeligheder, som mange andre Redere maa gennemgaa. Det Arbejde, britiske Redere har udført sammen i The Shipping Federation, viser, at de formaar at forene sig om fælles Interesser, og de har nu tilstrækkelig Erfaring og Fremsyn til at forstaa Betydningen heraf. Vi foreslaar, at der skal lægges en Plan, der kan stanse den nedgaaende Bevægelse i Fragterne og der kan fremkalde en Opgang, indtil man har naaet at skabe Forhold, under hvilke Baade igen kan sejle med rimelig Fortjeneste. Repræsentanter for Skibsrederne i alle Havne i U. K. bør derfor mødes i London for at tage under Overvejelse, om det vil være gennemførligt, at alle Redere oplægger en vis Procentdel af deres Tonnage, indtil Fragtmarkedet atter er gunstigt. Naturligvis vil man herimod indvende, at det vil være vanskeligt for Redere, der kun har et eller to Skibe, at gaa med hertil; men vi tror, at man let kommer over denne Vanskelighed ved at nedsætte en Komite (a Laying-up Committee), der skal paa-ligne en bestemt Afgift paa alle Baade, der er i Fart, og af hvilken skal dannes et Fond til Understøttelse for dem, der maa lægge deres Skibe op. Denne Understøttelse skulde uddeles efter en bestemt Skala, f. Eks. en vis Sum pr. Maaned pr. Brutto-Ton for et Skib, der er tolv Aar gammelt, en anden Sum, naar det er ti Aar gammelt, og saa fremdeles. Der er ikke Tvivl om, at et stort Antal Redere, der indser, at en saadan Understøttelse vil være en Beskyttelse mod Tab, vil foretrække at lægge deres Baade op for en Tid; medens, paa den anden Side, Afgang fra Markedet af fra 15—20 pCt. af Tonnagen af Fragtdampere, eller maaske mindre, burde være tilstrækkelig til igen at bringe Fragterne op til den fornødne Højde, og fuldstændig tilstrækkeligt til at skaffe de Baade, der er i Fart, en god Fortjeneste, efter at Afgiften til det ovenfor omtalte Fond er fradraget. Lad os f. Eks. antage, at to mindre Baade er fragtede ud til Las Palmas til 6 sh. 6 d. og at de begge er fragtede hjem fra de forenede Staters nordlige Havne paa C. f. o. Basis til 3 sh. 3 d. Til disse Rater kan ingen af Baadene sejle med Fortjeneste; men dersom kun den ene af dem var fragtet ud til Las Palmas og til f. Eks. 9 sh. 6 d. og hjem til 4 sh., vilde den have en passende Fortjeneste, selv om denne deles ligelig mellem de to Baade. Og naar dette gentager sig for manges Vedkommende, vil man indse, at det vil være langt bedre for 80 pCt. af Skibene at sejle med god Fortjeneste, end at de alle skal sejle med intet eller ringe Udbytte, eller maaske gennemgaaende med Tab. En vis Fortjeneste kan absolut sikkes, naar Rederne kun vil trække tilstrækkelig Tonnage ud af Markedet til at bringe Forsyning og Efter-spørgsel i Overensstemmelse, og vi tror, at indtil denne eller en anden Plan bliver gennemført, vil vi opleve Tider, der vil berøve Rederne det meste af den Fortjeneste, de har havt i de sidste 2—3 Aar.

Det har sin Interesse at høre om denne Plan og at se, om den kan vinde nogen Støtning for sig. Men den Forstaaelse mellem Rederne indbyrdes, den tilstræber, tilfalder det vistnok først en ret fjern Fremtid at tilvejebringe, hvor ønskelig den end i og for sig er. De Tanker, der ligger til Grund for den, har imidlertid Krav paa Opmærksomhed i alle Lande, der driver

Skibsfart, selv om der i Øjeblikket kan rejses mange Indvendinger imod dem.

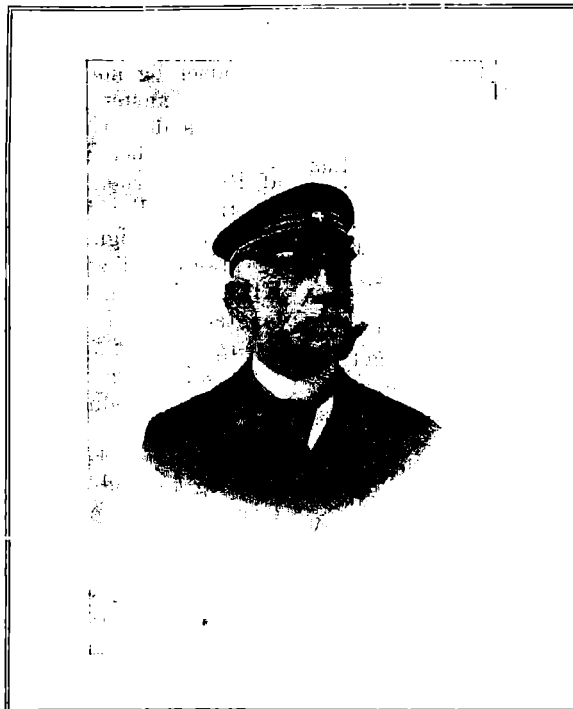
I „Fairplay“ advarer Skibsredere mod at fragte Baade til Ertsladninger fra Sevilla paa det Certeparti, der nu anvendes, uden at der fastsættes en Grænse for den Tid, der sandsynligt vil tabes ved at vente i Lastetørn. Baade, der er ankomne til Sevilla, har undertiden fundet tre, fire eller fem Baade i Tørn før dem, hvilket medfører et betydeligt Tab, da Baaden i saadanne Tilfælde har maattet vente fra 5 til 13 Dage, inden den har kunnet begynde at laste. Naar Baaden saa har været bestemt til Glasgow, Ayr eller Ardrossan for at losse, har den her ofte maattet vente paa at faa Plads, og derefter er den opholdt paa Grund af Mangel paa Vognmateriel. Alle disse Tab falder paa Skibsrederen, hvem Liggedags-Klausulen ikke beskytter, naar han har sluttet paa dette Certeparti, med mindre dets Bestemmelser ændres saaledes, at der indføres Begrænsning for Tiden, Skibet skal vente paa Last og paa at losse, bortset fra „custom of the port“. Ved Niptid opholdes Skibet dertil undertiden 2 à 3 Dage ved San Lucar, inden det kan komme over Barren.

I Rubriken om Nybygninger her i Bladet vil man i den senere Tid finde talrige Meddelelser om nybyggede Sejlskibe. Det er Rederierne i Svendborg Told-distrikt og paa Ærø, der her gaar i Spidsen, og nu ved betydelige Udvidelser af deres Flaade udnytter de sidste Aars gunstigere Chancer for Sejlskibene. Og det er ikke alene gamle Rederier, til hvem disse Skibe bygges, men der dannes ny Selskaber, og det er værd at lægge Mærke til, at disse, i Modsætning til tidligere, mere og mere er Aktieselskaber. I Januar Maaned er der saaledes paa Thurø oprettet to ny Sejlskibsaktieselskaber. Det ene ejer 3-m. Skonnert „Flora“, der er bygget af Skibsbygmester Chr. Bom paa Thurø, og dets korresponderende Reder er Hr. Sophus Hansen. Aktiekapitalen er 55,000 Kr. i 55 Aktier paa 1,000 Kr. Det andet ejer 3-m. Skonnert „Adolphine“ og har samme korresponderende Reder; det er et ældre Skib; Aktiekapitalen er 7,000 Kr. i 14 Aktier paa 500 Kr. Et nyt Skib, Delos, er ogsaa bygget for et Aktieselskabs Regning; dets bestyrende Reder er Hr. C. Petersen i Svendborg. Uden Tvivl vil denne Driftsform, Aktieselskaber, ogsaa i denne Del af vor Sejlskibsflaade vinde stærkt Terræn og forhaabentlig faa Lov til at udvikle sig uhindret af nye og byrdefulde Lovgivningsforanstaltninger.

### Kaptajn Søren Haae Laub.

Atter har en af Det forenede Dampskibsselskabs Skibsførere taget sin Afsked, idet Kaptajn S. H. Laub fra og med den 31. Januar d. A. er afgaaet fra Selskabets Tjeneste.

Kaptajn Laub, Søn af Skibsfører Laub, er født i Frørup ved Nyborg d. 10. Marts 1846. Som Dreng frekventerede han Nyborg Latinskole og kom i Sekstenaarsalderen, 1862, til Søs med en Toldkrydser som Kok. I 1865 tog han begge Afdelinger af Styrmandseksamen i Kjøbenhavn og sejlede derefter som Letmatros og Matros, indtil han 1867 fik Hyre som Styrmand, en kort Tid med et norsk Skib; derefter fo'r han i samme Egenskab med Barkskibet „Emily“ og kom derefter ombord i Dampskibet „Arkturus“ som 2den Styrmand, hvorefter han 1870 aftjente Værnepligten som Reserveofficer. Dernæst sejlede han fra England til Slutningen af 1871, og fra 1872 til 1880 var han Fører af forskellige af „Sejl- og Dampskibs-Rederiets“ Sejlskibe i Fart paa Kinakysten. Han blev saa ansat som 1ste Styrmand i Dampskibet „Thingvalla“ i August 1881, fik i November samme Aar Skibet at føre og førte det indtil 1893, da han blev Fører af Dampskibet „Hekla“, hvilket Skib han førte til sidst i 1897, da han paa Grund af Dampskibet „Amerikas“ Salg atter maatte træde tilbage som Fører af „Thingvalla“, med hvilket han i Oktober 1898 overgik til det „Det forenede Dampskibsselskab“. Ved Skibets Salg i Efteraaret f. A. blev han ledig og tog, da Selskabet ikke havde noget passende Skib at byde ham, sin Afsked, som ovenfor nævnt d. 31. Januar d. A.



Kaptajn Laub er en særdeles dygtig Skibsfører og dertil en meget dannet og intelligent Mand. Sin Dygtighed som Skibsfører beviste han ved det sørgelige Sammenstød, som i 1888 fandt Sted imellem „Gejser“ og „Thingvalla“, hvorved først nævnte Skib sank, medens han med sit stærkt havarede Skib lykkelig naede ind til Halifax. „Thingvalla“ mistede ved Kollisionen 26 Fod

af Forskibet, saa Kollisions-skoddet laa fuldstændig blottet og truede med at trykkes ind. For at bjærge Skib og Last engageredes en kanadisk Fiskeskonnert paa c. 70 Tons til at tjene som Ror for Thingvalla. For at opnaa dette slæbtes den med 50 Favne Trosse fra „Thingvallas“ Boug“, medens denne bakkede de 180 Kvartmil fra Kollisionsstedet til Halifax. Dette lykkedes særdeles godt. Skonnerten behøvede kun at skære lidt ud til den ene eller anden Side, efter som Forholdene krævede det, for derved at holde Styr paa „Thingvalla“.

Efter Sagkyndiges Mening er dette en af de smukkeste Manøvrer, som nogensinde er bleven udført, og han havde da ogsaa den Glæde at blive komplimenteret af en engelsk Admiral, som ved „Thingvallas“ Ankomst laa der med et Or-

logsskib, ligesom han af Assurandørerne og Ladnings-ejerne høstede megen Ros for det smukke Stykke Arbejde. Kaptajn Laub er endnu en Mand i sin bedste Alder, og det vil forhaabentlig lykkes ham med sin betydelige Intelligens at skaffe sig en tilfredsstillende Beskæftigelse paa Landjorden.

## Afgift til Konsulatet i Las Palmas.

Vi har modtaget følgende:

I Las Palmas (Grand Canary) fordres der af de lokale Myndigheder fra ethvert Skibs respektive Konsul, før Udklarering kan finde Sted, en Erklæring, lydende paa: „at der intet er til Hinder fra Konsulatets Side, at Skibet frit kan passere.“ Dette gælder endog Skibe, som anløber for Kulforsyning.

Den 30te December 1899 tog jeg Kul i Las Palmas ved „The Grand Canary Coaling Company“, hvilket Firma repræsenteres af den danske Vicekonsul dersteds, og Skibet udklærereds den Rejse, uden at der blev krævet Betaling for Udstedelse af ovennævnte Erklæring fra den danske Konsul.

Den 15. September f. A. og ligeledes d. 3. Februar i Aar anløb jeg Las Palmas for Kulforsyning, adresseret til Firmaet Messr. Miller & Co., og begge disse Rejser er der bleven opkrævet Kr. 7.50 pr. Rejse af det danske Konsulat for Udstedelse af „Certificate of Clearance“.

Allerede i September forrige Aar protesterede jeg mod denne Afgift, men blev af Messr. Miller & Co. underrettet om, at det danske Konsulat krævede denne Kendelse og ikke vilde udstede ovennævnte Certifikat uden Betaling. Ydermere blev det mig sagt, at jeg var kun en af de mange, der havde udtalt sig derimod, og Sagen var for deres (Miller og Co.'s) Vedkommende bleven ubehagelig.

Da jeg ankom d. 3. Februar, anmodede jeg min Agent om at tage Kvittering for Afgiften til det danske Konsulat, hvilken ogsaa blev mig tildelt ved Afregningen (udstedt paa en trykt Blanket, tilhørende „Svensk-Norsk Konsulat“, lydende paa „Certificate of Clearance“ Kr. 7.50 = Psts. 10.50).

Da Skibets Agent gentagne Gange har gjort Konsulatet opmærksom paa danske Skibsføreres Indvendinger mod denne Afgift, skulde Konsulen i mit Tilfælde denne Gang have ytret, at han af næste danske Skib vilde fordre alle Skibets Dokumenter føreviste paa Konsulatet, før han vilde udstede den omhandlede „Clearance“.

En saadan Fordring vil kunne forvolde Skibet Tidsspilde og Udgifter, da Førerens personlige Tilstedeværelse kunde blive nødvendig paa Konsulatet i Las Palmas, som er en halv Times Kørsel fra Havnen.

Ovenstaaende foraarsager, at jeg gennem Deres ærede Blad venligst beder Dem at oplyse, om ikke alle Konsulatafgifter vedrørende Skibsfarten ophævedes ifølge Lov om Konsulativæsenet af 14. April 1893 § 1?

Eller om Konsulen kan kræve denne Afgift efter samme Lovs § 9, under hvilken han er berettiget til Kendelser for Embedshandlinger, udførte paa Begæring af private, som ikke angaar de sædvanlige Skibsfartssager?

I bekræftende Tilfælde skulde Afgiften saaledes opkræves, enten hans Firma har Kulleverancen eller ej, da dette jo umuligt burde forandre hans Stilling og Krav som Konsul?

Min Anmodning om Oplysning i denne Sag fremkommer hovedsagelig for at forebygge fremtidige Demonstrationer overfor Skibets Agenter, der hos os opkræver deres kontante Udlæg for at udklarere Skibet ombord, da Førerne kun i sjældnere Tilfælde gaar fra Skibene under Kulforsyning paa Las Palmas Red. Der er saaledes flere end Undertegnede, der vil være Dem taknemmelig for Optagelsen heraf.

Rotterdam, i Februar 1901.

Ærbødigst

C. G. Clausen.

Fører af Dmpsk. „Brattingsborg“.

Ved Lov om Konsulativæsenet af 14. April 1893 ophævedes den Konsulatafgift, der hidtil opkrævedes af danske Skibe, der anløb Havne, hvor dansk Konsul eller Vicekonsul er ansat, og afløstes af en fast halv-aarlig Konsulatafgift til Statskassen. Vi indser ikke, med hvilken Hjemmel det ovenfor omtalte „Certificate of Clearance“ er fordret betalt af Skibet; Konsulativæsenets § 9 giver ingen saadan Hjemmel, og naar de lokale Myndigheder i Las Palmas fordrer en Erklæring som denne for at Skibet kan blive udklæret, ser vi ikke rettere, end at Konsulatet maa være forpligtet til at udstede den uden Betaling.

## Åhus Havn og Forholdene der.

Vi har modtaget følgende:

Paa Rejse fra Nyborg til Åhus med en Ladning Majs kom jeg, efter at have passeret Cimbrishavn, ind i Is og fik Taage. Senere gik Isen bort og jeg krydsede op imod Åhus, højste mit Lodsflag, og da jeg saa Lodsbaaden komme, kastede jeg Skuden bak. Da Topmærkerne paa Vagerne var borttagne af Isen, tog jeg fejl af disse og var derved kommet ind i farligt Farvand. Lodserne, som vidste dette, gav desuagtet intet Signal, at Skibet var i Fare, og Følgen deraf var, at medens det laa bak, drev det ind paa Stengrund, huggede meget haardt og blev lækt. Lodserne kom derpaa om Bord og raadede til at højse Signal for Havnens Bugserdamper, som derpaa kom ud med Havnemesteren og Lodsformanden om Bord. Dampbaaden forsøgte nu at slæbe Skibet af Grunden i nogle Timer, saavel forfra som agterfra, uden at dette dog lykkedes, hvorpaa den forlod os og gik ind i Havnen igen. Da Stillingen var farlig, besluttedes, efter Samraad med Lodserne, at kaste over Bord af Ladningen og samtidig udføre et Varpanker med Varp i agterud. Ved Hjælp af Lodser og nogle Fiskere, som vare ankomne, og efter at have kastet c. 16 Tons af Ladningen over Bord, lykkedes det at hive Skibet af Grunden og ankre.

Da Skibet var blevet meget lækt, Roret løftet ud af Rorlykkerne, den øpe Rorlykke brækket og det saa ud til daarligt Væjr og Aftenen nærmede sig, saa højse des atter Signal for Bugserdamperen, som da kom ud og bragte Skibet i Havn. Det hele Arbejde varede fra Kl. 10 Fm. til Kl. 5 Eftm., og for dette Arbejde forlangte de 3 Parter, Damper, Lodser og Fiskere, en Bjærgeløn af 2,500 Kr. Ved Assurandørernes Udsending bragtes Lodsernes og Fiskernes Fordring ned til 900 Kr., medens Havnedirektionen intet vilde slaa af i dens Fordring paa 1,000 Kr. for den ydede Bugserhjælp, og truede med at lægge Bøslag paa Skib og Ladning, hvilket dog forhindredes, dels ved den danske Konsul, Hr. Ljunggrens energiske Protest, og dels ved at Assurandørerne sendte Penge til Depositum. Alle Mennesker, som forstod sig paa Sagen, fandt, at Havnedirektionens Optræden og Fordring var noget ganske uhørt og ublu. Ligeledes er det beklægeligt, at hver Gang man skal have Besigtelse, saa møder der 3 Mand, som tager hver 20 Kr., eller ialt 60 Kr., for Besigtelsen. Dette er jo haardt for et lille Skib som mit paa 63 Netto R.-T. Det er ogsaa sørgeligt, at man slet ikke kan faa sit Fartøj repareret der, ej heller faa en Bugserbaad til at slæbe det til nærmeste Reparationshavn, hvorfor jeg saa mig nødsaget til, i Overensstemmelse med Assurandørernes Udsending, at sejle med Fartøjet til Carlshavn med Hjælp til Pumpning.

Grunden til, at jeg har skrevet dette, er at advare Kolleger mod at slutte Fragt til denne meget farlige Havn, uden at der bydes særlig gode Betingelser. Jeg

har hørt fortælle, at det gik en tysk Damper paa samme Maade i December Maaned f. A., at den, medens den laa stille og ventede paa Lodsens, drev paa Grund, uden at der blev givet noget Signal fra Lodsbaaden, at den var i Fare.

p. t. Carlshamn, d. 16. Februar 1901.

Ærbødigst

N. P. Hansen,  
Fører af Galease „Paquet Margrethe“.

## Søassuranceforeningen Ærø.

I Referatet i vort sidste Nummer af denne Forenings Generalforsamling havde vi Lejlighed til at gøre opmærksom paa, at Foreningen i Aar har bestaaet i 25 Aar. Denne Jubilæumsdag, d. 4. Februar 1901, har Krav paa at mindes med nogle Ord, thi Søassuranceforeningen Ærø har det tilfælles med vore øvrige gensidige Søforsikringselskaber, at den har været en uvurderlig Støtte for sin Hjemstavns Skibsfart og den har i gode og daarlige Tider været en Institution, der lod Redere, Kaptajner og alle de mange paa Ærø, der er økonomisk interesserede i Skibsfarten, med Tillid se Fremtiden i Møde.

I Fyrrerne oprettedes paa Ærø en Assuranceforening for mindre Skibe i indenrigs Fart; den vandt god Tilslutning og skabte sig i Løbet af nogle Aar et godt Reservefond. En Del større Skibe var imidlertid indtraadt i Foreningen; de sejlede mest paa Nord- og Østersøen, og det viste sig efterhaanden, at Foreningens Love, der var affattede med den indenrigske Skibsfart for Øje, ikke passede for disse Skibe. Da Ejerne af de mindre Skibe, der var i stort Flertal, ikke vilde gaa med til at ændre Lovene, fik man gennem venskabelig Forhandling en Overenskomst i Stand, saaledes at en Del af de større Fartøjers Redere udtraadte af Foreningen, og de dannede derefter d. 4. Februar 1876 Søassuranceforeningen Ærø.

Nogle faa Tal vil vise, hvor stor Betydning denne Forening har havt for Ærø's Skibsfart. I 1876—77 indbetaltes i Præmier ialt Kr. 50,544, Ristorno fradraget Kr. 37,920; tyve Aar efter, i 1895—96, indbetaltes i Præmier Kr. 124,444, Ristorno fradraget Kr. 103,638. I 1876—77 var i Assurancen indtegnet 107 Skibe med 5,599 Tons, i 1895—96 189 Skibe med 15,941 Tons. Forsikringssummen var i 1876—77 1,134,860 Kr., i 1895—96 2,233,439 Kr. For Havarier og Forlis udbetaltes i 1876—77 47,152 Kr., i 1895—96 70,733 Kr. I de tyve Aar, vi her har omtalt, er i Præmier ialt indbetalt (Ristorno fradraget) 1,390,894 Kr., i Dividende er udbetalt ialt 544,838 Kr. Den samlede Forsikringssum har været 34,866,231 Kr. og for Havarier og Forlis er ialt udbetalt 983,882 Kr. Gennemsnitspræmien for de nævnte tyve Aar har været 2,43 pCt.

Disse Tal viser — og vilde end mere gøre det, om de blev supplerede med de sidste fem Aars Resultater — Soliditet og Fremgang. Det Arbejde, denne Forening har udført, viser, at den er et fast Støttepunkt for Ærø's betydelige Skibsfart. Den har havt den Glæde at kunne fejre sit 25 Aars Jubilæum paa et Tidspunkt, da Øens Sejlskibsflaade efter nogle Aars Tilbagegang paany er i en lykkelig Fremgang, og den kan tillidsfuldt gaa Fremtiden i Møde.

Foreningens Kasserer, Kancelliraad H. C. Grube og Skibsreder Christensen, begge i Marstal, har indlagt sig stor Fortjeneste af Foreningen og bør mindes med Hæder for deres store og udmærkede Arbejde i

dens Interesse. Hr. Grube har været knyttet til Foreningen som Kasserer i de 25 Aar, den har bestaaet.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, som vi erfare, i Anledning af Jubilæet tilstillet Foreningen følgende Skrivelse:

„Da Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har erfare, at Søassuranceforeningen Ærø d. 4. ds. har bestaaet i 25 Aar, tillader den sig i denne Anledning at bringe den ærede Forening sin bedste Lykønskning i Anerkendelse af det store og nyttige Arbejde, som den i den forløbne lange Aarrække har udført for Ærø's Handelsflaade. Bestyrelsen udtaler Haabet om en lykkelig Fremtid for Søassuranceforeningen Ærø, og om at den fremdeles maa være den faste og gode Støtte for Ærø's Skibsfart, som den hidtil har været.“

P. B. V.

P. Rechner,  
f. T. Formand.

## Antwerpen.

Udenrigsministeriet har stillet til vor Raadighed følgende Uddrag af Aarberetningen for 1900 fra det kgl. danske Generalkonsulat i Antwerpen:

Af alle Kontinentets Havne er Antwerpens Havn sikkert en af de bedst udrustede, hvor Handelen finder alle de Fordele, som de nyeste Forbedringer paa Losningens og Lastningens Omraade tilbyder, men desværre er disse Installeringer alligevel utilstrækkelige til at opfylde de Krav, som Skibsfartens stadig voksende Bevægelse stiller.

Foruden de 3,500 Meter Kaj, som er i Brug langs Floden, er Kajen nu bleven forlænget med andre 2,000 Meter, som om ganske kort Tid vil blive tagne i Brug for Trafiken, hvilket giver 5,500 Meter langs Floden med en Dybde ved Foden af Kajmuren af 8 Meter ved Ebbe.

Kajerne er forsynede med „Hangars“ som Oplagsplads for Varerne. Lastningen og Losningen foretages ved Hjælp af bevægelige hydrauliske Kraner med en Løfteævne fra 1,500 til 2,000 Kilo.

Havnebassinene, hvor Vandstanden er omkring 30 Ctm. under Vandstanden i Floden ved Flodtid; indbefatter 8 store Bassiner, som staar i Forbindelse med Schelde ved 2 Sluser, hvoraf den ene har en Vidde af 18 Meter; den anden en Vidde af 24 Meter 80 Ctm.

Sluseportenes Underlag befinder sig henholdsvis 2 Meter 84 og 3 Meter 38 under Vandstanden i Floden ved Ebbe; ved Flodtid er der i Almindelighed en Dybde af 6 M. 89 og 7 M. 63.

Disse Bassiners Vandoverflade udgør 64,3 Hektars og Udstrækningen af Kajmurene er 10,760 Meter. Bassin-Kajerne er bedækkede med talrige „Hangars“ og er forsynede med et stort Antal Kraner, som næsten alle udelukkende drives ved hydraulisk Kraft. Af disse Kraner har et Antal af c. 60 en Løfteævne fra 15 til 22½ Tons, et halvt Dusin fra 5 til 40 Tons og én en Løfteævne af 120 Tons.

Endvidere findes i Bassinerne 6 Tørdokke, hvoraf én med en Bredde af 24 Meter 80 og som kan optage et Skib med en Længde af 159 Meter.

Skibsfarten har været i uafbrudt Fremgang siden 1831. — I 1850 indkom 1,406 Skibe med 239,165 Tons og disse Tal er i 1899 stegne til 5,613 Skibe med 6,872,848 Tons med en proportional Forhøjelse af Varemengden, hvilken særlig har været betydelig i 1899. Denne Fremgang er standset i 1900 og alene i Aarets sidste Maaned er der konstateret en Tilbagegang paa omkring 30,000 Tons. Denne Tilbagegang maa delvis tillægges Utilstrækkeligheden af Plads til Skibene.



Den Overfyldning og Forvirring, som har været forårsaget af Manglen paa Plads, er den vigtigste Aarsag til en Omflytning af den maritime Trafik til de nærliggende Havne, navnlig Rotterdam.

Denne Tingenes Tilstand, som er forudset for flere Aar siden, begynder nu at gøre sig gældende, førend de Forholdsregler, der har været tagne for Fremtiden, er fuldførte.

De vidt strakte Projekter, som har været oppe angaende Udvidelsen af Havnen, og som er grundede paa en Forandring af Flodsengen, er endnu indtil dette Øjeblik ikke blevne realiserede. Aarsagen til denne Forsinkelse stammer fra en Uoverensstemmelse mellem Staten og Bøen med Hensyn til de Følger, der kunde resultere af en Forandring af Flodens Løb.

Hvad der ligeledes har bidraget til Tilbagegangen i Skibsfarten, er den Strejke, som brød ud i Midten af December Maaned mellem Havnearbejderne, og som holdt sig indtil de første Dage af Januar d. A. De Forholdsregler, som under Strejken blev tagne af de lokale Øvrigheder, har tilladt næsten stadig at fortsætte Arbejdet med Arbejdere fra Landet og fra Udlandet, men skønt dette forhindrede en fuldstændig Stansning af Arbejdet, har Strejken alligevel forårsaget skadelige Virkninger og sikkert havt sin Skyld i den konstaterede Nedgang i Tonnagen.

Antwerpen, den 30. Januar 1901.

*Fred. Brockdorff.*  
Generalkonsul.

## Generalforsamlinger.

### Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholdt sin ordinære Generalforsamling Lørdag den 16. Februar d. A.

Overretsprokurator Steinthal dirigerede.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed i Aaret 1900. Den vigtigste Begivenhed havde været Festen i Anledning af Foreningens 25 Aars Jubilæum, men derom blev der givet Beretning ved forrige Generalforsamling. Iøvrigt har Aaret været meget roligt. Men da en Kommission for Tiden forhandler om forskellige Forhold vedrørende Skibsfartens Interesser, har der ingen Anledning været for Foreningen til at gribe ind, og der er altsaa heller intet forsømt fra dens Side. Der er i Aarets Løb afholdt 13 Møder. Ved et af Møderne holdt Kaptajn i den svenske Marine E. Mæchel Foredrag om det af ham opfundne Loggeapparat Good Fellow, der har flere Fortrin for de nu anvendte Apparater.

I Aarets Løb er 7 Medlemmer afgaaede ved Døden og særlig maa Foreningen beklage Tabet af et af disse Medlemmer, Kapt. C. H. Knudsen, som altid har vist Foreningen stor Interesse og i en meget lang Aarrække været Revisor. (Forsamlingen rejser sig).

Formanden gennemgik derefter det reviderede Regnskab for Aaret 1900.

Foreningens Kasseregnskab balancerer med Kr. 4,707.55. Kassebeholdningen d. 1. Jan. 1900 var Kr. 1,238.31, d. 31. Decbr. s. A. Kr. 619.68. Status d. 31. Decbr. 1900 viser, at Foreningen ialt ejer Kr. 6,319.68.

Sygekassens Regnskab balancerer med Kr. 4,809.56. Æresmedlemmernes Bidrag var Kr. 1,063.08. I Sygehjælp er udbetalt Kr. 634.78. Kassebeholdningen den 31. Decbr. 1900 var Kr. 4,113.82. Kassen ejede s. D. Kr. 18,713.82.

Enke- og Hjælpekassens Regnskab balancerer med Kr. 21,515.04. I Understøttelser til Enker er ydet Kr. 11,130 foruden til Børn Kr. 20 og til forskellige trængende Med-

lemmer Kr. 490. Kassebeholdningen d. 31. Decbr. 1900 var Kr. 5,013.44. Kassen ejede s. D. Kr. 160,013.44.

Af Legatfondet for ugifte Døttre efter Medlemmer er i Understøttelser ydet Kr. 240. Fondet ejede d. 31. Decbr. 1900 Kr. 6,700.54.

Af I. H. Forbæchs Legat er ydet 80 Kr. i Understøttelser. Legatet ejede d. 31. Decbr. 1900 Kr. 2,511.22.

Af Marie Tøndering, f. Johansens Legat er i Understøttelser ydet Kr. 200. Legatet ejede den 31. Decbr. 1900 Kr. 5,290.40.

Der fremkom ingen Indsigelser imod Regnskabet. Derimod spurgte et Medlem, om Foreningens Inventarium altid vedbliver at have uforandret samme Værdi, da det stadig staar opført i Status for 3,000 Kr. Et andet Medlem spurgte, om det var rigtigt, at de Kreditforeningsobligationer, Foreningen har købt, staar opført i Statusoversigten til deres fulde paalydende Værdi og ikke til Dagens Kurs.

Formanden svarede, at Inventaret ved forringedes noget i Værdi med Alderen, men man kunde vistnok antage, at det fuldt ud opvejedes ved den Forøgelse af Bogsamlingen, som stadig fandt Sted. At opføre Kreditforeningsobligationerne til Kursværdien var næppe heldigt, da Kursen stadig forandrede. Foreningen handler heller ikke med Obligationer, men i Regnskaberne finder man opført de Summer, Obligationerne er indkøbt for.

Forsamlingen bifaldt Formandens Udtalelser.

Det viste sig imidlertid, at Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, hvortil udkræves mindst 40 Medlemmers Tilstedeværelse, medens der kun var mødt 37. Regnskabets Godkendelse, Valg af Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer m. m. maatte derfor udsættes til et nyt Møde bliver indvarslet, i hvilket Generalforsamlingen fortsættes.

Formanden meddelte, at der fra Kapt. P. Jensen, Fører af „Louisiana“, var kommet en Skrivelse med Henstilling til Foreningen om ved et Pengebidrag eller paa anden Maade at fremme Udbredelsen af den af ham udgivne Bog: „Vore Sømænds Uddannelse“. Da Foreningen imidlertid ikke har noget Fond eller andre Midler til Raadighed i Øjemed som det nævnte, maatte Formanden indskrænke sig til at henlede Forsamlingens Opmærksomhed paa Kapt. P. Jensens Bog og henstille til Medlemmerne at gøre deres til, at Bogen fandt fortjent Afsætning og Udbredelse.

Formanden meddelte endvidere, at Enkekassen i det sidste Aar har havt en Tilbagegang paa 1,046 Kr., hvilket kommer af, at der var 111 Enker imod 108 i det foregaaende Aar. Bestyrelsen har derfor stillet Forslag om, at den Tredjedel af Æresmedlemmernes Bidrag, der hidtil er bleven overført til Sygekassen, fremtidig skal gaa til Enkekassen; det er for sidste Aar 1,063 Kr. Sygekassen har en Formue paa over 18,000 Kr. Men Renten heraf kan ikke dække den udbetalte Sygehjælp. Man foreslaar derfor, at Sygekassen skal være en Kasse for sig selv, saaledes at der skal betales et særligt Kontingent, nemlig 2 Kr. aarlig, for tillige at være Medlem af Sygekassen og for at kunne komme i Betragtning.

Forslaget er sendt til Filialerne. Fra Marstal er der kommet Svar, at Forslaget vil blive forelagt Medlemmerne, og da der ikke siden er fremkommet noget om Sagen, har man formodenlig intet havt derimod.

Kapt. Matthiesen fandt ikke Forslaget heldigt; han troede, at Enkekassen om ganske faa Aar vilde være langt bedre stillet end for Øjeblikket.

Kapt. Breiningen anbefalede derimod Forslaget og fandt et særligt Kontingent af 2 Kr. til Sygekassen meget moderat.

Der førtes endnu nogen Diskussion om Sagen. Der syntes tilsidst at være nogen Stemning for, at man foreløbig af Foreningens Kasse dækkede Sygekassens Underskud, som sidste Aar kun havde udgjort c. 50 Kr.

Sagen maatte imidlertid udsættes til Afgørelse paa den fortsatte Generalforsamling og Formanden bemærkede, at de Medlemmer, der ønskede det, da kunde stille Ændringsforslag til Bestyrelsens Forslag.

Dirigenten hævdede derpaa Mødet.

**Fanø Skibsrederforening**

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Sekretæren, Kaptajn J. H. Svarrer oplæste det reviderede Regnskab, der godkendtes. Indtægterne har været følgende:

Beholden Formue fra forrige Aar .....	Kr. 3,064.23
Gave fra Firmaet Knøhr & Burchard, Nfl., Hamburg .....	" 100.00
Medlemskontingent .....	" 522.00
Kontingent af 49 Skibe, 28,570 Reg.-Tons à 1½ Øre ..	" 428.55
— fra d'Hr. Hansen & Co., London ..	" 19.09
Renter og andre Indtægter .....	" 185.36

Som Udgifter var opførte:

Gave til Enkekassen .....	Kr. 100.00
— " Fanø praktiske Sømandsskole .....	" 100.00
— " Navigationsfonden .....	" 100.00
Blade og Bøger .....	" 448.50
Lønninger .....	" 185.00
Forskellige Udgifter .....	" 453.40
Foredrag .....	" 100.00
Beholden Formue, der overføres til næste Aar ..	" 2,782.33

Regnskabet balancerer med Kr. 4,269.23.

Der bevilgedes for indeværende Aar Gaver til et Beløb af 320 Kroner.

Efter Tur udtraadte af Styrelsen Skibsreder P. N. Winther, Foreningens mangeaarige Formand, der i Følge Foreningens Love først kan gen vælges om et Aar; i hans Sted valgtes ved skriftlig Afstemning Købmand N. J. Andersen. Sekretæren, Kapt. J. H. Svarrer, og Revisorerne, Skibsreder Math. Jepsen og Havnefoged Math. Pedersen, genvalgtes alle.

I Aarets Løb er 5 Medlemmer afgaaet ved Døden og 7 udtraadte. Medlemsantallet er nu 138. I Aaret 1900 er der af Nordbys Handelsflaade forlist 7 Skibe, medens 5 er solgte (ialt 12 med 4,645 Reg.-Tons.) Nordby Handelsflaade er i det forløbne Aar hverken bleven forøget ved Køb eller Nybygning.

**Understøttelseskassen i Sønderho**

har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Kapt. S. A. Sørensen fremlagde Regnskabet, som udviste, at Kassens Formue pr. 1. Januar d. A. er 10,141 Kr. 87 Ø.; Regnskabsaaret viser en Fremgang af 116 Kr. 17 Ø.; i Understøttelse er i Aarets Løb udbetalt 440 Kr. I Kontingenter er indkommet 169 Kr. 50 Ø. og i Gaver 12 Kr. 68 Ø. Aaret slutter med en Kassebeholdning af 1,011 Kr. 87 Ø., Kassens øvrige Midler er anbragt i 52 Udlaan. Kapitalrenten er opført med 420 Kr. 32 Ø. Driftsomkostninger er 46 Kr. 33 Ø. Kassens gode Formaal og gode Status opfordrer til forøget Tilslutning, særlig af Sømandsstanden. Medlemsantallet ved Regnskabsaarets Slutning var ialt 50. Der gaves Decharge.

**Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.**

I Referatet af Generalforsamlingen i vort sidste Nummer er indløbet nogle Fejl, der herved rettes.

Lastning (ikke Losning) i Kjøbenhavns Frihavn. Kaptajn Andersen udtalte, at en Skipper kan komme til at ligge i 3 Uger og vente paa Last uden Godtgørelse.

Kapt. Illemann har udtalt, at Mæglerne ikke bør udskrive Certepartiet, ikke „underskrive“.

Vægtgaranti i østersøiske Havne. Der skal staa, at vi besøger mellem 65 og 70 pCt. af Kongensbergs Sejlskibsudførsel til Danmark og Sverige, i første Halvaar af 1900 befragtedes af et Firma 90 tyske mod 240 danske Sejlskibe.

Havneafgifter. Det er kun Slæbedampere, der flere Steder er indgaaet paa at betale en mindre Afgift.

Valg af Kredsformænd. For Nyborg valgtes Kapt. Iversen, „Camilla“, ikke Jørgensen, „Isabella.“

**Nybygninger, Køb og Salg.**

Familiens Haab, Sk. af Ærøskjøbing, er af Skibsreder Brandt solgt til Skibets hidtidige Fører, Kapt. Hansen, med flere Redere.

Fra R. Møllers Værft i Faaborg er en 3-m. Skonnert paa 175 Br.-Tons løbet af Stablen. Skibet, der er bygget til H. P. Henriksens Rederi paa Thurø, fik Navnet *Vesta*. Det skal føres af Kapt. Poulsen, Thurø. — Paa Værftet lægges nu Kølen til to Skibe af lignende Størrelse, det ene til Lohals, det andet til Marstal.

Paa Burmeister & Wains Værft er en ny Damper sat i Vandet, bygget til Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg. Den fik Navnet *Nordsøen* og har følgende Hoveddimensioner: 232' 3" × 31' 7½" × 15' 6" med en Bæreevne af 1,400 Tons d.V. Den er bygget af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse og udstyret som en første Klasses Fragtdamper.

Fra J. Ring Andersens Værft ved Svendborg er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den fik Navnet *Delos*, maaler 223 Br.-Tons. Korrespond. Reder er Hr. Vald. Petersen, Svendborg, Fører Kapt. S. P. Andersen.

*Althea*, Sk. af Thurø, er solgt til et Rederi i Marstal for 12,500 Kr.

**Personalia.**

Kapt. F. Jacobsen, der midlertidig førte Dpsk. *Rita*, har nu atter overtaget Dpsk. *Kiew*, hvorefter Kapt. P. Andersen atter er til Disposition for Dpsk. *Vesuv*.

Kapt. R. Skov har under Kapt. J. Holms Sygdom overtaget Dpsk. *Limfjorden*.

Kapt. M. Kofoed, der under Kapt. Nordens Sygdom førte Dpsk. J. C. Jacobsen, har atter overtaget Dpsk. *Valdemar*, hvis midlertidige Fører, C. Johnsen, er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Fhv. Skibsfører og Lodsformand P. Funder af Hilber-skov ved Hadsund er afgaaet ved Døden.

**Ugens Havarier.**

*Viking*, Dpsk., ankom hertil 13. ds. efter en meget haard Rejse fra Libau, 2 Døgn forsinket. Skibet har lidt en Del oven Bords Skade.

*Nordpol*, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Dunkerque til Libau været i Kollision med det tyske Dpsk. *Minas*. Begge Skibe fik en Del Skade.

*Urania*, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, som meddelt, ved Gravesend været i Kollision med russisk Dpsk. *General Skobelew*. *Urania* fik en Del Skade om Bagbord over Vandlinien.

*Pomona*, Skonnert af Svendborg, Kaptajn Nielsen afsjede d. 22. December f. A. fra Newcastle med Kul til Nyborg. De man siden intet har hørt om Skibet, maa det desværre antages, at det er forlist og dets Mandskab omkommet. *Pomona*, der havde en Besætning af 6 Mand og ejedes af Kapt. Nielsen, var forsikret i Svendborg Søassurance. Det byggedes i Svendborg i 1868 af Eg og maalte 116 Nt. Reg.-Tons.

Harald Haarfager, Postdpsk., har paa sin Rejse til Frederikshavn været i Kollision med en Fiskekutter, *Prosi-fik*, og maatte returnere til Christianssand. Harald Haar-fager fik betydelig Skade i Bagbords Boug og Fiskekutteren, indbragtes til Christianssand med Stævnen knust.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alabama, Getsche, afgik fra New Orleans 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz 15. Febr., bestemt til Lissabon. — Antwerpen, Andersen, afgik fra Kbhvn. 29. Jan., bestemt til Boston. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., bestemt til New York. — Beira, Lunge, afgik fra Genua 18. Febr., bestemt til Messina. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Libau 17. Febr. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 13. Febr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Libau 17. Febr. — Hekla, Svensson, er ankommen til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Newcastle 13. Febr., best. til Genua. — Kentucky, Thidemann, ankom til New York 11. Febr. — Leopold II, Kruse, i London. — Nicolai II, Michelsen, Her. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 15. Febr., bestemt til New York. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til New Orleans. — Xenia, Holst, afgik fra Kbhvn. 31. Jan., best. til New York. — Omsk, Müller, ankom til Kbhvn. 15. Febr. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 6. Febr., best. til Christiania & Kbhvn. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Boston 18. Febr. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 19. Febr. — Douro, Ørum, i Oporto. — Island, Skjødt, ankom til New York 14. Febr. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 25. Jan., bestemt til Aarhus. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Libau 14. Febr., best. til Ghent. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Newcastle 16. Febr., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, i Reval.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Newcastle 18. Febr., bestemt til Bordeaux. — Arno, Strubberg, er ankommen til London. — Axelhuus, Sørensen, ank. til Kbhvn. 16. Febr., best. til Vestnorge. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 18. Febr., bestemt til London. — Christiansund, Kjelsen, ank. til Kbhvn. 16. Febr., bestemt til Stettin. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 15. Febr., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, pass. Skagen 18. Febr., bestemt til Hull. — Georg, Bühr, ankom til London 17. Febr. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Antwerpen 13. Febr., bestemt til Libau. — Jolantha, Ingwartsen, ank. til Antwerpen 10. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn 15. Febr., bestemt til Libau. — Kiev, Jacobsen, ankom til Hull 12. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 15. Febr. — Laura, Aasberg, ankom til Leith 18. Jan., bestemt til Kbhvn. — Louise, Christiansen, ankom til Pillau 18. Febr., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 18. Febr., bestemt til Danzig. — Morsø, Frisénette, ankom til Christiania 17. Febr., bestemt til Stettin. — Moskø, Fischer, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Libau. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 16. Febr. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 17. Febr., best. til Kbhvn. — Perm, Christiansen, afgik fra London 17. Febr., bestemt til Hamburg. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 15. Febr., bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Gottfredsen, ankom til Liverpool 17. Febr., best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., best. til London. — Valdemar, Johnson, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., bestemt til Libau. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Bergen 17. Febr., bestemt til Thronhjelm. — Viking, Lorentzen, ank. til London 18. Febr. — Adolph Andersen, Schubert, ank. til Libau 16. Febr., bestemt til Kbhvn. — Yrsa, Gommessen, ankom til Swinemünde 17. Febr., bestemt til Christiania. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 15. Febr., bestemt til Hamburg. — Rita, Rasmussen, ankom til Libau 18. Febr., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 21. Febr., best. til Newcastle. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 21. Febr., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 20. Febr., bestemt til Aarhus. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 20. Febr., bestemt til Korsør. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 20. Febr., best. til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Frederikshavn 20. Febr., bestemt til Leith.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra London 19. Febr. — Frode, Wrisberg, ankom til London 14. Febr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Barry Dook 18. Febr. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Livorno 15. Jan., bestemt til Newport News. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 30. Jan., bestemt til La Plata. — Knud II, Hansen, ankom til Savannah 10. Febr. — Skjold, Schmidt, ankom til Newcastle 11. Febr. — Danmark, Kraemer, afgik fra London 16. Febr., bestemt til West Hartlepool. — Ragnar, Holst, afgik fra Libau 19. Febr., bestemt til Rotterdam. — Volmer, Ribes, afgik fra Dunkerque 19. Febr., bestemt til Blyth. — Dan, Tofte, ankom til Burntisland 16. Febr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 19. Febr., best. til Libau. — Olaf, Petersen, afgik fra Newport Mon 1. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Svend II, Risøe, ankom til River Plate 9. Febr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, afgik fra Cardiff 6. Febr., bestemt til Palermo. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Dam, afgik fra Malta 13. Febr., bestemt til Blyth. — Pawel Andrejoff, Jensen, afgik fra Baltimore 31. Jan., bestemt til Kbhvn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Burntisland 16. Febr. — Russ, Jensen, ank. til Ship Island 6. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 6. Febr., bestemt til Port Natal. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til Shirnouosiki 11. Febr.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Huelva 17. Febr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Tynen 16. Febr. — Helga, Lagesen, afgik fra Huelva 14. Febr. — Therese, Løffer, ankom til Pomaron 16. Febr.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Ghent 14. Febr., bestemt til Firth of Forth. — Niobe, Jørgensen, pass. Algier 19. Febr., bestemt til Hull. — Nancy, Mathiesen, ankom til Novorossisk 17. Febr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Marseille 17. Febr., ank. til St. Raphael 17. Febr. — Nora, Christensen, afgik fra Libau 19. Febr., bestemt til Bristol. — Neptun, Gram, afgik fra Methil 17. Febr., ankom til Esbjerg 19. Febr. — Nerma, Nielsen, afgik fra Montrose 15. Febr., ankom til Methil 16. Febr. — Alfa, Lund, afgik fra Karolinenkoog 16. Febr., ankom til Grangemouth 19. Febr. — Nexos, Schmidt, afgik fra Grangemouth 11. Febr., pass. Bornholm 18. Febr., bestemt til Reval.

**Dania.** Mary, Lorentzen, ankom til Horsens 18. Febr. — Lilly, Nielsen, ankom til Esbjerg 18. Febr.

**Jylland.** Karen, Degn, afgik fra Helsingør 17. Febr., bestemt til Libau. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Libau 19. Febr., bestemt til Montrose.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ankom til Reval 14. Febr. — Eyen, Jørgensen, afgik fra Leith 16. Febr., ankom til Methil 16. Febr. — Russia, Hansen, afgik fra Dunkirk 16. Febr., ankom til Sunderland 18. Febr. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Swinemünde 13. Febr., ankom til Libau 15. Febr.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Libau 17. Febr., bestemt til Dundee. — Britannia, Nielsen, ankom til Bary 13. Febr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dömel, ankom til Kbhvn. 17. Febr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 13. Febr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 12. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 17. Febr. — Jømsborg, Kühl, afgik fra Port Talbot 15. Febr., bestemt til Marseille. — Kronborg, Schultz, afgik fra Singapore 16. Febr., bestemt til Bombay. — Rosenborg, Schultz, ankom til W. Hartlepool 15. Febr. — Skanderborg, Larsen, ankom til Sevilla 18. Febr. — Søborg, Fischer, ank. til Montevideo 18. Febr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 17. Febr. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Newcastle 16. Febr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Marselisborg, Andersen, ankom til Genua 12. Febr. — Skodsborg, Lund, ankom til Sevilla 13. Febr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Cardiff 12. Febr., bestemt til Sevilla. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 19. Febr. — Guldberg, Jensen, ankom til Rotterdam 16. Febr. — Tøborg, Mathiesen, afgik fra Newport 8. Febr., bestemt til Genua. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Newport 16. Febr., bestemt til Sevilla. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Rio Marina 7. Febr., bestemt til Rotterdam.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Blyth 13. Febr., bestemt til Libau. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Leith 17. Febr. — Agnete, Jensen, afgik fra Methil 15. Febr., bestemt til Libau. — Hermia, Sørensen, afgik fra Libau 14. Febr., bestemt til Rotterdam. — Alice, Hansen, ankom til Libau 17. Febr. — Bornholm, Thing, ankom til Sunderland 17. Febr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 19. Febr., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Helsingborg 14. Febr.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ank. til Pillau 19. Febr. — Thorvaldsen, Reese, ankom til Kbhvn. 16. Febr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 18. Febr., bestemt til Rotterdam. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., bestemt til Pillau. — Helge, Matthiessen, afgik fra Helsingør 20. Febr., bestemt til Libau.

**Det Østasiatiske Kompagni meddeler:** Siam, Glahn, ankom til Saigon 13. Febr. — Annam, Berg, afgik fra Wladivostock 14. Febr., ankom til Shimonoseki 17. Febr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Singapore 16. Febr. — Normannia Eriksen, afgik fra Rangoon 15. Febr. — Cimbria, Hansen, ankom til Singapore 13. Febr. — Patria, Larsen, afgik fra Wladivostock 18. Febr.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Methil 9. Febr., bestemt til Genua. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Rotterdam 12. Febr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Blyth 16. Febr.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Bilbao 18. Febr.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Rotterdam 15. Febr. — London, Bom, afgik fra Rotterdam 18. Febr., bestemt til Grangemouth.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Rotterdam 19. Febr., bestemt til West Hartlepool. — Clara, Jensen, afgik fra Grangemouth 19. Febr., bestemt til Kbhvn.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Grangemouth 19. Febr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 13. Febr., bestemt til Rotterdam.

**Det Helsingørske Dampskibsselskab.** Ophelia, Krohn, afgik fra Libau 14. Febr., ankom til Dundee 19. Febr. — Dana, Westergaard, afgik fra Kiel 15. Febr., ankom til Methil 18. Febr. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Newcastle 6. Febr., bestemt til Trieste.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Doris Brodersen, Hansen, ankom til London 11. Febr. fra Bremen. — Gladstone, Nielsen, ank. til Taltal 12. Febr. fra Newcastle N. S. W. — Esmeralde, Petersen, afgik fra East London 13. Februar til Bombay — Prinsesse Marie, Winther, præst 6. Febr. paa 49° N. 24° W. fra Iquique til Falmouth. — Laura, Callesen, præst 26. Jan. paa 7° S. 31° W. fra New York til Corinto. — Aalborg, Clausen, afgik fra Adelaide 15. Febr. til Port Natal.

**Fans. Sønderho.** Anna, Hansen, ankom til London 9. Febr. fra Halmstad. — Elisabetha, Fischer, afg. 11. Jan. fra Laguna til Hamburg.

**Rønne.** Anne, Sadi, ank. til Kapelshamm (Gotland) 10. Febr. — Bornholm, Jensen, ank. til London 11. Febr. — Ansgar, Clausen, ank. til København 13. Febr.

**Svendborg.** Samson, Hansen, ankom til Antwerpen 12. Febr. — Urda, Rasmussen, ankom til Dover 11. Febr. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Leith 13. Febr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til London 13. Febr. — Ariel, Nielsen, ankom til Fecamp 15. Febr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Havre 16. Febr.

**Æro.** Fredensborg, Kisby, ankom 11. Febr. til Newport Mon. — Cerels, Bager, ankom 10. Febr. til London. — Marie, Schmidt, ankom 11. Febr. til Grangemouth. — Johanne, Grube, ankom 12. Febr. til Fowey. — Kodan, Andersen, ankom 12. Febr. til Ceuta (Marokko.) — Hildur, Køhlert, ankom 13. Febr. til London. — Alfa, Rasmussen, ankom 12. Febr. til Setubal. — Hans, Folmer, ankom 13. Febr. til Svendborg. — Saga, Clausen, afgik 13. Febr. fra Bristol til Guadeloupe (Vestindien). — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 13. Febr. til Tønsberg. — Ansgar, Lauritzen, ankom 14. Febr. til Gibraltar. — Dannebrog, Bøye, ankom 15. Febr. til Porsgrund. — Hermod, Dreimann, ankom 16. Febr. til Liverpool. — Hansigne, Clausen, afgik 16. Febr. fra Frederikshavn til Afrika. — Ellen, Lauritzen, ankom 15. Febr. til Ymuiden. — Karen, Hansen, ank. 18. Febr. til Slipshavn. — Kiana, Christensen, ank. 18. Febr. til Welsfort. — Harris, Thorsteinson, ankom 18. Febr. til Goole. — Frem, Folmer, afgik 15. Febr. fra Christiania til Traler. — Sylphe, Petersen, afg. 3. Febr. fra Saffi til Irvine. — Zephyr, Hansen, ank. 17. Febr. til Newport Mon. — Carl, Smedegaard, ank. 30. Jan. til Patras fra Gibraltar. — Venus, Friis, ankom 12. Febr. til Alloa fra London.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er antaget for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat. Mariager-Fjord. Mariager.** Ved *Mariager* Bros Yderside er Dybden nu 14 Fod. ved V.-Siden indtil 12 Fod og ved Ø.-Siden fra 12 til 8 Fod ved Slæbestedet.

Fyrskibene „Hals“, „Kobbergrund“, „Anholt-Knob“, „Lappe-Grund“ og „Drogden“ ere inddragne for Is.

Samtlige Lystønder inden for *Skagen* samt Klokketønden „Frederikshavn“ ere inddragne for Is og Vintersømærkerne udlagte.

**Smaalands-Farvandet. Masnedø. Masnedø** Ledefyr ere slukkede, da Farvandet er spærret af Is.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet.** Fyrskibene „Svinbådan“, „Oskarsgrundet“ og „Kalkgrundet“ Lodsartøjet paa *Malmö* Rød og Vragfyrskibet ved „Gefion“ Vrag samt Fyrskibet „Falsterbore“ ere inddragne for Is. En Vragpriik uden Topbetegnelse er udsat tæt NØ. for Vraget af „Gefion“.

**Rusland.** Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Fyrskibet „Libau“ inddraget for Is.

**Tyskland. Hela.** Den hvide Fløjtetønde med rød Ø-lig Topbetegnelse „Fædderort O“ er bortdrevet.

**Femer-Bælt.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin ere alle Sømærker i *Femer-Bælt*, undtagen Tønden ved *Puttgarden-Reu*, bortdrevne.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Kattegat.** Fyrskibet „Fladen“ er inddraget for Is.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Onega Bugt.** I *Onega Bugt* ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

En 4 Fods Grund S. for *Ked Island* med en Tønde med rød Stage og 1 rød, opadvendt Kost i 13 Fod Vand. 1, Kml. S. 21° V. fra *Ked Island* S.-Ende. 63° 59' N. Br. 36° 45' Ø. Lgd.

En Klippe, der falder tør, 1, Kml. N. 21° Ø. fra Midten af *Lohk Island*. En Tønde med hvid Stage og 1 sort, nedadvendt Kost er i 17 Fod Vand udlagt 3 Kbl. NV. for Klippen. 63° 57' N. Br. 36° 49' Ø. Lgd.

Ved NV.-Enden af Klipperne SV. for *Abakumikha* en Tønde med rød Stage og 1 rød, opadvendt Kost i 6 1/2 Fv. Vand, 1 1/2 Kml. S. 48° V. fra *Abakumikha Island*. 64° 14' N. Br. 36° 34' Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben.** Fyrskibet „Krautsand“ er inddraget for Is. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Osteriff“ inddraget for Is.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Borkumriff“ atter udlagt paa Station.

**Holland. Wester Ems.** I *Wester Ems* er Afmærkningen atter i Orden, dog mangler den sorte Anduvningstønde endnu.

Fra den 15de Februar 1901 ville Hovedfloderne i *Holland* blive afmærkede paa samme Maade som de *hollandske Zeegat* og Farvande. Desuden kunne Ankerpladser afmærkes med rød og sort tærnede Kugletønder eller Tønder, mærkede med Flodens Navn og et Nummer, der angiver Distriktet.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Noorderhoofd.** Paa *Noorderhoofd* opføres en Fyrbaake, hvorfra der skal vises et midlertidigt, hvidt Blinkfy. Imidlertid vises, naar Søen tillader det, et hvidt, fast Fyr fra en Pæl.

**Zeegat van Goeree. Aardappelengat.** I *Aardappelengat* ere de sorte Lystønder Nr. 1 og 2 atter udlagte.

**Schelde. Zeegat van Vlissingen. Hoedekenskerke. Hoedekenskerke** hvide, faste Fyr er forandret. Det viser nu hvidt, fast Lys fra S. 16° V. til over Spidstønde Nr. 18 i *Middelgat*, grønt, fast Lys derfra til over Spidstønde Nr. 20 med Ballon i *Middelgat* og hvidt, fast Lys derfra op ad Floden. 51° 25' 18" N. Br. 3° 55' 6" Ø. Lgd.

**England. Downs.** En Grund med 25 Fod, Lavvande, er funden c. 3 Kml. S. 82° Ø. fra *North Foreland Fyr* og N. 57° Ø. fra Fyret paa *Ramsgate Ø.-Pier*. Indtil 3 Kbl. N. for Grunden ligge flere Plader med 26 Fod. *Elbow* Tønde er flyttet 8 Kbl. S. 79° Ø. hen i 6 Fv. Vand, 3 1/2 Kml. S. 80° Ø. fra *North Foreland Fyr*. 51° 22' N. Br. 1° 31' 7" Ø. Lgd. Dybtgaaende Skibe bør ved Lavvande ikke tage Tønden for klos.

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

**Frankrig. Régnerville.** Den røde Spidstønde ved *Banc d'Appréhension* er inddragen, da *Passe de la Rivière* har lukket sig. *Régnerville* maa søges gennem *Passe de la Collière*.

**England. Cardigan Bay. St Tuddwalls.** Skonnerten „*Llan-dulas*“ er sunken Ø. for *St. Tuddwalls*. En grøn Spidstønde er i 11 Fv. Vand udlagt tæt NV. for Vraget, 6, Kml. N. 72° Ø. fra *St. Tuddwalls Fyr*. 52° 50' N. Br. 4° 18' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Wexford.** Den 1ste Marts 1901 inddrages Lys- og Fløjtetønden uden for *Wexford*. 52° 15' N. Br. 6° 16' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Harbor. Brant Point.** *Brant Point* hvide, faste Fyr er flyttet til det nye Fyrtaarn 290 Alen N. 85° Ø. hen og 15 Alen Ø. for *Brant Point* røde, faste Baakefy, der er slukket. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Hvidt, cylindrisk Taarn. 41° 17' 24" N. Br. 70° 5' 27" V. Lgd.

**Delaware River.** I *Delaware River* er Dybden aftagen i de gravede Løb oven for *Bombay Hook*, mellem *Liston Point* og *Deep Water Point*, saa at der kun kan gøres Regning paa 21 Fod Middel-Lavvande. Skibe, der stikke over 17 1/2 Fod, bør tage Lods.

**Florida. Alligator Reef SV.** Grunden, der er rapporteret SV. for *Alligator Reef* af Damperen „*Newcastle*“, er forgæves eftersøgt. Der fandtes ingen Grund S. for den S.-lige Grænse af den røde Vinkel i *Alligator Reef Fyr*.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola East Bay.** I *Pensacola East Bay* forandres følgende Fyr saaledes: *White Point* røde, faste Fyr forandres til et hvidt, fast Fyr. *Middle* hvide, faste Baakefyr forandres til et rødt, fast Fyr. *Escribano Point* røde, faste Fyr, 1 Kml. NV. for *Escribano Point*, forandres til et hvidt, fast Fyr.

**Texas. Galveston.** Fyrskib Nr. 28 er igen udlagt paa sin Station paa N.-Siden af den gravede Bende mellem Dæmningerne ved Indløbet til *Galveston Harbor* og den midlertidige Lystønde inddragen.

**Cuba S.-Kyst. Cienfuegos. Colorados Point.** Den 1ste Marts 1901 tændes paa *Colorados Point*, Ø.-Siden af Indløbet til *Cienfuegos*, et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 83 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Det lyser over 140°, den Ø.-lige Lysgrænse gaar over *San Juan Point*. Lysegult, 63 Fod højt, cylindrisk Taarn med grøn Lanterne ved Fyrpasserboligen, paa samme Sted som det i 1898 ødelagte Fyrtaarn. 22° 1' 7" N. Br. 80° 29' 25" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I December 1900 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 26 Dage passeres med et Dybgaende af 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

**Chili. Chiloe. Chacao Bugt. El Estero. El Estero** hvide, faste Fyr er slukket. 41° 49' S. Br. 73° 31' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien V.-Kyst. Viareggio.** Det yderste af N.-Molen ved *Viareggio* og Fyret paa den er ødelagt. Et midlertidigt rødt, fast Fyr er tændt 100 Alen længere inde paa Molen; det er formærket N. for NV.

**Italien. Brindisi.** Den 15de Februar 1901 aabnes den nye Karantænestation i *Brindisi*. Ved Landingsstedet er tændt et rødt Fyr, c. 500 Alen S. 39° Ø. fra Fyret paa den romerske Søjle. Den gamle Karantænestation er lukket.

**Rumænien. Kap Tuzla.** Paa *Kap Tuzla* er tændt et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Lyn, Lyn 1/2 S., Mørke 1 1/2 S., Lyn 1/2 S., Mørke 7 1/2 S. Flammens Højde: 201 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Lysvænen: 30 Kml. for det hvide Lys. Lyset er hvidt fra N. 7° Ø. gennem Ø. og S. til S. 14° V. Desuden viser Fyret rødt, fast Lys fra N. 11° Ø. til N. 19° V. Synsvidden: 6 Kml. Inden for N. 7° Ø. og S. 14° V. viser Fyret Et-Blink hver 10 Sekunder. Fyrapparat af 1ste Orden. Fyret vises fra en hvid, c. 150 Fod høj Jærnkonstruktion ved Fyrpasserboligen, 800 Alen N. for *Kap Tuzla*. 43° 59' 36" N. Br. 28° 40' 26" Ø. Lgd.

Taagesignal gives med Sirene, hver 2 Minutter To-Stød, Stød 3 S., Pause 5 S., Stød 3 S., Pause 109 S.

Det midlertidige Fyr er slukket.

**Tunis. Goulette.** En sort Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, er i 19 Fod Vand udlagt ved S.-Siden af Indløbet til *Goulette*, N. 35° Ø. fra Fyret paa Yderenden af N.-Molen. For Indgaaende skal Tønden holdes om Bagbord.

## LANDMANDSBANKEN

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

**Skibslanter** med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## Københavns Børskurs d. 20. Febr. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....	—	54 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	54 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....	100—99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72	71 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76	75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....	—	98	100
Dampsk. af 1896 .....	—	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske .....	108—107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108
Østersøen .....	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
Nordsøen .....	75	72	76
Torm .....	—	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	113
Gorm .....	—	—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....	—	—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....	—	—	—
Hejmdal .....	—	111	113
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....	—	—	—
5% — — — — —	—	—	—
5% Norden .....	—	—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....	—	—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....	—	94	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	—	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....	—	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84
4% — — — 2. Serie ..	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — — ..	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 7 — — — ..	—	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — — — ..	—	84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	—	136	137
Privatbank .....	—	131 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....	—	124	125
Handelsbank .....	—	123	124
Grundejerbank .....	—	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....	—	76	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....	—	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	—	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	114
Bryggeri Aktier .....	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurser d. 19. Februar 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.75
London .....	18.23	18.19
Paris .....	72.35	—
Amsterdam .....	151.00	—

### Notering paa Berlins Børs d. 19. Februar 1900.

Russiske Noter .....	216.40
4% Russiske Consols .....	100.00
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	94.70
5% Mexikanske 1899 .....	97.70
5% Rumænske Stats .....	88.50
4% — — — 1890 .....	75.70

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 20,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 26,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Dannebrog“ 24,000, „Skjold“ 10,000, „Urania“ 12,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 48,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Strand en

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kai.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr. Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø. Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 $\frac{1}{2}$ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskskibbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fyns Kreds

afholder **Søndagen** den 24. Februar, Eftermiddag Kl. 3, sin aarlige **Generalforsamling** paa Thure, hvortil Dampbaade afgaa fra Svendborg Kl. 2.

Bestyrelsen.

## Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægterne § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 23de Februar d. A., Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

1. Valg af 3 Repræsentanter.
2. Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
3. Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse fra Generalforsamlingen til Samme til i Aarets Løb at optage Medlemmer af Foreningen, der ere over 40 Aar gamle, mod en af Bestyrelsen i hvert enkelt Tilfælde iatsat Indtrædelsesaftift.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1900 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra 11 1/2—2 fra den 4de Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 2. Februar 1901.

P. B. V.:

A. V. Knudsen.

## Det Helsingørske Dampskibsselskab

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 23. Februar d. A., Kl. 6 Eftm., i Hotel „Dagmar“.

Forhandlingsgenstandene ere

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af Ekstrakt af det reviderede Regnskab for 1900 samt Forslag til Fastsættelse af Udbyttet.
3. Indstilling om at meddele Decharge for det reviderede Regnskab.
4. Valg af Kommitteret samt Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Regnskabs-Ekstrakten for 1900 udleveres paa Selskabets Kontor, Skjoldsgade 11, fra den 15.—22 Februar fra Kl. 12—2, mod behørig Legitimation i Henhold til Lovenes § 11.

## Datter af Koffardikaptajn Friedrich Wilhelm Jonassen Oline Emilie Andersens Legat

til Understøttelse af 2 unge, værdige og trængende Sønner, vil den 16de Marts blive uddelt med ca. 70 Kr. til hver. Ansøgninger med fornødne Oplysninger og Attestationer indgives til **Kjøbenhavns Skipperforenings Bestyrelse**, Holmens Kanal Nr. 18, 2. Sal, inden Slutningen af Februar d. A.

Kjøbenhavn, i Februar 1901.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommen: **Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handels-Skibe**, der ere tildelte Kendings-Signaler samt alfabetisk Register over Handels-Skibene, 15. Udgave, Januar 1901. Udgivne efter Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marine-Ministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet. **Pris Kr., 120.**

Aktieselskabet

## Dampskibsselsk. „Nordsøen“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 26. Februar d. A., Kl. 5 Efterm., paa Selskabets Kontor, Amaliegade 24.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Aar.
2. Regnskabet for samme Tidsrum tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar.
4. Vedtagelse af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar samt Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
5. Valg af Kommitterede.
6. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen faas mod Legitimation af Egenskaben som Aktionær paa den i Lovenes § 7 foreskrevne Maade fra den 19de til den 24de Februar, daglig Kl. 10—12, paa Selskabets Kontor, hvor Driftsregnskabet for det forløbne Aar udleveres Aktionærerne i Overensstemmelse med Lovenes § 11.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1901.

Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Nordsøen“.

Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet „Urania“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 26de Februar d. A., Kl. 4 Efterm., paa Selskabets Kontor, Amaliegade 24.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Aar.
2. Regnskabet for samme Tidsrum tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar.
4. Vedtagelse af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar samt Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
5. Revision af Selskabets Love, eventuel Forandring af disse.
6. Valg af Kommitterede.
7. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen faas mod Legitimation af Egenskaben som Aktionær paa den i Lovenes § 7 foreskrevne Maade fra den 19de til den 24de Februar, daglig Kl. 10—12 paa Selskabets Kontor, hvor Driftsregnskabet for det forløbne Aar udleveres Aktionærerne i Overensstemmelse med Lovenes § 11.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1901.

Bestyrelsen for Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Urania“.

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean

Portugal and Copenhagen & vice versa.

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,

og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

### LISSABON.

ALBERT OLSEN & C<sup>TA</sup>.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

### Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-

agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

### Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Da den d. 16. Februar afholdte Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, indkaldes, i Henhold til Lovenes § 7, en ny Generalforsamling den 9. Marts Kl. 7 Em. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med samme Dagsorden som tidligere:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2. Valg af to farende Bestyrelsesmedlemmer.
3. Valg af to Revisorer.
4. Forslag om Ændring § 2 og 5 af Vedtægterne for Sygehjælp.

Bestyrelsen.

### Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Middag med efterfølgende Bal Mandagen den 25. Februar Kl. 6 Em. i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13. Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i Foreningen fremlagte Liste. Det bemærkes, at saavel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset Antallet af dem, som tegner sig.

Bestyrelsen.

### AKTIESELSKABET

### NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Eiterkræ. Prislister sendes paa Forlangende.

### CARLSEN, NIELSEN & CO., CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.

Damp & Sejl.

•• Direkte Importører af Skandinaviske Produkter ••

Kontraherer for Tordok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.





# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Februar 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Sextanter.  
Oktanter.  
Barometre.  
Patent Log.  
Kikkertør.  
Uhre etc.

Lauritz Kirkeby,  
26, Laxegade 26.  
Grundl. 1886.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

*A. Formanns  
Leverpostej  
med og uden Trøffel i Saas.*

Forlang altid

## Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,  
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.  
Indregistreret Varemærke.



System Holzapfel.  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

H. H. ADRIAN,  
Kobbersmedemester.  
Nyhavn 37.  
Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

C. HANSEN,  
GIØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
SKIBSARBEJDE.  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Min Klinik for

### Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Gammel Strand 36.

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

Hans Bonnesen, Læge.



# Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører  
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

N. M. Hansen,  
Bagermester,  
Toldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Babat for d'Herrers Skibrostavretter.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

## A. FORMANN'S OKSEKØD I SUPPE

hermetisk lukkede Daaser paa 1-2-4-6 og 8 Portioner. Kødet er 1ste Klasses, dets Smag og Konsistens er anske som det var kogt paa almindelig Maade, og det ligger helt og smukt i Daasen.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt i Fabriksudsalget, Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

**Ny Carlsberg Øl.**

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

## Nestlé's Milk

(med Sukker)

## & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**

St. Kongensgade 106. København.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommen:

Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handels-Skibe, der ere tildelte Kendings-Signaler samt alfabetisk Register over Handels-Skibene, 15. Udgave, Januar 1901. Udgivne efter Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marine-Ministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureaut. Pris Kr. 120.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Tønderings Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

## Skib til Salg.

Begrundet paa anden Bestemmelse er Jagten „Solide“ af Thisted billig til Salg. Den er 30<sup>1/2</sup> Tons, laster 65 Tons d. w., 3400 Kbf. Trælast.

N. P. Andersen,

Østerhavn.

Thisted.

Læge H. C. Lund.

## Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Engelske Søretsdomme i 1900.

I en Oversigt over de i det svundne Aar afsagte engelske Søretsdomme udtaler „Sh. Gaz.“, at Antallet af Sager har været betydeligt, medens derimod Antallet af særlig interessante Sager maaske har været noget ringere end i de foregaaende Aar.

Af Admiralitetssagerne omtales først Bjærgnings- og Sammenstødssager. Medens den højeste Bjærgeløn i 1899 var £ 7,500, var der i 1900 tre Sager, hvor højere Bjærgeløn blev tilkendt, nemlig Waikato £ 16,500, (se „Dansk Søfartstidende“ No. 18 for 3. Maj 1900), Delano £ 10,000 og Mombassa £ 9,500, endvidere fandtes to paa £ 7,000, fire paa £ 6,000, tre paa £ 5,000, tre paa £ 4,000, fire paa £ 3,000, seks paa £ 2,000 og femten paa mellem £ 1,000 og £ 2,000.

Af Sammenstødssagerne nævner „Sh. Gaz.“ først Sagen Alcoa imod Gannet; det var den eneste Sammenstødssag, der gik til House of Lords, og her fik den samme Udfald som i Admiralitetsretten, hvis Dom var blevet forandret ved Appelretten. Selve Spørgsmaalet havde kun for saa vidt nogen Interesse, som det var det ankerliggende Skib, Alcoa, der ved Admiralitetsretten og i House of Lords blev dømt alene skyldig, fordi dens ene Ankerlanterne havde været forkert anbragt; Appelretten havde erklæret Gannet for medskyldig i Sammenstødet, fordi den burde have set Lanternerne, men House of Lords stadfæstede som sagt Admiralitetsdommen.

Som den næste i Rækken nævnes den vel bekendte Sag East Lothian imod Sanspareil, i hvilken Sag Admiralitetsretten erklærede, at East Lothian ikke havde haft nogen Grund til, af Hensyn til Omstændighederne, at vige af Vejen for Eskadren, men havde haft Ret til, som den gjorde, at holde sin Kurs; Appelretten erklærede East Lothians Sejlads for „improper“, men gav dog Sanspareil alene Skylden paa Grund af mangelfuldt Ud-kig. Da denne Sag er blevet saa fyldigt refereret og debatteret i „Dansk Søfartstidende“, skal vi ikke nu gaa nærmere ind paa Spørgsmaalet, men kun henvise til No. 12, 21 og 25 for d. 22. Marts, d. 24. Maj og d. 21. Juni samt flere senere Artikler under Overskriften „Enkelt Skib overfor Eskadre“.

I Sagen Clan Mackay mod Orisaba (se „Dansk Søfartstidende“ No. 1 for den 4. Januar 1900) var det

af særlig Interesse, at Noten til Art. 21 i de internationale Søvejsregler fik en Fortolkning, hvorefter det syntes som om Dommerne, hvad der ogsaa forekommer os retfærdigt, var af den Mening, at der maa kræves ganske særlige Omstændigheder for at erklære en Fører skyldig paa Grund af Overtrædelse af denne Bestemmelse. Bestemmelsen gaar jo ud paa, at det Skib, der skal holde Kurs og Fart, i det Øjeblik, at Faren er saa overhængende, at Sammenstød ikke kan undgaa ved Foranstaltninger fra det andet Skibs Side, selv skal træffe Foranstaltninger for at undgaa Sammenstødet. Men nu at træffe det rette Øjeblik til at handle i et saadant Tilfælde er meget vanskeligt; handler man for tidlig, bliver man dømt efter Art. 21, handler man for sent eller faar man slet ikke Tid til at handle, da kan en streng Fortolkning af Art. 21.s Note ogsaa føre til Domfældelse. Vi kan om dette Spørgsmaal henvise til en Artikel i „Dansk Søfartstidende“ No. 9 for d. 1. Marts „Om de internationale Søvejsreglers Art. 16 og Art. 21“, hvori der netop fremhæves det uheldige i en streng Fortolkning af Noten til Art. 21 og anføres et Eksempel paa en saadan i Sagen Carola imod Ørnen.

Campania Sagen, der omtales i „Dansk Søfartstidende“ No. 48 for d. 29. Novbr. og No. 49 for d. 6. Decbr. 1900, er jo saa godt kendt og har vakt saa megen Opmærksomhed i Anledning af Rettens Fordring til de store Dampere om at gaa med virkelig moderat Fart i Taage, at vi ikke nærmere skal omtale den.

Ved Dommen i Sagen Rondane imod Hermann Koepen (se „Dansk Søfartstidende“ No. 31 for d. 2. August 1900 om Søvejsreglernes Art. 16) fastsloges det, at det i Henhold til Art. 16 var en Pligt at stoppe straks, den første Gang, man hørte Signalet fra det andet Skib, saaledes at det var i Strid med Reglen at afvente den anden Gang, Signalet lød, for nærmere at kunne bestemme det andet Skibs Plads.

Til Slutning kan endelig nævnes den ret mærkelige Sag om Lodstvang ved Blyth, ved hvilken det konstateredes, at der, til Trods for hvad alle mente, i Henhold til gamle Vedtægter, der aldrig var hævede, stadig var Lodstvang i Blyth for fremmede Skibe (se „Dansk Søfartstidende“ No. 51 for d. 20. Decbr. 1900).

## Signaler i Taage.

I „Shipping Gazette“ har en Del Indsendere ført en hæftig og langvarig Polemik om Taagesignaler. En af dem har paastaet, at Sejlskibenes Taagehorn (saa lidt som deres Lanterner) er ganske utilstrækkelige med Nutidens Trafik paa Søen for Øje, og han søger heri Aarsagen til flere af den senere Tids større Ulykker, forarsagede ved Kollisioner. En anden forsvarer de Signal-Apparater, der benyttes ombord i Sejlskibene, men mener dog, at Eksplosions-Signaler vil være at foretrække. Naturligvis kom Diskussionen saa hurtig ind paa det gamle Tema om Lydens Forplantning i Taage, om hvilket der stædse synes at herske megen Uklarhed. Bladet giver nu i en ledende Artikel, af hvilken vi fremdrage nogle Enkeltheder, en Oversigt over Diskussionen.

Hensigten med Lydsignaler er: 1) at sætte Skibe,

der har hinanden i Sigte, i Stand til at signalere den Kurs, de styrer; 2) at sætte Skibe i Stand til i Taage, Regn- eller Sneykning nogenlunde at angive deres Plads og til en vis Grad deres Kurs; 3) at give Nødsignaler, og 4) fra bestemte Punkter paa Kysten eller fra Fyrskibe at advare og vejlede de Søfarende under Sejlads i taaget Vejr. De Apparater, der er anordnede til at frembringe Signalerne i de tre første af disse Tilfælde, er „en kraftig Fløjte eller Sirene, virkende ved Damp eller et Surrogat for Damp“, „et kraftigt mekanisk Taagehorn“ og „en stærkt lydende Klokke“, og disse Apparater skal bedømmes af en af „Board of Trades“ Funktionærer. Det er sikkert, at et stort Antal forskellige Apparater fabrikeres og sælges til Skibene, og blandt „Board of Trades“ talrige Inspektører hersker rimeligvis meget forskellige Meninger om de Fordringer, der bør

stilles til disse Apparater, idet der ikke findes nogen fastslaaet Maalestok for saadanne Fordringer. Rimeligvis giver dette Forhold en vis Usikkerhed i Anvendelsen af Lydsignaler. Men mange andre Forhold paavirker, som de fleste Navigatører vil have erfaret, Paalideligheden af disse Signaler. Saaledes er der meget, der forstyrrer Lydens Gang gennem Luften, f. Eks. Ekko eller Luftstrømninger. Hvem kan fremdeles bedømme sin Afstand fra Lydens Udgangspunkt? Ved én Lejlighed kan et Lydsignal med Lethed høres i ti engelske Miles Afstand; ved en anden Lejlighed kan det samme Signal ikke høres i  $1\frac{1}{2}$  Mils Afstand. Og i et stærkt befærdet Farvand kan der, naar Taagen skjuler alt, være et saadant Spektakel fra Sirener, Dampfløjtter og Klokker, at Kaptejnen, medens han staar paa Broen, forgæves søger at finde ud af, hvad alle disse Signaler betyder, og stoler paa, at Forsynet vil beskytte ham mod at blive løbet ned, eller mod selv at løbe paa et andet Skib. Naar man betænker al den Usikkerhed og Risiko, der er forbundet med Brugen af Lydsignaler paa Søen, burde der gøres en alvorlig Anstrengelse for at forbedre disse Forhold, og „Board of Trade“ burde lade det hele Spørgsmaal om de forskellige Lydsignalers Virkninger og Brug omhyggeligt undersøge af en sagkyndig Kommission. En saadan vil være i Stand til at fastslaa de hensigtsmæssigste Apparater til Brug for Skibene, og de Fordringer, der kan stilles til dem. Den kunde ogsaa komme til et Resultat med Hensyn til Lydens Forplantning, der kunde supplere de interessante Forsøg, Professor Tyndall for mange Aar siden gjorde, men som mest havde videnskabelig Betydning. Han fastslog, at Lydsignaler høres bedre i taaget end i klart Vejr, og gennem de Undersøgelser, dette gav Anledning til, opfandt man Sirenen som en fortrinlig Lydfrembringer. Man diskuterer nu Hensigtsmæssigheden af eksplosive Signaler om Bord i Skibene; men bortset fra, at disse Signaler væsentligst bruges fra Kysten og som Nødsignaler, maa det fremhæves, at deres Kortvarighed, deres Lighed med mange Lyde om Bord i et Dampskib, og deres Tilbøjelighed til at blive uden Virkning ved et Vindstød, ved Maskinens eller Styreapparatets Støj, ikke taler til Fordel for dem, naar Talen er om paalidelige Signaler. Men en paa de praktiske Erfaringer støttet Undersøgelse, der kunde paavise de Lydsignaler, ved Hjælp af hvilke Skibe i Søen bedst og sikkert kommer i Forbindelse med hinanden, vilde blive hilst med Glæde af alle Navigatører.

*Kjøbenhavn*, d. 28. Februar 1901.

Den svensk-norske Vicekonsul i Aalborg, har ifølge Norg. Sjøft., i en Indberetning til Generalkonsulatet her i Byen henledt Opmærksomheden paa Nødvendigheden af at iagttage Forsigtighed ved Benyttelse i Certepartier af Bestemmelsen om Losning indenfor et vist „Tolddistrikt“, uden videre Indskrænkning. Til Aalborg ankom saaledes sidste Efteraar flere større norske Skibe fra England med Kul under følgende Klausul i Certepartiet:

„Losning i Aalborg Tolddistrikt, Ordre ved Ankomst paa Aalborg Red“.

Skibene blev derefter anviste Losseplads ved den ny Cementfabrik „Norden“, beliggende vest for Pontonbroen og den faste Jærnbanebro over Limfjorden. Mod Forventning blev da Skibene bebyrdede med Udgifter til Bugsering frem og tilbage gennem disse Broer, hvad der vilde være undgaaet, hvis Skibene havde havt rent

Certeparti med „Losning: Aalborg“. Mod Lossepladsen var der derimod ikke noget at indvende, da den er beliggende i Aalborg Tolddistrikt. Men vil Befragterne benytte Klausulen i videre Udstrækning, da kan den medføre stor Ulejlighed og stort Tab. Tolddistriktet omfatter nemlig, foruden Limfjorden fra Hals til Cementfabriken „Norden“, ogsaa den aabne Kyst udenfor Hals Barre, en Strækning nord og syd for denne. Naar da Skibsføreren har antaget Certeparti med Bestemmelse om Losning i Aalborg Tolddistrikt, vil han, efter at være kommen helt op til Aalborg, ikke kunne nægte at sejle tilbage ud til Lossestedet paa Kysten, hvor Befragteren kan forlange Ladningen udskibet i Lægtøer eller Pramme. Det er indlysende, hvilken Betydning en saadan Følge af den angivne Klausul har, en Betydning, der naturligvis ikke er indskrænket til dette Tilfælde, men ogsaa kan gælde Tilfælde i andre Byer og Tolddistrikter.

Det meddeles rygtevis i „Fairplay“, at der er sluttet en Overenskomst, der nok faktisk betyder en Sammenmæltning, mellem de tre Bjærgningsselskaber Em. Z. Svitzer i Kjøbenhavn, Neptun i Stockholm og Nordischer Bergungs-Verein i Hamburg. Bladet mener, at et Samarbejde mellem disse tre Selskaber vil være en uvelkommen Efterretning for de britiske Assurandører, idet de britiske Bjærgningsselskaber vil miste Fordelen af den Konkurrence, der hidtil har hersket mellem de nævnte tre Selskaber.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe tilskriver os følgende om Fragten for Gadesten fra Bohuslänskysten:

„Norges Sjøfartstidende“ meddeler, at bohuslänske Redere af Sejlfartøjer, der gaar i Fart med Gadesten paa Danmark og Tyskland, har holdt et Møde, paa hvilket man er bleven enig om en bestemt Fragttakst. Minimumsfragten til Kiel og Flensborg er sat til  $4\frac{1}{2}$  Mark, til Stettin, Lübeck og Danzig 5 Mark. Forrige Foraar var Fragterne til disse Steder respektive 4 og  $4\frac{1}{2}$  Mark.

Afdelingen tillader sig at henlede Medlemmernes Opmærksomhed paa ovenstaaende til Vejledning ved Foraarbefragtinger fra Lysekiel og Nabohavne.

Vi har fra Søkort-Arkivet faaet tilsendt Forandringer og Tilføjelser til Den danske Lods, 5te Udgave, Den danske Havnelods, 3dje Udgave, Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Danmark med Bilande samt Den islandske Lods. I det første Hæfte indeholdes bl. a. en Række ny Karantænebestemmelser. Disse Tillæg fører de ovennævnte Bøger til Dato til den 1ste Januar d. A. og de udleveres gratis fra Søkortarkivet. Vi anbefaler særlig d'Hrr. Skibsførere at forsyne sig med dem, saaledes at de her nævnte vigtige Haandbøger kan være saa meget up to date som muligt.

I Fortsættelse af de Oplysninger, vi i dette Blads No. 5 for i Aar gav om den ny Konkurrence om den Pollockske Præmie, meddeler vi i Dag efter „Fairplay“, at der er truffet Overenskomst med det franske Toldvæsen om, at alle Udstillingsgenstande fra Udlandet vil blive indført toldfrit til Frankrig, naar de er forsynede med Paategning om, at de er bestemte til at deltage i denne Konkurrence, og naar de udføres igen straks

efter Konkurrencens Afslutning. Genstandene maa ankomme til Havre i August Maaned; Afsenderne skal betale Fragten, men de udstilles iøvrigt uden Udgift for Afsenderne. Kaptajn S. Dechaille, der giver alle nærmere Oplysninger, har Adresse: „Directeur du service des signaux et du sauvetage de la Chambre de Commerce, au Havre.“

Sejlskibsredere, der slutter deres Skibe til Valparaiso, gøres opmærksomme paa den høje Betaling, der dér maa ydes for Bugsering, Fortøjning m. m. Et Skib har i Henhold til Havnetarifen maattet betale Lst. 154.2.8, hvilket var omtrent 1/3 pr. Ton af Skibets Ladning, der lossedes i denne Havn. Det paagældende Certeparti indeholdt en Bestemmelse om en Minimums-Losning af 700 Tons pr. Dag, Søn- og Helligdage undtaget, men uagtet Vejret var smukt og Vandet i Bugten helt roligt, opholdtes Skibet dog meget længe uden at faa Godtgørelse for Liggedage.

I Danzig vil, ligesom i Stettin, en ny Havnetarif træde i Kraft fra d. 1. April d. A.

I Landstinget fandt i Fredags en kort og interessant Forhandling Sted om Beskatningen til Kommunerne af Skibsfartens Aktieselskaber. Vi henviser til omstaaende Referat, der synes at vise, at der er megen god Vilje til at imødekomme Skibsfarten. Forhaabentlig bliver der da ogsaa Tid til at faa de nødvendige Ændringer indført i Lovforslaget.

## Kronometre.

Blandt de Opfindelser, der har bidraget meget til Skibsfartens Sikkerhed, og til at det blev muligt med nogenlunde Nøjagtighed at besejle de store Verdenshave, bør Kronometret fremhæves som en af de vigtigste, fordi det kun ved Hjælp af dets nøjagtige Gang er muligt at anstille Længdeobservationer.

Tidsmaalere af forskellig Art, som Sol- og Vandure, skal allerede have været kendt 1530; saaledes nævner „Syren“ Gemma Frisius som en af Opfinderne; men disse Instrumenter har næppe været meget nøjagtige, og derfor betragtedes det som et stort Fremskridt, at Huyghens i 1657 opfandt Penduluret og tre Aar senere Spiralfjeder og Uro til Lommeure. I 1598 udlovede den spanske Regering en Belønning til den, der kunde lave et Ur, der egnede sig til Skibsbrug, og 1665 anstilledes Forsøg med de bedste, der fandtes; men Resultatet var ikke godt. Det var endnu ikke lykkedes at konstruere Tidsmaalere med saa nøjagtig Gang, at de kunde anvendes til Længdebestemmelse.

Efterhaanden som Farten paa Atlanterhavet tiltog, blev Ulemperne ved, at der manglede Midler til Længdens Bestemmelse, mere følelige; og dette var rimeligvis Aarsagen til, at den engelske Regering 1714 udlovede en Belønning paa 20,000 £ til den, der forfærdigede et saa nøjagtigt Ur, at Fejlen efter en bestemt Tid i den derved beregnede Længde ikke oversteg 30 Kml., samt 15,000 £, naar Fejlen var under 40 Kml., og 10,000 £, naar den var under 60 Kml. Disse store Præmier har

rimeligvis opmuntret alle dygtige Urmagere til at spekulere over Sagen, indtil det efter mange Aars møjsommeligt Arbejde lykkedes en Mand ved Navn Harrison at overvinde Temperaturforandrings Indflydelse paa en Kompensations Balance. Med denne Forbedring konstruerede han et Ur, der endnu opbevares i Observatoriet i Greenwich; det blev prøvet paa en Rejse til Vestindien; Skibet forlod England d. 6. Oktober 1761 og returnerede d. 2. April 1762, altsaa efter næsten 6 Maaneders Forløb, og Uret viste da en Fejl paa 1 Minut 54½ Sekund. Dette betragtedes som et glimrende Resultat, og der tikendtes dets Ejer den fulde Belønning, c. 360,000 Kr.

Siden den Tid er der sket store Fremskridt paa dette Omraade, og der forfærdiges nu Kronometre med næsten fuldstændig nøjagtig Gang under alle Temperaturforhold. Trods Fabrikationens Fuldkommenhed og Kronometrenes Billighed er de dog ikke Dampskibsfarten til den Nytte, de burde være, fordi det er ualmindeligt at medgive Skibene mere end ét Ur. Denne Sparsommelighed er næppe altid besparende; thi der kan paa Rejsen komme noget i Vejen med selv det bedste Instrument. Dets daglige Gang kan forandres ved Stød, som ingen har bemærket, eller, hvad der hyppigt er Tilfældet, det kan gaa istaa ved Optrækning.

Hvor paalidelige end Kronometrene viser sig at være, saa er det en Selvfølge, at de er saa fine og omfindtlige Instrumenter, at en Skibsfører ikke kan forsvare at have ubetinget Tillid til dem paa lange Rejser, med mindre han har 3 til Sammenligning; og saa mange bør der være af dem i ethvert Skib, der gaar i transatlantisk Fart. Et saa stort Fremskridt kan nu vel næppe ventes paa en Gang; selv om 2 Ure ikke er aldeles betryggende, saa vil dog Uoverensstemmelser i deres daglige Gang vise, at det er risikabelt at stole paa dem.

b.

## Generalforsamlinger.

### Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 23. Februar under Ledelse af Kaptajn J. J. Benedictsen.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen aflagde Regnskab for Aaret 1900.

Foreningens Kasseregnskab viste et Underskud paa 2,353 Kr. 98 Øre, idet de samlede Indtægter har udgjort ialt 10,209 Kr. 71 Øre, men Udgifterne 12,563 Kr. 69 Øre. Der er dog ingen Grund til Ængstelse i den Anledning, da Underskudet kun hidrører fra, at der er anvendt 3,237 Kr. 03 Øre til Hovedstandsættelser af Ejendommen, Holmens Kanal 18, særlig af Pakhuset, Navigationskolen og en større Lejlighed.

Fattiggassen begyndte Aaret med en Kassebeholdning af 593 Kr. 47 Øre og sluttede den 31. December med en Kassebeholdning af 1,709 Kr. 10 Øre. Der er i Understøttelser til 5 gamle Medlemmer, 63 Enker og 6 Børn udbetalt tilsammen 2,914 Kr.

Skipperstiftelsens Kasseregnskab balancerer med 16,867 Kr. 18 Øre saavel paa Indtægts- som paa Udgiftssiden. Kassebeholdningen var ved Aarets Begyndelse 1,651 Kr. 18 Øre, ved Aarets Udgang d. 31. December 2,240 Kr. 85 Øre. Der er i Aarets Løb indkommet 991 Kr. i Gaver til Stiftelsen. Til 40 Beboere i Stiftelsen er der ydet ialt 1,200 Kr. i Understøttelse. Der er indkøbt 2,000 Kr. Østift. Kreditforeningsobligat. for 1,777 Kr. 66 Øre.

Statusopgørelsen viser, at Skipperforeningen den 31. December 1900 ejede ialt 441,333 Kr. 16 Øre. Til Foreningen er henlagt Legater, der tilsammen udgør 501,100 Kr.

Det reviderede Regnskab godkendtes enstemmigt af Forsamlingen.

Derefter foretoges Bestyrelsesvalg. De efter Tur fratrædende tre Repræsentanter, d'Hrr. Kaptajner C. C. E. Schmiegelow, F. V. Schierbeck og O. Hansen genvalgte enstemmigt.

Ligeledes genvalgte enstemmigt til Revisorer d'Hrr. Kaptajner J. J. Benedictsen og P. T. N. Folkmann og til Suppleanter Kaptajnerne H. J. Fænø og S. P. Andersen.

Fra Bestyrelsen forelaa et Forslag om, at der gives den Bemyndigelse til at optage ny Medlemmer, der er over 40 Aar, i Foreningen, samt at Bestyrelsen i hvert enkelt saadant Tilfælde fastsætter Indtrædelsesgebyret.

Kapt. Carl Petersen anbefalede Forslaget. Foreningen er en temmelig velhavende Forening, og han syntes derfor, det var rigtigt at udvide den paa en saa liberal Maade som muligt. Han fandt derfor ogsaa rigtigt at sætte Indtrædelsesgebyret saa moderat som muligt, for at den gamle Forening kunde faa Tilgang af ny Medlemmer.

Kapt. Schmiegelow mente dog, at der burde sættes en Aldersgrænse for at kunne blive optaget i Foreningen.

Formanden, Kapt. A. V. Knudsen udtalte, at det var Mening, at man kun vilde optage ny Medlemmer, der ikke var over 50 Aar. Hvis Generalforsamlingen er enig med Bestyrelsen heri, kan Aldersgrænsen sættes til 50 Aar.

Kapt. Carl Petersen syntes, det kunde overlades til Bestyrelsen ogsaa at bestemme Aldersgrænsen i hvert enkelt Tilfælde, da Bestyrelsen jo dog ikke vil udsætte sig for at blive desavoueret af en senere Generalforsamling.

Det vedtoges derefter enstemmigt at bemyndige Bestyrelsen til at optage ny Medlemmer, der er over 40 Aar, samt at fastsætte Indtrædelsesgebyret i hvert enkelt Tilfælde. Ligeledes vedtoges det, at Aldersgrænsen for at kunne blive optaget i Foreningen sættes til 50 Aar. Den givne Bemyndigelse gælder foreløbig kun for et Aar.

Dirigenten hævdede derpaa Generalforsamlingen.

#### Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsaafdeling for Fyen

afholdt i Søndags paa Thurø sin aarlige Generalforsamling, i hvilken deltog ca. 70 Medlemmer.

Kredsaafdelingens Formand, Havnefoged Carl E. Møller, fremlagde Regnskabet: I Afdelingen er indmeldt 98 Skibe med 13,709 Netto Reg.-Tons, deraf 58 fra Thurø, 28 fra Svendborg, 5 fra Troense, 4 fra Odense og 3 fra Faaborg. Af Indtægten er til Hovedforeningen udbetalt Kr. 771.68, medens Lokalforeningen har disponeret over Kr. 424.34. Regnskabet godkendtes.

Til Bestyrelsen genvalgte Havnefoged Møller enstemmigt. Revisorerne, Skibsrederne Anderskow, Svendborg, og N. P. Petersen, Thurø, genvalgte ligeledes enstemmigt.

Formanden aflagde Beretning: Hovedforeningen havde afholdt sin Aarsgeneralforsamling i Svendborg, hvor det havde været os en Glæde at modtage den. Kredsbestyrelsen havde iøvrigt støttet Hovedforeningen i alle foreliggende Sager. En Del af disse behandlede jo fremdeles i den nedsatte Søfartskommission, hvis Arbejde stadig syntes at gaa langsomt, og udtalte man en Smule Kritik herover, fik man at vide, at man skulde passe sig selv. Han beklagede stærkt, at Foreningens Bestræbelser for at faa Skibsfarten repræsenteret i Folkethinget ikke syntes at ville lykkes; netop i den forestaaende Rigsdagssamling, da man maatte vente, at Sager af største Betydning for Søfarten vilde komme frem, vilde det være af særlig Interesse for os at være repræsenteret.

Formanden meddelte derefter, at Afdelingen for mindre Skibe havde henvendt sig til Hovedforeningen om at søge at faa Vægtgarantien i Østersøhavnene afskaffet. Vi maa støtte de mindre Skibe i denne Sag, i hvilken ogsaa vi er interesserede, og de danske Redere, hvis Skibe besørger langt den største Del af Sejlskibsudførelsen f. Eks. fra Kongsberg bør gaa i Spidsen.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Det vil være forbundet med stor Vanskelighed at ordne denne Sag, men der bør ar-

bejdes derfor. Foreningen bør sætte sig i Forbindelse med de tyske og svenske Redere, og hvis vi kan blive enige med dem om en fælles Opræden, er der vel Udsigt til et godt Resultat.

Mægler Meyer, Stettin, betegnede den Vægtgaranti, der endnu fordres i nogle tyske Havne, som uretfærdig mod Skibene. Rederne bør optræde i Forening imod den, og de bør ikke gaa paa Akkord, men forlange den helt afskaffet.

Formanden foreslog følgende Resolution:

Generalforsamlingen opfordrer Hovedbestyrelsen til ved at sætte sig i Forbindelse med Kredsen indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening og lignende Sejlskibsrederi-Foreninger i Sverrig og Tyskland at søge Vægtgarantien i Østersøhavnene afskaffet,

der enstemmigt vedtoges.

Formanden omtalte en for nylig i „Dansk Søfartstidende“ fremkommen Artikel om Søforklaringers Afgivelse i Udlandet. Efter en kort Diskussion anmodede man Bestyrelsen om at henvende sig til Hovedbestyrelsen for at søge udvirket, at vore Konsuler bemyndiges til at optage edelig Søforklaring med retsgyldig Virkning.

Om Hovedforeningens Virksomhed gav dens Sekretær, Hr. L. Drechsel nogle Oplysninger. Han takkede for den Modtagelse, Bestyrelsen og de Delegerede havde fundet ved Generalforsamlingen i Sommer. Den nedsatte Søfartskommission arbejdede paa forskellige Sager af Interesse for Foreningen, saaledes paa en Reform af Sønæringsloven og Besigtelsesvæsenet. Med Hensyn til Told- og Konsulat-afgifterne havde Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart nu selv taget Initiativet og indgivet et Andragende om deres Ophævelse; dette Andragende har fundet en særdeles gunstig Modtagelse, og navnlig bør man lægge Vægt paa, at Folkethingets Finansudvalg enstemmigt har udtalt sig for, at Skibsfarten befris for disse Byrder; man synes da nu at staa nærmere ved en Løsning af disse Spørgsmaal, som Foreningen i Aarevis har arbejdet for, end nogensinde før. Fællesrepræsentationen har arbejdet energisk for, at den paatænkte ny Skat paa Aktieselskaber ikke skal ramme Skibsfartens Selskaber, og der er Udsigt til, at man vil tage Hensyn til dens Andragende herom; en saadan Skat vilde ramme Sejlskibsflaaden føleligt, ogsaa her i Kredsen, hvor man mere og mere gaar over til Aktieselskaber, saa det vil være et smukt Resultat, om det lykkes at undgaa den. Foreningen har forhandlet med „The Sailing Shipowners Documentary Committee“ i London om et fast Samarbejde med Hensyn til Certepartiers Affattelse; vi venter paa nærmere Oplysninger fra London, forinden endelig Bestemmelse tages, men det synes at kunne være til Fordel for de danske Rederier, om et saadant Samarbejde kom i Stand. Foreningen udgiver nu i Foraaret Kaptajn J. K. Jensens „Haandbog i Sømandsskab“; det vil blive en smuk og fortrinlig Haandbog, som bør finde Indpas i alle danske Skibe.

Formanden afsluttede Forhandlingerne med et Leve for Kredsaafdelingen, hvorefter Mægler H. A. Hansen bragte Formanden og Hovedbestyrelsen en Tak og udbragte et kraftigt besvaret Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

#### Marstal Skipperforening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Kassereren, Skibsreder Bager, aflagde Regnskabet. I Kontingent var indgaaet: til Skipperkassen Kr. 994, Sygekassen Kr. 434, Understøttelseskassen Kr. 1,900, fra Æresmedlemmerne Kr. 452.30. Kassebeholdningen var Kr. 345.15. I Sygehjælp er udbetalt Kr. 246, i Enkeunderstøttelse og Pension Kr. 1,120. Kasserne ejer tilsammen Kr. 37,958, deraf Understøttelseskassen Kr. 32,992. Formuefremgangen var ialt 3,000 Kr. Der understøttes f. T. 27 Enker og 2 Pensionister; en tredje Pensionist, Skibsreder P. Knudsen, skænker sin Pension til Kassen. Medlemsantallet er forøget med 6.

Formanden, Mægler Albert E. Bøye, foreslog at fastsætte Pensionen for 10 Aar til 40 Kr., hvilket vedtoges for i Aar.

Formanden aflagde Beretning. Foreningen havde været repræsenteret ved Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Sommer. Folkethingsmanden for Ærø, Hr. I. Frederiksen vil i Februar i Marstal holde Foredrag om Forslag paa Rigsdagen, der vedrører Sømandsstanden.

Til Bestyrelsen genvalgtes Mægler Albert E. Boye og Kapt. E. Petersen. Revisoren, Skibsreder Børre Friis, genvalgtes.

Formanden omtalte sluttelig den nedsatte Lødvæsenkommission og henstillede, om der ikke var Anledning til overfor denne at paapege Ændringer, der ønskedes.

#### Svendborg Søassurance

har afholdt aarlig Generalforsamling, til hvilken var mødt c. 100 Medlemmer. Formanden, Mægler Hansen ledede Forhandlingerne og fremlagde Regnskabet for 1900, der udviser følgende Indtægt:

Kassebeholdning fra 1899 Kr. 170,98. Indskudspræmie, der ikke forfaldt til Betaling i 1899, Kr. 12,139,85, Rente af Kapital og Forskud Kr. 8,975,98, indgaaet af Foreningens Fond Kr. 3,000, Fartpræmie i 1900 Kr. 98,352,47, resterende Fartpræmie for 1899 Kr. 40,70, hævet i Svendborg Bank paa Bog Kr. 71,120, do. paa Folio Kr. 17,341,79, refunderet Forskud paa Havarier Kr. 65,340,32, Netto-Udbytte ved Salg af „Feronæ“ Kr. 980,42. Antegnelse til Regnskab 1899 Kr. 1,29, samtlige Indskud af Skibenes Forsikring og Forhøjelse Kr. 24,920, ialt Kr. 297,383,75.

#### Udgift:

Udbetalt for Forlis Kr. 62,748,06, do. for Havarier Kr. 42,494,96, Forskud paa Forlis og Havarier Kr. 45,777,87 udbetalt Indskudsudbytte Kr. 13,541, indsat i Svendborg Bank paa Bog Kr. 91,700, do. paa Folio Kr. 18,000, resterende Indskudspræmie Kr. 15,167,74, do. Fartpræmie Kr. 2,667,66, almindelige og tilfældige Udgifter Kr. 4364,60, Kassebeholdning d. 31. December 1900 Kr. 921,86, ialt Kr. 297,383,75.

Foreningen ejede d. 31. December 1900:

3½ pCt. kgl. Obligationer Kr. 77,400, 3½ og 4 pCt. Landmandsbank Obligationer Kr. 86,000, 5 pCt. Gøteborg Kommune Obligationer Kr. 33,000, indestaar i Svendborg Bank paa Bog Kr. 77,788,29, do. paa Folio Kr. 759,74, tilgodehavende Fart- og Indskudspræmie Kr. 17,835,40, Kassebeholdning Kr. 921,86. Foreningens Fond er saaledes Kr. 293,705,29 og dens Risiko Kr. 2,580,500.

Mægler Rasmussen, Thurø, meddelte, at Regnskab og Kassebeholdning var revideret og eftersat og befundet rigtigt.

Formanden afgav derpaa Beretning: Svendborg Søassurance har i 1900 haft 5 Forlis, „Feronæ“, „Thurø“, „Lea“, „Alpha“ og „Dannebrog“. Desværre forsvandt „Lea“ sporløst, og om Skibets eller Mandskabets Skæbne er intet hørt. „Alpha“ og „Dannebrog“ blev dog paa mindre Beløb nær dækket. Tabet ved disse Forlis andrager 54,800 Kr.

Foreningen har haft 25 Havarier, der tilsammen andrager 38,200 Kr., saa at Tabet for Forlis og Havarier kan anslaaes til 93,000 Kr. (i Fjor 76,000 Kr.)

Der er i Aarets Løb indtegnet 10 Skibe og 4 Forhøjelser med et samlet Beløb af 232,400 Kr., medens der for solgte, forliste og nedsatte Skibe er udgaaet ialt 131,100 Kr., saaledes at Tilgangen har været 101,300 Kr. (i Fjor 91,700 Kr.)

Derpaa foretoges Valg.

Til Komitemedlem genvalgtes Skibsreder M. R. Gammelgaard, Troense, og valgtes i Stedet for afdøde Skibsbygmester Jul. Jensen Skibsbygmester Jacobsen, Troense.

Til Syns- og Taksationsmand i Stedet for Skibsreder H. H. Nielsen, Troense, der frabad sig Valg, valgtes Skibsbygmester Jacobsen, Troense. Til Suppleant i Stedet for Kapt. Nissen, Rudkjøbing, der er udtraadt af Foreningen, valgtes enstemmig Købmand V. Gislason, Rudkjøbing.

Til Deciderer valgtes Grosserer Joh. Rosenthal og Købmand H. Henningsen.

#### Agterlanternerne m. m.

Formanden indskærpede den rette Forstaaelse af de internationale Søfartsreglers § 10, der lyder saaledes:

„Et Skib, der indhentes af et andet, skal fra sin Agterende vise det sidst nævnte Skib et hvidt Lys eller et Blus.

Det hvide Lys, der i Følge denne Artikel fordres vist, kan føres i en fast anbragt Lanterne, men i saa Tilfælde skal denne være saaledes indrettet og skærmet, at den kaster et ubrudt Lys over en Bue af Horisonten paa 12 Kompassreger, nemlig 6 Streger paa hver Side af Skibet fra ret agter og saaledes, at det er synligt i en Afstand af mindst 1 Kvartmil. Dette Lys skal derhos føres saa nær som mulig i samme Højde som Sidelysene.“

Formanden fremlagde endvidere en Tegning over, hvorledes Lanternebrædtet retteligt bør være indrettet.

Endelig meddelte Formanden, at der var en Liste under Udarbejdelse over Skibsmæglere i Udlandet, som kan anbefales Førere af Foreningens Skibe.

Formanden oplæste et Brev fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe med Opfordring til Førere af Skibe paa under 60 Tons om at indmelde sig.

#### Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele

har afholdt aarlig Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes.

Den samlede Indtægt i Aaret 1900 har været 1,874 Kr. 86 Øre, Udgiften 2,048 Kr. 75 Øre. Foreningen har saaledes haft et Underskud af 173 Kr. 89 Øre. Den 1. Januar 1901 ejede Foreningen 10,067 Kr. 85 Øre, der er i Aarets Løb udbetalt i Anledning af Forlis 1,915 Kr. og i de 17 Aar, Foreningen har bestaaet, er der udbetalt i Anledning af Forlis 18,306 Kr. 68 Øre.

#### Dansk Navigatorforening

afholdt aarlig Generalforsamling d. 10. Februar. Overretssagfører Rigenstrup dirigerede.

Viceformanden, Translatør Balth. Petersen, aflagde Beretning: Den i Foreningen nedsatte Kommission, der skal varetage Foreningens Interesser med Hensyn til Ændringer i Søneringsloven, har sendt den nedsatte Søfartskommission en Skrivelse, hvori anbefales, at Fiskeskipperprøven bortfalder, og at der stilles samme Fordringer for Retten til at føre Fiskefartøjer som til at føre andre Skibe; at Maskinprøven bortfalder for Sejlskibes Vedkommende; at der fordres udvidet Styrmandseksamen for at føre som første eller ene Styrmand med Sejl- eller Dampskib i oversøisk Fart; at der ved begge Afdelinger af Styrmandseksamen aflægges Prøve i Sømandsskab; og at Sætteskipperne, for at kunne føre som Styrmand i Sejlskibe af ikke over 100 Tons i Fart paa Nord- og Østersøen, skal have samme Søfart, som der kræves for at faa Styrmandsbevis. Foreningen har ligeledes overfor Søfartskommissionen udtalt sig om Forhyringsvæsenets Ordning. Dampskibsrederi-Foreningen har stillet sig afvisende overfor Krav om højere Løn for Styrmandene; et Udvalg har i denne Anledning udarbejdet en Løntarif, og der er udsendt Stemmesedler til alle Medlemmerne; da kun ca. 120 af disse er tilbagesendte, har Bestyrelsen ikke foretaget videre i Sagen. Foreningen har arbejdet for en Tilflugtshavn ved Nexø og har andraget Regering og Rigsdag herom; denne Sag vil ikke blive tabt af Sigte. Man havde til Rigsdagen indsendt et Andragende fra Krydstoldbetjentene om Lønforhøjelse.

Viceformanden fremlagde derefter Regnskabet, der udviser følgende Indtægt: Saldo fra forrige Aar Kr. 4,205,88, nye Medlemmers Indskud Kr. 350, fra Aarsfesten Kr. 413, Medlemskontingent Kr. 4,584, Annoncer og Abonnement Kr. 585,60, Hjælpefondens Andel i Kasserergage 1. Marts til 30. Juni Kr. 100, Indvundne Renter Kr. 69,24, Forskelligt Kr. 256,23. Udgift: Bladhold Kr. 155,24, Repræsentation etc. Kr. 181,21, Medlemsbladet Kr. 2,382,32, Bøger m. m. Kr. 300,16, Avertissementer Kr. 22,25, Husleje m. m. Kr. 1,130,09,



Aarsfest Kr. 478,80, Annonceprovision og Inkassation Kr. 208,59, Forskelligt Kr. 30,25, Lønninger Kr. 1,755,35, indestaaende i Sparekasse Kr. 3,270,12, Kassebeholdning Kr. 649,57. Regnskabet balancerer med Kr. 10,563,95. Hjælpefonden har haft i Indtægt: Saldo fra forrige Aar Kr. 118,95, i Sparekassen Kr. 1,900,50, Medlemsbidrag Kr. 1.586,10, indvundne Renter Kr. 84,34. Udgift: Lønning Kr. 300, Beholdning 31. Dec. 1900 Kr. 3,389,89. Regnskabet balancerer med Kr. 3,689,89.

Der førtes en Diskussion om Regnskabet; derefter godkendtes dette enstemmigt.

Af Bestyrelsen fratraadte Formanden, Kapt. Callesen, Kapt. Søbye og Fabrikant Sørensen, der indstilledes til Genvalg; ekstraordinært fratraadte Kapt. Kjelner. Der forelaa Forslag om at vælge Kapt. Jensen (Fører af Tolddamperen) og Styr. Frederiksen („Fox II“). Ved skriftlig Afstemning genvalgte Kapt. Søbye med 59 Stemmer og Fabrikant Sørensen med 48 St. og valgtes Kapt. Jensen med 56 St. og Styr. Frederiksen med 30 St. Derefter havde Kapt. Callesen 26 St., Styr. Sørensen („Frederik“) 11 St., Styr. Gjerløf 3 St., Havnef. Sørensen 3 St., Kapt. Bang 2 St., Styr. Jørgensen 2 St. og d'Hr. Krøier, Schoubye, Ehrenreich og Westrup hver 1 St. Suppleanter og Revisorer genvalgte.

Der forelaa Forslag om Forandringer i Lovene. Efter Forslag af Navigationslærer Funder ændredes § 19, saa at den kommer til at lyde: „Medlemmer, der ifølge § 4 udslettes af Foreningen, fordi de ikke have betalt Kontingent for 3 Halvaar, optøres paa en i Foreningens Lokale fremlagt eller ophængt Liste som udslettede, men kunne atter optages mod at betale nyt Indskud og det Foreningens tilkommende Beløb“. Ligeledes vedtoges, at af Bestyrelsens Medlemmer skal 4 være farende. Med 29 St. mod 3 forandredes § 8 derhen, at Bestyrelsen selv vælger sin Formand og Viceformand; den antager Redaktør, der tillige fungerer som Sekretær, og lønnes med 1,000 Kr. aarlig; endvidere Kasserer for Foreningen og Hjælpefondet, der lønnes med 800 Kr. aarlig, hvoraf Hjælpefondet udreder de 300 Kr. Bestyrelsen antager fornødne yderligere Assistance og affatter Instrukser for Funktionærene.

Der førtes en Diskussion om Foreningens Lokale og om en Skrivelse fra Sømandenes Forbund om at Matroserne i Tjenesten bør kaldes ved Efternavn, med hvilket sidste Forsamlingen sympatiserede. Endelig fremhævedes Ønskeligheden af, at Foreningen fik Lokaler i Provinserne og derigennem bedre Tilslutning, ligesom der burde agiteres for Tilgang til Foreningen og Hjælpefondet.

Man gik derefter over til Generalforsamling i

#### Hjælpefondet.

Regnskabet findes meddelt ovenfor. Efter en Diskussion om Kassererens Løn godkendtes det. — Til Kommissionen for Hjælpefondet genvalgte Kapt. Mathiesen, Styrmand Sørensen og Cigarhandler Petersen. Et Forslag af Bestyrelsen om, at naar et Medlem inden 5 Aar efter Fondets Stiftelse har indbetalt 60 Kr. til det, fritages han foreløbig for at bidrage yderligere, indtil nærmere Bestemmelse om Hjælpefondets Anvendelse er taget, vedtoges. Efter en Diskussion udtaltes det paa Bestyrelsens Vegne, at denne vil overveje, om Hjælpefondet ikke bør falde bort som selvstændig Forening og gaa ind under Navigatorforeningen, saaledes at dennes Medlemsbidrag forhøjes fra 6 til 18 Kr. aarlig.

#### Renne Pensions- og Understøttelseskasse

for Skibsførere, deres Enker og Børn, har afholdt aarlig Generalforsamling. Regnskabet for Aaret 1900 udviser følgende Indtægt: I Bornholms Sparekasse d. 1. Januar Kr. 22,534,01, Kassebeholdning fra f. A. Kr. 1,050,22, Medlemsbidrag Kr. 783, Tonsbidrag (af 4,762½ Tons à 2 Øre) Kr. 95,25, Renter af Pant og Kreditobligationer Kr. 516,83, Renter fra Sparekassen Kr. 950,78, Restancer Kr. 21, Aldersindskud Kr. 90, En Kreditobligation udtrukken Kr. 200, En Panteobligation indfriet Kr. 1,000; Udgift: Uddelt 30 Legat-

portioner Kr. 1,600, Købt en 4 pCt. Kreditobligation Kr. 182,48, Forsk. Udgifter Kr. 40,48, I Bornholms Sparekasse Kr. 24,338,34, Kontant Beholdning Kr. 1,079,79. Regnskabet balancerer med Kr. 27,241,09. Status viser, at Kassen d. 31. Decbr. 1900 ejede Kr. 38,268,13.

Af de i Bøsserne, der anbringes om Bord i bornholmske Skibe, indkomne Kr. 424,40 er i Aarets Løb to Gange ydet Understøttelser til trængende Søfolk og Enker.

Bestyrelsen bestaar af d'Hr. H. H. Westh, C. P. Lund, Joh. N. Holm, O. A. Juul og M. Mortensen.

#### Det Helsingørske Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsfører, Konsul Nyholm aflagde Beretning. Selskabets Baade har været i uafbrudt Fart hele Aaret 1900, og ingen af dem havt Havari af Betydning. Baadene blev bortfragtede tidlig paa Aaret forud til gode Fragter, men fik derfor ikke fuld Nytte af den stærke Fragtstigning, der indtraadte i Efteraaret; da der imidlertid samtidig med Fragt slutningerne var afsluttet forholdsvis billige Kulkontrakter om de fornødne Bunkerkul, udjævnede dette til Dels Forskellen. For indeværende Aar lykkedes det allerede i Efteraaret, forinden Nedgangen i Fragterne fandt Sted, at afslutte gode Fragter, hvorved Baadene vil være beskæftigede omtrent til Aarets Udgang, saa at Resultatet i 1901 forhaabentlig vil stille sig meget tilfredsstillende.

Formanden, Veksellerer Thomsen aflagde Regnskabet: Den samlede Indtægt havde udgjort 137,708 Kr. 81 Øre. I Udbytte foresloges udbetalt 10 pCt. eller 39,990 Kr. Til Reserve- og Vedligeholdelsesfondet foresloges overført 63,019 Kr. 26 Øre.

Der gaves Decharge. Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Direktør Brown. Revisorerne genvalgte.

#### Dampskibsselskabet Cimbría

har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Grosserer Høffding aflagde Beretning. Skibene havde været i Fart til gode Rater og Resultatet tilfredsstillende. De tre Skibe har indsejlet et Overskud af Kr. 259,687,67. Til Aktionærene foreslaas uddelt 10 pCt., til Reservefonden henlagt Kr. 128,589.

Der gaves Decharge. Til Bestyrelsen genvalgte Grosserer Theodor Lund.

## Skibsfartens Beskatning.

I Landstingets Møde i Fredags førtes en Forhandling om Skibsfartsaktieselskabernes Kommuneskat, en Sag, der, som vi tidligere udførlig har omtalt, har været Genstand for et Andragende til Regering og Rigsdag fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Vi refererer efter „Rigsdagstidende“:

Indenrigsministeren: Jeg har forhandlet med Ordføreren om Muligheden for en Ændring, der fritager Aktieskibsrederier for Kommuneskat. Ordføreren gav mig personlig Tilslutning, men har i den Tid, der har staaet til hans Raadighed, ikke opnaaet en saadan Tilslutning fra Udvalgets øvrige Medlemmer for denne Tanke, at jeg har turdet fremsætte et Ændringsforslag i den angivne Retning med Sikkerhed for at kunne faa det vedtaget. Jeg anser det imidlertid ikke dermed for udelukket, at der under Sagens videre Forløb kan blive stærk Stemning for en saadan Ændring.

Denne Ændring har været paa Tale lige fra 1892, da Forslag om Aktieselskabers Beskatning første Gang blev fremsat. Jeg haaber derfor, at dette Spørgsmaal maa komme op en Gang endnu paa Sagens videre Gang og maaske kunde finde en Afslutning i Overensstemmelse med Skibsfartens, efter min Mening ret vel motiverede Ønsker.

Gustav Hansen: Jeg havde unægtelig haabet, at et Ændringsforslag, gaaende ud paa at stille Skibsfartsaktieselskaber i et Undtagelsesforhold til den kommunale Beskatning, vilde fremkomme, men, som jeg hører, vil det ikke ske. Det er mig derfor en Trøst at høre af Ministeren, at der endnu kan være Haab om, at der paa et senere Trin af Sagen vil kunne gøres noget i den Retning. Som det vil erindres, har jeg taget Ordet for at faa en saadan Undtagelsesbestemmelse med Hensyn til disse Selskaber. Jeg skal nu kun minde om, at jeg hentede mine Grunde dels fra den Betragtning, at disse Selskaber ikke paafører Kommunerne nogen væsentlig Udgift, og dels og mest derfra, at man ikke burde stille den danske Skibsfart, som er et overordentlig vigtigt Led i det danske Erhverv, ugunstig i Forhold til den udenlandske Konkurrence. Jeg paaviste endvidere, hvorledes disse Selskaber allerede i Forvejen ere tyngede af allehaande Skatter og Udgifter, og jeg haaber nu paa, at det paa et senere Trin af Sagen maa lykkes at faa saadanne Bestemmelser frem, som er imødekommende lige over for den danske Skibsfart.

Ordføreren (P. G. C. Jensen): I Tilslutning til de Udtalelser, der nu fremkom fra Ministeren og den Taler, der sidst havde Ordet, skal jeg sige, at jeg er rede til at støtte Bestræbelserne for, at man kan komme Skibsfarten og Fiskeriet i Møde i den Retning, her er Spørgsmaal om. Jeg har for mit personlige Vedkommende ønsket at kunne bidrage dertil og har ønsket at faa en Ændring frem ved denne Behandling, men Tiden har været saa knap, og andre Ting og andre Overvejelser have lagt saaledes Beslag paa Tiden, at det ikke har været muligt at føre noget igennem eller komme til et saadant Resultat, at der kunde formuleres et Forslag i den Henseende. Jeg haaber, det skal lykkes under Sagens videre Gang at komme tilbage til denne Sag, og skal for mit Vedkommende være rede til at støtte Bestræbelser i den Retning.

Madsen-Mygdal: Der foreligger jo intet Ændringsforslag i den Retning, der er Tale om, og der er saaledes ingen særlig Anledning til at komme videre ind paa denne Sag. Jeg skal kun for mit Vedkommende udtale, at hvorvidt det er rigtigt at komme ind paa Undtagelsesregler i den kommunale Beskatning, skal jeg ikke kunne sige noget videre om i Øjeblikket, men jeg erkender, at Skibsfarten har en særlig Stilling, og at der er adskilligt i de Grunde, der er anførte i denne Sag. Jeg for mit Vedkommende skal være velvillig over for senere Overvejelser, der maatte komme frem i den angivne Retning.

Carstensen: Jeg omfatter selvfølgelig denne Sag med stor Interesse, da jeg er en af de faa her i Thinget, der har været knyttet til Søfarten. Det glæder mig derfor at høre den Velvillie, der er kommen til Orde fra forskellig Side. Ved 3dje Behandling er der jo ikke noget at stille op, men jeg haaber, at de gode Stemninger, der er komne frem, vil holde sig under Sagens videre Gang og maa føre til et positivt Resultat for Skibsfartens Vedkommende, idet Skibsfarten her i Landet virkelig kæmper under mindre gunstige Forhold end i flere andre Lande.

## Fra Ekensund.

Fra Formanden for Ekensund Skipperforening har vi modtaget følgende:

Jeg tillader mig herved at tilstille de ærede Læsere af Dansk Søfartstidende, som interesserer sig for Smaafarten, men især dem, som vi kan kalde vore Venner og Kaldsfæller, en kort Redegørelse for Sagens Stilling herovre.

Ser vi tilbage paa Sommeren, som er gaaet, da maa de fleste af os jo desværre bekende, at Resultatet af vor Sejlads har været meget maadeligt. Her har vi jo, som de fleste bekendt, i Fjor Vinter vedtaget at holde Murstensfragterne oppe til Kjøbenhavn og Aarhus i henholdsvis 5 og 6 Kroner, hvilket var tilstrækkeligt bekendtgjort igennem „Dansk Søfartstidende“ som ogsaa i andre Blade. For vort Vedkommende blev Følgerne af denne Beslutning, at vi udelukkende maatte holde os til Kielerfarten og ligge Tørn begge Steder, alt imedens Murstenene gik flot fra Haanden til Kjøbenhavn og Aarhus uden vor Hjælp. For at vore Venner i Danmark bedre kan forstaa Resultatet, tillader jeg mig i nøgne Talstørrelser at fremsætte samme. Der er i Sommerens Løb fra Ekensund udskibet 141 Laster paa c. 30,000 hver til ovennævnte Pladser til nedsat Fragt. Af disse 141 Laster har Skipperforeningens Medlemmer sejlet 2 (to), hvad vi meget beklager.

Til det Opraab, som en her boende Skipper J. Jensen (nu ikke Medlem af Foreningen) udstedte til alle Skippere om at oprette et fælles Mæglerkontor i Ekensund, idet han anbefalede sig selv at være i Besiddelse af de Ævner og Kræfter, som fordres til at varetage Forretningen, har jeg at bemærke, at Bestyrelsen hverken har givet ham Lov eller Bemyndigelse til at flette Skipperforeningens Navn med ind i sin Bekendtgørelse; jeg var den Gang i længere Tid fraværende fra Hjemmet og uvidende om Sagen, ellers havde det jo været min Pligt som Formand for Skipperforeningen at dementere vor Forbindelse med Hr. Jensen. Hvad Opraabet angaar, vil jeg ikke indlade mig nærmere paa Enkelthederne; det er jo bekendt af alle, og alle vil vel indrømme, at til dets Fuldførelse kræves en enestaaende, indtil Dato aldrig kendt, sig selv fornægtende Enighed. For det andet er der flere Faktorer; som det er vor Pligt at regne med; hvis ikke, kunde de let falde tungt i Vægtskaalen til vor egen Skade. Af disse Grunde har vi fra første Færd af ikke sluttet os til Opraabet, thi saa længe alle mindre Skippere i Danmark ikke slutter sig sammen alle som en under en fælles Fane, kan der ikke opnaas noget tilfredsstillende Resultat. Det er jo ikke alene her i Ekensund, vi maa søge at opnaa noget. Nej, Spørgsmaalet er lige brændende for alle Pladers Vedkommende.

Til Slutning kan jeg meddele, at vi for vort Vedkommende har sluttet Overenskomst for Aaret 1901 med Bestyrelsen for Vereinigte Ziegeloien i Ekensund. I Henhold til de Erfaringer, vi i afvigte Sommer har gjort, tillader jeg mig at udtale Skipperforeningens Tak til de Skippere, som ej alene i Ord, men tillige i Gerning har bevist at være vore Venner, og med en lille Bøn til Eder Alle: Byrden er tung, skal den løftes, lad os løfte i Flok, tegner vi os

Ærbødigst

Ekensund Skipperforening.

M. Møller.  
Formand.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Hos William Gray & Co. i West Hartlepool er løbet af Stablen Staal-Skruedampskibet *Sarmatia*, bygget til d'Hrr. Hecksher & Søn i Kjøbenhavn. Skibet, der er bygget til Lloyds højeste Klasse, har følgende Dimensioner: 312' x 43' x 22' 3½". Det har Poop, Bro og Bak paa Forskibet. Salon, Sovelukafer og Lukafer til Kaptajn, Styrmand og Maskinmestre indrettes paa Broen, Mandskabets Opholdsrum forude. Skibet har dobbelt Bund og stor Vandballasttank agter; det er forsynet med store Luger, Lastrum til Korn, fem Dampspil, Dampstyreapparat midtskibs, Haandstyreapparat agter, to Master med Skonnertrigning, og fuldstændigt Udstyr som en første Klasses Fragtdamper. Skibet har Triple Ekspansions Maskiner af over 1,000 H. K., Cylindrenes Dimensioner er 22" x 35" x 59" med Stempelslag af 39"; to store Dampkedler arbejder med et Tryk af 150 lbs. pr. □". Skibet og Maskineriet er bygget under Tilsyn af Kapt. Nielsen og Hr. Jensen paa Rederiets Vegne.

Det østasiatiske Kompagni har hos Howaldtsværke i Kiel bestilt en Damper paa henved 7,000 Tons.

## Personalia.

Styrmand K. O. R. Brasen er afgaaet ved Døden paa Rejsen fra Kap til Amerika.

## Ugens Havarier.

I 3-m. Skonnert *Ariel* af Svendborg har der if. „Svendb. Amtst.“ d. 10. ds. fundet en Eksplosion Sted. Skibet, der er ankommet til Fecamp, var ladet med Kul. Eksplosionen skete ved, at Styrmanden aabnede Hækskabet i Kahytten, hvori der havde samlet sig Gas fra Kullene. Føreren, Kapt. Nielsen, der opholdt sig i Kahytten, da Eksplosionen fandt Sted, fik Haaret svedet, og Styrmand Andersen fik Ansigt og Hænder slemt forbrændte, ligesom Rørgængerer blev en Del forbrændt i Ansigtet og paa Hænderne. Desuden anrettedes Skade i Kabytten, Skylighet knustes, tre Døre ødelagdes og Splinter revs af Gulvet. — Skibet losses i Fecamp, og de Tilskadekomne er i god Bedring.

Om Kollisionen mellem engelsk Dpsk. *Homer* og russisk Bark *Hoppet*, der bugseredes til Grimsby af dansk Dpsk. *Najaden*, meddele „Norg. Sjøft.“: Der er al Grund til at formode, at Dpsk. „*Homer*“ af London gik til Bunds ud for Spurn Head Fredag Nat. „*Homer*“ var paa Rejse fra London til Newcastle, under hvilken den kolliderede med russisk Bark „*Hoppet*“ paa Rejse fra Hull til Savannah (? Sapelo). En Sømand, Mc. Allister, antagelig den eneste Genlevende af Damprens Besætning, forklarer, at han var paa Udkig Kl. 8½, Fredag Aften og bemærkede da et Lys paa Bagbords Boug. Vejret var taaget og de var 35 miles O. t. S. for Spurn Head. Barken skar igennem Pladerne paa „*Homer*“s Bagbord Side; begge Skibe svajede over og stødte saa paany mod hinanden. Mc. Allister var da paa Poopen, og idet Barken svingede rundt igen, sprang han om Bord i den. Kaptajnen paa Barken hoppede ved den anden Kollision ombord i Damperen. Skibene drev saa fra hinanden

og Mc. Allister beretter, at det sidste man saa af Damperen var, at den hurtig sank med Bougen først. En Baad blev sat i Vandet, men Dampskibet var da forsvundet.

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby Fane, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen</i> og <i>Henrik Knudsen</i> .
Aarhus.....	—	<i>N. Knudsen</i> .
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen</i> .
Esbjerg.....	—	<i>J. Clausen</i> .
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft</i> .
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen</i> .
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen</i> .
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg</i> .
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen</i> .
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling</i> .
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe</i> og <i>C. Knudsen</i> .
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen</i> .
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen</i> .
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne</i> .
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen</i> .

### Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	<i>C. Jensen</i> , Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør.....	„	<i>J. Schmidt</i> , Dragør.
Faxe og Omegn.	„	<i>J. P. Hansen</i> , Faxe Ladeplads.
Stege og Nyord.	„	<i>H. P. Hansen</i> , Nyord, Stege.
Vestsjælland....	„	<i>H. Larsen</i> , Vordingborg.
Lolland-Falster..	„	<i>C. Andersen</i> , Bandholm.
Bornholm.....	„	<i>H. M. Kofoed</i> , Rønne.
Midtjylland.....	„	<i>M. Christiansen</i> , Nørrebro 106, Odense.
Sydfyen.....	„	<i>Th. Nielsen</i> , Svendborg.
Østfyen.....	„	<i>W. Iversen</i> , Nyborg.
Langeland.....	„	<i>A. P. Jakobsen</i> , Rudkjøbing.
Nordfyen.....	„	<i>C. Mortensen</i> , Nørreby Mark, Bogense
Ærø.....	„	<i>Joh. Albertsen</i> , Marstal.
Syddjylland.....	„	<i>P. Pedersen</i> , Strandhuse, Kolding.
Midtjylland.....	„	<i>S. Christensen</i> , Aarhus.
Nordjylland.....	„	<i>J. P. Christiansen</i> , Langesg. 6, Aalborg.

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler *G. Nicolaisen*, Aarhus.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag d. 6. Marts 1901. Der bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 285,807 Kr., fordelte paa 20,500 Gevinster saaledes, at der falder en Hoved- og to Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 5,000 Indskudsgevinster, der tilfalde de Nummere, der i Klasselotteriet faa en Gevinst paa 50 Kr., 500 Ekstragevinster, nemlig 350 Stkr. efter den største og 150 Stkr. efter den næststørste Gevinst, og en Tillægspræmie paa 1,250 Kr., der tilfalder det i Klasselotteriet sidst udtrukne Nummer, uanset hvilken anden Gevinst der ellers maatte falde paa dette Nummer. Gevinsterne kunne tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 5. Febr., bestemt til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Lissabon 21. Febr., bestemt til Kbhvn. — Antwerpen, Andersen, ankom til Boston 15. Febr. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 18. Febr., bestemt til New York. — Beira, Lunge, ankom til Messina 19. Febr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Libau 22. Febr., bestemt til Ghent. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 13. Febr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, pass. Holtenau 25. Febr., bestemt til London. — Hekla, Svensson, afgik fra New York 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Newcastle 13. Febr., bestemt til Genua. — Kentucky, Thidemann, afgik fra Kbhvn. 24. Febr., bestemt til Libau. — Leopold II, Kruse, afgik fra London 18. Febr., bestemt til New York. — Nicolai II, Michelsen, er ankommen til Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 15. Febr., best. til New York. — Texas, Holm, afgik fra Kbhvn. 24. Jan., bestemt til New Orleans. — Xenia, Holst, ankom til New York 22. Febr. — Alexandra, Thomsen, ankom til Christiania 24. Febr. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Boston 21. Febr., best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Pillau 23. Febr. — Douro, Ørum, ankom til Lissabon 22. Febr. — Island, Skjødt, afgik fra New York 21. Febr., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til Aarhus 24. Jan. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 23. Febr. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom til Kbhvn. 20. Febr. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Rotterdam 25. Febr.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Bordeaux 16. Febr. — Arno, Strubberg, i Newcastle. — Axelhuus, Sørensen, ank. til Arendal 21. Febr., best. til Throindhjem. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 25. Febr., bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjølens, ank. til Stettin 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Hamburg. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 20. Febr., bestemt til Kbhvn. — Georg, Buhr, afgik fra London 22. Febr., bestemt til Newcastle. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Antwerpen 13. Febr., bestemt til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Antwerpen 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kasa, Hansen, afgik fra Kbhvn. 24. Febr., bestemt til Libau. — Kiew, Jacobsen, pass. Hanstholm 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Reval 25. Febr. — Laura, Aasberg, ankom til Kbhvn. 23. Febr., bestemt til Island. — Louise, Christiansen, ankom til Pillau 18. Febr., bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Danzig 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Stettin 23. Febr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Fischer, ankom til Libau 19. Febr., bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Hull 19. Febr., bestemt til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Køningsberg 26. Febr., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 23. Febr., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Libau. — Skalholt, Gotfredsen, pass. Skagen 26. Febr., bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til London 22. Febr., best. til Hamburg. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 25. Febr., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Kiær, ankom til Christianssund 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Iversen, afgik fra Libau 25. Febr., bestemt til London. — Viking, Lorentzen, afgik fra London 24. Febr., bestemt til Hamburg. — Adolph Andersen, Schubert, ankom til

Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Antwerpen. — Rita, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 25. Febr., bestemt til Danzig. — Yrsa, Gommesen, ankom til Christiania 25. Febr., bestemt til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 26. Febr., best. til Odense. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 27. Febr., bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Svendborg via Odense 27. Febr., bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense via Aarhus og Frederikshavn 27. Febr., bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 28. Febr., best. til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, henligger i Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 27. Febr., bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 24. Febr., bestemt til Lübeck. — Frode, Wrisberg, afgik fra London 21. Febr., bestemt til Cardiff. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Barry Dock 23. Febr., bestemt til Port Said. — L. H. Carl, Lorentzen, ankom til Newport News 24. Febr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 30. Jan., bestemt til La Plata. — Knud II, Hansen, afgik fra Norfolk 24. Febr., bestemt til Rotterdam. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 25. Febr. — Danmark, Kraemer, ankom til Kbhvn. 26. Febr. — Ragnar, Holst, ankom til Rotterdam 26. Febr. — Volmer, Ribet, afgik fra Newcastle 23. Febr., bestemt til Libau. — Dan, Tofte, ankom til Kbhvn. 23. Febr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Libau 24. Febr. — Olaf, Petersen, afgik fra Newport Mon 1. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Svend II, Risøe, ankom til Rosario 21. Febr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, ankom til Palermo 19. Febr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Beirut 19. Febr. — Pawel Andrejoff, Jensen, ankom til Kbhvn. 23. Febr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Swinemünde 24. Febr. — Russ, Jensen, ankom til Ship Island 6. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Port Natal 6. Febr. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til Maji 11. Febr.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Burntisland 23. Febr., ankom til Helsingborg 26. Febr. — Nancy, Mathiesen, afgik fra Novorossisk 22. Febr., pass. Konstantinopel 26. Febr., bestemt til Esbjerg. — Nautik, Mortensen, afgik fra St. Raphael 21. Febr., bestemt til Stettin. — Nora, Christensen, afgik fra Libau 19. Febr., bestemt til Bristol. — Neptun, Gram, afgik fra Newcastle 23. Febr., bestemt til Nyborg. — Nerma, Nielsen, afgik fra Methil 21. Febr., ankom til Fredericia 24. Febr. — Alfa, Lund, afgik fra Grangemouth 20. Febr., pass. Frederikshavn 25. Febr., best. til Masnedund.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Reval 19. Febr., bestemt til London. — Fyen, Jørgensen, afgik fra Methil 19. Febr., ankom til Aarhus 22. Febr. — Russia, Hansen, afgik fra Sunderland 22. Febr., ankom til Kbhvn. 25. Febr. — Euxmia, Neergaard, ankom til Rotterdam 25. Febr.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Dundee 23. Febr., ank. til Methil 24. Febr. — Gallia, Poulsen, ankom til Sevilla 21. Febr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra Kbhvn. 23. Febr., bestemt til Reval. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 13. Febr. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til Helsingør 20. Febr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 23. Febr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Marseille 26. Febr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Singapore 16. Febr., best. til Bombay. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 23. Febr. — Skanderborg, Larsen, ankom til Sevilla 18. Febr. — Søborg, Fischer, afgik fra Montevideo 25. Febr., bestemt til La Plata. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 22. Febr., bestemt til Sunderland. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Kbhvn. 26. Febr., bestemt til Libau.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Jensen, ankom til Blyth 23. Febr. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 19. Febr. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Cardiff 12. Febr., bestemt til Genua. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Genua 22. Febr., bestemt til Huelva. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Newport 16. Febr., bestemt til Genua. — Skodsborg, Lund, afgik fra Sevilla 22. Febr., bestemt til Ayr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Marseille 25. Febr., bestemt til Sevilla. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Amsterdam 25. Febr., bestemt til Newport.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Libau 19. Febr. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Kbhvn. 25. Febr. — Agnete, Jensen, ankom til Libau 21. Febr. — Hermia, Sørensen, ankom til Grangemouth 26. Febr. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 22. Febr., bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Thing, ankom til Grangemouth 24. Febr. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel

26. Febr., bestemt til Newcastle. — Rønne, Hintze, er oplagt i Helsingborg.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ank. til Pillau 19. Febr. — Thorvaldsen, Reese, ankom til Libau 25. Febr. — Ansgar, Larsen, ankom til Rotterdam 24. Febr. — Hamlet, Sommer, ankom til Pillau 20. Febr. — Helge, Matthiessen, ankom til Libau 22. Febr.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Saigon 25. Febr., bestemt til Singapore. — Annam, Berg, afgik fra Shimonoseki 22. Febr. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Manila 24. Febr. — Patria, Larsen, ankom til Shimonoseki 21. Febr.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Middlesbro 22. Febr. — London, Bom, afgik fra Grangemouth 22. Febr.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra West Hartlepool 25. Febr., bestemt til Kbhvn. — Clara, Jensen, ankom til Kbhvn. 22. Febr.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Kbhvn. 27. Febr. — Svend, Bønnelycke, ankom til Rotterdam 23. Febr.

**Det Helsingørske Dampskibsselskab.** Kronborg, Jepsen, ankom til Triest 25. Febr. — Dana, Westergaard, ankom til Lübeck 25. Febr. — Ophelia, Krohn, ankom til Granton 26. Febr.

### Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Johanne, Thomsen, indkom til Port Louis 16 Febr. og landsatte en syg Mand paa Rejsen fra Kema til Azorerne. — Sophie, Svarrer, afg. fra Cadiz 5. Febr. til Rio Grande. — Mærdor, Brinck, afg. fra Laguna 12. Jan. til Falmouth. — Anna Agnete, Mathiasen, præjet 16 Febr. paa 51° N 21° W. fra Tocopilla til Helsingborg. — Anna & Mathias, Eriksen, afg. fra Cape Cross 8 Jan. til Falmouth.

**Svendborg.** Ludvig, Poulsen, ank. til Kirkcaldy 17. Febr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Newhaven 17. Febr. — Anna, Rasmussen, ank. til Boness 18. Febr. — Heimdal, Andreassen, ank. til Tayport 18. Febr. — Adonis, Andersen, ank. til Tønsberg 18. Febr. — Erik, Hoffmann, ank. til Fowey 20. Febr. — Kirstine Jensen, Fugelsang, ank. til St. Nalerus 19. Febr. — Marie, Nielsen, ank. til St. Davids 19. Febr. — Triton, Nielsen, ank. til Concarneau 23. Febr. — Haabet, Andreassen, ankom til Langesund 23. Febr. — Iris, Hansen, ank. til Rønne 25. Febr. — Elise Bay, Petersen, ank. til Newcastle 25. Febr.

**Ærs.** Alma Marie, Hansen, ankom 16. Febr. til Middlesbro. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 18. Febr. til St. Anne (Guadeloupe). — Alf, Rasmussen, ankom 17. Febr. til Setubal. — Thea, Friis, ankom 19. Febr. til Leith. — Karen, Hansen, ankom 19. Febr. til Svendborg. — Dannebrog, Boye, ankom 19. Febr. til Leith. — Wemyss Castle, Petersen, ankom 14. Febr. til Wick fra Frederiksstad. — Juliane, Christensen, afgik 15. Febr. fra Shields til Faaborg. — Amor, Rasmussen, ankom 21. Febr. til Deauville. — Argus ankom 20. Febr. til Faro. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 21. Febr. til Laurvig. — Ariel, Madsen, ankom 21. Febr. til Frederikshavn paa Rejse fra Dover til Danzig — H. C. Christensen, Boye, ankom 23. Febr. til Christianssted. — Maren, Christensen, ankom 25. Febr. til Middelfart. — Caroline, Christensen, ankom 24. Febr. til Svendborg. — Wemyss Castle, Petersen, er ankommen til Wemyss.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er antaget for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

**De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.**

**Kattegat.** Fyrskibene „Læsø-Trindel“ og „Schulze's-Grund“ ere inddragne for Is.

**Østersøen, Sundet og Lille Bælt.**

**Sverrig. Sundet.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er Fyrskibet „Svmbådan“ atter udlagt paa Station.

**Flinterende. Sjollen NV.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* ere Dele af den 1 Kml. NV. for *Sjollen* sunkne Damp „Gefion“ fjernede. Dybden over Vraget er nu c. 16 Fod. Hvis Vraget ikke helt optages, vil yderligere Bortrydning deraf blive foretaget, saa snart Omstændighederne tillade.

**Kalmarsund. Bergqvara.** Fra Skibsfartens Begyndelse i 1901 tændes ved *Bergqvara* to røde, faste Ledefyr, der holdte overet i S. 85½° V. og N. 85½° Ø. lede til og fra Havnen. Afstand mellem Fyrene 320 Alen. Flammens Højde: 38 og 29 Fod. Fyrene vises fra Baaker med hvid Firkant, hvorpaa er malet en sort Trekant. Bagfyrets Beliggenhed: 56° 22' 50" N. Br. 16° 5' 30" Ø. Lgd., Forfyrets: 56° 22' 50" N. Br. 16° 5' 42" Ø. Lgd.

**Tyskland. Femer Bælt.** Ifølge Telegram af 19de Februar 1901 fra „Marineamt“ i *Berlin* er den Ø.-ligste og den V.-ligste Tønde i *Femer-Bælt* bortdreven.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Fyrskibet „Fladen“** er atter udlagt paa Station. **Paternoster.** Efter Sildefiskeriets Ophør ved *Marstrand* gives Taagesignalet paa *Paternoster* atter med Tre-Skud hver 15 Minuter.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er Fyrskibet „*Bremen*“ inddraget og Lystønden S. for *Rother Sand* Fyrtaarn ombyttet med en Stumptønde. Endvidere er Lystønderne 4 og 13 i *Jade* inddragne.

**Weser.** I *Unterweser* afholdes Sømineøvelser i den sidste Halvdel af Marts og i Juni, Juli og August 1901. Pladsen begrænses mod N. af Linien Tønde Nr. 7 — Tønde K, og mod S. af Linien *Langhütjen I* — *Baake III*. Selve Øvelsespladsen er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og er tilligemed Farvandet V. for den til *Langhütjensand* spærret for al Sejlads. Man skal gaa Ø. om Pladsen.

Fra 15de—27de Juli ligge skarpladte Miner ude. I den Tid fører Mineprammen rød Stander og om Natten to hvide Lanterner, vandret for hinanden, og Minekranen rød Stander og om Natten agter to hvide Lanterner lodret for hinanden. Anvisninger skulle ubetinget følges.

I *Weser* afholdes Skydeøvelser fra 24de April—30te Maj 1901. Pladsen begrænses ned ad Floden af Linien Tønde Nr. 19 — *Fedderwarden* Nr. 5 og op ad Floden af Linien *Baake III* — nederste Karantæne-Tønde — Fort *Langhütjen I*.

Farvandet er frit fra tre Timer før til to Timer efter Højvande, muligvis med Undtagelse af den 24de og 25de Maj.

Naar der skydes, er Pladsen spærret for al Sejlads. Dampere med rødt Flag ligge ude. Deres Anvisninger skulle ubetinget følges. *Hoheweg* og *Meyers-Ledge* Fyrtaarne vise sort Flag og Fortet, hvorfra der skydes, rødt Flag.

Den 21de og 22de Maj skydes fra om Aftenen til Midnat, og Pladsen er i den Tid spærret for al Sejlads.

**Jade.** Samtidig med Sommerafmærkningen i *Jade* ombyttes den sorte Spidstønde Nr. 16 med en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. 53° 37' 32" N. Br. 8° 9' 55" Ø. Lgd.

**Holland. Zuiderzee. Pampus.** Vraget, som laa i *Pampus*, fra *Marken* Fyr i S. 9° V., er borttaget.

**Zeegat van Goeree.** Den sorte Lystønde Nr. 4 og den rød og sort vandret sribede Lystønde Nr. 7 i *Bokkegat*, den sorte Lystønde i *Rak van Scheelhoek (Kvak)*, den sort og rød vandret sribede Lystønde „B. SG.“ og den sorte Lystønde Nr. 4 i *Slijkgat* samt den røde Lystønde Nr. 2 ved *Kwaden Hoek*, der alle vise hvidt Fyr med Formærkelser, ere atter udlagte.

**Zeegat van Vlissingen. Schelde. Baarland. Baarland** faste Fyr er forandret og viser nu rødt Lys fra S. 72° V. til Ø. om Stumpønderne i *Everingen* i S. 17° V., hvidt Lys fra S. 17° V. gennem S. og Ø. til N. 25° Ø., rødt Lys fra N. 25° Ø. op ad Floden. 51° 23' 42" N. Br. 3° 54' 6" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Ile de Bréhat. Paon.** Om kort Tid forandres *Paon* faste Fyr til at vise hvidt Lys fra S. 52° Ø. til S. 44° Ø., rødt Lys fra S. 44° Ø. til S. 12° Ø., Mørke fra S. 12° Ø. gennem S. til S. 33° V., svagt, hvidt Lys fra S. 33° V. til S. 78° V., grønt Lys fra S. 78° V. gennem V. og N. til N. 1° Ø., hvidt Lys fra N. 1° Ø. til N. 16° Ø. og rødt Lys fra N. 16° Ø. gennem Ø. til S. 52° Ø. Lysønnen: 13 Kml. for det hvide, 8½ Kml. for det røde og 7½ Kml. for det grønne Lys.

**England. Mersey. Eastham Sand.** Fra 15de Marts 1901

vises rødt Blinkfyrt fra den sorte Stumpstønde E 4 paa Kanten af *Eastham Sand*, c. 8 Kbl. N. for Indløbet til *Manchester Ship Canal*. 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> 20' N. Br. 2° 57' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

Portugal S.-Kyst. Villa Nova de Portimao. Barren ved *Villa Nova de Portimao* har forandret sig betydeligt.

Spanien S.-Kyst. Huelva. Ledefyrene for *Canal del Padre Santo* over *Huelva* Barre ere saaledes: Forfyret er hvidt, Bagfyret rødt.

Spanien. Guadalquivir. Espiritu Santo. Fyret *Espiritu Santo* ved Indløbet til *Guadalquivir* er et hvidt, fast Fyr.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Pernambuco. Paa *Pernambuco* Yderred er S. for Fyrtaarnet udlagt en sort og hvid stribet Tønde paa det Lægeste af Grunden *Ituba*, og en gul Tønde paa Stedet, hvor Skibe, som ligge i Karentæne, skulle ankere.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Corfu. Madonna og Bianco Shoal. Tønden ved *Madonna Shoal*, c. 2 Kml. Ø. for *Madonna* Fyr, og Tønden ved *Bianco Shoal*, c. 2 Kml. Ø. for Kap *Bianco*, ere inddragne. 39° 12' N Br. 20° 16' Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav. Suez Bugt. Kal ah Kebireh. Grunden *Kal ah Kebireh* strækker sig med 6 Fod <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. N. og med 11 Fod <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. VNV. fra Fyrtaarnet. Paa N.- og V.-Siden bør man gaa mindst <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. uden om Fyret. I Løbet Ø. for Grunden er der dybest, 28 Fod Vand, 4 Kbl. S. 35° V. fra Lystønden, der viser grønt Lys.

Ceylon N.-Kyst. Pedro Point. Paa Kysten SØ. for *Pedro Point* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 58 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Hvid Fyrbæl. 9° 49' 30" N. Br. 80° 15' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Annam. Culao Ré. Fyret paa *Culao Ré* er nu permanent. Det lyser fra S. 52° V. gennem S., Ø. og N. til N. 80° V. 15° 23' 34" N. Br. 109° 5' 35" Ø. Lgd.

Tonkin. Cua Cam. Paa *Cua Cam* Ø.-Bred er det grønne faste Fyr D, 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. N. 20° V. fra Fyr A, slukket. 20° 51' 15" N. Br. 106° 43' 21" Ø. Lgd.

Cua Nam Trieu. Ved Ø.- og V.-Enden af Gennemskæringen gennem Halvøen *Dinh Vu*, der forbinder *Cua Nam Trieu* med *Cua Cam*, ere følgende Fyr tændte:

Ved Ø.-Enden et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 60° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 30° V. og rødt Lys fra N. 30° V. gennem N. til N. 60° Ø. Flammens Højde: 29 Fod. Rød Baake. 20° 50' 56" N. Br. 106° 45' 24" Ø. Lgd.

Ved V.-Enden et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 83° Ø. gennem S. og V. til N. 43° V. Flammens Højde: 32 Fod. Rød Baake. 20° 51' 16" N. Br. 106° 44' 32" Ø. Lgd.

China. Hongkong. Wag Lan. Fra 1ste Juli 1901 gives Taagesignalet ved *Wag Lan* Fyr med To-Skud hver 12 Minutter med 15 Sekunders Pause mellem Skuddene. 22° 11' N. Br. 114° 18' Ø. Lgd.

Kiautschou Bugt. Tsingtau. I Bugten Ø. for *Tsingtau* er landet et Telegrafkabel. Baa Bugtens V.-Side er opført to hvide, 38 Fod høje Baaker med Firkant paa Toppen. Det er forbudt at ankere Ø. for Linien, Baakerne overet.

Japan. Kiusiu V.-Kyst. Kaki No Ura Sima S. 3 Fv. Pladen, der ligger 4 Kbl. N. 72° Ø. fra *Imo Sima* S.-lige Klippe, er forbunden med S.-Pynten af *Kaki No Ura Sima* ved et 3 Fods Klipperev. 33° 0' N. Br. 129° 34' Ø. Lgd.

Inland Sea. Harima Nada. Et Vrag ligger sunket i det V.-lige Indløb til *Harima Nada*, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 81° Ø. fra *Oki Shima* Fyr. 34° 26' N. Br. 132° 5' Ø. Lgd.

Nipon Ø.-Kyst. Sitomura. Minne Rock. En 3 Favne Klippe, *Minne Rock*, er funden 7 Kbl. S. 46° Ø. fra Indløbet til *Sitomura* eller *Shirakomura* Flod og i N. 29° Ø. fra *Ooni Iwa*. 34° 58' N. Br. 139° 58' Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser.

Italien. — Havnene ved *Parama* og *Rio de la Plata* i *Argentina* ere erklærede for pestsmittede.

Tyrkiet. — Skibe fra *Smyrna* underkastes 2 Dages Observationskarantæne.

## Københavns Børskurs d. 27. Febr. 1901.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....	109—	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109
Danmark .....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn ..	93—	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	53
Dannebrog .....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	70		70	70 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....	73—	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	73	73 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union .....			97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98
Dampsk. af 1896 .....			100	100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....			108 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....	99		99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen .....			74	76
Torm .....			106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111
Gorm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	—
Hejmdal .....			111	114
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> foren. Dampsk. ....			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — — — — .....			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Norden .....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Stats amort. ....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> uopsig. Stats .....			94	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Husejer Kreditk. ....	83—	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Kbhvns Kreditf. ....			84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — — 2. Serie ..	91		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — — 1. — — ..			93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — — 7 — — — ..	91—	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Landkreditk. 3 — .....			—	—
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			139	140
Privatbank .....			131 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....			126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank .....	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....	105		104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	70	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....			—	—
Sukkerfabr. ....	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurser d. 26. Februar 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.80
London .....	18.22	18.18
Paris .....	72.35	—
Amsterdam .....	151.00	—

### Notering paa Berlins Børs d. 26. Februar 1900.

Russiske Noter ..	216.20
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Russiske Consols .....	100.00
3 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — Boden Kredit .....	94.70
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Mexikanske 1899 .....	97.90
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Rumænske Stats .....	88.40
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — — 1890 .....	75.00

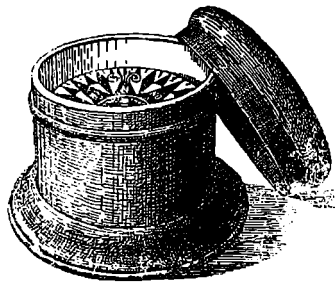
Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Det Foren. Dampskibs.“ 62,000, „Danmark“ 30,000, „Norden“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 42,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 84,000, „Østasiatiske“ 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Cornelius Knudsens Etabl.**  
 Telefon 538. Kjøbmagergade 15. København. Telefon 538.  
 Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
 Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
 Sextanter og Oktanter.  
 Barometre, \* Thermometre,  
 Manometre, Indicatorer.  
 Tegnebestikker Parallellincaaler.  
 Marinekikkertter.  
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
 (Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**  
 Kaptajn C. Clausens **Kontroli Dybdemaalere.**  
 Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

**CARLSEN, NIELSEN & CO.,**  
**CARDIFF,**

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.  
 Damp & Sejl.

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstøffer.  
 Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
 Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
 Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**Det østasiatiske Kompagni.**

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, København, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,  
 77, Bredgade 77,  
 Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
 1ste Klasses saavel Haand- som  
 Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4119.

**Marius Hoffgaard,**

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
 Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde G. 3.

Fotografier af forskellige danske

Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

**Jensen & Petersen,**

Tapetsører og Dekorører.

**Skibsarbejde,**

saavel Nyt som Reparationer  
 udføres hurtigt.

116, St. Pauls Kirkeplads 116.

**Bekendtgørelse**

fra

**Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.**

**28. Series**

6te Trækning begynder Onsdag den 6te Marts 1901.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1	Gevinst paa 1500 Kr.	1	Gevinst paa 4000 Kr.	1	Gevinst paa 1500 Kr.
1	1000 -	1	3000 -	1	1000 -
1	600 -	1	1500 -	1	500 -
1	400 -	1	1000 -	1	400 -
1	800 -	1	800 -	1	300 -
1	200 -	1	700 -	1	200 -
7	100 -	7	500 -	7	100 -
34	50 -	34	300 -	34	50 -
137	30 -	137	100 -	137	30 -
283	20 -	283	50 -	283	20 -
360	15 -	360	30 -	360	15 -
601	10 -	601	15 -	601	10 -
8682	8 -	8682	10 -	8682	8 -

Desuden 5000 Indskudsgevinster à 12 Kr.

500 Ekstragevinster à 10 -

og 1 Tillægspræmie paa 1250 -

Ialt: 20,500 Gevinster,  
 hvoraf én med Tillægspræmie.

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, foruden den paa samme faldne Gevinst, endvidere 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 350 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kr. og sælges à 5 Kroner 50 Øre overalt hos Kollektørerne og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

**Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.**

Da den d. 16. Februar afholdte Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, indkaldes, i Henhold til Lovens § 7, en ny Generalforsamling den 9. Marts Kl. 7 Em. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med samme Dagsorden som tidligere:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2. Valg af to farende Bestyrelsesmedlemmer.
3. Valg af to Revisorer.
4. Forslag om Ændring § 2 og 5 af Vedtægterne for Sygehjælp.

Bestyrelsen.

Lørdag den 2. Marts 1901 Kl. 11 Form bliver ved offentlig

Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

3860 Pd. Spild af Tovværk, 800 Pd. Klude, 200 Pd. umalet Sejldug, 1271 Pd. Korkaffald, 21200 Pd. gl. Jærn, 6634 Pd. Jærntraads- og Staaltraadsaffald, 8000 Pd. Staalaffald, 1700 Pd. gl. Jærnkæder, 2657 Pd. Metalspaaner, 414 Pd. Messing, 200 Pd. Zink, 12200 Pd. Zinkaske, 375 Pd. gl. Bly, 38 Pd. Kobber, 360 Pd. Kobberspaaner, 8 Kobberkedler, 70 Lamper, 8 Lanterner, 2 Ure, 2 Kakkellovne, 1 Spil, 5 Slingrestager, Taljer, Aarer, Blokke m. m.

Sagerne ere fremlagte til Eftersyn Onsdag den 27. Februar og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 25. Februar 1901.

**Leverance af Søsten.**

Til Københavns Tvangs- og Arbejdsanstalt behøves ca. 170 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres paa Stenpladsen ved Ladegaardens Bygninger efter Betingelser, der ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søgnedag fra Kl. 10—3. Anstaltens Inspektør, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, modtager skriftlige Tilbud mærkede: „Stenleverance“ indtil den 11. Marts d. A. inklusive. Tilbudene maa — for at komme i Betragtning — mindst omfatte 10 Kubikfavne.

Inspektøren vil tilstille dem, hvis Tilbud antages, skriftlig Meddelelse desangaaende.

Kjøbenhavns Magistrat, den 21. Februar 1901.

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

eneste Fabrikanten af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt  
Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg  
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.  
Conferencetid 12-1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:  
ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

## AKTIESELSKABET NORDISK KAFFE-KOMPAGNI, KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedes.

Kan leveres ufortoldet.  
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Værktøj og Beslag.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.  
AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

# HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere.

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“  
Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WLESE.

\*\*\*\*\*

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

\*\*\*\*\*

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet „Cimbria“.

Restudbyttet for 1900 — 5 pCt. — udbetales ved Kjøbenhavn's Handelsbank mod Aflevering af den paagældende Kupon.



## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klases Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-**  
**tofler, 3,50 Øre** pr. Tønde.  
Alle Grøntsager langt under almin-  
delige Priser.

Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

## Bitumastic Præparater

fra

**Wailes Dove & Co.,**  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust og Syrer** for alle  
Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af **Orlogsværftet,**  
**Burmester & Wains & Hel-**  
**singørs Skibsbyggerier, Stats-**  
**banedriften** samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretningi Bygningsartikler.  
*Kjøbenhavn.*

## Nordisk Skibssalg-Bureau

ved **Claus Christensen,**  
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

## Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

*Mekanisk & elektrisk*  
*Etablissement.*

\* **Telefon 5598.** \*

# KJØBENHAVNS DAMPVASKERI

TELEFON 3592. • NØRREGADE 35. • TELEFON 3592.

bør anvendes af ethvert

## RHEDERI og enhver OFFICER.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsiroene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Led-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at **Skibe,**  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havne-  
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

**Udvalget for Havnevæsenet.**

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staaelskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler  
Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**  
Reparationsværksted i Frihavnen.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

## LANDMANDSBANKEN

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

## WILLIAM OLSENS EFTF.

PAPIRHANDEL,

HOLBERGSGADE 26.

SKIBSDAGBØGER,

KONNOSSEMENTER,

KONTORARTIKLER.

## H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

**HELSINGØR.**

## Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.

*Kolonial-, Vin- og Skibs-*  
*proviantering.*

Prima Varer • Billigste Priser.

## Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Chr. Laursen,

fhv. Skibsfører,  
anbefaler sin  
Skibsprovianteringshandel.  
Randers.

## Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

**St. Annæ Plads 6.**

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**INDHOLD:** Engelske Særretsdomme i 1900. — Signaler i Taage. — Kjøbenhavn, den 28. Februar 1901. — Kronometre. — Generalforsamlinger. — Skibsfartens Beskatning. — Fra Ekensund. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalial. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Marts 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24.

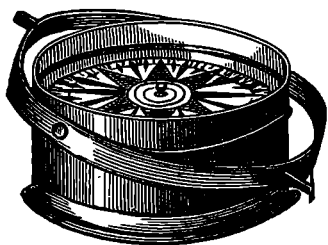
**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

### FREDERIK PREISLER.



Kompasjusteres.

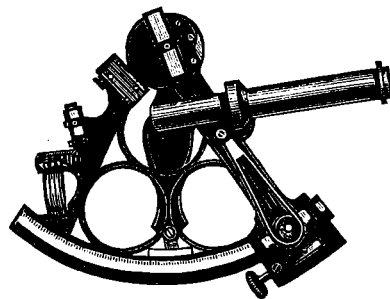
Telf 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkertøjer med Kew Certifikat fra 30 Kr.

Barometre med Kew Certifikat fra 15 Kr.



### I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

### H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Efft.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

*Adrians  
Leverpostej  
med y' udvalgte Træfler i Vaar.*

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**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 Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen

John Hinzæs Enke

### Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

### C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

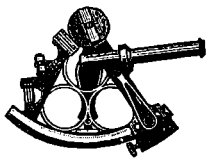
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

### PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

**Wald. Petersen's**  
Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Universal Baadslipperen.

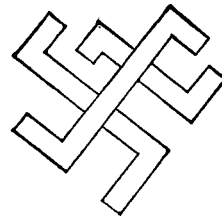
Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.  
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til  
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

## Leverance af Søsten.

Til Kjøbenhavns Tvangs- og Arbejdsanstalt behøves ca. 170 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres paa Stenpladsen ved Ladegaardens Bygninger efter Betingelser, der ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søndag fra Kl. 10—3. Anstaltens Inspektør, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, modtager skriftlige Tilbud mærkede: „Stenleverance“ indtil den 11. Marts d. A. inklusive. Tilbudene maa — for at komme i Betragtning — mindst omfatte 10 Kubikfavne.

Inspektøren vil tilstille dem, hvis Tilbud antages, skriftlig Meddelelse desangaaende.

Kjøbenhavns Magistrat, den 21. Februar 1901.



R. v. Sa

## Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**  
Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

# Nestlé's Milk

(med Sukker)

## & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**

St. Kongensgade 106. København.

### AKTIESELSKABET

## NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**Skibslanterer** med Certificat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certificat følger med hver Lanterne fra os.

### Havnefyrr, Lanterner, Metalspejllapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

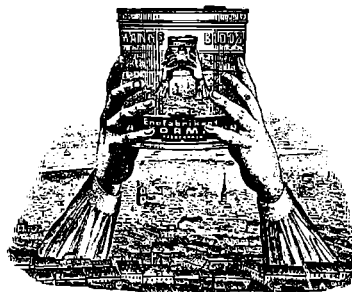
**G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

Læge H. C. Lund.

## Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



## A. FORMANN'S

Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Leverandør til den danske Marine.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

### Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Da den d. 16. Februar afholdte Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, indkaldes, i Henhold til Lovenes § 7, en ny Generalforsamling den 9. Marts Kl. 7 Em. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med samme Dagsorden som tidligere:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2. Valg af to færende Bestyrelsesmedlemmer.
3. Valg af to Revisorer.
4. Forslag om Ændring § 2 og 5 af Vedtægterne for Sygehjælp.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet Vulcan.

Udbyttet for Aaret 1900 — 10 pCt. — udbetales i Privat-banken mod Aflevering af Kupons.

P. B. V.  
C. P. Jensen.

## Engelske Søfartsinstitutioner.\*)

Af  
L. Drechsel.

Af to Grunde synes en Skildring af Englands Søfartsinstitutioner at maatte kunne paaregne nogen Interesse. For det første støder man ved Læsningen af Artikler eller Meddelelser, der vedrører Søfartsforhold, idelig paa Navnene paa engelske Institutioner, hvis Virksomhed er af indgribende Betydning for alle Landes Skibsfart, men til hvilke der dog i Almindelighed ikke udenfor England haves det Kendskab, som giver Forstaaelsen af denne Betydning. For det andet, og det er det væsentligste, er der for Tiden indenfor næsten alle søfarende Nationer, ikke mindst i de skandinaviske Lande, en Bevægelse for gennem Organisation at befordre Sømandstandens Deltagelse i det offentlige Liv og dens Indflydelse paa Ledelsen af sine Anliggender. For denne Bevægelse vil England være Mønsterlandet og de engelske Søfartsinstitutioner staa som det Maal, man skal stræbe efter at naa.

Det følger af dette sidst angivne Formaal med de efterfølgende Artikler, at de i det væsentlige begrænser sig til at skildre de Institutioner, der varetager den engelske Skibsfarts offentlige Interesser. Selv indenfor denne Ramme er de stærkt begrænsede, idet de indskrænker sig til at behandle de vigtigste af Statens, Skibsredernes og Skibsførernes Institutioner, og en saadan Begrænsning er nødvendig af Hensyn til Omfanget af det Stof, der her kunde være Tale om at medtage. Disse Artikler giver ikke nogen udtømmende Behandling af det saaledes angivne Æmne. Men derved, at de er skrevne paa Grundlag af Oplysninger, der er modtagne fra ledende Mænd i de paagældende Institutioner, faar de mulig noget Værd som Bidrag til Forstaaelsen af nogle af de engelske Søfartsinstitutioner, hvis Betydning rækker langt ud over Englands Grænser.

### I.

#### *The Board of Trade.*

„The Board of Trade“ er det britiske Næringsministerium, det Ministerium, under hvilket det britiske Næringslivs samtlige offentlige Interesser er henlagte. Dets Virksomhed spænder derfor over et saare stort Omraade: Handelen, Skibsfarten, Fiskerierne, Havnene, Jærnbannerne, Patentvæsenet, Aktieselskaberne, Pengevæsenet — disse Navne angiver i store Træk Board of Trades Virksomhedsomraade. I Spidsen for denne mægtige Statsinstitution staaer en Præsident, der som saadan er Medlem af Ministeriet, og de forskellige Forretninger er fordelt mellem Departementer, ledede af Departementschefer, der sorterer direkte under Præsidenten. Disse Departementschefer repræsenterer i særlig Grad Traditionen i Board of Trade. Medens Præsidenten som Medlem af Ministeriet er undergivet det politiske Livs Omskiftelser, saaledes at han forsvinder sammen med de øvrige Ministre, naar Flertallet i Parlamentets Underhus gaar imod dem, er Departementscheferne det stabile Element; paa deres Erfaring og Indsigt er det, at de skiftende Præsidenter, konservative og liberale, maa bygge deres Administration og en væsentlig Del af deres politiske Virksomhed. Men det ses ikke, at denne Præsidentens Afhængighed af Parlamentet har skadet Board of Trade; snarere har det styrket Administrationen, at den gennem sin Præsident altid staaer i saa nøje Rapport til Parlamentet, at et Tillidsforhold mellem de to vigtige Statsinstitutioner til enhver Tid er sikkert.

Board of Trades første Oprindelse kan føres saa langt tilbage som til 1622, da der oprettedes en permanent Komite til Varetagelse af Handelens Interesser.

Denne Institution undergik i de følgende Aar forskellige Omdannelser; i 1672 henlagdes første Gang udtrykkeligt Kongerigets og Koloniernes Skibsfart under den. Dens Popularitet synes imidlertid ikke at være vokset med Tiden, thi i Aarene om 1780 var den Genstand for saa stærke Angreb, at man endogsaa i 1782 gik til dens fuldstændige Ophævelse. Det varede dog ikke længe, inden Trangen til en særlig Statsinstitution for Handlens og Skibsfartens Interesser paany gjorde sig gældende, og i 1786 genoprettedes Board of Trade. Dets Virksomhed har siden da antaget et stedse større Omfang, indtil efterhaanden alle det britiske Næringslivs Interesser er blevne henlagte under det. Man faar et Billede af Board of Trades stærke Udvikling ved at se, at medens dets faste Personale i 1840 bestod af 30 Personer og Omkostningerne ved dets Drift udgjorde c. 265,000 Kr. aarlig, er de tilsvarende Tal nu 263 Personer og c. 2,090,000 Kr.

At skildre den vidt forgrenede Virksomhed i Board of Trade, eller de mange legislative og administrative Foranstaltninger, det i Aarenes Løb har gennemført, er selvfølgelig ikke disse Liniers Hensigt. Det er kun den Del af det, under hvilken Skibsfarten og hvad dertil slutter sig, er henlagt, som skal omtales. Det er imidlertid ret betegnende, at i den almindelige Bevidsthed udenfor England staaer Board of Trade som Regel som en særlig Søfartsinstitution, udelukkende omfattende Skibsfartens Administration. Dette har vistnok sin naturlige Forklaring deri, at Board of Trades Søfartsafdeling, The Marine Department, er den største af alle dets Departementer, og den, der staaer i den stærkeste Forbindelse med Landets vigtigste Næringsvej.

The Marine Department oprettedes som en særlig Afdeling af Board of Trade i 1850. Efter Gennemførelsen i dette Aar af The Mercantile Marine Act, ved hvilken indførtes tvungne Prøver for Skibsførere og Styrmand og Kontorer for Forhyring af Søfolk, ansaa det for nødvendigt at have et særligt, med fornøden sagkyndig Assistance forsynet Departement til at bringe den ny Lovs Bestemmelser ud i Livet. I de følgende Aar henlagdes et betydeligt Antal af de Handelsflaaden vedrørende Sager under dette Departement, som hurtigt blev det største i Board of Trade. Det fik saaledes en betydelig Udvidelse i 1853, da Overbestyrelsen af Fyrvæsenets og delvis af Lodsvæsenets Finanser henlagdes under det. I 1854 fastsattes Departementets Forretningsomraade ved The Merchant Shipping Act, og ved en ny Lov af 1894 fastsloges Omfanget af det Arbejde, der nu paahviler det. Board of Trade har herefter saa at sige den hele Administration, der vedrører Handelsflaaden, under sig; det vil fremgaa af følgende Oversigt over dets Arbejdsomraade: Skibsmaalingen; Prøverne for Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre; Mandskabernes Sundhedsforhold; Tilsyn med Folkelukaferne og med Forplejningen ombord; Disciplinen i Handelsskibe, idet der foranlediges Indskriden af Straffemyndighederne, naar alvorligere Forbrydelser er begaaede ombord; Bestyrelsen af de lokale Afdelinger af Board of Trade og Valg hvert tredje Aar af deres Medlemmer; Forhyringsforholdene; Undersøgelser af Dødstilfælde ombord; Opsyn med Udvandrer-skibe og andre Passagerskibe, med deres Skrog, Udrustning og Maskineri; Søvejsreglerne; Skibes Lys-, Taage- og Nødsignaler; den internationale Signalbog; Skibes Redningsapparater; Fastsættelsen af usødygtige Skibe; Undersøgelse af Søulykker og Beretning om disse Undersøgelseres Resultater; Undersøgelse i Tilfælde af Forseelse eller lignende af Befalingsmænd med Certifikat; Undersøgelse af Søforhør, afholdte i Ud-

\*) Denne Afhandling offentliggøres i „Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning“ og „Dansk Søfartstidende“.

landet, og af Beretninger fra Kolonierne om Strandinger m. v.; Belønninger for Redning af Menneskeliv paa Søen; Redningsvæsenet; Prøver af Ankere og Kæder; Undersøgelse af Kedelekspløisninger; Udfærdigelsen af Lovforslag og Beretninger, der skulle forelægges Parlamentet.

Denne store Administrationsgren har selvfølgelig sit Hovedsæde i Landets Hovedstad, London. Men Arten af mange af dens Forretninger gør det nødvendigt for den at inddrage det hele Land, eller i hvert Fald den store Del af det, der paa den ene eller anden Maade har Forbindelse med Skibsfarten, under sit Omraade. Man har derfor inddelt Landet i 9 Distrikter, der hver bestyres af en Inspektør, som atter har et større eller mindre Antal Underinspektører m. fl. til sin Raadighed; det største af disse Distrikter udgøres af selve London, hvor der ansat 1 Inspektør, 28 Underinspektører og 11 andre Funktionærer.

Det har sin Interesse af denne Oversigt over Board of Trades\*) Arbejdsomraade og Organisation at se, at saa at sige alt, hvad der vedrører Handelsmarinen, er samlet i denne ene Administration. Det behøver ikke nærmere at paavises, at dette i høj Grad simplificerer Behandlingen af de Sager, der foreligger, og sikkrer dem en nogenlunde ensartet Afgørelse, og at dette igen er en stor Fordel for Handelsmarinen. Denne Ordning danner jo en absolut Modsætning til den Maade, hvorpaa det danske Søværns Administrationsforhold er ordnede. Der findes ikke i vor Administration noget Kontor, end sige noget Departement, hvor Søværnets Sager, eller blot den største Del af dem, er samlede; tværtimod er de i den Grad fordelte mellem snart sagt alle de ministerielle Kontorer, at det ofte er meget vanskeligt at vide, hvor de hører hen. Det er ikke overdrevent at sige, at her i Danmark vil 9 af 10 Redere eller Skibsførere ikke være i Stand til at sige, under hvilket ministerielt Kontor en bestemt Sag henhører, ja, det er faktisk, at der er Tilfælde, hvor Embedsmænd i selve Ministeriet, der have med Søfartsspørgsmaal at gøre, har staaet lige saa hjælpeløse. Dette vidner om den Konfusion, der nødvendigvis maa herske i Administrationen af vort Søværn, og som til stor Ulempe for Skibsfarten kommer for Dagen, naar Spørgsmaal foreligger, der ikke kan finde deres Afgørelse i et enkelt Kontor, men maa behandles af flere. I saa Henseende er Board of Trade en mønsterværdig Institution; ingen engelsk Skibsreder, Kaptajn, Styrmand eller Matros vil være i Tvivl om, at naar han som saadan har noget med Staten at gøre, saa er det Board of Trade, han skal søge; overalt i Havnebyerne finder han Board of Trades Embedsmænd, der er i Stand til at give ham fornøden Vejledning, og der kan vanskeligt tænkes noget herhen hørende Spørgsmaal, som ikke vil kunne finde sin Afgørelse indenfor Board of Trades Rammer.

Det synes givet, at det i mange Henseender maa være en overordentlig Fordel for den britiske Skibsfart, at de Sager, der vedrører den, saaledes er samlede i et enkelt Departement; de sikres derved en ensartet Afgørelse, og Departementets Embedsmænd opnaar en Erfaring med Hensyn til Sagerne Behandling, der er i høj Grad gavnlige. Men det System, der er gennemført i „Board of Trade“, rummer dog en Fare, der til Tider er traadt stærkt nok for Dagen. Den store Stab af denne Statsinstitutions Embedsmænd, spredt som den er over hele Landet og udrustet med en ikke ringe Grad af faglig Indsigt, vil let opnaa en Indflydelse i Ledelsen af Søværnets Anliggender, der er større end den bør være. Thi hvor megen faglig Dygtighed der end findes i „Board of Trade“, saa vil det dog her som andetsteds i Længden være umuligt for en Stab af Embedsmænd at være fuldt fortrolig med det praktiske Livs Rørelser, og hvis „Board of Trades“ øverste Ledelse ansaa sine

underordnede Embedsmænd omkring i Landet for det bedste Talerør for Skibsfartens Ønsker og Krav, saa vilde ogsaa denne Statsinstitution, trods sit hele praktiske Anlæg, hurtigt blive en Hæmsko for den britiske Skibsfarts Udvikling; hvis den kom til den Overbevisning, at den gennem sine Embedsmænd vil være fuldt ud i Stand til at følge og forstaa Bevægelserne indenfor Skibsfarten, saa vilde Fordelene ved at have Søværnets Sager samlede i en enkelt, delvis sagkyndig Administration være mere end tvivlsomme. Og navnlig i de første Perioder af „Board of Trades“ Liv var der i Ledelsen en udpræget Tilbøjelighed til at se bort fra alle Ønsker, der ikke netop kom til Orde gennem Funktionærerne, og de Anskuelser, der gjorde sig gældende blandt selve den praktiske Bedrifts Udøvere, havde saare vanskeligt ved at finde Ørelyd. Man tør vistnok paastaa, at i de fleste Lande udenfor England vilde den her nævnte Fare være adskilligt større, og det skyldes sikkert ikke mindst Englændernes Afsky for al Funktionarisme og deres stærke Tillid til et Selvstyre, langt mere gennemført end noget andet Land kender det, at denne Fare i England er lykkeligt afværget. Thi i det store og hele kan det siges, at Aanden i „Board of Trade“ i Aarenes Løb er bleven en anden, og at dets Arbejde i Nutiden i langt højere Grad hviler paa de Anskuelser, der gør sig gældende i britiske Søfartskredse, end Tilfældet var i tidligere Perioder. Det er en Selvfølge, at der altid vil finde Brydninger Sted mellem en Statsinstitution som denne og dem, hvis Interesser berøres af dens Virksomhed, men det er betegnende for den Retning, Udviklingen har taget, at ligesom den nuværende Chef for „Board of Trades“ Marinedepartement har den Anskuelse, at man i videst mulig Udstrækning skal give Skibsfartens private Organisationer Indflydelse paa Sagerne Behandling og Afgørelse, saaledes har den betydeligste af disse Organisationer, Chamber of Shipping, den Opfattelse, at „Board of Trades“ Holdning i saa Henseende er fuldkommen tilfredsstillende.

Naar man nu trods dette hyppig hører om Konflikter mellem „Board of Trade“ og f. Eks. britiske Skibsredere eller Kaptajner, saa beror dette som Regel paa helt andre Forhold. Det ligger næppe saa meget i „Board of Trades“ Handlinger som i hele den Lovgivning, Board of Trade i de senere Aar har skullet føre ud i Livet. I England griber Staten jo i langt større Omfang ind i Skibsfarten som Erhverv end i andre Lande; man behøver kun at tænke paa det langt mere gennemførte Tilsyn med usødygtige Skibe og paa Bestemmelserne om Lastelinjen, om Dækslasten i Vinternaanederne m. m., for at indse dette. Naturligvis har „Board of Trade“ som Led af Lovgivningsmagten sin Del af Ansvaret for denne Lovgivning, men den vilde dog ikke have været tænkelig, hvis den ikke var en Frugt af hele Aanden i det britiske Samfund, og det er saaledes urimeligt at gøre „Board of Trade“ ansvarlig for den. Denne Lovgivning, eller en stor Del af den, er jo ikke populær, særlig blandt Redere og Kaptajner udenfor England, der ofte maa lide under den, naar deres Skibe kommer i britiske Havne, og de Konflikter, den giver Anledning til mellem „Board of Trades“ Funktionærer paa den ene Side og Redere og Førere af baade britiske og andre Skibe paa den anden Side, er ikke faa i Tal. Det vil jo altid med Rette kunne indvendes mod denne Lovgivning, at England har gennemført den egenmægtigt, uden først at finde Forstaaelse med de øvrige søfarende Nationer, men det vil vel paa den anden Side altid kunne anføres til dens Forsvar, at dens Grundlag er en stærk human Følelse. Men en nærmere Omtale af hele denne Lovgivning hører ikke hjemme her; det var kun nødvendigt at nævne den og dens Gennemførelse i Praksis som de virkelige Grunde til langt de fleste af de Stridigheder, der opstaa mellem „Board of Trade“ og Skibsfartens Udøvere.

„Board of Trades“ Præsident i de senere Aar, Mr. Ritchie, tilhører det konservative Parti, der kom lykke-

\*) Hvor i det følgende benyttes Betegnelsen „Board of Trade“ menes dettes Marinedepartement.

ligt over de nys afholdte Valg til Parlamentet. Han kunde altsaa forblevet i sit Embede, man han foretrak at overtage Ledelsen af det britiske Indenrigsministerium, og til hans Efterfølger udnævntes Mr. Gerald Balfour. I Anledning af dette Præsidentskifte er der gennem den engelske Søfartspresse kommen Anskuelse til Orde, der bekræfter den Opfattelse af „Board of Trades“ hele Stilling, der ovenfor er fremsat. Det gøres gældende, at det er de faste Embedsmænd i „Board of Trade“, hvis Erfaring den ny Præsident maa støtte sig til, og at disse i de senere Aar har vist sig stedse liberalere i Opfattelsen af deres Embedspligter. Der erindres om, at den afgaaende Præsident i sjælden Grad erkendte Betydningen af at støtte Handelsmarinen og udvikle Skibsfarten og saa lidt som muligt blande sig i de Sager, som Skibsfarten forlængst har vist sin Ævne til at styre selv. Fra Skibsfartens Side fordrede man at faa Lov til at passe sig selv, og Mr. Ritchie imødedekom saa vidt det var muligt dette Forlangende. Hans Styrelse af „Board of Trade“ karakteriseres ved, at han i alle vigtigere Spørgsmaal raadførte sig med Skibsfartens private Organisationer og fuldt ud benyttede den Erfaring og Indsigt, han der fandt. — Det vil ses, at disse Udtalelser vidner om det Tillidsforhold, der i engelske Søfartskredse er skabt overfor „Board of Trade“. Det synes da, at England i „Board of Trade“ nu har en Institution, der vil kunne staa som et Mønster for andre Lande. Men det maa ikke glemmes, at dette først lykkedes, da „Board of Trades“ Ledelse erkendte Skibsfartens private Institutioner som sit nødvendige Supplement. Det er et Spørgsmaal, om i noget andet Land en saa stor Statsinstitution med saa mange Funktionærer vilde være i Stand til saaledes at se de rette Grænser for sin Virksomhed.

(Fortsættes).

Kjøbenhavn, d. 7. Marts 1901.

Et i disse Dage i Christiania afholdt Søfartsmøde, hvor norske Redere og Skibsførere var stærkt repræsenterede, vidner om den Bevægelse, som de af os tidligere omtalte Bestræbelser for i vort Naboland at fastsætte Lovregler for Lastelinje og Dækslast har fremkaldt. Mødet vedtog efter en indgaaende Diskussion følgende Resolutioner:

„Mødet finder, at der ikke foreligger tilstrækkelig Grund til delvis at overføre Ansvaret for Skibets forsvarende Lastning fra Skibsføreren til Statskontrollører og ønsker at paapege den dermed forbundne Fare.

Mødet udtaler videre, at Vedtagelsen af Kommissionens Forslag, specielt for saa vidt angaar Lastelinje og Dækslast, ogsaa af andre Grunde for Tiden vilde være i høj Grad uheldig for den norske Skibsfart, idet den delvis ligefrem vilde udelukke den fra visse Farter ved at give den altfor ugunstige Vilkaar i Konkurrencen med andre Landes Flaader. Den Udvikling, som vor Handelsflaade i de senere Aar har gennemgaaet, og som endnu ikke kan anses for afsluttet, bør der ikke gribes ind i ved Foranstaltninger, hvis generende Virkninger for Bedriften er sikre, men hvis Nyttevirkninger i human Henseende i hvert Fald er yderst tvivlsomme.

Den stadig voksende Erkendelse af, at de i Kommissionens indstillingen herhen hørende Spørgsmaal ikke bør afgøres ved Separatlovgivning i de enkelte Lande, forøger Chancerne for, at man ved internationale Overenskomster kan faa i Stand ensartede Regler, og Mødet opfordrer Stortinget til at udsætte den videre Behandling af disse Spørgsmaal og eventuelt tage Initiativet til Afholdelse af en saadan Konference, naar Tiden derfor anses for belejlig.“

Her i Danmark vil man med Interesse afvente, om denne Resolution vil faa praktiske Følger. Som vi tidligere har udtalt, mener vi, at den naturligste Maade at søge disse vanskelige Spørgsmaal løst paa, er nu at søge en international Løsning gennemført. Vi mener dette, ikke alene fordi dette vil være det bedste for de vigtige Interesser, der her er Tale om, men ogsaa fordi vi tvivler om, at alle de enkelte Lande i Længden vil afvente en international Overenskomst, men at de hver for sig vil gennemføre Reformen paa dette Omraade. Hvad enten man er Tilhænger eller Modstander af en saadan udvidet Statskontrol med Skibes Sedygtighed, maa man ønske, at den norske Regering, der repræsenterer et Land, der ejer en af Verdens største Handelsflaader, vil tage Sagen op, og at det vil lykkes den at faa udvirket en international Forhandling om denne Sag.

Efter den store Dokbrand i Hoboken ved New York i Sommer gjorde Ejerne af de Bugserbaade, der slæbte Norddeutsche Lloyds Kæmpedamper Kaiser Wilhelm der Grosse ud af Dokken, Fordring paa Bugserløn hos Selskabet. Disse Fordringer er nu bleven paadømt af Domstolen i New York. Ikke mindre end 23 Bugserbaade medvirkede ved Slæbningen, og Domstolen tilkendte deres Ejere ialt 20,000 Doll.; de fordrede en mindst ti Gange saa stor Sum. Bugserbaadernes Førere gjorde gældende, at Skibets Redning ene skyldtes dem og at de ved denne satte deres Liv og Ejendom paa Spil. Imidlertid var Domstolen af en anden Mening og udtalte, at den fremsatte Paastand om, at Damperen laa ubevægelig ved Bolværket, indtil Bugserbaadene kom til Stede, var urigtig, da den bevislig lidt efter lidt var halet bort ved Hjælp af Tove. Bugserbaadernes Assistance havde dog været nødvendig og meget værdifuld, men Baadens selv havde ikke været i Fare, og der var kommet flere til Stede, end der var Brug for. Domstolen anslog Kaiser Wilhelms Værdi til 2 Mill. Doll. og Værdien af de 23 Bugserbaade til 300,000 Doll. De 20,000 Doll. fordeltes mellem Baadene i Forhold til den Assistance, hver af dem havde ydet. Den højeste Sum, en enkelt af dem fik, var 2,000 Doll., den mindste 30 Doll. „Fairplay“, der bringer disse Oplysninger, bemærker, at Domstolens Udtalelse om, at et større Antal Bugserbaade, end der var Brug for, tilbød Damperen deres Tjeneste, bekræfter den fremsatte Anskuelse om, at de tre andre Dampere ogsaa kunde være bragt klar af Bolværket, om nogle af Baadene i Tide havde begyndt at slæbe dem ud. Det var imidlertid øjensynligt, at de alle sværmede rundt om det mest værdifulde af de fire Skibe og kun bekymrede sig om de mindre Fisk, da deres Førere saa, at deres Tjeneste ikke blev forlangt af den store Hval, og det var da for sent at frelse de mindre Skibe. Sandsynligvis vilde færre Menneskeliv være gaaet tabt, hvis Bugserbaadernes Førere havde baaret sig anderledes ad.

Vi omtalte i dette Blads No. 3 for d. 17. Januar det smukke Arbejde, der var udført af Fører og Besætning paa Dampskibet Louisiana, der i Mexikobugten fik Brud paa forreste Mellemaksel og flere af de vigtigste Maskindele beskadigede. Det lykkedes dog at faa Maskinen saa vidt repareret, at Skibet kunde returnere til New Orleans. Et Tilbud fra en engelsk Damper om Assistance blev ikke modtaget, og det lykkedes altsaa at undgaa den meget betydelige Bjærgeløn, der her vilde have været Tale om.

Det her udførte Arbejde har fundet megen Anerkendelse baade fra Assurandørernes og Rederiets Side. I New Orleans udbetalte de første, engelsk Lloyd, til

Skibets Fører, Kaptajn P. Jensen, og første Maskinmester Pfaff Doll. 150 hver, og ved Skibets Hjemkomst her til Danmark har Rederiet, Det forenede Dampskibsselskab, udbetalt Kaptajnen og Maskinmesteren et Gratiale af 600 Kr. hver og til den øvrige Besætning følgende Gratiale: Første Styrmand Gothardt og anden Maskinmester Mossberg hver 400 Kr., 3die Maskinmester Hansen 300 Kr. og 3die Styrmand Beck 100 Kr.

Om Bjærgelønnens Fordeling tilskriver en Dampskibsfører os følgende:

De har gentagne Gange i „Dansk Søfartstidende“ omtalt den uretfærdige Maade, hvorpaa Bjærgeløn fordeles efter Søløven. Desværre har det vist hidtil været uden paaviselige Resultater; men for at Sagen ikke skal gaa i Glemme, vil jeg dog bede Dem være saa god at optage følgende:

De Bestemmelser om Fordeling af Bjærgeløn, der har Betydning for Søfolk, findes i Søløvens § 228, sidste Stykke, som vist er det første, der i Danmark har været fastsat ved Lov i den Retning; meget tyder dog paa en ældre Oprindelse, og med den Undtagelse, at Dampere omtales, saa er det næsten enslydende med den tyske Lov (Handelsgesetzbuch), § 751, der har bestaaet siden 1869, altsaa før Dampskibsfarten blev af nogen Betydning.

Ved Bjærgeløns Fordeling efter Søløven kan Maskinpersonalets Andel oftest siges at være en Gevinst, der tilfalder det som Følge af Dækspersonalets og særlig Befalingsmændenes Anstrængelser og Dygtighed. Det er ikke saa underligt, at Styrmandene er misfornøjede med, at Udbyttet skal fordeles efter enhvers Gage; thi uagtet deres Arbejde i alle Tilfælde maa blive forholdsvis besværligt og mere afgørende for heldige Resultater end Mestrenes, saa maa de alligevel nøjes med en mindre Andel end disse. Dette Misforhold synes den meget bekendte engelske Dommer Mr. Barnes at have opdaget; thi ved en Dom af 8. Septbr. 1900 har han, ifølge „Syren“, paa en iøjnefaldende Maade slaet fast, hvad vist mange foruden han anser som Ret og Skel. Dommen afsagdes i Anledning af, at den engelske Fiskedamper Sea Eagle bjærgede en anden Fiskedamper Butterfley, der takseredes til £ 4,700. For Assistanzen tilkendtes førstnævnte £ 1,500 i Bjærgeløn; deraf fastsattes £ 100 til Kaptajnen og £ 200 til Besætningen med den Bestemmelse, „that the mate was to be treated as an engineer and a half“. At Styrmand eller Styrmand tilkendes en og en halv Part af Bjærgeløn mod Mester eller Mestre maa vist alle anse for at være retfærdigt og at være en Ordning, der bør anbefales vore lovgivende Faktorer, naar Tiden dertil bliver belejlig.

Høj Bjærgeløn. Staalbarken Chiltonford, der paa Rejsen til Sydney var ved Udgaende af Mersey Floden under Bugsering, mødte saa haardt Vejr, at Bugseringen maatte opgives og Skibet lægges for Anker; Stormen tiltog stadig, Ankrene holdt ikke, og Mandskadet gik i Land, hvorefter Barken drev paa Grund paa en Banke.

Den bragtes af Grunden af flere forskellige Dampere, og Bjærgelønnen blev ved Admiralitetsretsdom af 21. Febr. 1901 sat til ialt £ 10,000. Barken med Ladning og Fragt havde en Værdi af £ 60,000.

I omstaaende Litteraturanmeldelse forekaster Anmelderen „Tidsskrift for Søvæsen“ en formentlig mindre korrekt Stavemaade af et enkelt Ord. Samtidig har vi

modtaget nedenstaaende Brev, der drager til Felts mod Retskrivningen i en anden af vore nautiske Publikationer, nemlig de af vore Læsere vel kendte „Efterretninger for Søfarende“. Uden Tvivl har den ærede Indsender Ret, og vore offentlige Institutioner bør ikke gøre det vanskelige, end det er iforvejen, at finde ud af, hvad der for Tiden er Retskrivning i Danmark; det er saamænd galt nok endda!

Brevet lyder saaledes:

Hr. Redaktør! Maa jeg i Deres ærede Tidende fremsætte lidt Sprogkritik, som vedkommer Søkort-Arkivets „Efterretninger for Søfarende“, idet „Dansk Søfartstidende“ ikke følger sin officielle Kollegas Eksempel. Sagen turde muligvis have nogen Interesse for søfarende.

„Efterretninger for Søfarende“ benytter, naar Talen er om Efterretninger fra vort Naboland, Betegnelsen „Sverig“, ikke Sverrig eller Sverige. Kun disse 2 sidste Navne findes i „Saaby“, 1892. Det sidst nævnte anføres i Parentes, antagelig for at antyde, at denne Form er mindre gængs. „Sverig“ er sikkert ikke dansk Sprogbrug, hvorfor ogsaa „Dansk Søfartstidende“ holder sig klar af det og med Rette skriver Sverrig.

„Efterretninger for Søfarende“ burde kalde sig „Efterretninger for søfarende“, saa fulgte man den foreskrevne, ministerielle Retskrivning, som er Rettesnor for Lovtidenden og andre officielle Organer.

Ogsaa „Søkart-Arkivet“ i „Efterretninger for Søfarende“ ser underligt ud i Begyndelsen af det 20de Aarhundrede. Alle andre i Kongeriget, eller i al Fald de fleste af os — „Saaby“ med — synes, at det nu om Stunder maa hedde Søkort-Arkiv.

Ærbødigst



Udenrigsministeriet meddeler os:

Den danske Konsul i St. Georges, Bermuda, skriver i en Indberetning: Skibe, der gaar til Bermuda for Ordre, behøver ikke at tage Lods; der er ganske vist Lodstvang for Skibe, der gaar ind i Havnen, men vor Bugserbaad gaar ud til alle Skibe, der nærmer sig Øen ved Dag, og medtager Ordre til alle ventede Skibe. Lodsafgiften er 12 sh. pr. Fod for indgaaende og 6 sh. for udgaaende Skibe; Fyrpengene, der i saa Fald ogsaa skal erlægges, er 1/2 pr. Ton.

Vi erfarer, at Dansk Navigatørforenings Bestyrelse i et Møde i Lørdags har valgt Kaptajn Julius Jensen, Skibsfører i den grønlandske Handel, til sin Formand. Vi havde i afvigte Efteraar, da Kaptajn Jensen havde fuldendt sin 50de Rejse til Grønland med Handels Skibe, Lejlighed til at omtale hans Løbepbane og den almindelige Anseelse, han nyder. Navigatørforeningen har sikkert i Kaptajn Jensen fundet en Formand, der vil være i Stand til at udfylde denne Plads paa en for Foreningen lykkelig Maade.

Vi har modtaget Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære for Februar. Det indeholder bl. a. nogle Meddelelser om Afgifterne i de spanske Havne, der viser, at de er en hel Del højere, end de var for nogle Aar siden. Et norsk Sejlskib, 260 Reg.-Tons, lastet med 300 Tons Is, betalte saaledes sidste Aar i Bilbao ialt Lst. 94.3.7 (Pst. 2,981.35), fordelt saaledes: Lodspenge Pst. 187.50, Bugsering 435, Havneafgift (6/25 pr. Ton, d. V.) 1,875, Forhaling 40, Ballast 100, Klarering 150 Telegrammer og Porto 26.85, Gratifikation til Toldboden 70, Sædvanligt 15, Konsulatafgift 25, Toldpapirer 30, Baadmænd etc. 27.

Cirkulæret omtaler fremdeles en i Glasgow ført Procces, der var anlagt mod Kaptajnen paa en norsk Bark, fordi hans Hund, medens Skibet laa i Princes Dok i Glasgow, havde løbet omkring paa Skibet, medens den efter en der gældende Lov enten skal være bundet, eller have Mundkurv paa, eller være lukket inde. Kaptajnen havde bundet Hunden, men den var sluppen løs. Nævnte Lov er traadt i Kraft for at forebygge Udbredelsen af den frygtelige Sygdom „Hydropholia“, der kan indføres ved løsgaaende Hunde. Mulkten for Overtrædelse af denne Lov er Lst. 20, men da Loven nylig er traadt i Kraft og det i dette Tilfælde ikke synes at have været Kaptajnens Hensigt at overtræde den, slap han med en Advarsel; Dommeren indskærpede dog Skibsførerne at lægge Mærke til denne Lov, der nylig er traadt i Kraft, og under Ophold i britiske Havne ikke tillade nogen Hund at gaa løs om Bord.

Dampskibe, der anløber Kristianssand, for at faa Bunkerkul, er if. „Norg. Sjøft.“ fra 1. April fritaget for den almindelige Lodspligt.

## Lappegrundens Fyrskib.

Vi har modtaget følgende, dateret Februar 1901:

Tør jeg bede om Plads i „Dansk Søfartstidende“ for følgende Linjer:

Nu da Lappegrundens Fyrskib er inddraget paa Grund af Isforholdene, kunde det maaske ikke være af Vejen, om rette Vedkommende blev gjort opmærksom paa, at det paa sin nuværende Station ligger paa et for Skibsfarten og Lodserne meget uheldigt Sted, nemlig midt i Farvandet og i den haardeste Strøm. Der fortælles, at Fyrskibet har faaet sin nuværende Plads, for at imødekomme „Det forenede Dampskibsselskab“; jeg kan ikke tro, at vort Fyrvæsen skulde tage saa meget Hensyn til dette ene Selskab og selv løbe den Risiko, at Fyrskibet med Besætning og Lodser en skøn Nat gaar til Bunds; at dette ikke er sket for længe siden, maa nærmest kaldes et Held; men der er et gammelt Ordsprog, der siger, at Krukken gaar saa længe til Vands, at den kommer hankeløs hjem. At Lodserne ofte beklager sig over den farlige Plads, Fyrskibet ligger paa, er ingen Hemmelighed, og at de samt Besætningen ofte staar med Livet i Hænderne, som man siger, naar en af de store Dampere, som nu befærer Østersøen, kommer syd fra med stærk sydlig Strøm og lige skraber sig klar, er heller ikke ubekendt, og kan dette hælde for Dampskibe, hvad skal man da sige om et Sejlskib, som kommer med en flov Vind? Farvandet er jo paa den østlige Side af Fyrskibet; at dette ligger galt, beviser de Kollisioner, som ret hyppigt finder Sted.

I Tilfælde af, at det ikke kan lade sig gøre, at Fyrskibet faar en anden Plads, vilde det være ønskeligt, om der kom en Styrmand mere om Bord i dette; der kunde da stadig være en Officer paa Dækket for at skifte Roret, naar et Skib kommer for nær. Som Forholdene nu er, kan Roret, efter Lodsernes Udsagn, ikke røres før Kaptajnen er paa Dækket, og det varer jo dog noget før en Mand, der ligger i sin søde Søvn, kan komme op og faa orienteret sig.

Kunde disse Linjer gøre noget til, at Fyrskibet for Lappegrunden blev det i Ordets virkelige Betydning, skulde det glæde mange med mig.

Med Tak for Optagelsen

*En Skibsfører,*

der selv har havt en Kollision med Fyrskibet, og som derfor mener sig berettiget til at udtale, at Skibet ligger meget uheldigt for Sejlsadsen.

## Literatur.

Martshæftet af Tidsskrift for Søvæsen indeholder bl. a. en Artikel om Søkort og Farvandsbeskrivelser af Kaptajn R. Hammer. Da især den sidste Del af denne interessante Artikel indeholder mange nyttige Oplysninger for Skibsførere, maa vi paa det bedste anbefale dette Hæfte, som tillige indeholder en længere Forklaring af Kaptajn C. Bloch om den ny internationale Signalbog, samt nogle Bemærkninger om værnepligtigt befarent Mandskab af Kaptajn V. Jøhnke.

I Artiklen om Søkort og Farvandsbeskrivelser fremkommer Kapt. Hammer først med en historisk Oversigt, hvoraf ses, at der saa sent som i 1785 kun forhandlede 1 dansk Kort (over Øresund) fra det den Gang nylig oprettede Søkortarkiv, medens Navigationsdirektøren sad inde med Privilegium paa at forhandle Søkort. I Begyndelsen af Aarhundredet gik det ogsaa langsomt med at faa Farvandet opmaalt og kortlagt, væsentlig af Frygt for, at en eventuel Fjende derved kunde faa for gode Oplysninger om de danske Farvande, og det varede endnu noget, inden man opdagede, at man for at udvikle Handel og Skibsfart maatte bortkaste Hemmelighedskræmmeriet. Kortene blev nu stadig bedre og bedre lige ned til vore Dage, men det paastaas i Artiklen, og vistnok med Rette, at Skibsførerne ikke tilstrækkelig paaskønne de ny udmærkede Kort, da saa faa af dem forhandles til Koffardimarinen. Grunden er maaske den, at man i Almindelighed ikke bruger de forbedrede Loddeapparater (i Artiklen staar „utilstrækkeligt Kendskab til de forbedrede Loddeapparater“, hvilket vel er for meget sagt), hvor 1 à 2 Mand kan holde Loddet gaende, uden at Farten behøver at mindskes; Kaptajnen siger, at man i Fremtidens Dampskibe vil lade Skruens Omdrejninger udføre Arbejdet ved Indhivning af Loddelinen.

Derefter følger en Forklaring over Principperne ved Aflæggelsen af Kompasser, Fyrkredse og Fyrfarver i Kortene samt en udmærket Redegørelse over den Fortrækning, ethvert Søkort er udsat for efter Trykningen, og hvorved Kortet kan blive noget unøjagtigt; denne Fortrækning kan ophæves ved at trykke paa Kortlærredet Materiale, der er dyrere end Papir, saaledes at der fra 1. April 1901 vil indtræde en nødvendig Prisforhøjelse paa gode Kort, medens de daarlige Papirkort atter vil komme i Handelen. Endelig gives en Forklaring over, hvorledes man selv kan undersøge sit Korts Fortrækning.

Kapitlet „Rettelser til Kort og nautiske Bøger“ er meget belærende. Man faar Begreb om, hvor hurtigt et Kort forældes, naar man ikke selv retter sine Kort efter „Efterretninger for Søfarende“, ved at høre, at der sidste Aar blev gjort 800 Rettelser i 72 Kort; f. Eks. alene 49 Rettelser over den finske Bugt.

I Slutningen af sin Artikel taler Kap. Hammer om det mistrøstende for Søkortarkivet i, at det store Arbejde, som uafbrudt sættes ind paa nautiske Publikationer, ikke i tilstrækkelig Grad kommer de Søfarende til Nytte, og han siger, at Grunden er de Søfarendes Frygt for eller Mangel paa Øvelse i at gøre Rettelser og Tilføjelser. Vi kan ikke helt give Kaptajnen Ret heri, thi det kan være noget mistrøstende for de Søfarende, naar Arkivet ikke tager rimeligt Hensyn til Enkeltmands Pung eller til Smaaskibsfarten. „Den danske Lods“ udkom saaledes i 1893 i omarbejdet Form, og i Tillid til, at denne Ud-gave skulde bestaa i mange Aar, anskaffede saa mange den, at Oplaget hurtigt blev forbrugt. Efter nogle Aars



Forløb blev der imidlertid ikke mere udstedt nautiske Publikationer om de Sømærker, som fandtes i Bogen, dens Værdi maatte derved forringes meget, men for 1899 udkom den i ny Udgave, og de aarlige Rettelser refererer nu kun til den ny og ikke til den ældre Udgave, som helt blev ladet i Stikken sammen med sine Ejere. Her havde det været bedre, om Arkivet havde ladet det gamle Oplag trykke op, eller ogsaa stadig ladet Rettelser udgaa til 1893-Udgvænen.

Det er da ganske naturligt, at der for de Søfarende er noget „mistrøstende“ i at anskaffe sig Arkivets Bøger, naar Arkivet efter nogle Aars Forløb finder for godt ikke mere at udstede Rettelser til dem.

Hermed slutter Kapt. Hammer sin i høj Grad belærende Artikel, som vi paa det bedste maa anbefale til Enhver.

Kapt. Blochs Artikel indeholder en Redegørelse for den i den ny internationale Signalbog anvendte norske Skrivemaade, og for at Bogen i det hele taget gør Indtryk af at være norsk. Denne lille Ulampe kan man nemt se bort fra i Betragtning af de store Fordele, som Udgivelsen af Bogen sammen med en stor Sønation giver.

Oversættelsen er saaledes udført i Norge, medens Ordningen af anden Del og Bearbejdelsen af tredje Del, der indbefatter Afstands- og Semaforsignaler, Anvisning til Signalering med de internationale Signalstationer, Haandflagssignaler og Signaler efter Morses System, er foretaget i Danmark.

I Slutningen af Marts vil Bogen foreligge fuldt færdig.

I den tredje Artikel meddeler Kapt. Jøhnke nogle Oplysninger om værnepligtigt befarent Mandskab fra Korvetten Dagmars Togt for nogle Aar siden, hvoraf fremgaar, at af 73 Mænd kunde 5 absolut ikke forrette Tjeneste til Vejrs, flere kunde ikke ro, én havde ikke sejlet i 5 Aar og studerede nu Jura, medens en Halvbefaren ikke kunde styre og ikke kendte Kompasset, skønt han dog havde sejlet 7 Maaneder med en Brig og 1 Aar med en Galease. De finkeste Befarne var oplærte i „Georg Stage“.

Det foreliggende Hæfte af Tidsskrift for Søværnen anbefales paa Grund af disse Artikler til alle Søfarende.

Det er beklageligt, at „Tidsskrift for Søværnen“, som hidtil har været et af de faa Steder, hvor Ordet signalere er stavet rigtigt, nu er gaaet over til at bruge signalisere. Ordet bliver misforstaaet i mange Bøger og Tidsskrifter, hvor man ikke kender Ordets Betydning, men i et Fagskrift bør dette ikke ske. Baade i den ny internationale Signalbog og i Orlogsmarinens nyeste Signalbog bruges „signalere“.

Det meteorologiske Institut har udsendt sin aarlige Oversigt over Isforholdene i de arktiske Have i Aaret 1900, bearbejdet af V. Garde og indeholdende Oplysninger om den arktiske Drivis i alle de Farvande, som befares af Skibe. Det er lykkedes at tilvejebringe saadanne Oplysninger for de atlantiske Ishaves Vedkommende, men kun delvis lykkedes for Berings og Beaufort Havenes Vedkommende, fordi man ikke naaede at tilstille de amerikanske Hvalfangere Skemaer til Udfyldning forinden deres Afrejse fra Stillehavshavnene i Februar 1900, og fordi det har været Hydrographic Office i Washington, til hvem Institutet har henvendt sig, vanskeligt at skaffe Oplysninger paa anden Maade.

Den almindelige Oversigt over Isforholdene i 1900 viser, at der har været store Ismasser i den N.V. lige Del af Barends Sø og omkring Spitzbergen, ret betydelige Ismasser i Kara Havet, mindre Ismasser end i et Normalaar mellem Franz Joseph Land og Nowaja Zemlja og under Grønlands Østkyst, normale Isforhold under S.V. Grønland, og endelig særdeles gunstige Forhold under Labrador og i Baffin Bugt.

Det maa antages, at der har været svære Ismasser i Smith Sund og Farvandene nord derfor. Den i Oversigten for 1899 udtalte Formodning om, at Isforholdene under Grønlands Østkyst kunde blive vanskelige i 1900, har ikke bekræftet sig. Sæsonen 1900 har havt en stærk Lighed med 1899; kun har Spitzbergen været endnu mere blokeret end i 1899, idet endog S.V. Landet har været indesluttet af Is i 1 à 2 Maaneder. For Sæsonen 1900 anses det ikke for tilraadeligt at drage Slutninger om Isforholdene paa Grundlag af det foreliggende Materiale.

I Fremstillingen følger herefter indgaaende Meddelelser om Isforholdene i Aarets forskellige Maaneder.

Institutet retter sluttelig en Tak til de, som har ydet Sagen Støtte ved at formaa andre til at anstille Iagttagelser, og til alle de, som trods de vanskelige Forhold, der findes om Bord, særlig i de arktiske Egne, har betænkt Institutet med deres værdifulde Oplysninger. Blandt de sidste nævner vi de danske Dampskibsførere Amdrup (Antarctic), L. Pettersen (Egil), Frederiksen (Fox II), Bang (Godthaab), Hansen (Heimdal), Øst-Jacobsen (Holar), Christensen (Ingibjörg), L. Andersen (Ingolfr), H. Andersen (Ivigut), F. Ellefsen (Masvalla), Aasberg (Skalholt); og de danske Sejlskibsførere O. Pedersen (Ceres), W. Jensen (Constante), Faltings (Lucinde), Søby (Nordlyset), L. A. Sørensen (Palminn), O. Jensen (Peru), J. Jensen (Thorvaldsen), Riekmers (Tjalfe) og C. Larsen (Tordenskjold).

## Turbine-Maskiner.

Parsons Damp turbine er stadig Genstand for den mest levende Opmærksomhed i engelske maritim-tekniske Kredse. Den blev til en Begyndelse anbragt i et meget lille Fartøj, Turbinia, og paa alle mulige Maader søgte man at faa Farten sat op. Naar al Tanke om Økonomi bliver forladt, naar Kulforbruget er uindskrænket, naar hver Tomme af Cylindere og hver Fod af Kedlen presses til det yderste, kan Maskinen ogsaa faa en Kraftudfoldelse, der langt overgaar alle andre Fartøjers, selv Torpedobaadsmaskiner, hvor det økonomiske Standpunkt ikke er kastet over Bord.

Turbinias Maskine blev ganske vist ikke dreven til disse Yderligheder, men alle var dog enige om, at andre Maskiner ikke kunde sammenlignes med den, da de slet ikke stod paa lige Fod med den. Disse Forhold forandrede sig noget, efter at Torpedobaadsdestroyeren Viper blev forsynet med en Parsons Turbine, og Sammenligning kunde nu bedre finde Sted. Viper er bygget paa Tyne hos Messrs Hawthorn, Leslie & Co., og Maskinerne er leverede fra Parsons Marine Steam Turbine Company; den er 210 Fod lang og 21 Fod bred.

Selv om Viper ikke har naaet, hvad man efter Turbinias Prøve havde Lov til at formode, overgaar den dog alle andre Fartøjer i Hastighed, idet den i en Time har holdt 36,581 Knob. Deplacementet var 370 Tons, og der udvikledes omtrent 12,000 indiceret Hestkraft. Farten blev drevet op til 37 Knob og derover, men Kedierne blev ogsaa pressede haardt; Lufttrykket var  $4\frac{1}{2}$  inch., og de 8 Skruer gjorde ved Fuldkraft gennemsnitlig 1,180 Omdrejninger pr. Minut.

Hos Messrs W. Denny & Brothers i Dumbarton bygges der for Øjeblikket en Passagerdamper, der allerede til Sommer skal bruges paa Clyden. Den er 250 Fod lang og 30 Fod bred. Hovedmaskineriet bestaar af 3 af hverandre uafhængige Turbiner, der hver har sin Aksel. En almindelig, cylindrisk Kedel benyttes. Ved 20 Knobs Fart gør den midtskibs Aksel 700 Omdrej-

ninger pr. Minut, medens de to andre samtidig opnaar 1,000 Omdrejninger.

Denne Damper vil naturligvis bedre end de omtalte mindre Fartøjer, Viper og Turbinia, give et Begreb om den Fremtid og de mulige Fordele, som Turbinesystemet vil faa. Det er da ganske heldigt, at man her har benyttet sig af en almindelig Kedel, hvorved man langt bedre kan sammenligne Turbinesystemet med andre Maskiner og Kedler.

Inden Turbinesystemet kan benyttes om Bord i Kanaldamperne og i Kystfarten, maa endnu mange Vanskeligheder overvindes, men en stor Fordel besidder Turbinen allerede, idet den er helt fri for de Rystelser, som er saa generende og ødelæggende for andre Dampere.

Hovedanken mod Turbinen er, at den ikke kan bakke, saaledes at man er nødt til at bruge en særlig Maskine til dette Brug. I almindelige Maskiner vilde det være meget vanskeligt at installere en særlig Bakke-maskine, selv om den kunde gøres betydelig mindre end Hovedmaskinen, da man jo aldrig fordrer saa megen Kraft til Bakning som til Fremadbevægelse, men ved Turbinerne er dette ikke saa vanskeligt en Sag. En lille Turbine er tilstrækkelig til at fungere som Bakkemaskine, og den er i den omtalte Clyde-Damper anbragt inden i Lavtryks Turbinen for ikke at tage Plads op.

En anden Fordel ved Turbinesystemet er den, at Friktionen, der fremkommer ved Stemplerne, Ventilene o. s. v., bliver betydelig reduceret, hvilket jo er en stor økonomisk Fordel. Som Eksempel kan nævnes, at man for en Turbine Maskine paa 4,000 HK. garanterer 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pd. Damp pr. ind. HK. pr. Time.

Da Mr. Parson er kommen saa heldig fra sine Forsøg baade med Turbinia og med Viper, nærer vi ingen Tvivl om, at de Forventninger, man knytter til den ny Clyde-Damper, ogsaa vil gaa i Opfyldelse, og alle Søfarende og maritime Teknikere vil sikkert med stor Interesse se hen til den ny Dampers Præstationer.

(Sh. Gaz.).

## Spørgsmaal og Svar.

**Sp.:** Et lille Sejlskib ligger oplagt i en dansk Havn. I Vinterens Løb bliver der stærk Is. En Damper bryder sig ind i Havnen og trykker herved Isen saa haardt mod det lille Skib, at dette faar Skade. Hvem skal betale denne Skade?  
En Smaaskipper.

**Sv.:** Da hverken Havneforvaltningen eller Damperen efter vort Skøn har nogen Pligt til at erstatte den paagældende Skade, maa Sejlskibets Reder selv bære Tabet og søge at faa det erstattet hos sine Assurandører.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet Vulcan

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Kaptajn C. P. Jensen, aflagde Beretning: De to Skibe, „Vulcan“ og „London“, havde hele Aaret sejlet paa Nord- og Østersøen. Fragterne havde været høje, men Kullene dyre, og Skibene havde haft enkelte lange Ophold paa Lossepladserne. „London“ havde vist sig at være et

godt og fordelagtigt Skib. Regnskabet viste et Driftoverskud af 171,276 Kr. Til Reservefonden henlægges 110,000 Kr. og den udgør derefter 150,888 Kr. Til næste Aar overføres 9,654 Kr. Udbyttet bliver 10%. Aktiekapitalen er 335,000 Kr. Obligationsgælden 165,000 Kr.

Regnskabet godkendtes.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Overretssagfører Zeuthen og Grosserer I. Prah.

### Dampskibsselskabet Norden

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Hr. P. Brown aflagde Beretning: Det forløbne Aar har været meget fordelagtigt, hvilket jo til Dels skyldes Krigene i Sydafrika og Kina, der have bundet ca. 2 Millioner Gross Tons til Transport, saaledes at Fragterne gik betydelig ivejret, om end ikke i den Grad, som man skulde have ventet. Ogsaa Selskabet har nydt godt af de høje Fragter i forrige Aar. Det har haft Baade i alle Verdensdele, og enkelte har opnaaet Topraterne, saa at Aaret vilde have givet et udmærket Resultat, om ikke forskellige Uheld var indtrufne, bl. a. ualmindelig store Havarier. Endvidere var Selskabet saa uheldigt under den store Taff-Vale Jærnbane strejke i Wales at have ikke mindre end 3 Baade i Cardiff, som derved fik uforholdsmæssig lange Ophold, og desuden gik Kulpriserne fra 16 sh. 9 d. op til c. 30 sh.

Med Hensyn til Udsigterne for 1901, da er det vanskeligt at udtale sig. Krigsfragterne er jo nu forbi, Raterne har igen antaget deres gamle Niveau, enkelte Steder er de endog lavere; det har imidlertid vist sig i de sidste tre Aar, at Raterne efterhaanden er gaaede op, og det samme kan jo haabes for det kommende Aar. Der er en vis Sandsynlighed for, at Trafikken paa Sydafrika og særlig paa Kina vil vokse overordentligt, efter at der er tilvejebragt ordnede Forhold, og at der behøves en endnu større Tonnage end den ledig blevne. Folk her hjemme er tilbøjelige til at tillægge de Fragtberetninger, der komme frem i visse Dele af den engelske Fagpresse, for stor Vægt.

Kulpriserne er igen dalede, og har end dansk Rederivirksomhed en hel Del at kæmpe med i Form af store Afgifter til Konsulatvæsen, Told paa Indførsel af Skibe o. s. v., medens andre Lande betaler høje Understøttelsespræmier baade til Rederier og Skibsbyggerier — Tyskland betalte i 1900 c. 6 Mill. Kroner, Frankrig c. 14 Mill., Italien c. 16—18 Mill. Kr. — saa vil Selskabet med vort gode, tidssvarende Materiel, indkøbt til rimelige Priser, alligevel kunne opnaa et nogenlunde godt Resultat.

Bestyrelsen har ikke benyttet sig af den paa en tidligere Generalforsamling givne Fuldmagt til Køb af endnu 2 Baade, da den har fundet Priserne for høje; man betragter imidlertid denne Bemyndigelse som staaende ved Magt, og naar passende Lejlighed gives, er det Hensigten at benytte sig deraf. Priserne paa Skibe er i den sidste Tid gaaede ikke ubetydelig ned, og vil maaske yderligere dale noget.

Regnskabet viste et Udbytte af 12%. Til Reservefonden henlægges ordinært og ekstra 484,209 Kr. Dette Fond udgør derefter 1,663,170 Kr. Obligationsgælden er 770,000 Kr., Aktiekapitalen 3,800,000 Kr. Aktierne er opført med et Beløb af 6,797,228 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Kontrolkomiteen genvalgte Grosserer Vald. Paulsen.

### Det kgl. oktr. Sæassurace Kompagni

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kompagniets Indtægter har været: Overført fra 1899 3,982 Kr. 58 Øre, Reserve fra 1899 til uafgjorte og paaregnede Skader 737,297 Kr. 27 Øre, Præmie i 1900 af forsikret Kapital 199,9 Millioner Kroner 2,301,958 Kr. 3 Øre, Indvundne Renter 65,844 Kr. 49 Øre, ialt 3,109,082 Kr. 37 Øre.

Udgifter: Reassurancepræmie af reassureret Kapital 27<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millioner Kr. 625,294 Kr. 22 Kr., udbetalt Ristorno ÷ Reassurandørernes Tilskud 49,910 Kr. 96 Øre, udbetalte Havarier ÷ Reassurandørernes Tilskud 1,130,537 Kr. 93 Øre, Ad-

ministrationsomkostninger 42,664 Kr. 83 Øre, Reserve til uafgjorte og paaregnede Skader 1,062,555 Kr. 54 Øre. Aarets Overskud bliver 198,118 Kr. 89 Øre.

Til Aktionærerne uddeles  $12\frac{1}{2}\%$  = 150,000 Kr.

Dette Overskud hidrører for den overvejende Del fra Kompagniets udenlandske Forbindelser, medens den indenlandske Forretning paa Grund af det Lavmaal, hvortil den udenlandske Konkurrence havde drevet Præmierne ned, kun havde givet et ubetydeligt Overskud.

#### Sømandsforeningen

har afholdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Retsformand Madvig.

Formanden, Kommandør Giødesen fremlagde Regnskaberne. Indtægten udgjorde 6,903 Kr., deraf de overordentlige Medlemmers Bidrag 1,135 Kr., 2,200 Kr. i Gaver, 3,247 Kr. i Renter. Af Udgifterne var 1,570 Kr. gaaet til Understøttelseskassen for Sømænd, 510 Kr. til Sømændshotellet, til andre Understøttelser 2,146 Kr. Fremdeles aflagdes Regnskab for Understøttelseskassen for Sømænd og for Sømændenes Enkekasse. Der var betalt i Understøttelser 550 Kr. i Sygehjælp 3,443 Kr., i Begravelseshjælp 780 Kr., i Alderdomshjælp 513 Kr. Formanden paatalte stærkt det utilbørlige i de ringe Tilskud, der modtoges fra Provinserne.

De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgtes.

Kommandør Giødesen bragte en varm Tak til Foreningens Næstformand, Skibsmægler Rømer, som nu i 25 Aar har siddet i Foreningens Bestyrelse. Skibsmægler Rømer takkede.

#### „Den frivillige Understøttelsesforening for Enker i Nordby Sogn“ og „Fanø Bombebøsse“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Som Formand for Enkekassen bød Skibsreder P. N. Winther Velkommen, medens Kassereren, Skibsfører H. A. Mathiasen aflagde Beretning ved at oplæse Regnskabet for Aar 1900.

I dette Aar har Kassen haft følgende Indtægter: Kontingent af Medlemmerne Kr. 2,056.00, Indvundne Renter Kr. 1,049.54, Gaver Kr. 1,105.93. (Heraf fra Nordby Skibsforsikringsforening Kr. 500.00, fra Fanø Spare- og Laanekasse Kr. 200.00, fra Fanø Skibsrederforening Kr. 100.00, fra Firmaet Knøhr & Burchards Nh., Hamburg Kr. 100.00, fra forskellige Kr. 205.93, ialt Kr. 4,211.47. Udgifter: Understøttelser til Enker Kr. 5,171.50, Restancer Kr. 164.80, Administration Kr. 46.63, ialt Kr. 5,382.93. Ved Aarets Begyndelse ejede Kassen Kr. 26,358.95. Ved dets Slutning derimod Kr. 25,403.00. Tilbagegang Kr. 955.95.

Medlemsantallet var ved Aarets Udgang 174, hvoraf et Antal af 72 var fri for at betale Kontingent. Kassen, der ikke længer modtager Indmeldelser, understøttede ved Udgangen af Aaret 1900 92 Enker. De efter Tur fratrædende Styrelsesmedlemmer, Skibsrederne C. P. Holm og P. N. Winther, genvalgtes begge, ligeledes Revisorerne, Bankdirektørerne H. H. Clausen og C. C. Nielsen.

Overlærer Holger Poulsen, Formand for Bombebøssen, aflagde Beretning om denne Stiftelses Virksomhed i det forløbne Aar og oplæste det reviderede Regnskab, der godkendtes. Bombebøssens Indtægter har været: Af Skibsbøsserne Kr. 20.00, Bøder Kr. 384.63, Indvundne Renter Kr. 252.97, ialt Kr. 657.60. Dens Udgifter var: Understøttelser til 27 gamle og trængende Sømænd Kr. 460.00, Administration og forskellige Udgifter Kr. 47.80, ialt Kr. 507.80. Bombebøssen ejede ved Begyndelsen af Aaret 1900 Kr. 6,425.36. Hertil Aarets Overskud Kr. 149.80. Ved Aarets Udgang ejede den Kr. 6,575.16. Heraf er 6,000 Kr. urørlig Grundfond, Resten Reservefond. Af Bombebøssens Formue ejer Nordby Kr. 5,810.46, medens Resten, Kr. 764,707, tilhører Sønderho. Toldforvalter Jensen, Nordby, er af Ministeriet valgt til Medlem af Styrelsen.

De fratrædende Styrelsesmedlemmer, d'Hrr. Skibsredere

C. H. Nielsen og Jens Hansen, samt Revisorerne, Skibsrederne L. Ankersen og A. P. Clausen, genvalgtes alle.

#### Dampskibsselskabet Urania

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen aflagde Beretning: Aaret var begyndt uheldigt, saaledes at man havde maattet opgive New-York Ruten. Driftens Resultat havde iøvrigt været tilfredsstillende. Vel havde Selskabet ved Uheldene tabt hele Udbyttet af New-York Ruten for det ene Aar og en Del af Reservefonden, men paa selve Aktierne var der næppe tabt noget, og det Beløb, der var i Behold af Reservefonden, plus Skibenes reelle Værdi, vilde udgøre saa meget, at Aktiernes Værdi mindst var omkring pari. Dpsk. „Sirius“ var i disse Dage solgt til „Norddeutsche Lloyd“ for 500,000 Kr. Nettoprisen vilde være omtrent det, Skibet oprindeligt kostede. Ved „Pallas“s Salg i Efteraaret opnaaedes en Nettopris, der var 18,000 Kr. mere end det bogførte Beløb, og dette Beløb var henlagt til Reservefonden. Driftsoverskudet var 342,277 Kr., hvoraf 5 % af Aktiekapitalen var udbetalt à Konto, efter at Reservefonden havde faaet 111,824 Kr. Der var da til Rest 116,505 Kr., hvilket var nok til yderligere at give et Udbytte af 5 %. Bestyrelsen havde dog anset det for rettest at sætte dette yderligere Udbytte til 3 %. Fragterne var vel for Tiden lave, men Selskabet havde solgt de mest uordelagtige Skibe, og da en Del af de andre var i Tidsbefragtning, havde det ikke nogen Indvirkning paa Selskabet for nærværende Tid.

En Aktionær foreslog Restudbyttet sat til 5 %.

Herom førtes en kort Diskussion. Bestyrelsens Forslag om et Restudbytte af 3 % vedtoges med 1850 Stemmer imod 124, hvorefter Regnskabet godkendtes.

Til Kommitterede valgtes Etatsraad Haurowitz og Overretssagfører Axel Salomonsen.

#### Dampskibsselskabet Nordstien

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen aflagde Beretning: Der var lidt enkelte mindre Havarier, og tre af Skibene var solgte, deraf to til Esbjerg. Taleren gav en Oversigt over Regnskabet. Der er udbetalt et à Konto Udbytte af 7 % og foresloges udbetalt et Restudbytte af 5 %, — tilsammen 12 %.

Regnskabet godkendtes.

Til Kommitterede genvalgtes Kommandør Uldall og Grosserer Fr. Bay.

#### Nordisk Lloyd

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Alfr. Christensen aflagde Beretning: I Aarets Løb har ialt 78 Skibe været assurerede. Aarsregnskabet balancerer med 80,344 Kr. Præmieindtægten har været 51,292 Kr., til Reassurancer er udbetalt 2,864 Kr. I Aarets Løb anmeldtes 65 Havarier, hvoraf et var totalt Forlis. Der er for Havarier udbetalt 46,581 Kr., deriblandt de fra forrige Aar uafgjorte Havarier. Aaret har været ret gunstigt, idet der med Fradag af det til uafgjorte Havarier fastsatte Beløb af 10,175 Kr., bliver et Overskud af 16,190 Kr., hvoraf Halvdelen fordeles mellem Medlemmerne og Halvdelen henlægges til Reservefondet. Gennemsnitspræmien har for nyere Skibe været c. 5 pCt.. Man har været forsigtig og afvist al ikke første Klasses Risiko.

Regnskabet godkendtes. Til Kommitterede genvalgtes Grosserer F. Bay og Kommandør Uldall. Revisor genvalgtes.

#### Bornholms gensidige Søforsikring

har afholdt sin første Generalforsamling. Foreningen blev stiftet den 7. Marts 1900 og omfatter kun Skibe af indtil 75 Reg-Tons Størrelse, I Løbet af Regnskabsaaret, som udløb 31. Decbr., har 30 Skibe til en samlet Risiko af 215,000 Kr., været forsikret. Foreningen har haft en Præmieindtægt af Kr. 13,320.57. Udgifterne, inklusive 4 Havarierstatninger, var Kr. 1,639.42, saa at Foreningen har en Kassebeholdning, som

tillige er dens Reservefond, af Kr. 11,681.15 eller 5,43% af den tegnede Risiko.

2 Skibe er ved Salg udgaaet og 5 andre Skibe er efter Nytaar tilmeldt Foreningen.

#### Rønne gensidige Sæassurances-Forening

har afholdt sin første Generalforsamling. Aaret har været gunstigt for Foreningen, idet ingen større Havarier er tilstødt. De indbetalte Præmier beløb sig til Kr. 13,667.77. Udgifterne, inklusive 2 Havarier, beløb sig til Kr. 907.10, og Regnskabet afsluttedes med en Kassebeholdning paa Kr. 12,760.67.

#### Dampskibsselskabet Vendila

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen, aflagde Beretning. Driften har været tilfredsstillende, Skibet har været i Fart paa Nord- og Østersøen til gode Fragter og uden Havarier af Betydning. Regnskabet viser et Driftsoverskud af 90,107 Kr. 66 Øre; der foreslaas henlagt til Reservefondet 48,091 Kr. 74 Øre. Der er udbetalt 5 pCt. à Konto Udbytte og der foreslaas nu paany udbetalt 5 pCt., ialt 10 pCt. for Aaret 1900. I ny Regning overføres 11,945 Kr. 60 Øre.

Regnskabet godkendtes.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kaptajn af Flaaden W. Hovgaard. Revisorerne genvalgtes.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dansk Dpsk. Sirius, 1,291 Netto Tons, bygget i 1894, er solgt til Norddeutscher Lloyd for ca. 500,000 Kr.

Ved Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau, Charles Hvilson, er i den sidste Tid bl. a. følgende Sejlskibe solgt:

Barksk. Jørgensen, tilh. M. Christiansen, Rønne, 550 R. T., Klasse A 1, Metal. 1898, til Kivik for Kr. 20,000.

Barksk. Kong Carl, 425 R. T., Klasse 3, 3, 1, 1, nyt Metal, til Råå for 25,500 Kr.

Barksk. Eulalia, 506 R. T., laster 285 Stander Træ, beliggende i Kjøbenhavn, til Wadde for 14,000 Kr.

Barksk. Ceres, 356 R. T., Klasse A. 2. \* 2. L., godt Metal, til Jonstorp for 18,000 Kr.

Bark Caroline, 298 R. T., Klasse A. 2. \* 2. L., til Baskemølla for 15,500 Kr.

Bark Fransiskus, 230 R. T., hjemmehørende i Arildslåge, til Rådmansø for 10,700 Kr.

Bark Thor, Rønne, 235 R. T., til Hvitemølla for 10,000 Kr.

3 m. Skonn. Vera, 158 R. T., lastende 350 d. V., 110 Stander Træ, bygget 1900 med 12 Aars 1ste Klasse i fransk Veritas, til Rederi i Marstal med Agent N. Petersen som Reder for 37,800 Kr.

3 m. Skon. Otøen, 271 R. T., Klasse A 2 \* 2. N., til Skillinge for 14,250 Kr.

3 m. Skon. Langen, 248 R. T., Klasse A 2 \* 2 N., bygget 1874, til Vik for 15,250 Kr.

3 m. Skon. Sylfid, 192 R. T., Klasse 3. 3. 1. 1, bygget 1879, hjemmehørende i Marstal, til Råå for 16,000 Kr.

3 m. Skon. Ingeburg, 158 R. T., 4 Aar gammel, Klasse 3. 3. 1. 1, 11 Aar, til Brantevik for 18,600 Kr.

Skon. Sverdrup, 145 R. T., Klasse A 1, bygg. 1883, kobret, til Helsingborg for 17,000 Kr.

Skon. Fin, 140 R. T., bygg. 1883, Klasse A 1, til Brantevik for 14,500 Kr.

Skon. Roma af Ramsjø, 130 R. T., Klasse 3. 3. 1. 1., bygg. 1883, til Limhamn for 12,000 Kr.

Skonn. Emma, 99 R. T., lastende 200 Tons d. V., 70 Stdr. Træ, bygg. for den belgiske Regerings Regning 1883, fuldstændig ombygget 1900, Klasse A. 1, til Limhamn for 13,000 Kr.

Skonn. Hebron, 110 R. T., Klasse 5. 6. 1. 1, bygg. 1878, til Ystad for 9,000 Kr.

Skonn. Embla, 111 R. T., Klasse A 2 \* 2 L., bygg. 1877, til Skillinge for 12,000 Kr.

Skonn. Johanna Mathilda, 159 R. T., hjemmehørende i Råå, til Figeholm for 12,000 Kr.

Skonn. Heimdal, 114 R. T., til Gryt for 6,800 Kr.

Skonn. Silva, 104 R. T., beliggende i Kjøbenhavn, til Limhamn.

Skonn. Flink, 118 R. T., hjemmehørende i Marstal, til Gryt for 7,500 Kr.

Skonn. Maja, 88 R. T., Kl. 5. 6. 1. 1., beliggende i Nykjøbing F., til Skillinge for 7,500 Kr.

Skonn. Elise Wilhelmine, 91 R. T., til Hvitemølla.

Skonn. Peter af Allinge, 34 R. T., beliggende i Kjøbenhavn, til Kapt. C. Sørensen i Bjærgen for 4,000 Kr.

Skonn. Isabella af Kjøbenhavn til Domsten for 6,500 Kr.

Skonn. Elise Marie af Marstal, 77 R. T., til Råå for 6,000 Kr.

Skonn. Familien, 180 R. T., beliggende i Kjøbenhavn, til Østhammer.

Skonn. Kjerstine af Svaneke til islandsk Købmand C. Havsteen i Kjøbenhavn.

Galease Capella, 102 R. T., Kl. A 1, bygget 1887, til Varberg for 14,750 Kr.

Galease Alfheim, 77 R. T., Kl. A 2 \* 2 L., ombygget 1897, til Brantevik for 12,750 Kr.

Gal. Nimrod, 92 R. T., bygget 1879, beliggende i Kjøbenhavn, til Skillinge for 9,500 Kr.

Gal. Anna Dorthea, 60 R. T., bygg. 1880, til Brantevik for 8,250 Kr. Skibet har Kl. A 2 \* 2 N.

Gal. Emanuel, 70 R. T., bygg. 1879, til Skillinge for 7,500 Kr.

Gal. Norway, bygg. 1891, til Skillinge for 9,400 Kr.

Gal. Josefina, 63 R. T., beliggende i Kjøbenhavn, til Halmstad for 4,500 Kr.

Gal. Helene, 64 R. T., hjemmehørende i Marstal, til Kristinehamn for 5,000 Kr.

Gal. Ellida, 39 R. T., beliggende i Kjøbenhavn, til Pataholm.

Endvidere er efter Anvisning af Bureauet til et Rederi i Marstal solgt den paa Hr. C. Wroldsens Værft i Tvedestrand staaende Nybygning, der bliver ca. 300 R. T., for 200 Kr. pr. Netto Reg.-Ton. Skibet faar 1 Aars 1. Kl.;

og Barkskipet Victor, 210 R. T., Kl. 5. 6. 1. 1., til svensk Rederi imod Besigtelse ved Udlosningen i London. Ialt er ved Bureauets Assistance siden 1. Januar d. A. solgt 53 Sejlskibe og 3 Dampskibe.

## Personalia.

Kapt. P. Thomsen fra Dpsk. M. G. Melchior, der midlertidig førte Dpsk. Fiona, er sygmeldt, hvorefter Føeren af Dpsk. Ørnen L. Frandsen har overtaget Fiona. Dpsk. Ørnen er derefter foreløbig overtaget af Kapt. J. Brock fra Dpsk. Lion.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører J. W. G. Fischer er afgaaet ved Døden.

Fhv. Skibsbygger J. F. Castberg er afgaaet ved Døden.

Fhv. Skibsfører og Navigationslærer J. H. Schmidt af Sønderho paa Fanø er d. 3. ds. død i sit Hjem efter længere Tids Sygeleje, 80 Aar gl. Afdøde sejlede som Skibsfører indtil 1874, da han oprettede en Navigationsskole i Sønderho, som efter den ny Navigationslov blev indstillet, hvorefter han nød en Pension af Staten som Anerkendelse for denne sin Virksomhed. Han har været Medlem af Sønderho Sogneraad i en Aarrække og haft flere Tillidsposter.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alabama, Gøtsche, ventedes 5. Marts til Kjøbenhavn. — Algarve, Borries, ankom til Kbhvn. 3. Marts. — Antwerpen, Andersen, afgik fra Boston 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 18. Febr. bestemt til New York. — Beira, Lunge, i Malaga. — Chr. Broberg, Harder, i Ghent. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 24. Febr., bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, i London. — Hekla, Svensson, pass. Dunnet Head 3. Marts, bestemt til Christianssand & Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Genua 27. Febr. — Kentucky, Thidemann, afgik fra New York 24. Febr., bestemt til Christiania & Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra London 18. Febr., best. til New York. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, ankom til New York 2. Marts. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 1. Marts. — Xenia, Holst, ankom til New York 22. Febr. — Alexandra, Thomsen, ankom til Stettin 4. Marts. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Boston 21. Febr., best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, pass. Kbhvn. 4. Marts, bestemt til Rouen. — Douro, Ørum, i Lissabon. — Island, Skjødt, afgik fra New York 21. Febr., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til Aarhus 24. Febr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Rotterdam 2. Marts. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Leith 4. Marts.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Havre 4. Marts, best. til Dunkirk. — Arno, Strubberg, afgik fra Newcastle 27. Febr., bestemt til Genua. — Axelhuus, Sørensen, afgik fra Bergen 4. Marts, bestemt til Kbhvn. — Ceres afgik fra Kbhvn. 3. Marts, best. til Leith. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjelsen, ank. til Kbhvn. 5. Marts. — Ella, Mortensen, afgik fra Hamburg 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Marts, bestemt til Königsberg. — Georg, Buhr, afgik fra Kbhvn. 4. Marts, bestemt til Libau. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Kbhvn. 4. Marts. — Jolantha, Ingwarsen, ankom til Kbhvn. 28. Febr., bestemt til Libau. — Kasa, Hansen, ankom til Libau 26. Febr. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 28. Febr. — Kursk, Møller, ankom til Reval 26. Febr. — Laura, Aasberg, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, best. til Leith. — Louise, Christiansen, er afgaaet fra Pillau, bestemt til Hull. — Maja, Johnson, ankom til Kbhvn. 4. Marts, bestemt til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom til Kristiania 4. Marts. — Moskov, Fischer, pass. Brunsbüttel 4. Marts, bestemt til London. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Hull 3. Marts, best. til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 4. Marts, bestemt til London. — Omsk, Møller, ankom til Libau 4. Marts. — Perm, Christensen, ankom til Libau 2. Marts, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 1. Marts, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, afgik fra London 3. Marts, bestemt til Hamburg. — Valdemar, Kofoed, ankom til London 4. Marts. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 3. Marts, bestemt til Stettin. — Vesta, Holm, ankom til Leith 4. Marts, bestemt til Island. — Vesuv, Iversen, ankom til Hull 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 2. Marts, bestemt til Libau. — Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 3. Marts, bestemt til Kbhvn. — Rita, Rasmussen, ankom til Arendal 4. Marts, bestemt til Thronhjelm. — Yrsa, Gommesen, ankom til Stettin 4. Marts, bestemt til Kbhvn.

Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø via Helsingborg 7. Marts, bestemt til Grimsby. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense via Frederikshavn 7. Febr., best. til New-

castle. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 6. Marts, bestemt til Korsør. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 6. Marts, bestemt til Middelfart. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 6. Marts, best. til Kbhvn. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Aarhus via Aalborg 7. Marts, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 6. Marts, bestemt til Leith.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Lübeck 1. Marts. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 1. Marts, bestemt til Buenos Ayres. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Barry Dock 23. Febr., bestemt til Port Said. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Newport News 28. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Erik II, Hveysel, ankom til La Plata 3. Marts. — Knud II, Hansen, afgik fra Norfolk 24. Febr., bestemt til Rotterdam. — Skjold, Schmidt, ank. til Libau 25. Febr. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 4. Marts. — Ragnar, Holst, afgik fra Rotterdam 5. Marts, bestemt til Blyth. — Volmer, Riber, ankom til Libau 1. Marts. — Dan, Tofte, ankom til Libau 2. Marts. — Magnus, Jørgensen, ankom til Libau 24. Febr. — Olaf, Petersen, ankom til Buenos Ayres 5. Febr. — Svend II, Risøe, ankom til Bahia Blanca 4. Marts.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, ankom til Mayzarelle 28. Febr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Beirut 27. Febr., best. til Gibraltar. — Pawel Andrejoff, Jensen, ank. til Kbhvn. 23. Febr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Swinemünde 27. Febr., bestemt til Riga. — Russ, Jensen, afgik fra Ship Island 4. Marts. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Port Natal 26. Febr. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Singapore 5. Marts.

**Helmdal.** Anine, Rathje, afgik fra Rotterdam 6. Marts. — Kamma, Pedersen, ankom til Pomaron 5. Marts. — Helga, Lagesen, afgik fra Blyth 2. Marts. — Therese, Løffler, afgik fra Rotterdam 5. Marts.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ank. til London 28. Febr. — Fyen, Jørgensen, afgik fra Aarhus 1. Marts, bestemt til Reval. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Svendborg 28. Febr. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 3. Marts, ankom til Helsingør 3. Marts. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Libau 27. Febr., ankom til Dundee 3. Marts.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Methil 27. Febr., ankom til Sunderland 27. Febr. — Gallia, Poulsen, afgik fra Sevilla 2. Marts, bestemt til Ardrossan. — Britannia, Nielsen, afgik fra Cardiff 28. Febr., bestemt til Genua.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra Reval 5. Marts, best. til Rotterdam. — Brattingsborg, Petersen, afgik fra Southampton 3. Marts, bestemt til Cardiff. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 3. Marts. — Jømsborg, Kühl, afgik fra Marseille 5. Marts, bestemt til Sevilla. — Kronborg, Schultz, ank. til Bombay 27. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til West Hartlepool 3. Marts. — Skanderborg, Larsen, afgik fra San Lucar 1. Marts, best. til Glasgow. — Søborg, Fischer, afgik fra Montevideo 25. Febr., bestemt til River Plate. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 6. Marts. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Libau 1. Marts.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Jensen, ankom til Lübeck 6. Marts. — Jøgersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, bestemt til Blyth. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Genua 3. Marts, bestemt til Sevilla. — Marselisborg, Andersen, ank. til Huelva 27. Febr. — Silkeborg, Petersen, ankom til Genua 1. Marts. — Skodsborg, Lund, ankom til Ayr 2. Marts. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Sevilla 1. Marts. — Ulfsborg, Hveissel, ank. til Newport 1. Marts.

**Dampskibsselskabet Torm.** Bornholm, Thing, afgik fra Grangemouth 27. Febr., ankom til Kbhvn. 5. Marts. — Herma, Sørensen, afgik fra Grangemouth 28. Febr., bestemt til Kiel. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 1. Marts, bestemt til Rotterdam. — Alice, Hansen, ankom til Rotterdam 1. Marts. — Nauta, Madsen, ankom til Middlesbro 3. Marts. — Helene, Warming, afgik fra Libau 4. Marts bestemt til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kbhvn. 4. Marts, bestemt til Libau.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Singapore 2. Marts bestemt til Marseilles. — Annam, Berg, ankom til Port Arthur 24. Febr. — Kronborg, Schultz, ankom til Bombay 27. Febr. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Singapore 3. Marts. — Cimbria, C. F. Hansen, afgik fra Singapore 3. Marts. — Patria, Larsen, afgik fra Shimonoseki 2. Marts.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Bona 4. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Newcastle

27. Febr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grange-mouth 5. Marts.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Middle-brough 28. Febr.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Blyth 1. Marts, bestemt til Kbhvn. & Flensborg. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 27. Febr.

**Ærs.** Enigheden, Nielsen, ank. 2. Marts til Memel.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 28. Febr. — Clara, Jensen, ankom til Libau 2. Marts.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Kbhvn. 5. Marts, best. til Windau. — Svend, Bønnelycke, ankom til Burntisland 2. Marts.

### Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Anne & Emmy, Svarrer, afgik fra Laurvig 22. Febr., ankom til Newcastle 28. Febr. — Medor, Svarrer, afgik fra Odense 4. Marts til Gravesend. — Sixtus, Lassen, er if. Telegram af 25. Febr. paa Rejsen fra Hamburg til Kiantschan indkommen til Manila med Ild i Lasten, Ladningen bestaar af Patent Fuel, Skibet blev sat paa Stranden og fyldt med Vand. If. Telegram af 5. ds. er Skibet ved Hjælp af 3 Bugserbaade slæbt af Grunden og antages ikke at have taget Skade. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Falmouth 27. Febr. fra Iquique, beordret til Hamburg, passeret Dungeness 2. Marts. — Anna Agnete, Mathiasen, prægt 23. Febr. paa 49° N. 16° V. paa Rejsen fra Tocopilla til Helsingborg. — Serapis, Winther, afgik fra Sidney 28. Febr. til Liverpool. — Nancy, Pedersen, er if. Telegram fra Barbados befragtet til at laste Sukker i Martinique, bestemt til Frankrig.

**Fana. Senderho.** Killena, Hansen, afgik 11. Febr. fra Bohia til Falmouth f. O. — Anna, Hansen, afg. 27. Febr. fra London til Kbhvn.

**Svendborg.** Venus, Jensen, ankom til St. Davids 26. Febr. — Hertha, Hansen, ankom til St. Davids 27. Febr. — Urda, Rasmussen, ankom til Leith Red 26. Febr. — Brage, Hansen, ankom til Kirkcaldy 27. Febr. — Arice, Nielsen, ankom til Havre 28. Febr. — Roska, Petersen, ankom til Frederikshavn 28. Febr.

**Ærs.** Mathæus Rickert, Lauritzen, ankom 26. Febr. til Hartlepool. — Mette, Albertsen, afgik 16. Febr. fra Cowes til Exeter. — Juliane, Christensen, ankom 24. Febr. til Faaborg. — Alma Marie, Hansen, ankom 26. Febr. til Laurvig. — Hekla, Jørgensen, ankom 23. Febr. til Christiania. — Haabet, Christensen, ankom 27. Febr. til Boness. — Irene, Andersen, ankom 22. Febr. til Irvine fra Saffi (Afrika). — Union, Mortensen, ank. 27. Febr. til Taymouth. — Sylphe, Petersen, ankom 28. Febr. til Irvine. — Olga, Jørgensen, er ankommen udenfor Irvine fra Saffi (Afrika). — Habil, Rasmussen, ankom 28. Febr. til St. Francois (Gua-deloupe) fra Newport Mon. — Ellen, Lauritzen, ankom 3. Marts til Leith. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, er ankommen til Lynn. — Johanne, Grube, ankom 4. Marts til Leith. — Hermod, Dreimann, afgik 2. Marts fra Liver-pool til Island.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybterne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

#### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Fyrskibene „Hals“, „Lappegrund“ og „Drogden“ samt Lystønderne „Jery“ og „Sandodden“ ere atter udlagte paa Station.

**Sundet.** Kjøbenhavns Red og Kjøbenhavns Havn. Ved Benævnelser *Kjøbenhavns Red* betegnes det Vandareal, som mod N. begrænses af en Linie fra *Taarbæk* Baadehavn til Lys- og Klokketønden *Taarbæk-Rev*, mod Ø. af en Linie fra denne uden om *Middelgrunds-Fort* gennem *Søndre-Hoved-Tønde* ved S.-Spidsen af *Middelgrund*, *Nordre-Røse* Fyr og til *Dragør* Havn, mod S. af en Linie fra *Amager* S.-Pynt (*Aflandskage*) og til *Sjællands* Kyst ud for *Søger Kro* og mod V. af Kystlinien og Grænselinien for *Kjøbenhavns* Havn.

Det forbydes fremmede Krigsskibe, undtagen i Nøds-tilfælde, at gaa ind paa *Kjøbenhavns Red*, uden at Tilladelse dertil, efter foregaaende Anmeldelse af Ankomsten, er givet.

Grænserne for *Kjøbenhavns Havn* ere følgende: Mod N. begrænses Havnen ved en Linie, dragen fra det Punkt paa

Kysten, hvor Staden *Kjøbenhavns Grund* N. efter ophører (for Tiden et Punkt umiddelbart S. for *Laurrup* Havn) til Vageren paa SØ.-Siden af *Stubben*, og derfra ved en Linie fra denne Vager til Ø.-Siden af *Trekroner*. Mod S. er Havnen begrænset af to Linier fra *Tornekosten* i *Kalleboer* henholdsvis til *Taarby Kirke* paa *Amager* og til en paa den *sjællandske* Kyst oprejst 19 Fod høj Baake, der paa Toppen er forsynet med en oval, hvid og rød stribet Ballon. Baaken staar i Linien mellem *Tornekosten* og Gaarden *Frederiksholm* SV.-lige Gavli.

De tidligere Benævnelser *Kjøbenhavns Yderred* og *Kjøbenhavns Inderred* ere bortfaldne.

**Prøvestens Vrag.** De to Baaker, som afmærkede *Prøvestens* Vrag, SØ. for Fort *Prøvesten*, ere borttagne af Isen.

#### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Malmö* ere Fyrskibene „*Svinbådan*“ og „*Falsterbøref*“ atter udlagte paa Station.

**Tyskland. Oder Bank Ø.** Vraget Ø. for *Oder Bank* paa 54° 20' N. Br. 14° 43' Ø. Lgd. er forgeset eftersøgt.

**Greifswalder Oie Ø.** Vraget, der laa 7 Kml. fra *Greifswalder Oie* paa 54° 11' N. Br. 14° 3' Ø. Lgd., og Vraget, der laa 4½ Kml. fra samme Ø paa 54° 17' N. Br. 14° 2' Ø. Lgd. ere borttagne og Afmærkningen inddragen.

**Plantagnet Grund NØ.** Vraget af Dampere „*Carmen*“, der laa sunket paa 54° 48' N. Br. 12° 55' Ø. Lgd., er bortsprængt. Afmærkningen er inddragen.

**Kieler Fjord. Strander Bugt.** Fra 15de—31te Marts 1901 afholdes Skydeøvelser i den V.-lige Del af *Strander* Bugt. Pladsen er afmærket med gule Tønder med rødt Flag og spærret for al Sejlads.

#### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Ifølge Telegram fra „*Marineamt*“ i *Berlin* ere Fyrskibene „*Bremen*“ og „*Osteriff*“, Lystønderne S. for *Rother Sand* Fyrtaarn og oven for *Geeste* Munding samt Lystønderne 4, 13 og Z i *Jade* atter udlagte paa Station.

**Jade.** Fra 1ste April til 1ste Oktober 1901 afholdes Skydeøvelser i *Jade* mellem Tønde Nr. 16 og Nr. 18. Der skydes Ø. efter. Pladsen begrænses af Linier mod N. fra Tønde Nr. 16 og i S. fra Tønde Nr. 18 og er spærret for al Sejlads. Hovedfarvandet og det V. for samme liggende Farvand er frit. Dampere med rødt Flag og om Natten med en rød over en hvid Lanterne ligge ude. Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Vareler Tief.** Fra 1ste April til 1ste Oktober 1901 afholdes Sømineøvelser i *Vareler Tief*. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde Nr. 24 i Ø., S. og V. af 10 Meter Grænsen. Bøjer med rødt Flag ere udlagte i dens fire Hjørner, og Pladsen inden for disse er spærret for al Sejlads. Dampere med rødt Flag og om Natten med en rød Lanterne over en hvid ligge ude. Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Oster Ems. Memmert Sand.** Baaken paa *Memmert Sand* er forsvunden. 53° 38' N. Br. 6° 52' Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk.** Vraget af Lodsskonneren „*Noordzee*“, der laa sunket uden for *Stortemelk*, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

**Hinder.** Den hvid og sort tærnedede Spidstønde ved *Hinder* er atter udlagt.

**England. Themsen. Jennings Point.** Den 6te Maj 1901 tændes paa *Jennings Point*, *Erith Reach*, et hvidt Fyr med Formærkelser hver 4 Sekunder, Lys 3 S., Mærke 1 S. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Det vises fra en rød, 43 Fod høj Baake, 9½ Kbl. N. 4° Ø. fra *Belvedere* Taarn og N. 41° V. fra *Coldharbour* Fyr. 51° 30' N. Br. 0° 10' Ø. Lgd.

**Shipway.** En Skonnert er sunken i *Shipway*, c. 4 Kml. S. 29° V. fra Fyrskibet „*Shipwash*“ og S. 38° Ø. fra *Bawdsey* Tønde.

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

**Jersey. Saint Hélier.** Ved *Saint Hélier* er det hvide, faste Fyr ved Molen *Victoria* slukket. To grønne, faste Fyr ere tændte ved S.-Enden af den gamle Havn; holdte overet i N. 74° Ø. lede de i Indløbet til den nye Forhavn.

Forfyret for *Grève d'Azette* lyser fra S. 34° V. gennem V. til N. 50° V. Flammens Højde: 73 Fod. Bagfyret er anbragt paa Hejen *Saint Clement*. Flammens Højde: 127 Fod.

**Skotland V.-Kyst. Cambell Rock. Androssan.** Den 18de Februar 1901 er det røde og hvide, faste Fyr paa S.-Enden af den N.-lige Bølgebrøder ved *Androssan* atter tændt.

Sømærket ved *Cambell Rock* er inddragen.

## Nordlige Atlanterhav.

**Canada. Bay of Fundy. Grand Manan Island. Woodward Cove.** Paa *Big Round Rock* er opført en Baake, bestaaende af en 26 Fod høj, sort Stang med Bur. 44° 41' 59" N. Br. 66° 44' 23" V. Lgd.

**New Brunswick. Passamaquoddy Bay. Catherine Cove.** Paa Yderenden af Grunden ved S.-Siden af Indløbet til *Catherine Cove, Letete Passage*, er rejst en 29 Fod høj Stang med rød Skive paa Toppen. 45° 3' 2" N. Br. 66° 53' 52" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Great Duck Island.** Fyret paa *Great Duck Island* S.-Pynt er formærket i c. S. 22° V.

**Connecticut. Sheffield Island Harbor.** En sort Spirtønde er i 17 Fod Vand udlagt ved Vraget af en Kullægter, der er sunken i *Sheffield Island Harbor*, fra *Norwalk Island* Fyr i S. 89° V. og fra *Norrotton Point* i S. 34° V. Man skal gaa S. om Tønden.

**Delaware River. Gloucester.** En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 25 Fod Vand udlagt tæt V. for Vraget af Lægteren *Iron State*, ud for *Gloucester*, fra *Horseshoe* Ø-Gruppens bageste Ledefyr i N. 41° Ø. og fra *Greenwich* nederste Kulpier i S. 52½° Ø.

**Philadelphia Harbor.** En rød Spirtønde er udlagt ved en Pulle med 18½ Fod Vand i *Philadelphia Harbor* neden for *Cramps* Skibsværft. Man skal gaa V. om Tønden.

**Cherry Island Ledefyr.** I *Cherry Island* forreste Ledefyr er Vinkelen, der viste rødt Fyr med Formærkelser, forandret til at vise rødt, fast Fyr. Den røde Vinkels Ø-Grænse skærer *Schooner Ledge* Ledefyrlinie til V. for *Seventeen Foot Knoll* Tønde Nr. 34 og angiver Stedet, hvor man skal tage eller forlade *Schooner Ledge* Ledefyrlinie.

**South Carolina. Port Royal.** Vraget NØ. for Fyrskibet *Martins Industry* er forsvundet, og Afmærkningen inddragen.

**Florida. St. Johns River.** I *St. Johns River* er et hvidt fast Fyr tændt paa hver af Ledebaakerne paa *Great Marsh Island*. Flammens Højde: 23 og 12 Fod. Holdte overet i N. 83° V. lede de gennem den nye gravede Rende gennem *Mile Point*.

Det hvide, faste Fyr paa S.-Siden af *Cedar Creek Cut* er slukket og Baaken borttaget.

Et rødt, fast Fyr er tændt paa en rød Baake, der staar i 8 Fod Vand, paa Grunden ud for *Piney Shoal*.

**Mandarin Point** hvide, faste Fyr Nr. 29 er flyttet ca. 600 Alen S. 16° Ø. hen, og vises fra en sort Baake, som staar i 9 Fod Vand paa Ø.-Siden af Løbet ud for *Mandarin Point*.

**Hawk Channel. Hen and Chickens Shoal.** Paa *Hen and Chickens Shoal* S.-Side er nu i 16 Fod Vand opført en rød, pyramideformet Baake, mærket „HC“. 24° 55' 43" N. Br. 80° 33' 3" V. Lgd.

**Florida Reefs og Hawk Channel.** Paa Baakerne paa *Florida Reefs* og i *Hawk Channel* ere Stagerne og Topbetegnelsen maalede sorte og Bogstaverne hvide og mærkede saaledes: *Cape Florida Shoal* Baako „CF“, *Bowels Bank* Baake „BB“, *Bache Shoal* Baake „BS“, *Margot Fish Shoal* Baake „MF“, *Old Rhodes Bank* Baake „ORB“, *Bassin Hill* Baake „BH“, *Mosquito Bank* Baake „MB“, *Eastern Triangles* Baake „T“, *Jacobs Harbor Head* Baake „JHH“, *Loggerhead Key* Baake „LK“ og *Pelican Key* Baake „PK“.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay.** I *Tampa Bay* ere følgende Fyr tændte:

Et hvidt, fast Fyr paa Grunden ud for *Point Pinelos*, paa V.-Siden af Indløbet til *South Channel* fra *Tampa Bay* ind i *Old Tampa Bay*. Flammens Højde: 31 Fod. Fyret vises fra en sort, firkantet Baake, der staar i 11 Fod Vand. 27° 42' 46" N. Br. 82° 35' 27" V. Lgd.

**Terraceia Bay** Baakefyr Nr. 1. Et hvidt, fast Fyr paa NØ.-Siden af Indløbet. Flammens Højde: 19 Fod. Fyret vises fra en sort Baake, mærket 1, der staar i 4 Fod Vand.

**Bird Key** Baakefyr Nr. 9 et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Det vises fra en sort Baake, mærket 9, som staar i 5 Fod Vand paa Løbets NØ.-Side, ud for *Bird Key*.

**Alabama. Mobile Bay. Choctaw Pass.** Det hvide, faste Fyr, der staar Ø. for Midtlinien gennem *Choctaw Pass*, er forhøjet til 47 Fod. Det vises fra en rød Baake.

**Louisiana. Mississippi River. Southwest Pass.** I Indløbet til *Southwest Pass* ere de sort og hvid, lodret stribede Spidstønder, *Outer Bar*, *Bar*, *Inner Bar* og *Inside Channel* inddragne.

**Porto Rico. San Juan Harbor.** I *San Juan Harbor* er Afmærkningen nu saaledes:

**Entrance** sorte Stumptønde Nr. 1 i 29 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i N. 70° V. og fra *Fort Canuelo* i N. 58° Ø.

**Entrance** røde Spidstønde Nr. 2 i 23 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i N. 84° V. og fra *Fort Canuelo* i N. 52° Ø.

Sort Stumptønde Nr. 3 i 29 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 72° V. og fra *Fort Canuelo* i N. 66° Ø., ved Vraget af

*Christobal Colon*. Naar Vraget er borttaget, flyttes Tønden til *Eastern Channel Bank*.

Rød Spidstønde Nr. 4 i 29 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 68° V. og fra *Fort Canuelo* i N. 71° Ø.

Sort Stumptønde Nr. 5 i 26 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 3° V. og fra *Fort Canuelo* i S. 84° Ø.

Rød Spidstønde Nr. 6 i 23 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 5° Ø. og fra *Fort Canuelo* i S. 70° Ø.

Sort Stumptønde Nr. 7 i 34 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 20° Ø. og fra *Fort Canuelo* i S. 71° Ø.

Rød Spidstønde Nr. 8 i 22 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 19° Ø. og fra *Fort Canuelo* i S. 61° Ø.

Sort Stumptønde Nr. 9 i 27 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 27° Ø. og fra *Fort Canuelo* i S. 67° Ø.

Rød Spidstønde Nr. 10 i 23 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 27° Ø. og fra *Fort Canuelo* i S. 59° Ø.

**Junction** røde Spidstønde Nr. 12 med rød Ballon i 23 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 35° Ø. og fra Fængslet i S. 71° V.

Rød Spidstønde Nr. 14 i 21 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 43° Ø. og fra Fængslet i S. 67° V.

Rød Spidstønde Nr. 16 i 20 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 58° Ø. og fra Fængslet i S. 83° V.

I det indre Løb, *Yoboa Shoal* sorte Stumptønde Nr. 1 i 18 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 43° Ø. og fra Fængslet i S. 56° V.

**Anegado Shoal** røde Spidstønde Nr. 2 i 21 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 36° Ø. og fra Fængslet i S. 55° V.

**Largo Shoal** røde Spidstønde Nr. 4 i 21 Fod Vand, fra *Morro Fyr* i S. 42° Ø. og fra Fængslet i S. 45° V.

**Crab Island. Mula Shoals. Caballo Blanco. Caballo Blanco** er en Sande med en grøn Græsplet i Midten. I December 1900 stod der en trekantet Baake paa Øen.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Fort Brescou.** Den 1. Marts 1901 tændes *Fort Brescou* røde Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 67 Fod. Lysævnens: 21 Kml. Det vises fra et Taarn tæt SV. for det gamle.

Samtidig slukkes *Brescou* hvide, faste Fyr og det midlertidige, hvide, faste Fyr, der vises over dette.

**Italien. Savona.** Fra den 12. Marts 1901 formærkes det grønne Fyr paa Yderenden af Molen tilhøjre for Indløbet til *Savona* Havn fra S. 75° V. til S. 5° Ø. Den N.-lige Grænse af denne Vinkel gaar over det Sted, hvor Yderenden af Tværmolen, som forlænges, vil komme til at ligge.

**Civitavecchia.** Synsvidden for det hvide Blinkfyr paa Hovedet af den nye Mole ved *Civitavecchia* Havn er 12 Kml.

**Tunis. Goulette.** Fyrene ved Indløbet til *Goulette* ere saaledes beliggende:

Fyret N. for *Canal de Tunis*. V. for *Goulette* Basin. 36° 48' 43" N. Br. 10° 17' 27" Ø. Lgd

Fyret paa N.-Molen, 640 Alen indenfor Yderenden. 36° 48' 26" N. Br. 10° 18' 0" Ø. Lgd.

Fyret paa N.-Molens Yderende. 36° 48' 19" N. Br. 10° 18' 31" Ø. Lgd.

Fyret paa S.-Molens Yderende. 36° 48' 18" N. Br. 10° 18' 11" Ø. Lgd.

Lystønden, der ligger i Kbl. S. 31° V. fra N.-Molens Yderende. 36° 48' 13" N. Br. 10° 18' 27" Ø. Lgd.

## Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Arabien. Aden.** Naar Lodsbaaden forlader Fyrskibet ved *Aden*, afbrændes et Blaalyt, og fra Lodsbaaden vil derefter med korte Mellemrum blive vist hvidt Blink, indtil Lødsen er kommen ombord.

**Malacca Stræde. Perak River. Sembilan Islands Ø. Rosa Rock. Rosa Rock** med 1½ Fv. Vand, hvorpaa Damperen *Rosa* stødte, ligger 6 Kbl. S. 50° Ø. fra den 160 Fod høje, lille Ø *Pulo Payong* og fra *Rembia* Top i N. 53° Ø. 4° 3' N. Br. 100° 34' Ø. Lgd

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra Ø.-Kyst. Deli Flod. Belawangeul.** I *Belawangeul* har Farvandet forandret sig. Afmærkningen er forøget med to hvide Spidstønder og tre sorte Stumptønder; den hvide Spidstønde Nr. 6 og de sorte Stumptønder Nr. 6 og 7 ere flyttede efter Farvandet og den sort og hvid vandret stribede Spidstønde paa *Belawan* Red er inddragen. 3° 47' 0" N. Br. 98° 40' 30" Ø. Lgd.

**Taiwan V.-Kyst. Kap Hakusa (Paksa Point).** Den 15de Januar 1901 skal paa Kap *Hakusa* tændes et Fyr, der med 10 Sekunders Mellemrum afvekslende viser hvidt og rødt Fyr. Flammens Højde: 118 Fod. Synsvidden: 18 Kml. 25° 3' N. Br. 121° 3' Ø. Lgd.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Assens.</b>	Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægttere over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	<b>Lods i Sommeren</b> 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb c. 18 Fod ved daglig Højvande. Der forsøges paa at uddybe en Rende over Barren med 22 Fods Vanddybde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, i Forhavnen 15 til 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Fir-maer til faste Priser efter Timebeta-ling.	Ved Havnen 6 faste Kra-ner med indtil 10 Tons Løfteævne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværk-steder.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaa- nederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering ufor-nøden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast mode-rat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsage-lig ved Spe-ditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalings-bedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havne-pladsen vel belyst, Jærn-banespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gen-nem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristi-anshavnssiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebeta-les dog efter visse nær-me-re Regler for Varer, der in-den 3 Maa-ne-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lods-penge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende og den Distance, der lodses, og ere me-get moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Los-ning og Lad-ning efter fa-ste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nær-me-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper ufor-neden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nysted.</b>	Havnen 12 $\frac{1}{2}$ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12 $\frac{1}{2}$ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2 $\frac{1}{2}$ à 3 Kr. pr. Mand.	
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Ende af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 $\frac{1}{2}$ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingsafgift $\frac{1}{2}$ Øre daglig pr. Reg. Ton.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbansspor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Ladning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

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

eneste Fabrikanter af  
Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
samt  
**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandeurer til Verdens største Dampskibsrederier.  
**Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg**  
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.  
Conférencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39. 1. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: **Dicootto.**

Agent for Danmark:  
**ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.**

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

**HAMBURG.**

Telephon  
287.

**DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## CARLSEN, NIELSEN & CO., CARDIFF,

Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.  
**Damp & Sejl.**

• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.  
**Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.**

## CARL KRARUP,

**Amaliegade 31.**

**Kjøbenhavn K.**

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

**Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.**

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malms“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

**Kjøbenhavn — Lübeck**

samt

**Kjøbenhavn — Göteborg og Mellestationer.**

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

**Kjøbenhavn — Stockholm og Mellestationer.**

„Ægir“

afholder Fredag d. 8. Marts Kl. 7 $\frac{1}{2}$  Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel „Phenix“.  
 Forhandlingsgenstandene ere:  
 a. Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.  
 b. Fremlæggelse af Aarsregnskabet til Decharges Meddelelse, og Fastsættelse af Udbytte for 1900.  
 c. Valg af en Kommitteret og Revisorer.  
 Adgangskort og Stemmesedler kunne, mod Forevisning af Aktier lydende paa Ihændeleveren eller Opgave over de paa Navn noterede, afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33 St, indtil 6. Marts, fra Kl. 10—3, hvor ligeledes Regnskabet er fremlagt til Eftersyn.  
 Kjøbenhavn, den 25. Februar 1901.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet af 1896.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 12. Marts Kl. 1 $\frac{1}{2}$  i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.  
 Forhandlingsgenstandene ere:  
 1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.  
 2) Forslag af den korresponderende Reder om Bemyndigelse til Udvidelse af Aktiekapitalen.  
 3) Valg af 3 Revisorer.  
 Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Lørdag den 2. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen Nr. 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.  
 Kjøbenhavn, den 1. Marts 1901.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet Heimdal.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredagen den 15. Marts 1901 Kl. 7 paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55.  
 Forhandlingsgenstandene ere:  
 1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.  
 2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab samt Fastsættelse af Udbyttet.  
 3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.  
 4. Udtækning af 5 af Selskabets Partialobligationer.  
 5. Ændring i Lovenes § 4.  
 Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 8de til den 13de ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeleverer lydende Aktier.

P. B. V.  
 Martin Carl.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

c. 380 Kubikfavne Kampesten,

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej 4, hver Søgnedag fra Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud, mrk.: „Tilbud paa Kampesten“, paa hele Leverancen eller Dele deraf, modtages indtil Mandag den 11. Marts d. A., Kl. 12 Middag, paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.  
 Frederiksberg Stadsingeniør, den 28. Februar 1901.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

130 Kubikfavne Gangstigrus,  
 260 — Overdækningsgrus,

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej 4, hver Søgnedag fra Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud, mrk.: „Tilbud paa Vejmaterialier“, paa hele Leverancen eller Dele deraf, modtages indtil Mandag den 11. Marts d. A., Kl. 12 Middag, paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.  
 Frederiksberg Stadsingeniør, den 28. Februar 1901.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Føren. Dampskib-Selsk. ....	108	108	108 $\frac{1}{4}$
Danmark .....	95	94 $\frac{3}{4}$	96
Norden .....		110 $\frac{1}{2}$	110 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn .....		91 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{4}$
Carl .....	52 $\frac{3}{4}$	52 $\frac{1}{2}$	53 $\frac{1}{4}$
Dannebrog .....	98	97 $\frac{3}{4}$	98 $\frac{1}{4}$
Skjold .....		70 $\frac{1}{2}$	71 $\frac{1}{4}$
Urania .....		70 $\frac{1}{2}$	71
Union .....		97 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896 .....		100 $\frac{1}{2}$	102
Østasiatiske .....	107 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{3}{4}$
Østersøen .....		98	99
Nordøen .....		70	71
Torm .....	108—	107 $\frac{1}{2}$	106
Gorm .....		—	—
Føren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		110	114
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 $\frac{1}{2}$ % føren. Dampsk. ....		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % — — — — —		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditføren. Obligationer.</b>			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort. ....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats .....	94—	94	95
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk. ....	82	81 $\frac{3}{4}$	82 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf. ....		83	84 $\frac{1}{2}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 2. Serie ..	90 $\frac{3}{4}$ —	90 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 1. — ..		98	94
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		85 $\frac{1}{4}$	86
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 7 — .....		91	91 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — .....		84 $\frac{1}{2}$	86 $\frac{1}{2}$
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		139 $\frac{1}{2}$	140
Privatbank .....		131 $\frac{1}{4}$	131 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank .....	126 $\frac{1}{4}$	126 $\frac{1}{4}$	126 $\frac{1}{2}$
Handelsbank .....		124 $\frac{1}{2}$	125
Grundejerbank .....		105	105 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain .....		68	69
Helsingørs Jærnsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....	117—	116 $\frac{1}{2}$	116 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier .....	96 $\frac{1}{2}$ —	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$

Vekselkurser d. 5. Marts 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.80
London .....	18.20	18.16
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	151.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Marts 1900.

Russiske Noter .....	216.20
4% Russiske Consols .....	99.90
3 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit .....	94.20
5% Mexikanske 1899 .....	97.80
5% Rumænske Stats .....	87.30
4% — — — 1890 .....	74.10

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

„Det Føren. Dampskibs.“ 74,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 26,000, „Kjøbenhavn“ 30,000, „Carl“ 18,000, „Dannebrog“ 64,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 20,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 14,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Skibsmæglere, Speditører m. fl.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

## LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

## BERN & KRUSE, Stettin,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Etablerede 1885. • Telegrafadress: *Bern.*

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: *Lund.*

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: *WIESE.*

Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet Carl.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen den 9.  
Marts 1901, Kl. 3, i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1900.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1901—1902.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Drittsregnskab udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig imellem Kl. 11—1, indtil den 7. ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1901.

P. B. V.

L. H. Carl.

Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet Skjold.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen den 9.  
Marts 1901, Kl. 3, i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1900.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1901—1902.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.
4. Ratihabition af det sidste Prioritetslaan.

Adgangs-kort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskab udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig imellem Kl. 11—1, indtil den 7. ds. inkl., imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1901.

P. B. V.

L. H. Carl.

Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet Gorm.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen den 9.  
Marts 1901, Kl. 3, i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1900.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for Aaret 1901—1902.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.

Adgangs-kort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskab udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 7. ds. inkl., imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1901.

P. B. V.

L. H. Carl.

Aktieselskabet

## Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab

afholder den aarlige Generalforsamling Torsdag den 14de  
Marts Kl. 7 paa Selskabets Kontor, Bredgade 36, 2. Sal.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i 1900.
2. Fremlæggelse af Regnskab og Status.
3. Forslag til Anvendelsen af Overskudet.
4. Valg af korresponderende Reder.
5. — af 1 Kommitteret.
6. — af Revisorer.
7. Forandring af Vedtægternes § 1 og § 8 samt forskellige Forslag fra Bestyrelsen.

Bestyrelsen.

## Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 12.  
Marts d. A., Kl. 1, i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskab udleveres fra Lørdag den 2. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 1. Marts 1901.

C. K. Hansen.



## Bitumastic Præparater

fra  
**Wailes Dove & Co.,**  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust og Syrer** for alle  
Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.



## WILLIAM OLSENS EFTF.

PAPIRHANDEL,  
HOLBERGSGADE 26.  
SKIBSDAGBØGER,  
KONNOSSEMENTER,  
KONTORARTIKLER.



## Georg Sørensen,

Nyhavn 13. Telefon 6404.  
Kolonial-, Vin- og Skibs-  
provierterier.  
Prima Varer • Billigste Priser.

## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.  
1ste Klasses Varer til hidtil  
ukendte Priser.  
Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-  
toffer, 3,50 Øre** pr. Tønde.  
Alle Grøntsager langt under almin-  
delige Priser.  
Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

## Aalborg Havn.

**Vanddybden 22 Fod.**

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsirore gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe,  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havne-  
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til  
**Gammel Strand 36.**  
12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

Hans Bonnesen, Læge.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

## Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.

\* **Telefon 5598.** \*

## H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

**HELSINGØR.**

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,  
Tolbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

## Thorvald Møller,

Skibsprovierterierhandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

Tolbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrers Skibsstavratorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

**INDHOLD:** Engelske Søfartsinstitutioner. — Kjøbenhavn, den 7. Marts 1901. — Lappegrundens Fyrskib. — Literatur. — Turbine-Maskiner. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalialia. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Berskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Marts 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkførereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

### H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Efff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

*A. Formanns  
Leverpostej  
med 7 uden Profiter i 9aars.*

*Forlang altid*

## Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,  
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 58, Kjøbenhavn.

Repræsentant i Kjøbenhavn

søges for Enesalg af

## Farve for Jærnskibsbunde

(Patent Composition)

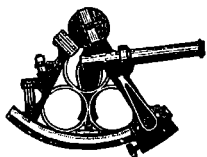
fra en gammel, velrenommeret Fabrik. Kun første Klasses  
Firmaer med indflydelsesrige Forbindelser i Rederikredse  
behage at indlægge Billet, mrk. „S. 1.“, paa dette Blads Kontor.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klasses Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-**  
**tofler, 3,50 Øre** pr. Tønde.  
Alle Grøntsager langt under almin-  
delige Priser.

Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

# A. FORMANN'S OKSEKØD I SUPPE

hermetisk lukkede Daaser paa 1-2-4-6 og 8 Por-  
tioner. Kødet er 1ste Klasses, dets Smag og Konsistens er  
ganske som det var kogt paa almindelig Maade, og det  
ligger helt og smukt i Daasen.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt i Fa-  
briksudsalget, Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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

**Wald. Petersen's**  
Kjøudsalg.  
**Toldbodvej 44.**  
Telefon 5636.

**Husmann & Bjørnsen,**

18, Nyhavn 18.

*Mekanisk & elektrisk*

*Etablissement.*

\* **Telefon 5598.** \*

# Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

Telegramadresse:

Telefon 297: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

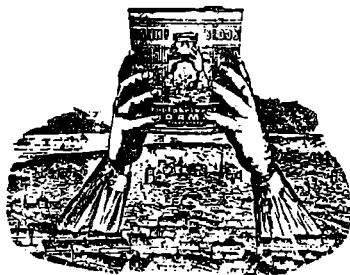
St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej

I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Leverander til den danske Marine.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Min Klinik for

**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

**Hans Bonnesen,** Læge.

Ilwo-Kaffebrød

Ilwo - Kaffebrød

For



Særdeles velsmagende.  
Erstatter engl. Bisquit ved  
Frokost-og Affens-Bordet.

Ilwo - Kaffebrød

Ilwo-Kaffebrød

Aalborg  
Brøndums

**Akvavitter.**



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

**77, Bredgade 77,**

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

**Telefon 4119.**

Læge H. C. Lund.

**Hud- og Kønssygdomme.**

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Engelske Søfartsinstitutioner.

Af  
L. Drechsel.  
(Forsat).

### II.

#### *The Chamber of Shipping.*

Stridigheder mellem „Board of Trade“ og de forskellige britiske Søfartsorganisationer opstaar jo af og til, men de er dog i vor Tid langt fra saa hyppige som tidligere. For 20—30 Aar siden administrerede „Board of Trade“ den britiske Skibsfart myndigt og eneældigt, og selv om selvfølgelig en stor Mængde af de Fremskridt, der gjordes, skyldes „Board of Trades“ Initiativ, saa maa mange Følgreb og Overgreb henføres til den Mangel paa fornødent Kendskab til Skibsfartens Forhold, der kendetegnede dens øverste Administration, og særlig til dens Utilgængelighed for Raad og Vejledning udefra. Det var i første Række disse Forhold, der skabte de britiske Skibsrederes nuværende Organisation. Her som i saa mange andre Klasser af Befolkningen trængte den Erkendelse igennem, at det fuldstændige Kendskab til et Erhverv og til Betingelserne for dets Udvikling kun findes hos dette Erhvervs Udøvere, og at Søværnet saa lidt som noget andet Erhverv kan ledes tilfredsstillende med Hensyn til Administration og Lovgivning, uden at Skibsredernes Anskuelse og praktiske Erfaring kommer til at gøre sig gældende. Og det var dertil ikke vanskeligt for de britiske Redere at indse, at naar de vilde det, saa var de som Bærere af Landets vigtigste Erhverv stærke nok til at blive en Magt, som Regering og Parlament vilde blive nødt til at regne med. I den Hensigt at skabe et fælles Organ for deres Interesser dannede de britiske Redere derfor i Aaret 1877 *The Chamber of Shipping of the United Kingdom.*

„The Chamber of Shipping“ bestaar af Delegerede for de Skibsrederforeninger, der indtræder som Medlemmer af det og yde et aarligt Bidrag til dets Virksomhed. Dets Formaal er at behandle Spørgsmaal vedrørende Skibsfarten paa Møder, hvor de forskellige Skibsrederforeninger er repræsenterede, at opnaa de Fordele, som en forenet Virksomhed skaber, særlig ved at samvirke med Regeringen og andre offentlige Institutioner, og gennem sit Kontor i London at give alle Medlemmerne hurtige og paalidelige Oplysninger i Sager, der vedrører deres Interesser. Kamret holder et aarligt Møde i London i Februar Maaned, paa hvilket der aflægges Aarsberetning og Regnskab og vælges et Forretningsudvalg samt Præsident og Vicepræsident. Præsidentens Funktionstid er kun et Aar, men for at bevare Kontinuiteten i Kamrets Ledelse har man truffet den Ordning, at den afgaaende Præsident indtræder som Medlem af Forretningsudvalget i et Tidsrum af 2 Aar efter hans Fratræden. Enhver Skibsrederforening, der er indtraadt som Medlem af Kamret, har Ret til at sende Delegerede til dets Møder og har Ret til at deltage i Afstemningerne over de paa disse foreliggende Forslag med 1 Stemme, naar Foreningen har under 25 Medlemmer, 2 Stemmer, naar den har mellem 25 og 50, 3 Stemmer, naar den har mellem 50 og 75, og 4 Stemmer, naar den har over 75 Medlemmer. Til Kamrets Udgifter bidrager hver Forening med 7 Guineas (c. 132 Kr.) for hver Stemme, den har Ret til at afgive. Gennem sit Kontor i London skal Kamret holde alle Foreninger, der er Medlemmer af det, omhyggeligt underrettede om alle Forslag, der fremkommer i Parlamentet, om administrative Bestemmelser m. v., der vedrører Skibsfarten, og Kamret yder de af Foreningerne, der maatte ønske det, Assistance ved at aabne Forhandling mellem dem og Medlemmer af Parlamentet, offentlige Institutioner o. a.

„The Chamber of Shipping“ bestaar for Tiden af

Delegerede for 25 Foreninger af Dampskibsrederier, Sejlskibsrederier, Søassurandører m. fl. Disse Foreningers Bidrag for 1899 udgjorde et Beløb af ialt Lst. 896.18.0 (c. 16,130 Kr.); de enkelte af de 24 Foreningers Bidrag varierede i nævnte Aar fra Lst. 7.7.0 (c. 127 Kr.) til Lst. 29.8.0 (c. 523 Kr.), medens en af Foreningerne, *The Shipping Federation*, bidrog Lst. 500 (c. 9,000 Kr.). Kamrets samlede Indtægt var i 1899 Lst. 1,584 (c. 28,600 Kr.).

Det var ikke med venlige Følelser, at „Board of Trade“ i 1877 saa de britiske Redere danne deres nye og store Organisation, og det var ingenlunde let for „Chamber of Shipping“ i sine første Leveaar at løse den væsentligste Del af sin Opgave: at opnaa Indflydelse paa Regeringens Ledelse af Søværnets Administration. „Board of Trade“ saa den Gang med Mistænksomhed paa enhver Bestræbelse, der kunde tænkes at ville begrænse dets Magtomraade, og den Tanke, at en privat Institution skulde være medbestemmende ved Afgørelsen af Sager, der hidtil var undergivne Regeringen og den alene, var „Board of Trades“ Embedsmænd inderligt imod; de var opdragne i en Periode, i hvilken Uddannelsen i de ministerielle Kontorer ansaas for den absolute Betingelse for overhovedet at kunne beskæftige sig med Anliggender, der vedrørte Statsadministrationen. Det var ikke underligt, og det kan ikke bebrejdes dem, at der fra dennes Side ikke ydedes den ny Organisation den Imødekommenhed, som den søgte; det var kun Brydningen mellem gammelt og nyt, der maatte have sin Tid, inden det attraaede Samarbejde kom i Stand, og naar vi ser hen til, at „Chamber of Shipping“ kun har bestaaet i 23 Aar, og til „Board of Trades“ Stilling overfor det nu, saa maa det siges, at Kamret hurtig har traadt sine Børnesko og har vundet den Stilling overfor „Board of Trade“, som det maatte vinde, om det skulde løse sin Opgave. Thi den Erkendelse voksede efterhaanden frem i „Board of Trades“ Kontorer, at Skibsredernes ny Organisation ret beset ikke var nogen Fjende af en selvstændig Administration, men at den rummede en praktisk Indsigt, som Administrationen selv aldrig vilde være i Stand til at tilegne sig, og som den vilde handle klogt i at drage saa megen Fordel af som muligt. Det Omslag i „Board of Trades“ Stilling overfor Redernes Organisation, der maatte blive en Følge af denne Erkendelse, er da ogsaa kommet, og det er iøjnefaldende, naar man betragter det Forhold, i hvilket de to Institutioner nu staar til hinanden.

Som tidligere omtalt, har „Board of Trade“ ikke indenfor sine Rammer den Sagkundskab, der er fornøden ved Behandlingen af de Sager, der vedrører Søværnet, og disses Antal er selvfølgelig i et Land som England overordentlig stort. En stor Del af disse Sager — uden Tvivl den største — berører udelukkende eller væsentligst Rederiinteresser, og „Chamber of Shipping“ er derfor det Sted, hvor Regeringen naturligt i første Række har maattet søge den fornødne sagkyndige Assistance. Efter at „Board of Trades“ Embedsmænd i Aarenes Løb er komne bort fra de Betæneligheder, med hvilke de oprindelig saa paa Skibsredernes Indblanding i deres Anliggender, har disses Organisation nu naaet Statens absolute Anerkendelse som Repræsentanter for de britiske Rederiinteresser, og imellem „Board of Trade“ og „Chamber of Shipping“ har udviklet sig et Tilidsforhold, der staar i den lykkeligste Modsætning til tidligere Tidens Betragtningssmaaade fra begge Sider. Det tør siges, at „Board of Trade“ nu ikke mere behandler nogen Sag af større Betydning for de britiske Rederiinteresser uden at æske „Chamber of Shippings“ og andre Rederierorganisationers



Udtalelser om den, at der som Regel tillægges disse særdeles megen Betydning, og at de faar en saa vidt gaaende Indgydelse paa Sagens Afgørelse, som lader sig forene med de Statsinteresser, „Board of Trade“ skal varetage. „Chamber of Shipping“ har saaledes opnaaet en betydelig, for Rederiinteresserne overordentlig lykkelig Indflydelse paa Søværnsnets Administration. Det er en selvfølge, at „Board of Trade“ ikke ubetinget eller i alle Enkeltheder følger Kamrets Indstillinger eller Anvisninger, og det er ligeledes klart, at Konflikter mellem de to Institutioner ikke kan undgaas; de private og de offentlige Interesser kan til Tider komme i et saadant Modsætningsforhold til hinanden, at en Konflikt nødvendig maa blive Følgen. Men i det store og hele kan det siges, at der mellem „Board of Trade“ og „Chamber of Shipping“ bestaar et saa godt Forhold, og at de to Institutioner staa i saa livlig Rapport til hinanden, at de britiske Skibsredere gennem deres Organisation har skabt en saa betryggende Garanti som muligt mod Overgreb eller Føjlgreb fra Statens Side, og har skabt Betingelser for en Administration af Søværnsnet, der hviler paa det praktiske Livs Erfaringer. Med Rette kunde Kamrets Præsident i sin Tiltrædelsestale i Februar i Fjor pege paa den Tilfredsstillelse, det er at tænke paa, i hvilken Grad Kamret har gavnet Søfartsinteresserne, der langt fra vilde være i en saa god Stilling, som de er det nu, uden Kamrets energiske Arbejde for at forhindre de uoverlagte Reformforslag, der fra Tid til anden er fremkomne i Parlamentet, i at blive Love, og uden det Initiativ fra Kamrets Side, der har fremkaldt Reformen, der i væsentlig Grad har lettet de Byrder, der hvilede paa Rederibedriften.

Det vilde føre for vidt her at omtale eller blot at angive det meget betydelige Antal Sager, „Chamber of Shipping“ i Aarens Løb har beskæftiget sig med. Planen med denne Skildring er jo mere i Almindelighed at paavise den Indflydelse, det har erhvervet sig paa de offentlige Institutioner, end i Enkeltheder at paapege de Resultater, det har opnaaet. Men det bør dog nævnes, at Kamret i sin Virksomhed ikke indskrænker sig til at være Statens Konsulent i Søfartsanliggender, men at der overhovedet næppe i eller udenfor Storbritannien opstaa noget for de britiske Rederiinteresser vigtigere Spørgsmaal, uden at Kamret beskæftiger sig med det og yder sit Bidrag til dets Løsning. Det har igennem denne sin omfattende Virksomhed mægtigt bidraget til at fremme Solidaritetsfølelsen og Samarbejdet mellem de britiske Redere, og de anselige Offre, som disse har bragt for denne deres Organisation, har skaffet dem Fordele og en Stilling i det offentlige Liv, som næppe nogen af dem nu anser for at være for dyrt købt. Man har kaldt „Chamber of Shipping“ den britiske Handelsmarienes Parlament, og denne Betegnelse svarer i Virkeligheden godt til Kamrets Opgaver og til den anerkendte Autoritet, med hvilken det behandler dem.

„Chamber of Shippings“ Historie har dog ét mørkt Punkt: det er ikke lykkedes det, som det var dets Formaal, at samle alle britiske Rederiinteresser under sig, idet Liverpools Skibsredere, repræsenterede af „North of Englands Shipowners Association (2 Millioner Tons)“ ikke har sluttet sig til Kamret. Dette beror paa en Modsætning mellem Liverpools og de fleste andre britiske Rederiinteresser, der paa flere Omraader har gjort sig gældende. Liverpools Dampskibsredere har væsentligst deres Skibe gaaende i faste Ruter; som bekendt er Byen Hjemstedet for de store Dampskibsselskaber Cunard, White Star Line m. fl., der ejer flere af Englands og Verdens største Dampere. Det er kun forholdsvis faa af disse Rederier, der er direkte interesserede i den almindelige Fragtfart. De har derfor ment ikke med Fordel at kunne gaa med til et saa udstrakt og nøje Samarbejde med Landets øvrige Redere, som repræsenteres i „Chamber of Shipping“, og hvis Interesser for største Delen er af en anden Art. Utvivl-

somt betyder det en Svækkelse af de britiske Rederes Organisation, at de saaledes staa adskilte uden at have kunnet finde en Form for en Sammenslutning, der tilfredsstillede til begge Sider. Men Ulemperne afhjælpes dog i ikke ringe Grad derved, at det paa flere vigtige Punkter er lykkedes de to store Organisationer at finde hinanden i et Samarbejde, der kan opvise gode Resultater. Dette vil ses gennem den efterfølgende Skildring af nogle under „Chamber of Shipping“ henhørende Institutioner.

„Chamber of Shippings“ Aarsmøde i Februar Maaned er en Begivenhed i engelske Søfartskredse, og ikke mindst Interesse knytter der sig til den Banket, der følger efter Mødets Forhandlinger. Sikkert bliver der ved denne, som ved alle andre Banketter, talt mange overflødige og lidet betydende Ord, men den Tale, Kamrets Præsident holder, anses for i store Træk at fremstille de britiske Rederes Ønsker og Krav i Øjeblikket lige over for Lovgivningsmagten, og den Tale, med hvilken „Board of Trades“ Præsident, der som Regel er til Stede, svarer, imødeses selvfølgelig med særlig Interesse. Og at „Board of Trades“ Præsident saaledes aarlig giver Møde ved denne Lejlighed er som et Symbol paa den Magtstilling, „Chamber of Shipping“ indtager, og paa Regeringens Anerkendelse af det som de britiske Rederiinteressers Organ.

### III.

#### *Shipowners Parliamentary Committee.*

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at en af Chamber of Shippings forenede Opgaver er nøje at følge det i Parlamentet foregaaende Lovgivningsarbejde, der vedrører Skibsfarten, og under dette at varetage Skibsfartens Interesser. Det er en vanskelig Opgave, men den er dog uden Tvivl lettere i England end i de fleste andre Lande. I England har et ikke ringe Antal Skibsredere eller andre Repræsentanter for Søværnsnet Sæde i Parlamentet, og i adskillige Valgkredse er Søfartsinteresserne saa fremtrædende, at de altid spiller en stor Rolle ved Valgene til Parlamentet. Det er klart, at der derfor altid i Parlamentet vil være Medlemmer, der nærer virkelig Interesse for Søfarten og dens Udvikling, og som har Betingelserne for at forstaa dens Forhold, og gennem disse Medlemmer vil det altid være muligt udefra at paavirke de respektive politiske Partier. Men Chamber of Shipping har dog anset det for at være af saa stor Betydning at staa i den stærkeste mulige Forbindelse med Parlamentet, at det i 1893 dannede en særlig Komite med den Opgave stadig og omhyggelig at følge Lovgivningsarbejdet, for saa vidt det berører Skibsfarten, og at søge reformeret Love og Forordninger, der trænger dertil. Denne Komite fik Navnet Shipowners Parliamentary Committee, og Chamber of Shipping opnaaede gennem denne at faa et Samarbejde i Gang med Rederiforeninger, navnlig den store Forening i Liverpool, som det ikke hidtil var lykkedes at vinde for det fælles Arbejde.

Komiteen bestaar af Præsidenten og Vicepræsidenten i følgende Institutioner: The Chamber of Shipping, The Shipping Federation og The Liverpool Steam Shipowners Association; fremdeles Forretningsføreren i The Shipping Federation og Sekretærene i Chamber of Shipping og Liverpool Steam Shipowners Association; endelig vælger Rederiforeningerne i de forskellige Landsdele aarligt et nærmere fastsat Antal Medlemmer af Komiteen. Lovene for Komiteen forpligter enhver af de i den indtraadte Foreninger til, forinden de tager nogetsomhelst Skridt i Anledning af noget i Parlamentet forelagt Lovforslag el. lign., da at fremføre deres Opfattelse for Komiteen, men hvis denne derefter nægter at yde denne Opfattelse

sin Støtte, har vedkommende Forening Frihed til at handle paa egen Haand, om den ønsker det. Komiteen eller dens Forretningsudvalg foretager intet Skridt overfor Parlamentet, uden at det i et foregaaende Møde med Enstemmighed er besluttet at tage det.

Denne Komite har nu bestaaet i 7—8 Aar, og blandt de britiske Skibredere er man i Almindelighed tilfreds med dens Virksomhed. Dens ydre Apparat er temmelig stort, idet den bestaar af ikke mindre end 46 Medlemmer fra de forskellige Skibsfartscentre i Storbritannien og Irland, men dette har paa den anden Side den Fordel, at den gennem disse Medlemmer kommer i nærmere Forbindelse med et større Antal af Parlamentets Medlemmer. Komiteens Opgave er jo en dobbelt: dels at tage Initiativet til Lovændringer, der findes ønskelige, dels at følge Behandlingen af de i Parlamentet foreliggende Forslag. Hvad det første angaar, saa har det sikkert stor Betydning, at de Forslag til Ændringer i gældende Love, der fremkommer fra Skibsfartens Side, altid fremtræder i en klar Form og er udarbejdede saaledes, at de virkelig er modne til at forelægges Regeringen eller Parlamentet, ligesom Komiteen ved sin nære Forbindelse med Skibredereforeningerne er i Stand til at tilfredsstille disse ved saadanne Forslags Udfærdigelse. Men vistnok har Komiteens Virksomhed med Hensyn til at varetage Rederiernes Interesser i de fra anden Side fremkommende Lovforslag været den betydeligste, og Komiteen har ved sin Indflydelse i Parlamentet hindret mangen Foranstaltning, der vilde været imod disse Interesser, og den har ved mange Lejligheder faaet Bestemmelser indført i Lovene, som den fra sit Standpunkt maatte anse for ønskelige.

Ved Valgene til Parlamentet søger Komiteen, uden selvfølgelig at indtage noget politisk Partistandpunkt, at faa valgt Repræsentanter for Sønneringen i de Kredse, hvor der findes Mulighed for saadant Valg, og den foretog ved de nylig afholdte Valg Kandidaterne en Række Spørgsmaal vedrørende de Sager, der for Øjeblikket staaar paa Dagsordenen i den britiske Søfartsverden.

## Søulykke-Statistiken.

Den aarlige statistiske Oversigt over Søulykker for danske Skibe og for fremmede Skibe i danske Farvande er i disse Dage udkommet. Den omhandler Aaret 1899, er offentliggjort af Indenrigsministeriet og udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn.

For de danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker og Søskader, over hvilke der er afholdt Søforhør eller Søforklaring, i 1899 været 150, deraf 86 Sejlskibe og 64 Dampskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 30, deraf 24 Sejlskibe og 6 Dampskibe. Af fremmede Skibe er der overgaaet 83 Ulykker i danske Farvande i 1899.

For de danske Skibe fordeler Ulykkerne sig saaledes:

### Sejlskibe.

Stranding (med Forlis) 20, Grundstødning 32, Kæntring 5, Sprungen læk i Søen 1, Forladt synkefærdig 7, Forskellig Søskade 5, Kollision 15, Ildsvaade 2, Kondemnation efter Søskade 1, Bortebleven 6, Over Bord falden m. m. 16, ialt 110.

### Dampskibe.

Stranding (med Forlis) 4, Grundstødning 21, Kæntring 2, Forladt synkefærdig 1, Forskellig Søskade 8, Kollision 28, Ildsvaade 1, Over Bord falden m. m. 3, Bjærgning af Skibsbesætning 2, ialt 70.

Ved de for disse Skibe indtrufne Ulykker omkom 262 Mennesker. — Af Dampskibe er forlist ialt 7 med 7,926 Reg.-Tons Brutto og alle med Ladning; Skibenes Værdi var 1,083,000 Kr., og de var assureret for 839,000 Kr.; de havde en Besætning af 134 Mand, havde 16 Passagerer om Bord, og 3 Menneskeliv tabtes. Af Sejlskibe forliste ialt 44 med 7,085 Reg.-Tons Brutto, de 37 med Ladning, de 7 uden; Skibenes Værdi var 694,000 Kr., og de var assureret for 557,000 Kr.; de havde en Besætning af 238 Mand, havde 4 Passagerer om Bord, og 73 Menneskeliv tabtes. Ialt forliste altsaa i 1899 af danske Skibe 51 med 15,011 Reg.-Tons Brutto og repræsenterende en Værdi af 1,777,000 Kr., assurerede for 1,396,000 Kr. 76 Mennesker omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyster og i Inderfarvande indtraf i 1899 for danske Skibe 34 (6,474 Br.-Tons), for fremmede Skibe 68 (47,140 Br.-Tons), ialt 102 (53,614 Br.-Tons). Herved omkom ialt 17 Mennesker.

Af de Statistiken ledsagende Anmærkninger ses det, at Antallet af Søulykker i 1899 har været en Del ringere end i de to forud gaaende Aar, nemlig 263 henholdsvis mod 335 og 304; denne Nedgang skyldes navnlig den heldigere Sejlads i 1899, særlig i danske Farvande paa Grund af disses forholdsvis gunstige Vind- og Vejrforhold, idet Antallet her var 102 mod henholdsvis 188 og 155. Værditabene ved Dampskibes Forlis efter Kollision og Stranding har været betydelig større end i de to forud gaaende Aar, nemlig 1,083,000 Kr. henholdsvis mod 195,000 Kr. og 595,000 Kr. Det Antal Menneskeliv, der er tabt ved over Bord falden, var 20, medens det i de to forud gaaende Aar var 20 og 17. Heraf skyldes 6 over Bord falden fra Klyverbommen under Bjærgning af Klyveren. Disse Ulykker er alle hændte under haardt Vejr med høj Sø, ved at Braadsøer har slaat Matrosen over Bord. I lignende Tilfælde har tyske Søretter udtalt, at slige Ulykker skyldes Manglen af Stræktove paa Klyverbommen eller Næt under denne.

Med den foreliggende Statistik følger de „orienterende Bemærkninger“, der i Fjor ledsagede Søulykke-Statistiken for 1898, og det er næppe uden Hensigt, at de i Aar viser sig paany. Af vor Anmeldelse i Fjor (se Dansk Søfartst. Nr. 10 og 11 for 8. og 15. Marts 1900), vil man vistnok erindre, at de udtalte en klar og skarp Fordømmelsesdom over vor hele Søretsinstitution, fordi den ikke opfylder sin Hensigt: at paavise Søulykkernes Aarsager. Formodentlig mener den, der udarbejder Statistiken, at der kun er Grund til at fastholde denne Opfattelse, og heri har han Ret. Den foreliggende Statistik har de samme Mangler som sine Forgængere, og det bliver for trivielt Aar efter Aar at opremse dem her i Bladet. I selve Statistiken peges der for Resten jævnlige og ganske ondsksfuldt paa dem, saaledes naar der staaar: „Om Aarsagen til Kollisionen afgiver Søretten ingen Udtalelse“ og der derefter i en Parentes henvises til Søretslovens §§ 9 og 12 m. m., hvor det udtrykkelig paalægges Søretterne at afgive saadan Udtalelse. Om Sø- og Handelsretten her i Byen hedder det, efter at et ved den afholdt Søforhør er refereret, og det som sædvanlig er anført, at den ikke har udtalt sig om Aarsagen:

„Formentlig til Oplysning om Aarsagen til denne Undladelse ses Sø- og Handelsrettens Formand at have tilskrevet Indenrigsministeriet saaledes:

... Retten skal i Forbindelse dermed bemærke, at den har søgt at faa de faktiske Forhold oplyste saa neje som muligt samtidig med at gengive rent objektivt, hvad der fra de forskellige Sider er fremført til Forklaring af det passerede, medens den allerede af den Grund, at det ikke er givet, at det passerede ikke kan fremkalde Retssag, der sandsynligvis endog vil i saa Fald blive at paakende her ved Retten, har som sædvanlig afholdt sig fra paa Forhaand at udtale nogen Dom i den ene eller den anden Retning i Anledning af det fremkomne.“

Dette er virkelig en interessant Udtalelse. Ved Lov er det udtrykkelig paalagt Søretterne, ogsaa Sø- og Handelsretten, at afgive, ikke nogen objektiv Fremstilling af det passerede, men en bestemt Udtalelse om dets Aarsag. Dette undlader nu Sø- og Handelsretten, ligesom næsten alle dens Kolleger, men nu udtaler endog dens Formand, at Retten undlader det rent principmæssigt, fordi den ikke vil udtale sig; at den altsaa ikke vil efterkomme Lovens Bydende. Hvis en Konflikt mellem den høje Domstol og det næsten lige saa høje Justitsministerium om dette Spørgsmaal kunde tænkes, var der Grund til med Interesse at imødesee den. Nu maa det vel antages, at dette Forhold — at Landets vigtigste Sørret simpelthen nægter at efterkomme Lovens Bydende — maa styrke Kravet om at blive af med den hele Sørretsinstitution i dens nuværende Skikkelse.

Skønt denne Statistik, som selve dens Forfatter saa aabent erkender, i Hovedsagen er forfejlet, finder man dog i den adskillige interessante Enkeltheder. Vi nævner saaledes nogle Oplysninger om Navigeringen fra og til New York nord om Skotland, meddelte af Kaptajn S. Laub. Det fraraades her at anløbe Cape Race for østgaaende paa Grund af den der almindelig fremherskende vest sættende Strøm, med mindre Vejrforholdene maatte gøre dette uundgaaeligt. Med godt Vejr vest for Cape Race sættes nemlig Strømmen næsten altid nord i. Med stormende Vejr følger derimod Strømmen Vindretningen. For vestgaaende anbefales Anløbning af Cape Race, naar Vejrforholdene tillade det, i Tidsrummet mellem 15. August (Isperiodens Ophør) og 1. Januar, for derved at gaa klar af Golfstrømmen og drage Nytte af Polarstrømmen. — Til Referatet af den bekendte Sag i Anledning af Kollisionen mellem Dampskibene Cathay og Clan Macgregor knyttes nogle Bemærkninger, i hvilke det fremhæves, hvor ufraavigelig nødvendigt det er, at Søvejsreglernes Art. 16 og 21 om Navigering under usigtbare Vejrforhold iagttages aldeles bogstaveligt; der er ved denne Dom givet disse Artikler en klar og bestemt Fortolkning, der utvivlsomt vil blive tiltraadt af samtlige britiske Sørretter og derfor bør kendes af alle danske Navigatører. I Anledning af Cathays Rederis mislykkede Forsøg paa ved Dom at faa begrænset den Erstatning, det skulde udrede (se Dansk Søfartst. Nr. 20 for 17. Maj 1900), paavises det, at den danske Damper i denne Sag har maattet bøde mere end dobbelt saa meget som den engelske Damper, skønt denne bærer den langt overvejende Skyld for Kollisionen, paa Grund af den engelske Lovgivnings Mangel paa Hønsyntagen til den relative Skyld, idet den ikke indeholder nogen Forskrift om, at Domstolen skal lægge Graden eller Beskaffenheden af de af hvert af de kolliderende Skibe begaaede Fejl til Grund for disses relative Ansvar for de tilføjede Skader. Det gøres gældende, at der ved den ovennævnte engelske Admiralitetsdom af 11. Maj 1900 foreligger en evident Tilsidesættelse af den engelsk-danske Skibsmaalings-Overenskomst, der kan have betænkelige Følger for fremmede Skibe i engelske Havne, hvor Skibenes Tonnage kommer i Betragtning, hvilket har givet baade Nordisk Skibsrederforening og Fællesrepræsen-

tationen for dansk Skibsfart Anledning til at anmode de nordiske Regeringer om at søge forebygget den heraf opstaaede Uligestillethed. Det er bestemt og utvetydigt tilsikret danske Skibe, hvis Certifikater udviser, at de er maalte i Overensstemmelse med de engelske Skibsmaalings-Regler, fuldstændig Ligestillethed med britiske Skibe i egne Havne. Dette var, som bekendt, Tilfældet med Cathay, og det fremgaar af Dommen, at den skete Tilsidesættelse skyldes en Uoverensstemmelse i den engelske Lovgivning, som det forhaabentlig vil lykkes at faa fjernet.

Vi slutter denne Anmeldelse med Ønsket om, at den fra alle Sider erkendte Ubrugelighed af den nuværende Sørretsinstitution maa føre til dens snarlige Reform. Hvis den Kommission, der overvejer Revisionen af forskellige af vore Søfartslove, endnu fungerer, var dette maaske en Sag for den, hvad vi allerede i Fjor tillod os at antyde. Men vi indrømmer, at der for udenforstaaende strengt taget ikke er Grund til at ønske den et forøget Arbejdsstof.

Kjøbenhavn, d. 14. Marts 1901.

Skibsværfterne er for Tiden meget aktive for om sider at blive af med Tolden paa Skibsmaterialer. Foruden det af os tidligere omtalte Andragende fra flere herværende Værftsbestyrelser, der ogsaa var underskrevet af en Del Dampskibsrederier, har nu Burmeister & Wain og Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri til Regering og Rigsdag indgivet et i samme Retning gaaende Andragende. Foreløbig har Bevægelsen haft det Resultat, at Finansministeren i Folkethinget har fremsat et Forslag til Lov om Toldgodtgørelse for Materialer og Genstande, der anvendes ved Nybygninger og til Reparationer af indenlandske Skibe, Baade og Fartøjer. Forslaget gaar ud paa at tilstaa Godtgørelse af det Beløb, hvorved Tolden for de til saadanne Nybygninger anvendte toldpligtige Materialer overstiger den for fremmede Skibe fastsatte Indførselstold; endvidere at indrømme Tilbagebetaling af den erlagte Told af Materialer og Genstande, der anvendes til Reparationer af indenlandske Skibe, og endelig at give Afskrivning i i Kreditoplaget for Sejldug, syet i Sejl til Skibsbrug, til indenlandske Skibe i indenrigsk Fart.

Dette Forslag gaar altsaa ud paa at udstrække den Toldgodtgørelse, der nu indrømmes for fremmede Skibe, der bygges i Danmark, til danske Skibe, og at godtgøre Tolden for Materialer, der anvendes til Reparationer. Dette er selvfølgelig en fornuftig Foranstaltning, der vil være velkommen for vore Skibsværfter. Om den bliver gennemført i de Par Uger, der er tilbage af denne Rigsdagssamling, synes imidlertid noget tvivlsomt. Vi nærer overhovedet Tvivl om, hvorvidt der er noget vundet ved, at Skibsværfterne gennem deres Andragender har forladt det gamle Standpunkt, de og Rederierne i Forening har indtaget i denne Sag, og som i Efteraaret fandt sit Udtryk i det Andragende, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart indgav til Lovgivningsmagten om at ophæve Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer. Men den nærmeste Fremtid vil jo bringe Klarhed herover.

The British Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association offentliggør i „Fairplay“ følgende:

I afvigte September og Oktober rømte flere af Besætningen fra Skib „Lauriston“ i San Francisco. Kaptajnen satte sig i Bevægelse for at komme efter, med hvilke Skibe de havde taget Hyre, og underrettede sit Rederi om disse Skibes Navne. „Lauriston“s Rederi gjorde sig nu megen Umage med at finde disse Skibe, og da et Skib ankom til London, hvor der var to af de rømte Mandskaber om Bord, blev Sagen anmeldt til os, og der blev øjeblikkelig taget Forholdsregler til at beslaglægge disse Mænds til Gode havende Hyre om Bord i dette Skib. Ved Politiretten i London dømtes de rømte Mandskaber til et Fradrag af 10 £ hver af til Gode havende Hyre.

Vi anser saadanne Forholdsregler for at være af Betydning til at hæmme Rømning, og vi henstiller til Rederierne at paalægge deres Kaptajner at gøre sig al mulig Umage med at komme efter, i hvilke Skibe, de rømte Mandskaber er kommet om Bord. Dersom dette altid blev gjort, tror vi, at det mere end noget andet vilde hæmme Rømning.

I England vil fra April blive udgivet et maanedligt Pilot Chart over Nordatlantehavet og Middelhavet.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! En Rettelse til Sprogbemærkningen, vedrørende „Efterretninger for Søfarende“ i forrige Nummer af „Dansk Søfartstidende“, er nødvendig.

Tidenden skrev: „Ogsaa Søkaart-Arkivet i „Efterretninger for Søfarende“ ser underligt ud o. s. v.“

Det er en Trykfejl i Tidenden. I det tilsendte Brev stod: Søkaart-Archivet. Archiv er fuldt saa „altmodisch“ som Kaart.

Ærbødigst

△.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe tilskriver os under Overskrift:

Skibene skulle betale Bropenge af Varerne:

I nu udsendte Fragtlistere fra Varberg findes for en Del Ladningers Vedkommende opført Fragten „inklusive Varuaafgiften“, og advares Medlemmerne mod at lade sig befragte paa saadan Betingelse, der vil medføre, at Kaptajnen kommer til at betale den paa Ladningen hvilende Afgift af Bropenge etc.

## Ekspeditionen af mindre Skibe i Københavns Frihavn.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I No. 7 af Deres ærede Blad for 14. Februar d. A. ser jeg, at ovennævnte Æmne er sat under Debat paa Generalforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre

Skibe, og at der her var Tale om Frihavns-Regulativet, som man ikke syntes at være særlig glad for. Da den Tid nu kommer, da man igen faar de smaa Sejlskibe at se i Frihavnen, skal jeg oplyse, at den Paragraf i det paagældende Regulativ, der omhandler Lastning af Sejlskibe, foreløbig ikke er bragt i Anvendelse, og at man derfor ikke har nogen Grund til at beklage sig over den. I Frihavnen gælder endnu den gamle Praksis: Den, der kommer først til Mølle, faar først malet. Bliver der tilbudt Føreren af et mindre Sejlskib Fragt fra en stor Damper i Frihavnen, bør Føreren selvfølgelig først skaffe sig Underretning om, at det Parti, han skal lade fra, er losseklart indenfor en rimelig Frist. Dette vil han eller hans Mægler formentlig uden stor Ulejlighed kunne faa at vide.

Har han sluttet Fragten og faaet at vide, fra hvilket Skib eller Mole, han skal lade, bør han selvfølgelig straks forhale til det paagældende Sted, og umiddelbart efter sin Ankomst dertil, melde sig paa det Forvalter-Kontor, under hvilket ovennævnte Skib eller Mole er henlagt. Paa Forvalter-Kontoret noteres Skibets og Førerens Navn, Navnet paa Befragter og Bestemmellessted, samt det Klokkeslæt, til hvilket Skipperen har meldt sig; og der vil derefter straks fra Forvalter-Kontoret til den i Frihavnen ansatte Inspektør for „Kornhandler-Foreningen“ blive rettet Forespørgsel om, hvorvidt der foreligger Udleveringsseddel fra Befragteren paa Last til det anmeldte Skib. Foreligger Udleveringssedlen, og Partiet ligger for, faar Skibet sin Last i den Rækkefølge, hvorefter det er opført i Forvalter-Kontorets Journal, og der sker aldrig nogen Afvigelse fra denne Regel. Findes der ikke Udleveringsseddel fra Befragteren, eller det Parti, fra hvilket der skal lastes, ikke ligger for i den store Damper, maa Skipperen dog selvfølgelig finde sig i at træde tilbage for heldigere Kolleger. Dette kan navnlig ske ved Lastning af Bomuldsfrøkrager, idet disse ofte af Modtagerne forlanges lossede efter Mærker, og det da kan hænde, at det Parti, hvorfra Skipperen skal lade, findes underst i Lasten i en Damper, der maaske har 30—40,000 Sække inde.

Jeg finder isvrigt Anledning til at gøre opmærksom paa, at jeg har talt med Skippere, der har meddelt mig, at de ikke selv har gennemlæst Certepartiet, men underskrevet det i Tillid til Mæglerens Udsagn om, at det var i Orden. Den første Betingelse for et heldigt Forløb af et Kontraktsforhold er dog den, at begge Parter kende Kontrakten.

Jeg skal endnu kun bemærke, at Førerne af de smaa Sejlskibe sikkert altid fra Frihavns Funktionærer kunne vente velvillig Vejledning.

Ærbødigst

A. G. Bang.  
Forvalter i Frihavnen.

Vi supplerer ovenstaaende med den Bemærkning, at den paa den omtalte Generalforsamling fremkomne Kritik af Losningsforholdene i Frihavnen for de mindre Sejlskibe vistnok væsentligst var rettet mod de almindelig benyttede Certepartier, og at der af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse er indledet Forhandlinger med Kornhandlerne her i Byen om visse Ændringer i disse. Vi faar derfor antagelig Anledning til i en nær Fremtid at komme tilbage til denne Sag.

Red.

## Besejling af Aarhus Havn i Taage.

Vi har modtaget følgende:

Midt i Januar Maaned gjorde jeg en Rejse fra Sønderborg til Aarhus under Taageforhold som i disse Dage. Ved Hjælp af Loddet kom jeg godt igennem Lille Bælt, passerede Æbelø, Svanegrunden, Ringbjergsand og Thunø, uden at se andet end Baaken paa Thunørøn, og herfra vilde det altsaa have været en let Sag at finde Aarhus Havn, om der blot havde været en Sirene paa Aarhus Havns S. Mole. At lodde sig til Havnen med paalands Vind er en ren Umulighed, da der er saa lidt Slak langs Landet, at man ikke vover at benytte dette, da man herved vilde løbe Risikoen at sejle i Land. Da vi altsaa skulde være i Nærheden af Havnen, uden at det var muligt at høre eller se noget, maatte jeg lægge ud over igen og sejlede saa i forskellige Retninger, bestandigt brugende Loddet, og jeg tror, vi vanskeligt havde fundet Indsejlingen til Havnen, om det ikke havde truffen saa heldigt, at Dampskibet, som afgaar fra Aarhus om Middagen Kl. 12<sup>10</sup> til Kallundborg, netop gik ud af Havnen, hvilket vi hørte, og dette vejledede os ind i Havnen.

Med denne Tur i frisk Minde i disse Dage, hvor Taagen ruger over Land og Hav, kommer Spørgsmaalet igen: Hvorfor er der ikke en Sirene paa Aarhus Havns S. Mole, da Aarhus Havn ellers i alle andre Retninger tilfredsstiller de Krav, som Nutiden opstiller. Maaske man i Aarhus Havneudvalg ikke en Gang ved, at bemeldte Sirene savnes saa haardt. Der er i Aarhus Havneudvalg i alt Fald én Skibsfører, som altsaa ved, hvor Skoen trykker, naar vor Herre lægger et Slør over Havet; mon han aldrig har forsøgt at gøre det øvrige ærede Havneudvalg opmærksom paa, hvilket uvurderligt Gode det vilde være, om der kom en Sirene paa Siden af Fyret paa S. Molen? Ellers vil det forsmætte kunne oprettes endnu.

Aarhus, d. 5. Marts 1901.

H. C. Andersen,  
„Freia“.

## York Antwerp Rules except Rule I.

I den senere Tid har Trælastcertepartierne for Rejser fra Skandinavien til England givet Anledning til forskellige Disputer mellem Redere og deres Kaskoassurandører.

Grunden er den, at de omtalte Certepartier indeholder en Klausul om, at Havarigrosse skal opgøres i Henhold til York Antwerp Rules 1890 except Rule I. Rule I bestemmer, at Overbordkastning af Dækslast ikke er Havarigrosse. Da Overbordkastning af Dækslast imidlertid efter engelsk Ret er Havarigrosse, er Meningen med den anførte Klausul, at Ladningsejeren vil sikke sig imod alene at maatte bære Tabet ved en Overbordkastning. Hvad nu angaar Kaskoassurandørernes Forhold til dette Spørgsmaal, da er Sagen den, at Kaskoassurandørerne i Skandinavien ifølge gældende Lov er pligtige til at erstatte Havarigrosse efter en paa rette Sted i Overensstemmelse med Lovene der opgjort Dispache, og at de i deres Policer endvidere har indrømmet at betale Havarigrosse efter en Dispache, der er opgjort i Henhold til York Antwerp Rules.

Nu hævder Kaskoassurandørerne, at, naar de er gaaet ind paa at betale Havaribidrag i Henhold til en Opgørelse efter York Antwerp Rules, da skal Havariet være optogt efter disse Regler i deres Helhed, saaledes at mulige

Undtagelser fra Reglerne, vedtagne mellem Reder og Befragter, skal være dem uvedkommende.

Af No. 1 og 2 for 1901 af „Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender“ ses det, at der for Gøteborgs Raadstueret har været ført en Sag om dette Spørgsmaal. En med Trælast til England bestemt svensk Damper havde paa Rejsen været paa Grund og maattet udkaste af Dækslasten for at komme af; Certepartiet indeholdt den ovenfor omtalte Klausul om Havariets Opgørelse i Henhold til York Antwerp Rules med Undtagelse af Rule I, og ved den i England opgjorte Dispache var i Henhold hertil den over Bord kastede Dækslast godtgjort som Havarigrosse. De svenske Kaskoassurandører anmodede Dispachøren i Gøteborg om en Beregning af den Erstatning, de var pligtige at betale til det forsikrede Rederi. Ved den derefter af Dispachøren foretagne Opgørelse blev de for over Bord kastet Dækslast og Fragt af samme godtgjorte Beløb fratrukket Havarigrosse Beløbet og Assurandørerne kun kendt pligtige til at erstatte Skibets Andel i det resterende Havarigrosse Beløb.

Dispachøren udtalte, at for Assurandørernes Pligt til at erstatte Havarigrosse var enten Bestemmellesstedets Ret eller, i Tilfælde af en dertil sigtende Klausul i Certeparti eller Konnossement, York Antwerp Rules bestemmende, men i begge Tilfælde var det de paagældende Regler i deres Helhed. Fandtes der i Certepartiet Bestemmelser, der gjorde Undtagelser fra disse Regler, da kunde saadanne Bestemmelser, om end gældende for Forholdet mellem Reder og Befragter, ikke faa Betydning overfor Kaskoassurandørernes Ansvar og forsøge dette, da dette Ansvar i modsat Fald vilde blive ubestemt og uberegneligt. Heri burde det ingen Forandring gøre, at Kaskoassurandørerne i dette Tilfælde, hvis Certepartiet intet havde indeholdt om Regler for Opgørelse af Havariet, havde været bundne ved en efter Bestemmellesstedets, Englands, Love opgjort Dispache, hvorefter Overbordkastningen vilde have været beregnet som Havarigrosse.

Rederiet indankede denne Dispache til Raadstuerettens Afgørelse og hævdede, at der ikke ved den omtalte Undtagelse fra York Antwerp Reglerne var paaført Assurandørerne nogen anden eller større Erstatningspligt end de uden denne Regel havde i Henhold til den svenske Søforsikringsplan § 50, 3dje Stykke, hvorefter Bidrag til Havarigrosse for kastet Dækslast godtgøres, naar Dækslasten er kastet for at lette Fartøj, der staar paa Grund. Samme Paragrafs 1ste Stykke indeholdt intet om, at York Antwerp Reglerne skulde anvendes uden Undtagelser. Den af Dispachøren i Gøteborg foretagne Opgørelse burde derfor forandres.

Herimod gjorde Assurandørerne gældende, at den forsikrede havde Valget imellem at lade Havariet blive at opgøre efter York Antwerp Reglerne eller efter Bestemmellesstedets Ret, men der var intet, der berettigede den forsikrede til at lade det gøre op efter Regler, hentede dels fra det ene, dels fra det andet Sted. Da den forsikrede nu i nærværende Tilfælde ved sit Certeparti havde valgt Opgørelse efter York Antwerp Reglerne, burde disse uden Undtagelser komme til Anvendelse. Naar Rederiet havde gjort en saa vigtig Undtagelse fra York Antwerp Reglerne som den, der her var Tale om, var dette vel sket for at kunne betinge sig højere Fragt eller lignende, men derved havde Rederiet ogsaa paataget sig en Risiko, som ikke burde kastes over paa Kaskoassurandørerne.

Raadstueretten stadfæstede den svenske Dispache, saaledes at Rederiet hos sine Kaskoassurandører ikke fik erstattet Andelen i Godtgørelsen for over Bord kastet Dækslast og Fragten af samme. 3 af Rettens Medlemmer var dog ikke enige i denne Afgørelse, men kom til det Resultat, at Erstatningen skulde reguleres efter svensk Ret og Godtgørelsen for Overbordkastningen derfor blive staaende som Havarigrosse.

## Generalforsamlinger.

### Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874

afholdt ekstraordinær Generalforsamling Lørdag den 9. Marts.

Overretsprokurator Steinthal ledede Forhandlingen. Han bemærkede, at Generalforsamlingen var lovlig indvarslet, og at den nærmest maatte betragtes som en Fortsættelse af den ordinære Generalforsamling d. 16. Februar.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm aflagde derefter Regnskabet for Aaret 1900. Da det er trykt og omdelt og blev oplæst paa den ordinære Generalforsamling samt af Revisorerne er erklæret for at være rigtig, blev det uden Diskussion enstemmigt godkendt af Forsamlingen.

Formanden anbefalede Bestyrelsens Forslag om som hidtil at sætte en Enkeportion til 100 Kr. og Understøttelsen til forældreløse Børn til 20 Kr. for hvert Barn samt at anvende indtil 1,000 Kr. ialt i Understøttelser til trængende Medlemmer.

Kapt. Matthiesen kunde ønske, at Foreningen blev i Stand til at udvide Understøttelsen til trængende Medlemmer.

Formanden oplyste, at der sidste Aar kun var ydet 450 Kr. ialt i Understøttelser til trængende Medlemmer, og Bestyrelsen troede altsaa at være paa den sikre Side, naar der stilledes indtil 1,000 Kr. til dens Disposition.

Dirigenten oplyste, at efter Lovene kan der kun ydes hvert trængende Medlem 70 Kr. aarlig.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

Derefter foretoges Valg af to Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Kaptajnerne C. Borg og H. W. Petersen, der begge fratraadte efter Tur, og som ikke kunne genvælges. I deres Sted kunde kun vælges færende Kaptajner.

Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes Kaptajn C. C. Wibroe med 28 St. og Kapt. H. F. Ishøj med 26 St., begge af D. F. D. S.

Til Revisorer genvalgtes Kapt. C. W. Reinwaldt med 31 St. og Kapt. Chr. Poulsen med 31 St.

Bestyrelsens Forslag om et Par Lovændringer kom derefter til Forhandling. Den første af disse Ændringer var nærmest redaktionel, idet man foreslog, at det i § 2 skulde hedde: „For Sygdomme, som er selvforskyldte, gives ingen Sygehjælp“, hvorimod Ordene „Driksfældighed eller anden selvforskyldt Sygdom“ skulde udgaa. Denne Ændring vedtoges enstemmigt og uden Diskussion.

Den anden Ændring var til § 5, som Bestyrelsen foreslog affattet saaledes:

„Til Sygehjælp anvendes Renten af Basarfondet og et Kontingent, der sættes til 2 Kr. aarligt“. Hidtil har man derimod overført Tredjedelen af Æresmedlemmernes Bidrag til Sygekassen foruden Renten af Basarfondet, men der er ikke givet særligt Kontingent til Sygekassen.

Kaptajn Møller bemærkede, at der var megen Modstand, da man i sin Tid overførte Tredjedelen af Æresmedlemmernes Bidrag til Sygekassen. Man saa nemlig hen til Skipperforeningen og ønskede ligesom den at konsolidere Enkekassen. Derfor var der megen Stemning for at lade Enkekassen beholde det fulde Bidrag fra Æresmedlemmerne. Men paa den anden Side stilledes der ogsaa uafviselige Krav fra Sygekassen, og man vedtog derfor den Bestemmelse, som Bestyrelsen nu foreslaar igen at komme bort fra, da Antallet af Enker stadig bliver større.

Kaptajn Matthiesen mindede om, hvad han tidligere har sagt, at alle Medlemmer har Ret til at faa Hjælp af Basarfondet. Men naar der skal betales et særligt Kontingent for at faa Adgang til Sygehjælp, saa vil ikke alle Medlemmer, men kun Sygekassens kunne nyde godt af Basarfondet. Det troede han næppe var lovligt. Han troede ogsaa, at Enkernes Antal igen inden lang Tid vilde tage af. Men skulde der gøres noget, fandt han det bedre at forhøje Medlemsbidraget med 2 Kr., eller ogsaa at overføre  $\frac{1}{6}$  af Medlemsbidraget til Sygekassen.

Kaptajn Breiningen troede, at mange vilde modsætte

sig en Forhøjelse af Kontingentet. Det vilde da være bedre at dække Sygekassens Underskud af Foreningens Midler.

Kaptajn Møller bemærkede, at hvis man vedbliver at anvende en Del af Enkekassens Midler til Sygekassen, kommer man til igen at nedsætte Enkeportionen, og det vilde ikke være heldigt.

Kaptajn Laub foreslog at affatte § 5 saaledes: „Til Sygehjælp anvendes Renten af Basarfondet samt orøvrigt Foreningens Midler.“ Men han mente, man kunde spørge Medlemmerne, om de havde noget imod at give f2 Kr. mere i aarligt Kontingent.

Dirigenten bemærkede, at Kontingentet ikke kunde forhøjes af denne Generalforsamling.

Formanden bemærkede, at Underskudet i Sygekassen sidste Aar kun udgjorde 35 Kr., saaledes at Foreningen vel vilde kunne udrede, hvad Sygekassen behøver ud over Resten af Basarfondet.

Kaptajn Laubs Forslag vedtoges saa godt som enstemmigt, hvorefter Dirigenten hævdede Generalforsamlingen.

### Dampskibsselskabet Carl

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Hr. A. d. Carl aflagde Aarsberetning: Skibene havde sejlet heldigt, og havde man ikke haft det sørgelige Uheld at miste „Harald“, vilde Aaret være blevet udmærket. Dog havde de 4 Skibe opsejlet en Bruttofragt af 1 Mill. Kr., hvorefter Nettooverskudet var 312,000 Kr. (imod med 5 Skibe 268,000 Kr. f. A.). Der var heraf udbetalt 5 pCt. Udbytte for 1899, medens der, efterat der til Amortisationskontoen er henlagt 200,000 Kr., af Resten udbetales et Udbytte for 1900 af 5 pCt.

I Stedet for „Harald“ har Selskabet købt „Svend II“.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Kommandør Buchwaldt.

### Dampskibsselskabet Gorm

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Hr. A. d. Carl aflagde Aarsberetning: Nettooverskudet udgør 390,515 Kr. (imod 241,800 Kr. i 1899). Til Reservefonden henlægges 272,226 Kr.; det samlede Aktieudbytte bliver 10 pCt.

Selskabets ny Skib „Erik II“ har vist sig tilfredsstillende.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Etatsraad N. Andersen.

### Dampskibsselskabet Skjold

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Hr. A. d. Carl aflagde Aarsberetning:

Bestyrelsen kan atter i Aar fremlægge et tilfredsstillende Regnskab. Aaret begyndte med lave Fragter, der dog, til Dels paa Grund af den sydafrikanske Krig, hurtigt bedredes, og det er mange Aar siden, at Fragterne har været saa høje som i 1900. De danske Redere har dog næppe fuldt ud kunnet høste Gavn af Stigningen, idet mange Skibe var bundne ved tidligere Kontrakter. Hertil kom desuden de høje Kulpriser og i mange Tilfælde lange Ophold ved Land.

Selskabet har i Aar kun arbejdet med 3 Skibe i hele Aaret og med Selskabets ny Skib, „Knud II“, i 3 Maaneder, medens man i 1899 arbejdede med 6 Skibe næsten hele Aaret. De gamle Skibe „Knud“, „Svend“ og „Erik“ solgtes nemlig ved Slutningen af 1899. Aaret 1900 har saaledes været betydelig bedre end 1899. Aarets Overskud er 303,364 Kr. 82 Øre.

Det samlede Aktieudbytte bliver  $7\frac{1}{2}$  pCt. Til Amortisationskontoen er overført 190,000 Kr., og Saldoen er derefter 82,350 Kr.

Til Kommitteret genvalgtes Etatsraad N. Andersen.

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby Fane, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen</i> og <i>Henrik Knudsen</i> .
Aarhus.....	—	<i>N. Knudsen</i> .
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen</i> .
Esbjerg.....	—	<i>J. Clausen</i> .
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft</i> .
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen</i> .
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen</i> .
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schoucnborg</i> .
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennelzen</i> .
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling</i> .
Odense.....	—	<i>E. Kjørboe</i> og <i>C. Knudsen</i> .
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen</i> .
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen</i> .
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne</i> .
Vejle.....	Overretssagfører	<i>P. Knudsen</i> .

### Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland...	Kapt.	<i>C. Jensen</i> , Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør.....	„	<i>J. Schmidt</i> , Dragør.
Faxe og Omegn.	„	<i>J. P. Hansen</i> , Faxe Ladeplads.
Stege og Nyord.	„	<i>N. P. Hansen</i> , Nyord, Stege.
Vestsjælland...	„	<i>H. Larsen</i> , Vordingborg.
Lolland-Falster..	„	<i>C. Andersen</i> , Bandholm.
Bornholm.....	„	<i>H. M. Kofoed</i> , Rønne.
Midtfyen.....	„	<i>M. Christiansen</i> , Nørrebro 106, Odense
Sydfyen.....	„	<i>Th. Nielsen</i> , Svendborg.
Østfyen.....	„	<i>W. Iversen</i> , Nyborg.
Langeland.....	„	<i>A. P. Jakobsen</i> , Rudkjøbing.
Nordfyen.....	„	<i>C. Mortensen</i> , Nørreby Mark, Bogense
Ærø.....	„	<i>Joh. Albertsen</i> , Marstal.
Sydjylland.....	„	<i>P. Pedersen</i> , Strandhuse, Kolding.
Midtjylland.....	„	<i>S. Christensen</i> , Aarhus.
Nordjylland.....	„	<i>J. P. Christiansen</i> , Langesg. 6, Aalborg.

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler *G. Nicolaisen*, Aarhus.

## Personalialia.

Fhv. Fører af Barken „Fides“ af Sønderho, Kapt. Niels Sørensen har nu overtaget Dpsk. Nexos af Esbjerg som Fører.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Boas Værft i Marstal er en Jærnskonert, 60 Tons, løbet af Stablen. Den fik Navnet Haabet og skal føres af Kapt. A. Rasmussen af Marstal.

Sk. Alf, 48 Reg.-Tons, er af Kapt. H. J. Madsen, Rudkjøbing, solgt til Kapt. A. P. Hansen, Marstal, for 13,000 Kr.

Fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft er en ny Damper paa 300 Tons, bygget til D. F. D. S., sat i Vandet. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en større Damper til samme Rederi.

## Ugens Havarier.

Lilly, Dpsk. af Esbjerg, har i Tyne Dok været i Kollision med 2 Dampere og fik nogen Skade i Bougen. Fortsat Rejsen.

Ophelia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 8. ds. paa Rejsen fra Granton til Kjøbenhavn indbragt til Frederikshavn af Dpsk. Nordpol, som traf Ophelia i Nordøen uden Styreævine. Ophelia havde mistet Roiet.

Dania, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Fernandina til Hamburg med en Ladning Fosfat været paa Grund ved New York. Skibet kom flot uden Assistance.

Cleopatra, Fiskedamper af Hull, er d. 13. Februar strandet ved Stokseyri (Island) og bleven totalt Vrag. Hele Mandskabet, med Undtagelse af 2den Maskinist, druknede.

Heemse, Dpsk., der paa Rejsen til Aarhus grundstødte paa Lysegrund, er kommet flot med Assistance. Skibet er lækt.

Christine, Tankdpsk. af Aarhus, har paa Rejsen til New York været paa Grund Syd for Læsø. Skibet kom hurtig flot og ind til Frederikshavn, hvor det viste sig, at det ingen Skade havde taget, og Rejsen fortsattes derfor.

Constantin, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen til Esbjerg maattet returnere til Hamburg d. 3. ds. efter Kollision paa Elben med en Bremer Lægter.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 5. Marts — Antwerpen, Andersen, afgik fra Boston 28. Febr., bestemt til Kbhvn. — Arkansas, Jespersen, ankom til New York 11. Marts. — Beira, Lunge, afgik fra Lissabon 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Ghent 11. Marts, bestemt til Liverpool. — Florida, Koch, pass. Cap Lizard 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, ankom til London 28. Febr. — Hekla, Gundel, afgik fra Kbhvn. 12. Marts, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Genua 6. Marts, bestemt til Bari. — Kentucky, Caroc, pass. Dunnet Head 10. Marts, bestemt til Christiania & Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Halifax 11. Marts, best. til New York. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Holst, afgik fra New York 2. Marts, bestemt til Christiania. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til New York. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Boston 21. Febr., best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Rouen 11. Marts. — Dourou,

Ørum, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — Island, Skjødt, ank. til Kbhvn. 8. Marts. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 10. Marts, best. til New Orleans — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Rotterdam 11. Marts., best. til Kbhvn. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Libau 10. Marts.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 10. Marts. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 9. Marts, bestemt til Genua. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Vestnorge. — Ceres, Kiær, afgik fra Leith 8. Marts, best. til Island. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kongsberg 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Christiansund, Kjelsen, ank. til Kbhvn. 10. Marts, best. til Göteborg. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 8. Marts, best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Kongsberg 6. Marts, bestemt til Hull. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 10. Marts, bestemt til London. — Jolantha, Ingvarsen, ankom til Libau 8. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til London 9. Marts, bestemt til Havre. — Kiew, Jacobsen, ankom til Frederiksstad 7. Marts. — Kursk, Møller, ankom til Rotterdam 11. Marts. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 9. Marts, bestemt til Island. — Louise, Christiansen, ankom til Hull 8. Marts, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 11. Marts, bestemt til Danzig. — Morsø, Frisenette, ankom til Stettin 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Fischer, ankom til London 7. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Njovgorod, Harder, ankom til Libau 11. Marts, best. til Hull. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 10. Marts, bestemt til Kbhvn. — Omsk, Møller, afgik fra Libau 11. Marts, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 11. Marts, bestemt til London. — Pregel, Olsen, pass. Holtenu 11. Marts, bestemt til Hull. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 11. Marts, bestemt til Libau. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hamburg 12. Marts, best. til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobsen, ankom til Stettin 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 5. Marts, bestemt til Island. — Vesuv, Andersen, afgik fra Hull 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ankom til Libau 8. Marts, bestemt til London. — Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Antwerpen 11. Marts, best. til Kbhvn. — Yrsa, Gommesen, ankom til Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Christiania. — Rita, Rasmussen, afgik fra Thronhjelm 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 8. Marts, bestemt til Hamburg.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 13. Marts, best. til Odense. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Grimsby 13. Marts, bestemt til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afg. fra Newcastle 13. Marts, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Odense 13. Marts, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 13. Marts, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 13. Marts, bestemt til Aarhus. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 13. Marts, bestemt til Odense.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, ankom til Mazarelle 23. Febr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Dam, afgik fra Algier 9. Marts. — Pawel Andrejeff, Jensen, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, bestemt til Riga. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Riga 5. Marts. — Russ, Jensen, afgik fra Ship Island 3. Marts, bestemt til Amsterdam. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Singapore 8. Marts, bestemt til Amherst.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Tyne Dock 8. Marts. — Kamma, Pedersen, afgik fra Pomaron 11. Marts. — Helga, Leth, ankom til Malaga 12. Marts. — Martha, Christensen, afgik fra Maryport 11. Marts. — Elna, Møller, afgik fra Barcelona 12. Marts. — Therese, Løffer, afgik fra Tyne Dock 8. Marts.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Helsingborg 5. Marts, ankom til Riga 8. Marts. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Blyth 9. Marts, bestemt til Alexandria. — Nancy, Mathiesen, pass. Algier 5. Marts, bestemt til Esbjerg. — Nautik, Mortensen, ankom til Stettin 9. Marts. — Nora, Christensen, afgik fra Swansea 8. Marts, bestemt til Kbhvn. — Neptun, Gram, afgik fra Riga 10. Marts, bestemt til Aberdeen. — Nerma, Nielsen, afgik fra Pillau 6. Marts, ankom til Rotterdam 11. Marts. — Alfa, Lund, afgik fra Libau 9. Marts, best. til Esbjerg. — Nexos, Sørensen, afgik fra Reval 1. Marts, ankom til Dunkerque 9. Marts.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Reval 9. Marts. — Karen, Degn, ankom til Montrose 12. Marts.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Blyth 9. Marts, bestemt til Helsingør. — Fyen, Jørgensen, afgik fra Reval 10. Marts, bestemt til London. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Svendborg 7. Marts, ankom til Kbhvn. 8. Marts. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Burntisland 7. Marts, ankom til Kbhvn. 10. Marts.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Sunderland 5. Marts, ankom til Kbhvn. 8. Marts. — Caledonia, Fisker, afgik fra Genua 5. Marts, bestemt til Constantinopel.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 12. Marts. — Rønne, Hintze, afgik fra Helsingborg 6. Marts, ank. til Libau 8. Marts. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 8. Marts, bestemt til Kiel. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 11. Marts. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 7. Marts. — Agnete, Jensen, ankom til Rotterdam 8. Marts. — Helene, Warming, ankom til Rotterdam 9. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til Methil.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ankom til Grangemouth 11. Marts. — Thorvaldsen, Reese, ankom til Rotterdam 8. Marts. — Ansgar, Larsen, ankom til Kbhvn. 10. Marts. — Hamlet, Sommer, afgik fra Rotterdam 11. Marts, best. til Newcastle. — Helge, Matthiessen, ankom til Amsterdam 8. Marts.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Colombo 9. Marts. — Annam, Berg, afgik fra Port Arthur 8. Marts. — Normannia, Erichsen, ankom til Suez 11. Marts. — Cimbria, Hansen, ankom til Sorobaja 5. Marts.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Bona 11. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Newcastle 27. Febr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 10. Marts

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Tyne 9. Marts, bestemt til Venedig.

**Æra.** Energi, Hansen, ank. 8. Marts til Burntisland.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Libau 8. Marts. — Kai, Thomsen, ankom til Arendal 9. Marts. — Clara, Jensen, afgik fra Libau 10. Marts, bestemt til London.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Windau 12. Marts, best. til Ghent. — Svend, Bønnelycke, ankom til Aarhus 10. Marts.

## Sejlskibe.

**Fane, Nordby.** Mærdor, Brinck, ankom til Falmouth 5. Marts fra Laguna, beordret til Hamburg. — Prinsesse Marie, Winther, ankom til Hamburg 6. Marts fra Iquique via Falmouth. — Ribe, Skov, ankom til Ellismeere 6. Marts fra Rosario. — Valparaiso, Jørgensen, afgik fra Rosario 7. Marts til Port Elisabeth. — Amete, Nielsen, ankom til New York 9. Marts fra Cuba. — Casma, Sonnichsen, afgik fra St. Nazaire 9. Marts til Newport Mon. — Union, Svarrer, ankom til St. Denis (Reunion) 9. Marts fra Marseille. — Cingalese, Thomsen, ankom til St. Denis 9. Marts fra Marseille. — Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Helsingborg 9. Marts fra Tocopilla.

**Fane, Sønderho.** Anna, Hansen, pass. Skagen 6. Marts paa Rejse fra London til Kbhvn. — Ribe, Skov, ankom 6. Marts fra Buenos Ayres til Liverpool.

**Rønne.** Bornholm, Jensen, ankom til Grangemouth 8. Marts.

**Svendborg.** Elise, Mikkelsen, ankom til Kings Lynn 1. Marts. — Valdemar, Købke, ankom til Leith 6. Marts. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Fowey 7. Marts. — Ruth, Møller, ankom til Hals 7. Marts. — Standard, Rasmussen, ankom til Frederiksstad 8. Marts. — Fortuna, Christiansen, ankom til Frederiksstad 8. Marts. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Fowey 9. Marts. — Hansine, Nielsen, ank. til Aarhus 9. Marts. — Bellona, Petersen, ank. til Frederiksstad 8. Marts. — Lndvig, Poulsen, ankom til Quimber 10. Marts. — Doris, Hansen, ankom til Christiania 11. Marts. — Thetis, Hansen, ankom til Frederiksstad 10. Marts.

**Æra.** Debora, Rasmussen, ank. 4. Marts til Svendborg. — Olga, Jørgensen, ankom 5. Marts til Irwine fra Saffi. — Carl, Lindegaard, ank. 2. Marts til Grækenland. — Dannebrog, Boye, ank. 7. Marts til Frederikshavn. — Thyra, Rasmussen, ank. 6. Marts til Maracaibo. — Prøven, Schmidt, ank. 7. Marts til St. Francois (Vestindien) fra Newport Mon. — Ceres, Bager, ank. 7. Marts til Kirkcaldy. — Zephyr, Hansen, afg. 3. Marts til St. Anne (Guadeloupe) fra Newport Mon. — Hildur, Kehler, ank. 8. Marts til Leith. — Ansgar, Lauritzen, afg. 1. Marts fra Gibraltar til Maracaibo. — Noah, Rosenbeck, afg. 3. Marts fra Dieppe til Svendborg. — Kvik, Andersen, ank. 9. Marts til Nieuport. — Immanuel, Hansen, afg. 4. Marts fra Havre til Lynn. — Thekla, Fabricius, ank. 10. Marts til Kjøbenhavn. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 10. Marts til St. Lucia.

**Vejle.** Eden, Wentzel, ank. 11. Marts til Montevideo.

**Andre Sejlskibe.** Hansine, Nielsen, af Thure ank. fra Havre til Aarhus 9. Marts. — Den unge Lods, Madsen, af Frederikssund ank. fra Kjøbenhavn til Aarhus 8. Marts. — Marie, Christiansen, af Kjøbenhavn ank. fra Kjøbenhavn



til Aarhus 8. Marts. — Alf, Rasmussen, af Strynø ank. fra Eckernførde til Aarhus 7. Marts. — Katrine, Jensen, af Svendborg ankom fra Svendborg til Aarhus 6. Marts. — Familien, Rasmussen, af Aarhus ank. fra Nakskov til Aarhus 5. Marts. — Balduin, Bartels, af Hamburg atg. fra Aarhus til Hamburg 9. Marts. — Dorthæa, Rasmussen, af Aarhus afg. fra Aarhus til Kjerteminde 9. Marts. — Alf, Rasmussen, af Strynø afg. fra Aarhus til Ærøskjøbing 12. Marts. — Johanne Marie, Paulsen, af Alnor afgik fra Aarhus til Dyvig 6. Marts. — Katrine, Jensen, af Svendborg afg. fra Aarhus til Svendborg 8. Marts. — Familien, Rasmussen, af Aarhus afg. fra Aarhus til Nakskov 7. Marts. — Marie, Hansen, af Aarhus afgik fra Aarhus til Flensborg 7. Marts. — Christine, Sielemann, af Aarhus afgik fra Aarhus til Bogense 10. Marts. — Ingeborg, Andersen, af Bandholm afg. fra Aarhus til Stettin 12. Marts. — Jensine, Olsen, af Aarhus afg. fra Aarhus til Stettin 12. Marts. — Danneskjold, Larsen, af Samsø. afg. fra Aarhus til Sønderborg 12. Marts. — Vilhelm, Nielsen, af Aarhus afg. fra Aarhus til Faaborg 12. Marts. — Hercules, Hansen, af Sækkjøbing afgik fra Aarhus til Guldborg 12. Marts. — Freja, Andersen, af Aarhus afg. fra Aarhus til Flensborg 12. Marts.

Vraget paa *Cant Sand*. 51° 26' 44" N. Br. 0° 52' 50" Ø. Lgd.  
Vraget tæt ved *Sheerness*. 51° 27' 30" N. Br. 0° 46' 5" Ø. Lgd.  
Vraget paa *Grain Spit Sand*. 51° 28' 0" N. Br. 0° 45' 30" Ø. Lgd.  
**Princess Channel.** Fyrskibet „*Girdler*“. Et Fartøj er sunket tæt ved Fyrskibet „*Girdler*“. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde, der ligger tæt S. for Vraget, 3 Kbl. N. 84° Ø. fra Fyrskibet „*Girdler*“ og i S. 17° V. fra *West-Girdler* Tønde. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, ligger 100 Alen N. 51° Ø. for Vraget.

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

**England. Dover.** Ved *Dover* bygges nu den Ø-lige Havnemole. Yderenden af Arbejdsstedet er paa hver Ende afmærket med et grønt, fast Fyr og med et hvidt Fyr med Formærker tæt ved Molens Ø-Ende. Det lyser Ø. og S. efter og omtrent til V. t. S. 51° 7' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.  
**Weymouth Bay. White Nose.** Paa det høje Land Ø. for *White Nose* er opført to hvide 24 Fod høje Baaker. De ere Skibsfarten uvedkommende. 50° 37' N. Br. 2° 18' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Portugal S.-Kyst.** Fra den 10de April til 31te August 1901 ligger Fiskeredskaber i indtil 5 Kml. Afstand fra Kysten paa Strækningen fra *Lagos Bugt* til Kap *Santa Maria* og Ø. for Kap *Santa Maria* til ud for *Tavira* i indtil 2 Kml. fra Kysten. Man maa ikke komme N. for Yderenderne af Redskaberne, og naar man vil gøre Land styre tværs ind paa det og gaa 1 Kml. Ø. om et af dem.

**Azorerne. San Miguel. Villa Franca do Campo.** Den 20de Marts 1901 tændes det nye Fyr ved *Villa Franca do Campo*.  
**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Isle au Haut Bay. Eastern Ear Ledge.** Ved SØ-Siden af *Eastern Ear Ledge* er i 7 Fv. Vand udlagt en rød Spidstønde Nr. 2, fra Ø-Siden af *Eastern Ear Island* i S. 28° Ø. og fra *Eastern Head S.-Pynt* i S. 67° Ø.

**Massachusetts. Cape Cod. Race Point.** Fyret paa *Race Point* er formærket i en Vinkel af c. 1° omtrent i N. 73° V.  
**New York Lower Bay. West Bank.** Samtidig med Fyrets Tænding paa *West Bank* er det midlertidige Fyr slukket. 40° 32' 17" N. Br. 74° 2' 36" V. Lgd.

**Virginia York River. Purtan Bay.** Fyret paa SV-Siden af Løbet lige over for *Purtan Bay* er ødelagt og vil foreløbig ikke blive tændt igen.

**North Carolina. „Diamond Shoal“.** Fyrskibet „*Diamond Shoal*“ er nu mærket Nr. 72 i Stedet for Nr. 69. Iøvrigt er det uforandret.

**South Carolina. Port Royal Sound. Beaufort River.** En rød Spidstønde Nr. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> er udlagt ved en 13 Fods Grund ud for S.-Enden af *Paris Island*, fra *Paris Island* forreste Ledefyr i N. 82° Ø. og fra *Paris Island* bageste Ledefyr i S. 60° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Caucus Cut.** Baaken, hvorfra *Caucus Cut* forreste Ledefyr vises, har nu en hvid, lodret Stribet.

**Mississippi Sound. Horn Island Pass.** Baaken ud for Ø-Enden af *Horn Island*, 0,8 Kml. S. 87° Ø. fra *Horn Island* Fyr, er forsvunden.

**Texas. Galveston Harbor.** Ved *Galveston* er Baaken 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. Ø. fra *Fort Point* Fyr forsvunden og en Baake opført 2<sup>5</sup>/<sub>8</sub> Kml. N. 84° Ø. fra samme Fyr.  
Karantæne-Stationen er flyttet til Løbets Ø-Side, 9<sup>1</sup>/<sub>16</sub> Kml. S. 42° V. fra *Fort Point* Fyr.

De store Pierer ved Kanten af Grunden paa Løbets N.-Side, V. for *Galveston* Elevator, ere ødelagte.

Kystlinien har forandret sig meget, især i Nærheden af *Fort Point* og *Pelican Spit*. Store Jærnbane-Dokker anlægges ved Byens NV-Ende og i det Inderste af Havnen.

**Brazos River.** I *Brazos River* er dannet en Pulle med 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand ved Løbets SV-Side mellem Yderenderne af Dæmningerne ved Indløbet. Man kan holde 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand i Floden, men Løbet er indsnævret og gaar tæt til Yderenden af den N.-lige Dæmning.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Halvøen Alfaques S.** Ved Undersøgelse af Strækningen S. for Halvøen *Alfaques* har det vist sig, at Kysten midtvejs mellem Fyret *La Bana* og Pynt *Galacho* er tiltagen c. 3 Kbl. S. efter og Dybden udenfor betydelig aftagen.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjebejde af 16 Fod. Mølene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Samtlige danske Fyrskibe og Lystønder ere nu udlagte paa Station.

**Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 14 Fod.

I Kanalen 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

Paa *Fjordgrunden* 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* ere Fyrskibene „*Oskarsgrundet*“ og „*Kalkgrundet*“ samt Lods-fartøjet paa *Malmö* Red atter udlagte paa Station.

**Øregrunds Skjærgaard. Øregrund.** Ved *Øregrunds* Havn skal tændes to røde Fyr i Nærheden af Badehusparken, der holdte overet i Ø. og V. lede mellem *Dummelgrundet* og Fastlandet, og to grønne Fyr ved Havnen, der holdte overet i N. 21° Ø. og S. 21° V. lede i det N.-lige Indløb til Havnen.

**Tyskland. Kurisches Haff. Birschtwischer Haken.** Fyret paa *Birschtwischer Haken* er et hvidt Blinkfyr, der hver 4 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 2 S. Fyret staar i 7 Fod Vand. 55° 25' 15" N. Br. 21° 7' 17" Ø. Lgd.

**Swinemünde.** Ved *Swinemünde* gives til Forsøg Taage-signal med et Taagehorn, der er anbragt paa den V.-lige Bred i Nærheden af Galleri-Baaken, c. 2<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Kml. S. for Ø.-Molens Hoved.

**Femer-Bælt.** I *Femer-Bælt* er Afmærkningen atter i Orden.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er Fyrskibet „*Krautsand*“ og Lystønden Nr. 16 i *Jade* atter udlagte paa Station.

**Holland.** I *Holland* er Sommerafmærkningen begyndt.

**Zeegat van Texel. Malzwin.** I *Malzwin* afholdes Sømine-øvelser. Pladsen er afmærket saaledes: S.-Hjørnet med en rød og sort tærnet Stumpstønde med Kryds. 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd. Ø.-Hjørnet med en lignende Tønde. 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 2" Ø. Lgd. N.-Hjørnet med den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant, *Bollen*, og V.-Hjørnet med et Dampfartøj. Naar dette viser rødt Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads.

**Texel Red.** Paa *Texel* Red er tæt ved S.-Kysten udlagt to røde Spidstønder. 52° 58' 12" N. Br. 4° 48' 30" Ø. Lgd. og 52° 58' 51" N. Br. 4° 50' 58" Ø. Lgd.

**Zeegat van Goere. Aardappelengat.** I *Aardappelengat* er Dybden nu 11 Fod.

**England. Themsen.** Følgende Vrag ere uskadeliggjorte og Afmærkningen ved dem inddragen:

Vraget af „*Flying Fish*“ i *Princess Channel*. 51° 29' 35" N. Br. 1° 17' 30" Ø. Lgd.

Frankrig. Kap Camarat. I de første Maaneder af 1901 forandres Fyret paa Kap *Camarat*. Det bliver et hvidt Lynfy, der hver 25 Sekunder viser Fire-Lyn med 3 S. mellem Lynene og 15 1/2 S. mellem Grupperne. Lysævnene: 40 Kml. Højden bliver uforandret. Under Forandringen viser et midlertidigt Fyr omtrent samme Signal. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Korsika. Golfe de Porto Vecchio. Saint Cyprien. *Saint Cyprien* eller *Giovan Lungo* Fyrtaarn er nu hvidt, Fyrpasserboligen graa.

Rusland. Kertch Stræde. Et Telegrafkabel er udlagt mellem *Ak Burun* og Landsbyen *Taman*. Det er afmærket med sorte og gule Tænder med sort Flag. Det er forbudt at ankre i Kablet. *Ak Burun*: 45° 19' N. Br. 36° 26' Ø. Lgd.

Algier. Cap de Garde. Semaforen paa *Cap de Garde* staar paa Toppen af *Sidi Nore*, c. 600 Alen S. 48° V. fra Fyrtaarnet og c. 500 Fod over Vandet. 36° 58' 1" N. Br. 7° 47' 0" Ø. Lgd.

#### Karantænebestemmelser.

*Sverrig*. — *Kapstaden* er erklæret for pestsmittet, *Honkong*, *Amoy* og *Swatow* for pestfri.

*Tyrkiet*. — Karantænen overfor Skibe fra *Smyrna* er ophævet.

*Italien*. — Karantænen overfor *Port Said*, *Alexandria* og *ægyptiske* Havne ved *Middelhavet* er ophævet.

## Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Torsdagen den 21. Marts Kl. 6 Eftermiddag i Skibsførerforeningens Lokale, St. Annæ Plads 13, Stuen tilvenstre.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar samt om Skibenes Tilstand.
  2. Fremlæggelse til Decharge af Udtog af det reviderede Regnskab.
  3. Valg af Kommitterede og Revisorer.
- Kjøbenhavn, den 5. Marts 1901.

Bestyrelsen.

# Nestlé's Milk

(med Sukker)

## & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

# J. D. BEAUVAIS,

Depot hos:

St. Kongensgade 106. København.

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner, Ventil m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

### Klerk.

En ung, opvakt Kommiss, oplært ved Skibprovianderingsforretning, som taler Tysk og Engelsk og er øvet i Roning, med gode Anbefalinger for Paalidelighed og Ædruelighed, kan faa Plads til 1ste April 1901 hos

**Thorvald Møller,**  
Aalborg.

## Københavns Børskurs d. 13. Marts 1901.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....	109	108 1/2	108 1/2	108 3/4
Danmark .....	86		86	86 1/4
Norden .....	110 3/4	111 1/2	111 1/2	111 3/4
Kjøbenhavn .....	98		92 3/4	98 1/4
Carl .....			48 1/2	49
Dannebrog .....	98 1/4	99	98 3/4	99
Skjold .....	67 1/2		67 1/4	67 1/2
Urania .....			70 1/4	72
Union .....			97 3/4	99
Dampsk. af 1896 .....			101	102 3/4
Østasiatiske .....	107 1/2		107 1/4	107 3/4
Østersøen .....	99 1/2		99	99 1/2
Nordsøen .....			71	72
Torm .....			103	108
Gorm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	—
Hejmdal .....	112—	110 1/2	111	112
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 1/2 % foren. Dampsk. ....			97	99
5 1/2 % — — — — — .....			—	—
5 1/2 % Norden .....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 1/2 % Stats amort. ....			—	—
3 1/2 % uopsig. Stats .....			95 1/2	96 1/4
3 1/2 % Husejer Kreditk. ....			82 3/4	83 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf. ....			84	84 1/2
4 1/2 % — — — 2. Serie ..	91		90 3/4	91
4 1/2 % — — — 1. — — ..			93	94
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			85 1/2	86
4 1/2 % — — — 7 — — — ..	91 1/4		91 1/4	91 1/2
3 1/2 % Landkreditk. 3 — — — ..			84 1/2	86 1/2
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			139 1/4	140
Privatbank .....			131 1/4	131 1/2
Landmandsbank .....			126 1/2	127 1/2
Handelsbank .....			124 1/2	126
Grundejerbank .....			105	106
Burm. & Wain .....	68—	1/4—1/2	68 1/4	68 3/4
Helsingørs Jærnsk. ....			—	—
Sukkerfabr. ....	115 1/4	115	114 3/4	115
Bryggeri Aktier .....	95 1/2		95 1/4	95 1/2

#### Vekselkurser d. 12. Marts 1900.

	10. d. d.	
	åviata Sælger.	Køber.
Hamburg .....	89.00	88.80
London .....	18.20	18.16
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.85	—

#### Notering paa Berlins Bers d. 12. Marts 1900.

Russiske Noter .....	216.15
4 % Russiske Consols .....	—
3 1/10 % — Boden Kredit .....	93.90
5 % Mexikanske 1899 .....	97.80
5 % Rumænske Stats .....	73.10
4 % — — — 1890 .....	87.00

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 10,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 24,000, „Kjøbenhavn“ 22,000, „Dannebrog“ 44,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 18,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 98,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Georg Sørensen,**  
Nyhavn 13. Telefon 6404.  
*Kolonial-, Vin- og Skibs-  
proviering.*  
Prima Varer • Billigste Priser.

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

**H. B. MAYMANN,**  
REBSLAGER.  
**HELSINGØR.**

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**Anders Nielsens**  
Fedevarerforretning.  
Fredericiagade 27.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
Toldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibarestavtatorer.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**CARLSEN, NIELSEN & CO.,**  
**CARDIFF,**  
Proviant og Udstyr i Bristolkanalen.  
Damp & Sejl.  
• • Direkte Importører af Skandinaviske Produkter • •

Kontraherer for Tørdok og Maling af de mest anerkendte Bundstoffer.  
Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. Valdemarsg. 24. V.  
Telefon 5560.

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

eneste Fabrikant af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt  
Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg  
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.  
Conferencetid 12—1½. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

**ANDREAS HANSEN,** Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

**PRIMA BUNKER-KUL.**  
**BD BLUMENFELD.**  
**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**

Telegram-Adr.: HAMBURG. Telephone  
KNÖHRHARD. 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

Udkommen er og faas i alle Boglader:

**Astronomisk Navigation**

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

**AKTIESELSKABET**

**NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,**  
KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug,  
idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret  
Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere  
Maanedes.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-  
handlere samt Specialforretninger.

VARE-MERKE.



**J. E. Schmalfelds**  
Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

**Saxogade Nr. 6.**

**Til Aarhus Havn**

ønskes Tilbud paa:

ca. 375 Kubikfavne Søsten i samlet eller delt Entreprise,  
ca. 25 Kubikfavne Haandsten,

at levere i Løbet af Sommeren efter Betingelser, der ere til  
Eftersyn hver Søndag Kl. 10—12 paa Havneingeniørens  
Kontor i Havnepakhuset, hvor Tilbud indgives inden Mandag  
den 18. Marts Kl. 3 Eftermiddag, for offentlig at aabnes paa  
Raadhuset samme Dag Kl. 4 Eftm.

Aarhus Havneudvalg, den 4. Marts 1901.

**T**irsdag den 19. Marts bliver ved offentlig Avktion, der af-  
holdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

58600 Pd. Jærn, 325 Pd. Messing, 200 Pd. Zink, 560 Pd.  
Kautsjuk, 35 Pd. Metal. 3025 Pd. Tovværk og Spild af Tovværk,  
8 Skibsejil, 11 Rundholter, 2 Master, 50 Aarer, 2 Rathjul af  
Mahogni, 2 Nedgangskapper, 8 Trapper, 102 Skiver af Pokken-  
holt, 1167 Kulsække, 5 Skabe, 2 Pulte, 8 Vægtkaale, 7 Par  
Vandstøvler, 28 Fustager, 3 Økser, 2 Ure m. m.

Sagerne paavises Fredag den 15. Marts og følgende Søn-  
dage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor  
Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 9. Marts 1901.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg SÜdamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## BERN & KRUSE, Stettin,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Etablerede 1885. • Telegrafadress: **Bern.**

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“  
Telefon Nr. 56.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

### Carl v. d. Hude

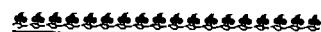
Skibsmægler. Aarhus.

### Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.



### E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



### Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## Enhver Kaptajn, spare Penge, som vil

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## Skibs- provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 9560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Dragør. C. V. Møller. Telf. 6.

Aalborg. Th. Møller, Kongensgade 9.

## Dampbaad.

En brugt Dampbaad til Bugsering af Pramme, helst med Overflade-Kondensator og med en indiceret Høstevkraft af 50, ønskes til Købs.

Nærmere Oplysninger om Størrelse, Dvbtgaaende, Konstruktion, Maskinkraft og Pris, bedes indsendt i Billet mkrk: „Dampbaad 3713“ til Aug. J. Wolff & Co s Ann.-Bur., Kjøbenhavn, i Løbet af 8 Dage.

## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve, kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Enforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsiroene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staaelskibe • Lægtre • Maskiner • Kedler  
Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.  
Reparationsværksted i Frihavnen.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

## Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

## LANDMANDSBANKEN

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

J. CHR. PETERSENS  
PAPIRHANDEL,  
St. Kirkestræde 1.

## Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50  
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførhandlere Rabat.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

## WILLIAM OLSENS EFTF.

PAPIRHANDEL,  
HOLBERGSGADE 26.  
SKIBSDAGBØGER,  
KONNOSSEMENTER,  
KONTORARTIKLER.

## Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 2.

Fotografier af forskellige danske  
Skibe have altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.

## Jensen & Petersen,

Tapetsører og Dekorører.

## Skibsarbejde,

saavel Nyt som Reparationer  
udføres hurtigt.

116, St. Pauls Kirkeplads 116.

## Gafé van Zandt,

H. J. Aliphas.

Telefon 494.

St. Annæ Plads 6.

INDHOLD: Engelske Søfartsinstitutioner. — Søulykke-Statistikken. — Kjøbenhavn, den 14. Marts 1901. — Ekspeditionen af mindre Skibe i Kjøbenhavns Frihavn. — Besejling af Aarhus Havn i Taage. — York Antwerp Rules except Rule I. — Generalforsamlinger. — Foreningsmeddelelser. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.

adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Marts 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

*A. J. Jørgensen  
Leverpostej  
med og uden Præfix i Navn.*

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt  
1799.

udvidet  
1877.

Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
(efter Lord Kel-  
vins Princip).

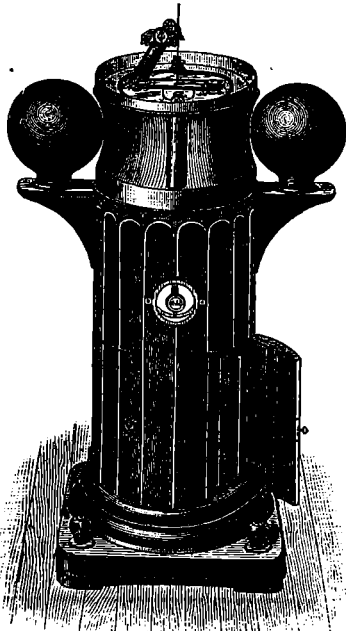
Alm.  
Kompasser.

Baadskompass  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale

Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres.



Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.

Azimuth &  
Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine

Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kews Ob-  
servatory.

Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkerter  
m. m.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

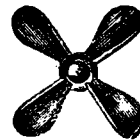
Sextanter.  
Oktanter.  
Barometre.  
Patent Log.  
Kikkerter.  
Uhre etc.

Lauritz Kirkeby,  
26, Laxegade 26.  
Grundl. 1826.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzappel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

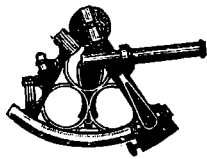
### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

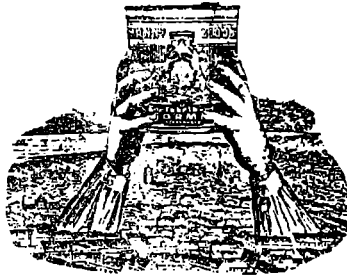


„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preister, Kjøbmagerg. 13.

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

**Husmann & Bjørnsen,**  
18, Nyhavn 18.  
*Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.*  
\* Telefon 5598. \*

**Gafé van Zandt,**  
H. J. Aliphas.  
Telefon 494.  
St. Annæ Plads 6.



**Leverandør til den danske Marine.**  
Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

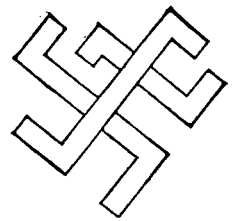
**A. Formann.**

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner,  
Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Værktøj og Beslag.

**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.  
**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.  
**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.



R. v. Sæ

**Kiks de Seigle**  
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.  
**Reinh. van Hauen,**  
Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

**H. B. MAYMANN,**  
REBSLAGER.  
**HELSINGØR.**

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Skibsmæglere, Speditører m. fl.**

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

**HECKSHER & SØN,**

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Kavarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

**BERN & KRUSE, Stettin,**

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Etablerede 1885. • Telegrafadress: **Bern.**

**LISSABON.**

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

**SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.**

**EMIL STEPHENSEN,**  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

**HÄNSCHELL & Co.**  
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

**SØBORG & BENTHIN,**

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

**Michael Lund,**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus.

**Bjerre & Rømer,**

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

**Wiese & Co.,**

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og Kønssygdomme.**

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Engelske Søfartsinstitutioner.

Af

L. Drechsel.

(Fortsat.)

### IV.

#### *Documentary Committee.*

En Institution, der som Chamber of Shipping har til Formaal at værne om og befordre Rederiernes Interesser, maatte selvfølgelig før eller senere indse, at denne Opgave ikke kunde løses i sin fulde Udstrækning, uden at man maatte komme ind paa at modarbejde alle de Ulemper, der er en Følge af uheldige Bestemmelser i Certepartier og andre Kontrakter, i hvilke Rederierne er den ene Part. De Tab, der paaføres Rederierne her igennem, er og navnlig var saa følelige, at Nødvendigheden af i Forening at væрге sig imod dem blev stedse mere fremtrædende, og i de fleste søfarende Nationer har Rederierne nu dannet Organisationer med dette Formaal for Øje. I Storbritannien findes saaledes flere Foreninger, der værner Rederierne mod de økonomiske Tab, der kan ramme dem gennem Processer, bl. a. i Anledning af Stridigheder om Certepartibestemmelser. Chamber of Shipping stillede sig derimod paa dette Omraade den Opgave at søge at forebygge Ondet i Stedet for at modvirke dets Følger, idet det gik ud fra, at naar man tilstræbte saa klare Certepartiformer som muligt og søgte paa Forhaand at skaffe dem anerkendte af alle interesserede Parter, vilde de mange og kostbare Processers Antal betydelig formindskes. I denne Erkendelse oprettede Kamret i 1895 *Documentary Committee*.

Komiteens Formaal, som det nærmere er formuleret i dens Love, er at forbedre og rense Certepartier og andre Dokumenter vedrørende Søfartsforhold igennem venskabelig Forhandling og Overenskomst med Befragtere, Afskibere, Købmænd, Modtagere paa den ene Side, Redere paa den anden, og saa vidt muligt at opnaa fredelig Overenskomst før man egenmægtigt gennemfører noget af Komiteen godkendt Dokument. Alle saadanne Dokumenter, der af Komiteen tænkes anvendte i det praktiske Liv, underkastes forinden en meget omhyggelig Behandling i denne og blandt de Redere, der er særlig interesserede i og kendte med de Forhold, der omhandles i Dokumenterne. Naar et saadant Dokument er bleven prøvet og antaget af Komiteen, underkastes det en yderligere Undersøgelse af andre interesserede Foreninger. Saafremt der indenfor Komiteen findes to eller flere Medlemmer, der har Indvendinger at gøre mod et saadant Dokument, afholdes der særlige Møder, paa hvilke saadanne Indvendinger bliver drøftede, og der bliver taget det mest mulige Hensyn til dem, forinden man, om det derefter er nødvendigt, sætter Dokumentet i Kraft imod en Minoritets Ønske, hvortil kræves en Majoritet af  $\frac{3}{4}$ ; dette sker endda først, efter at det er godkendt af en snævrere Komite (*the Revision Committee*). Efter at man saaledes har taget en lang Række, som det synes betryggende Forholdsregler til at sikre en indgaaende Overvejelse af alle Dokumentets Bestemmelser, maa Mindretallet, om et saadant findes, loyalt bøje sig for Flertallets Beslutning; de Straffebestemmelser, der fastsættes for at bryde Overenskomsten, gennemføres strengt, og man anstrenger sig til det yderste for at opretholde den af Komiteen indtagne Stilling og dens Indflydelse. Kun under Forudsætning af dens Medlemmers gode Villie og loyale Samvirken kan dens Arbejde fremmes.

*Documentary Committee* er organiseret som en fælles Institution for Rederiforeninger, der tilsigter deres Medlemmers Beskyttelse og Skadesløsholdelse ved Processer, og andre lignende Foreninger. Enhver deltagende Forening vælger stemmeberettigede Medlemmer af Komiteen i Forhold til det Antal Brutto Register-Tons, som

den har indmeldt. Præsidenten og Vicepræsidenten i Chamber of Shipping er som saadanne Medlemmer af Komiteen og har Stemmeret. Komiteens Møder ledes af dens Formand, de daglige Forretninger af dens Sekretær. Til Assistance for disse vælges „*The Emergency Committee*“, bestaaende af højst 5 Medlemmer, der behandler de mange vanskeligere Spørgsmaal, der forekommer i den daglige Forretningsgang. I Spørgsmaal af større Betydning indkaldes dog enten Hovedkomiteen eller en af de til Behandling af specielle Spørgsmaal valgte særlige Komiteer.

Som ovenfor nævnt er der fastsat Straffebestemmelser for at bryde noget Certeparti eller andet Dokument, som Komiteen har antaget; dog indrømmes der Medlemmerne Ret til ved Kontraktafslutninger at indgaa paa Betingelser, der klart og utvivlsomt er gunstigere for dem end de af Komiteen forudsatte, uden at de derfor ifalder Straf; men de Ændringer i det af Komiteen antagne Dokument, der paa denne Maade ønskes foretagne, skal Komiteen straks gøres bekendt med, og de kan kun foretages efter at denne har godkendt dem. Straffebestemmelserne fastsætter iøvrigt Pengebøder for Brud paa de vedtagne Regler. — Komiteens Udgifter paalignes de i denne indtraadte Foreninger i Forhold til den Brutto-Tonnage, de har indmeldt. — Stridigheder, der maatte opstaa mellem Komiteen og noget Medlem af denne, afgøres ved Voldgift.

*Documentary Committee* har i de 5 Aar, den har bestaaet, arbejdet meget ihærdigt for sine Opgaver. Det er en Selvfølge, at den i sin Virksomhed har stødt paa mangehaande Vanskeligheder, thi dens Arbejde kræver, for at det skal lykkes, at den kan bringe mange Hoveder under én Hat, og den maa i de fleste Tilfælde bringe Interesser, der direkte er i Modstrid med hinanden, til at gaa sammen. Imidlertid er det lykkedes den at fastsætte forskellige Certepartiformer, der har haft stor Betydning, ikke alene for dens egne Medlemmer og for de Institutioner af Købmænd, Afskibere o. a., den har samarbejdet med, men ogsaa for andre Landes Rederier, for hvilke det altid vil være vejledende, i mange Tilfælde bestemmende, hvad der udgaar fra den ledende Søfartsnation. Blandt disse Certepartier skal nævnes de forskellige Formularer for Kulcertepartier, der fastsattes i 1896 og 1897, Formularerne for Træcertepartier, (for Ladninger fra Skandinavien og Finland, fra Hvidehavet og fra Kronstadt, Riga og Memel til United Kingdom), der fastsattes i 1899 og Formularen for Pitch Pine Certepartiet af 1898. Endelig gennemførtes i 1899 Regler for Losning af Trælaster i Hull. Disse forskellige Certepartiformer gennemførtes i Overensstemmelse med de Institutioner, der, foruden Rederierne, var interesserede i dem, men det viste sig dog, at deres Gennemførelse i Praksis, trods dette, jævnlige stødte paa ikke ringe Vanskeligheder. De tre ovenfor nævnte Certepartier for Trælaster; fra Østersøen og Hvidehavet, (brugte under Navnene Scanfin, Mørblanc og Russpruss), traadte saaledes oprindeligt i Kraft d. 1. Maj 1898, men deres Bestemmelser viste sig i Praksis at være for indskrænkende til, at der kunde arbejdes tilfredsstillende med dem, og *Documentary Committee* søgte og opnaaede derfor en Overenskomst med *The Timber Trade Federation* om en Reform af disse Certepartier, saaledes at de tilfredsstillende de Krav, der fra de forskellige Sider maatte stilles til dem; Rederierne maatte ved denne Overenskomst paa flere Punkter give efter, men der optoges dog i Certepartierne flere Bestemmelser, der var gunstige for dem. At man saaledes saa hurtigt maatte gaa til en Reform af Certepartiformer,



der var saa omhyggeligt udarbejdede og forberedte, viser paa hvilket særdeles vanskeligt Omraade, Documentary Committee arbejder, men af at der dog gennemgaaende er arbejdet tilfredstillende med de af den gennemførte Certepartier, og at de har bragt Rederierne store Fordele, fremgaar det, at Komiteen arbejder paa et sundt Grundlag. Det er en Selvfølge, at de Rederiinteresser, der gør deres Indflydelse gældende ved Certepartiformernes Fastsættelse, væsentlig eller udelukkende er de britiske, men efterhaanden som Komiteens Arbejde konsolideres og udvides, er det dog vistnok rimeligt at antage, at ogsaa andre Landes Rederier vil kunne influere paa dets Resultater. Man faar det Indtryk, at der hos Documentary Committees ledende Mænd er et stærkt Ønske om at komme til et nøjere Samarbejde med Udlandets Rederier, men Betingelsen for, at dette kan opnaas, og for at Rederierne udenfor Storbritannien under et saadant kan hævde deres Anskuelser, er at disse kan arbejde med lige saa faste og stærke Organisationer som Storbritanniens Rederier, og navnlig at de i samme Grad og med samme Myndighed kan hævde Disciplinen indenfor deres Rammer. Men i Betragtning af, at internationalt Samarbejde næppe paa noget af Søfartens Omraader er saa godt paa sin Plads og kan bringe saa smukke Resultater som paa dette, tør det vel ventes, at det her vil have en Fremtid for sig.

## V.

*The Shipping Federation.*

Vi har i de foregaaende Artikler set, hvorledes de britiske Redere har skabt stærke Organisationer til Befordring af og Værn om deres offentlige Interesser, og at disse Organisationer har formaaet at skabe dem en indflydelsesrig Stilling, ikke alene overfor andre Associationer, med hvilke deres Interesser i visse Henseender kolliderer, men ogsaa overfor Regering og Parlament. Den nyere Tid har imidlertid stillet de britiske Redere, som alle andre Arbejdsgivere, overfor en Opgave, der i Omfang og Betydning tilvisse fuldt ud kan maale sig med de ovenfor omtalte. Det er Arbejderspørgsmaalet. De britiske Rederier har alt i en Aarrække været tvungne til alvorligt at beskæftige sig med dette, og de stiftede allerede i 1890 en Organisation med det Formaal for Øje at varetage deres Interesser paa dette Omraade. Denne Organisation fik Navnet *The Shipping Federation*, og dens Opgaver, der har Aktualitet i næsten alle civiliserede Lande, gør den til en af de britiske Søfartsinstitutioner, til hvilke der i Øjeblikket knytter sig den største Interesse.

I de fleste Lande her paa Kontinentet er det jo Social-Demokratiet, der har baaret Arbejderkravene frem, og som har samlet Arbejderne i Partier, der nu optræder med en saa anselig Styrke. I England har Udviklingen været af en nogen anden Art. De bekendte *Trade Unions* var oprindelig ikke socialistiske; det var Organisationer, der arbejdede for en Forbedring af Arbejdernes Kaar paa det bestaaende Samfunds Grund, der ikke krævede Statsmagtens Indgriben til en Regulering af Arbejdsforholdene. Ved deres Dannelse i det 18de Aarhundrede og under den første Del af deres Tilværelse mødte de megen Modstand, særlig fra Statens Side, men allerede i Begyndelsen af det nylig forløbne Aarhundrede (1825) anerkendes de som lovlige ved en Parlamentsakt. De opnaaede i de derefter følgende Aar en stedse mere anset og indflydelsesrig Stilling, de blev repræsenterede i Parlamentet og i andre offentlige Forsamlinger, og, hvad der havde ikke mindst at sige, de blev af Arbejdsgiverne anerkendte som fuldt gyldige Repræsentanter for deres Arbejdere, med hvem de forhandlede og af-

gjorde alle Spørgsmaal, der vedrørte de to Faktorer, Arbejdsgiveren og Arbejderne. Men de Fordele, som *Trade Unions* saaledes tilkæmpede den engelske Arbejderstand, slog ikke til overfor de Krav, som en nyere Tid skabte. *Trade Unions* havde ikke formaaet at afhjælpe, endogsaa kun i meget ringe Grad at mildne den sociale Nød i Arbejderstandens lavere Lag; de vundne Resultater var i det væsentlige kun komne Standens øvre Lag, de mere teknisk uddannede Arbejdere, til Gode. Men den store Mængde af Arbejdere, der stadig levede i økonomisk Elendighed, lod sig ikke nøje med den bedre Position, deres mere fremskredne Standsfæller havde vundet, og blandt hine fandt de socialdemokratiske Læresætninger, navnlig i de økonomisk saa vanskelige Aar sidst i Halvfjerdserne og i Firsernes Begyndelse, en frodig Jordbund. *Trade Unions* erobredes langsomt af disse lavere Lag, indtil Dokstrejken i London i 1889 tilførte denne ny Bevægelse saa megen Kraft, at *Trade Unions* faa Aar efter var erobret for Social-Demokratiet. Det blev saaledes Dokarbejderne, der paa et afgørende Punkt lagde deres Lod i Vægtskaalen; det var deres Kamp for højere Løn i 1889, under hvilken de i over to Maaneder standsede Trafikken paa Londons Havn, og som de gik ud af som Sejrherrer, der for *Trade Unions* betegnede Overgangen til Socialismen, men ganske vist under en noget anden Form end den kontinentale.

Det er samtidig med, at Socialismen gennem denne store Strejke af Dokarbejdere holder sit Indtog i *Trade Unions*, at Søfolkene i større Udstrækning giver disse Organisationer deres Tilslutning, og at Søfolkernes Afdelinger af disse optræder mere aggressivt overfor Rederne. Det er vanskeligt saa mange Aar efter og mest paa Grundlag af Fremstillinger, der er og maa være ensidige, at give et fuldt troværdigt Billede af denne Bevægelse blandt de engelske Søfolk ved dens Opstaaen og i dens første Aar. Hvad der imidlertid i denne Fremstilling har mest Interesse er jo de Motiver, der ledede de engelske Redere til at optræde samlede imod Bevægelsen, altsaa ledede til Dannelsen af *The Shipping Federation*, en Foranstaltning, der utvivlsomt var tvungende nødvendig, om Rederne ikke ganske vilde opgive deres Ret til at være Herre over Arbejdsforholdene om Bord i Skibene. Disse Motiver fremgaar meget klart af *Shipping Federations Historie*.

At Søfolkene i stedse stigende Antal sluttede sig til *Trade Unions* havde man oprindelig fra Skibredernes Side intet væsentligt imod. Man haabede, at en saadan Organisation under en fornuftig Ledelse vilde have en sund og opdragende Indflydelse paa sine Medlemmer, og idet man indsaa, at Søfolkernes Kaar gennemgaaende ikke havde bedret sig siden Dampens Indførelse, haabede man, at *Trade Unions* vilde kunne ophjælpe dem. Selv om man imidlertid erkendte, at der i Handelsflaaden endnu var mange Søfolk, der holdt paa de gode Traditioner i denne, maatte man dog se deres Antal stadig aftage. Sammen med Dampskibene kom Fyrbøderne, en Klasse af „Søfolk“, hvis Arbejde var nok saa besværligt som Matrosernes, men som krævede mindre Dygtighed og følgelig mindre Uddannelse; nogle faa Maaneders Tjeneste som „Trimmer“ var alt, hvad ansaas for nødvendigt for en Fyrbøder, og selv denne korte Tids Øvelse forlangtes ikke altid for deres Vedkommende, der tidligere havde haft Beskæftigelse ved en Dampmaskine paa Landjorden. Resultatet var, at man om Bord i Damperne fik Folk med ringe eller ingen forudgaaende Tjeneste til Sø, og som i mange Tilfælde var ude af Stand til at forstaa Nødvendigheden af Disciplin om Bord, en Forstaaelse, der paa en helt anden Maade bibringes Matrosen. Folk, der af en eller anden Grund har været ude af Stand til at faa fast Beskæftigelse paa Landjorden, eller som ikke har haft Held med sig her, vil ofte prøve deres Lykke som søfarende Fyrbødere. Saadanne Folk har ikke den

Respekt for deres Stilling og den Følelse af at udfylde et Kald, som findes hos den Sømand, der har opnaaet sin Stilling efter en forudgaaende Uddannelse. Følgen blev, at Skibsføreren saa sit Mandskab forøget med et Element, der var vanskeligt at regere, og hvis Indflydelse paa den hele Besætning snart mærkedes.

Det var blandt Fyrbøderne, at den nye „Trade Unionism“, der hvilede paa Social-Demokratiets Læresætninger, fandt sine talrigste og sikreste Tilhængere, og mange af dem troede fast paa, at Organisationen vilde være i Stand til at hjælpe dem. At dette ikke er sket i den ønskede Udstrækning, kan næppe heller tilskrives Organisationen som saadan, men snarere Ledernes Misbrug af den, idet de, saa snart de ved ret tvivlsomme Midler havde faaet indrulleret nogle Folk i Unionen, lod denne foretage saa overilede Skridt, at baade de selv og deres System vakte den stærkeste Uvilje, ikke alene hos Rederne, hvis Bedrift de forulæmpede, men ogsaa hos Søfolkene, som de beskattede til Bedste for en Organisation, i hvis Navn der udøvedes et Tyranni af den værste Beskaffenhed.

Et af dette Forbunds ledende Principer var Forsøget paa at udelukke alle dem fra Arbejde, der ikke ydede Bidrag til dets Kasse; herfra undtoges end ikke Søfolk, der hørte til andre Forbund, selv om disse havde bestaaet før hiint og stedse havde været ledede til deres Medlemmers Tilfredshed. Man tvang saadanne Forbund til at betale Bidrag og til at arbejde efter den samme Taktik, som den nye „Unionisme“ var slaaget ind paa; dette var Betingelsen for, at man overhovedet tillod dem at eksistere og tillod deres Medlemmer at faa Beskæftigelse i britiske Skibe. De Metoder, man nu anvendte for at gennemføre dette System i Praksis, var meget simple. Naar der ombord i et Skib fandtes Medlemmer af de Forbund, der arbejdede efter de gamle Principer, eller Folk, der slet ikke var i noget Forbund, blev det ny Forbunds Medlemmer beordrede til at forlade Skibet, og man forhindrede med Magt andre i at træde ind i deres Pladser. Paa denne Maade blokeredes Skibet, indtil de genstridige Folk enten afskedigedes eller blev tvungne til at gaa ind i Forbundet; de hertil nødvendige Afgifter betaltes i mange Tilfælde af Skibets Kaptajn, der ikke kunde lade sit Skib, naar det var sejlklart, ligge til det kunde faa nyt Mandskab. Et Par Eksempler paa det System, der fulgtes, anføres her.

Den 8. Maj 1889 blev 46 Fyrbødere i Inman-Dampere City of Chicago, der kontraktmæssig havde forpligtet sig til at sejle med Skibet, af Unionen beordrede til at forlade dette, og de nægtede at gaa til Søs med det, dersom to Ikke-Unionister, der var om Bord, blev tilladte at forblive om Bord. Da Selskabet ikke vilde afskedige disse, forlod Unionisterne samlede Skibet. Dette havde ombord 1,000 Passagerer, der saaledes ikke kunde afsejle. De paagældende Fyrbødere blev Dagen derefter tiltalte for Retten og dømte til Bøder af 10 sh. hver, foruden Omkostningerne, eller, om de ikke betalte, 7 Dages Fængsel. Selvfølgelig betaltes Bøderne prompt af Unionen, efter hvis Ordre Fyrbøderne havde brudt deres Kontrakt, og som saaledes opmuntredes til i fremtidige lignende Tilfælde at gaa frem paa samme Maade.

Den 13. Februar 1890 kolliderede Skruedampere Malvina, et værdifuldt Skib paa 1,138 Brutto-Tons, medens det gik ned ad Themsens paa Rejse til Leith, med et sunket Dampskib og fik Skade i Bunden. For at redde Skib og Last, fandt Kaptajnen det nødvendigt at sætte Malvina paa Land, og efter at have gjort dette, gik han straks i Gang med at faa Ladningen ud af Lasten, idet han samtidig rekvirerede Assistance. En Del Dokarbejdere afsendtes fra Tilbury Dok, men da de kom ud til Skibet, forelagde de, før de begyndte paa Arbejdet, Skibets Officerer det Spørgsmaal: „Er De og Deres Mandskab Medlemmer af Unionen eller ikke?“ Da Svaret lød, at de ikke var det, nægtede de at røre en Haand, før det hele Mandskab var beordret bort fra

Arbejdet. Og Kaptajnen var nødt til at underkaste sig dette Vilkaar for at redde Skib og Last.

Disse Eksempler viser den Udstrækning, i hvilken „Trade Unions“ ny Politik praktiseredes. Den Mand, der ikke tiltraadte Unionen, var i Virkeligheden stemplet som et Væsen, ikke værdig til at omgaa sine Kammerater, som en Aarsag til Fare for det Skib, i hvilket han var om Bord, en Skabning, som man maatte afsky og undgaa — indtil han betalte Kontingent til Unionen; og saa blev han Indbegrebet af alle de Dyder, som denne fordrede Eneret paa.

Undertiden bestemte praktiske Hensyn Unionen til ikke at blokere Skibene, selv om den i og for sig ønskede dette. Et Uddrag af et af dens Blade vil vise de Følelser, som man i saadant Tilfælde søgte at fremkalde overfor de Søfolk om Bord, der ikke var Medlemmer af Unionen. Forfatteren instruerer dem om, „hvorledes man skal behandle slette Folk (scurvy knaves)“ og siger: „Mit Raad er: Naar du sejler med dem (Ikke Unionister), saa glem ikke at gøre Livet saa elendigt for dem, som du paa nogen Maade kan uden Fare for dig selv. Nægt at spise sammen med dem, at drikke sammen med dem . . .“ o. s. v.

Det er forstaaeligt, at disse Forhold før eller senere maatte hidføre en Krise. Den kom, da Unionen gik et Skridt videre ved at forsøge at tvinge ogsaa Skibsførere og Styrmand ind under sig. Var dette lykkedes, vilde Maalet have været fuldt og Organisationens Magtstilling urokkelig; man forstaaer dette, naar man ser af dens Love, at dens Leder har den selv samme Myndighed og Kontrol over Medlemmerne som en administrerende Direktør for en stor Forretning over dennes Personale. Men allerede under den Tilstand, der var skabt, blev det Dag for Dag vanskeligere at opretholde Disciplinen om Bord. Den Officer, der vovede at give en Ordre, som de Søfolk, der var Medlemmer af Unionen, ikke syntes om, truedes med at blive meldt til Unionen, og Resultatet var, at Disciplinen om Bord svækkedes i den Grad, at Sikkerheden for Liv og Gods paa Søen idelig truedes. Skibsførernes og Styrmandenes Organisationer erkendte fuldt ud den alvorlige Situation, der saaledes var skabt, og protesterede indtrængende imod dens Vedbliven.

Paa dette Tidspunkt stod det omsider klart for Skibsrederne, at der kun var to Veje for dem at gaa: enten haabløst at finde sig i, at Ledelsen af deres Bedrift toges fra dem, og se deres udenlandske Konkurrenter bemægtige sig deres Markeder, eller at rejse en fast Modstand mod et System, der for dem var blevet utaaleligt. Det betragtedes den Gang i mange engelske Søfartskredse som tvivlsomt, om Skibsrederne, der stedse havde været og var i en skarp indbyrdes Konkurrence, vilde være i Stand til at optræde enige og i Fællesskab. Men denne Tvivl viste sig ugrundet. I August 1890 holdtes et Møde af Skibsredere, paa hvilket det besluttedes, at man i Forening skulde modvirke Unionismens Tyranni, og Resultatet var Oprettelsen af The Shipping Federation.

Det vil let ses, at denne Fremstilling af Motiverne, der ledede til Dannelsen af „The Shipping Federation“, ser paa den hele Bevægelse med Arbejdsgiverens, Skibsrederens, Øjne. Et Medlem af „Trade Unions“ vilde ikke godkende den og vilde skildre Bevægelsen paa en helt anden Maade. Men selv om Forholdene er fremstillede noget ensidigt, saa vil en fremtidig upartisk Historieskrivning dog ganske sikkert erkende, at det for Skibsrederne var tvingende nødvendigt, at de dannede en stærk Organisation som Modvægt mod „Trade Unions“. At der fra disses Side fandt svære og meget uberettigede Overgreb Sted, er næppe omtvisteligt, og selv om man sympatiserede med deres Bestræbelser for at højne den menige Sømands Niveau, kunde man dog ikke se bort fra, at de gik frem med en Voldsomhed, der alvorligt krænkede andre Interesser. Overhovedet kan det vel siges, at enhver Arbejderorganisation som „Trade Unions“

stedse vil være udsat for at gøre sig skyldig i Overgreb, naar den ikke staaer overfor en organiseret Arbejdsgiverstand. Den vil ikke kunne modstaa Fristelsen til at misbruge den Magtstilling, den under saadanne Forhold kommer til at indtage, ligesom det er utvivlsomt, at Arbejdsgiverne til enhver Tid har brugt deres Magt til at udnytte Arbejderne over disses Ævne saa længe Arbejderne ikke gennem Organisation blev en Magt, der maatte tages Hensyn til. Det er derfor, og dette erkendes ogsaa Dag for Dag mere, i Samfundets og i den rolige Udviklings Interesse, at baade Arbejdsgivere og Arbejdere staaer samlede i stærke Organisationer, der med Autoritet kan forhandle alle Stridsspørgsmaal med hinanden, der kan bilægge mange af dem uden Kamp, og der, om denne udbryder, har Ævne til at værgede de Interesser, de repræsenterer. Men i hvert Fald vil de, der ikke har Forstaaelsen heraf, det være Arbejdsgivere eller Arbejdere, hurtigt se deres Interesser truede og vil ikke være i Stand til at forsvare dem. Derfor var Dannelsen af „The Shipping Federation“ nødvendig for den engelske Skibsrederstand og lykkelig for en rolig Udvikling af den engelske Skibsfart.

Som Forholdene i britiske Skibe var, da „The Shipping Federation“ dannedes, var det at forudse, at Gennemførelsen af dens Program vilde møde store Vanskeligheder. Et af de Midler, den først benyttede, var Oprettelsen af Engageringskontorer for Søfolk. Der fandtes forinden saadanne Kontorer, oprindelig oprettede af Skibsrederne i Liverpool, men senere under Statens Kontrol. Disse Kontorers Virksomhed var Genstand for særlig Opmærksomhed fra „Trade Unions“ Side; de bevogtedes omhyggeligt af Unionens Agenter, der posteredes i deres Nærhed og forlangte af alle, der kom for at søge Hyre, at de skulde forevise Kort som Medlem af Unionen eller betale for et saadant. „Th. Sh. F.“ besluttede da at oprette egne Kontorer, hvor Søfolk, der var villige til at arbejde sammen med Folk, ligegyldig om disse var Unionsmedlemmer eller ikke, kunde indrulleres, og hvor Kaptajner, Styrmand og Maskinmestre uhindret kunde vælge deres Mandskab. Der garanteredes de Folk, der indrulleredes her, Beskyttelse, naar de underskrev Kontrakterne og naar de mødte til Tjeneste i Skibene; ved Forhyring af Folk til Skibe, der tilhørte „The Sh. F.“, gaves der dem Fortrin. Folkene forpligtede sig til, naar de underskrev Kontrakten, at opfylde denne overensstemmende med „The Merchant Shipping Acts“, og at gaa til Søs med det Skib, til hvilket de var forhyrede, hvad enten andre af Mandskabet tilhørte Unionen eller ikke. Skønt der altsaa gaves dem, der underskrev denne Kontrakt (almindelig kaldet „The Federation Ticket“) et Fortrin for andre, nægtede man dog ikke at forhyre disse, naar man ikke havde tilstrækkeligt Mandskab af de første. — Det er klart, at disse Foranstaltninger mødte den hæftigste Modstand fra „Trade Unions“ Side; det blev strengt forbudt dennes Medlemmer at modtage disse „Federation Tickets“, og den ny Organisation skildredes som en ren Slaveanstalt, der vilde berøve sine Medlemmer deres vigtigste borgerlige Rettigheder. Skibe, i hvilke disse var forhyrede, boykottedes, og overfor to af de største Dampskibsselskaber i London gik man saa vidt, at man forbød Unionister at arbejde om Bord i deres Skibe, indtil de udelukkende engagerede deres Folk paa Board of Trades Kontorer og udelukkende engagerede Unionister. Dette bragte The Sh. F. til at gaa et Skridt videre, idet den gjorde en „Federation Ticket“ obligatorisk for alle Søfolk om Bord i dens Skibe, saa at altsaa ingen andre antoges. „Trade Unions“ fortsatte sin Modstand, men den var, om end voldsom, kun af kort Varighed og maatte opgives. Th. Sh. F. havde saaledes paa dette Punkt sejret.

Det næste Skridt, som The Sh. F. tog, var at oprette en Forsikring mod Død og Ulykkestilfælde for Besætningerne om Bord i dens Skibe og deres Efterladte.

Der sikkedes i Tilfælde af Død eller fuldstændig Invaliditet Besætningerne Udbetalinger fra 25 Lst. (Matroser og Fyrbødere) til 100 Lst. (Skibsførere), og i Sygdomstilfælde Understøttelser fra 10 sh. ugentlig (Matroser og Fyrbødere) til 40 sh. ugentlig (Skibsførere). „The Benefit Book“, der giver Ret til disse Goder, kan uden Afgift faas af Enhver, der er i Th. Sh. F., og som har gjort 6 Maaneders god Tjeneste i dens Skibe. Der er udarbejdet en Række detaillerede Bestemmelser for disse Forsikringer, og de har sikkert havt stor Betydning, baade ved at yde dem, de kommer til Gode, anselige Fordele, og ved at knytte dem fastere til Th. Sh. F. Men ogsaa i en anden og ikke uvæsentlig Retning har de haft Betydning. Der udfærdiges, som ovenfor nævnt, de saakaldte „Benefit Books“ til dem, der har Ret til og ønske at faa dem, og disse Bøger gør Nytte som et „continuous discharge“ og tilfredsstiller derved et Ønske, der stedse har været næret af Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre, der ofte i uforholdsmæssig kort Tid maa udføre den vigtige Pligt, der paahviler dem: at udvælge deres Mandskab. Det er for dem meget vejledende, naar de da gennem disse Bøger kan faa Oplysninger om de Folk, der søger Hyre. Bøgerne indeholder, foruden Lovene, Mandens Navn, Nummer, Alder, Højde, Beskrivelse af hans Ydre m. m., og reducerer derved Muligheden for Forveksling med andre det mest mulige. I Bogen er Plads for Optegnelser om hans Tjeneste og om han som Tilskadekommen har nydt Understøttelse af Fondet.

Betragter man nu The Sh. F.'s Virksomhed i det Decennium, den har bestaaet, saa maa det vistnok erkendes, at denne Institution har løst sin Opgave, har ført sin Sag til Sejr. Friheden for Søfolkene til at kontrahere, som de vil, til at være Medlemmer af de Organisationer, de ønsker at indtræde i (Trade Unions eller ikke), er nu respekteret. Og ved Siden af fra sin Side ubetinget at anerkende Folkenes Foreningsfrihed, deres Ret til at sælge deres Arbejde for den Pris og paa de Betingelser, de ønsker det, naar de kun loyalt opfylder de Kontrakter, de indgaar paa, har The Sh. F. gennemført sit Princip om kun at antage Folk, der ved at modtage „The Federation Ticket“ binder sig til denne Betingelse. Det er ikke „Trade Unions“ som saadanne, man har besejret — og det har heller ikke været Hensigten —, men det er den Politik, der vilde gennemføre „Trade Unions“ Program ved Tvangsmidler, der er slaaet til Jorden. Dette er det direkte Resultat af The Sh. F.'s 10-aarige Arbejde. Men ogsaa mere indirekte følger af det kan paavises. Antallet af Folk, der er deserterede eller har undladt at møde om Bord for at tiltræde deres Tjeneste, er gradvis gaaet ned siden 1890, da det var paa sit Højdepunkt. Og ikke mindst Betydning har den Omstændighed, at Antallet af de britiske Søfolk, der er Indehavere af „Federation Tickets“, nu overstiger 200,000. Endelig er Antallet af de Søfolk, der er Medlemmer af „Trade Unions“, gaaet betydeligt ned, hvad The Sh. F.'s Ledere dog nærmest tilskriver den Omstændighed, at Unionisternes Antal i sin Tid blev saa stort ved Hjælp af den Terrorisme, der udøvedes, og at Enigheden bristede, da den skulde staa sin Prøve overfor Redernes sikre og kraftige Aktion.

The Sh. F. staaer altsaa nu som de engelske Rederes faste Organisation i Arbejdsspørgsmaalene, og som den, der har ført deres Sag med stor Talent og megen Energi. Det vilde dog maaske være en Illusion, om den troede, at den nu har knyttet de engelske Søfolk saa fast til sig, at den derved har gjort større Kampe om Arbejdsvilkaarene usandsynlige. Det ovenfor berørte Forhold — at de „Trade Unions“, der her er Tale om, er gaaet ned i Medlemsantal — kunde ganske vist friste til en saadan Antagelse, thi naturligvis maa en saa mangeaarig fortsat Svækkelse betyde en stærkt formindsket Kampdygtighed. Og Nedgangen er unægtelig anselig. Den i sin Tid saa aktive Organisation National

Amalgamated Sailors and Firemen, med hvilken The Sh. F. førte en Række varme Kampe, stiftedes i 1887, talte i 1892 20,000 Medlemmer, i 1893 15,000 Medlemmer, og opløstes i 1894. Og den sidst foreliggende Beretning fra „Board of Trade“ om de engelske „Trade Unions“ viser, at Matrosernes og Fyrbødernes Organisationer enten stagnerer eller gaar tilbage. Selv om man ikke bør opfatte The Sh. F. som Modstander af disse Unioner som saadanne, saa er det dog klart, at deres Svækkelse giver The Sh. F. en mere betrygget Stilling. Men det Spørgsmaal, der dog til syvende og sidst bliver det afgørende, naar Talen er om Arbejdsforholdenes Udvikling i Fremtiden, er det, om de engelske Søfolks Stilling er væsentlig forbedret, om deres økonomiske Forhold og deres sociale Niveau stadig højnes. Det er klart, at det er en Fordel for dem, at The Sh. F. tager sig af dem, naar de er syge eller invalide, og af deres Efterladte, naar de dør, og det er ligesaa klart, at dette har været et udmærket Agitationsmiddel for The Sh. F., der derved har vundet stærkt Terræn. Men det er nu en Gang ikke nok at vide sig vel forsørget, naar Arbejdsævnen gaar tabt; Nutidens Arbejder kræver ogsaa bedre Levevilkår, medens han endnu kan arbejde, og dette Krav kan, naar det er begrundet i de bestaaende Tilstande, ikke i Længden afvises. Det vilde have betydelig Interesse at vide, om de britiske Søfolks Levevilkår gennemgaaende er forbedrede i det sidste Decennium. Hvis de ikke er det — hvad der desværre her fattes Materiale til at bedømme —, saa vil Trade Unionismen før eller senere paany rejse Hovedet blandt de britiske Matroses og Fyrbødere. Det er muligt, at adskilligt af det, som The Sh. F. har gennemført — f. Eks. de i andre Lande saa forhadte Skudsmaalsbøger, som „The Federation Tickets“ til Dels og „The Benefit Books“ endnu mere er — da ikke vil kunne overleve en selvstændig Arbejderorganisations Angreb. Men det tør antages at være et betydningsfuldt Resultat af The Sh. F.'s Virksomhed, at Kampen da vil blive ført med mere loyale Midler end de, som „Trade Unions“ i sin Tid saa ubesindigt og med saa daarligt et Resultat anvendte.

Hvad der giver The Shipping Federation en ganske særlig Interesse udenfor England, er den Omstændighed, at Forholdene i alle større kontinentale Havne efterhaanden med Nødvendighed vil tvinge Skibsrederne til at danne Organisationer af denne Art. Med Arbejderbevægelsens hele Udvikling for Øje ligger dette klart for Dagen, og den Tid nærmer sig, da man vil naa til en Samvirken mellem Englands og Kontinentets Arbejdsgiverforeninger blandt Skibsrederne og mellem Kontinentets indbyrdes; Arbejderbevægelsens internationale Karakter vil fremtvinge en saadan Samvirken. Og selv om det næppe vil lykkes Kontinentets Skibsredere at gennemføre deres Organisation ganske som de engelske har gjort det — navnlig synes det lidet troligt, at man paa Kontinentet vil kunne overvinde den bestaaende Uvilje hos Arbejderne mod et Kontrolsystem som det i England etablerede —, saa vil dog de Principer, paa hvilke The Shipping Federation er grundlagt, blive vejledende for Bevægelsen blandt Kontinentets Redere. Herpaa tyder den nylig, dels stedfundne, dels forberedte Oprettelse af lignende Organisationer i Holland og Frankrig. Og et Samarbejde mellem saadanne Organisationer paa Kontinentet og The Shipping Federation er det ganske utvivlsomt dennes Maal at fremkalde, og de Skibsredere her paa Kontinentet, der i Tide indser dens Nødvendighed og handler derefter, vil ikke staa værgeløse, naar Kampen melder sig for Alvor i Kontinentets Havne, og de vil, ved at have Ævnen til at forhandle med Søarbejdernes Organisationer som en med disse ligeberettiget Faktor, kunne hindre eller begrænse Konflikter, der ellers vil komme til at svide haardt baade til dem og til Skibsfarten i sin Helhed.

(Sluttet).

## Kaptajn W. Skjødt.



Kaptajn W. Skjødt, den populære Fører af Dampskibet Island, tiltraadte i Gaar, Onsdag d. 20. Marts, sin 100de Rundrejse til New York som Fører af dette Skib.

Den 1. December 1883 overtog han Kommandoen paa Island og har siden uafbrudt, med Undtagelse af en enkelt Rejse, ført Island lykkeligt frem og tilbage over Atlanterhavet.

Ikke mindre end 47,000 Passagerer har Kaptajn Skjødt ført over Atlanterhavet paa sine Rejser, og den joviale, ligefremme Sømand har i sin mangeaarige Virksomhed vundet en stor Vennekreds blandt det rejsende Publikum paa begge Sider af Atlanterhavet. Mange mindes sikkert med Glæde de hyggelige Timer, de har tilbragt om Bord i Island i Kaptajn Skjødts Selskab.

Faa Ruter stiller saa svære Krav til Skibsføreren som New-York Ruten, og Kaptajn Skjødt har altid paa en smuk Maade hævdet sin Stands gamle Ry for Dygtighed og godt Sømandsskab. Ved forskellige Lejligheder har Kaptajn Skjødt faaet sin Duelighed og Udholdenhed sat paa haard Prøve; vi erindrer særligt den Rejse i December 1885, da Island paa Rejsen til New York mistede Roret paa New-Foundlandsbankerne; med sjælden Dygtighed manøvrerede Kaptajn Skjødt sit Skib uden Ror og Styr Resten af Vejen til New York uden Assistance. Saavel fra Rederiets som Ladningsejernes og Assurandørernes Side modtog han i den Anledning Ros og Anerkendelse i Form af en smuk Kikkert og et betydeligt Pengebeløb.

I 1897 traf han i Atlanterhavet det store engelske Dampskib „Indianic“ af Sunderland, der laa hjælpeløst uden Skrue, og bugserede det til Stornoway.

Kjøbenhavn, d. 21. Marts 1901.

Til de danske Skibsværfter har i Anledning af den truende Lønkamp i Skibsbygnings-Industrien følgende herværende Dampskibsrederier: Det forenede Dampskibsselskab, Baltic, Carl, Cimbria, Dannebrog, Dampskibsselskabet af 1896, Danmark, Gorm, Heimdal, Inga, Kjøbenhavn, Myren, Skjold, Torm, Union, Vulcan, Østersøen, Ægir, Em. Z. Svitzer og Det danske Kulkompagni udsendt et Cirkulære af følgende Indhold:

„Foranlediget ved de Krav, der er rejst fra de i Skibsbygnings-Industrien beskæftigede Arbejder-Fagforeningers Side om Forhøjelse i Arbejdslønnen, anser undertegnede Redere det for en Pligt i Tide at henlede Opmærksomheden paa, at en Fordyrelse af Arbejdsomkostningerne ved Skibsbygning og Skibsreparationer med Sikkerhed kan forudsiges at ville bevirke, at Bestillinger paa Nybygninger og Dokeftersyn i højere Grad, end det hidtil har været Tilfældet, vil gaa til udenlandske Værfter, hvor Arbejdet leveres billigere og hurtigere.

For muligt at forebygge en saadan Kalamitet tillader vi os indstændigt at henstille til samtlige danske Skibsbygningsværfter, at de ved solidarisk ubrydeligt Sammenhold sætter en Bom for Arbejder-Fagforeningernes Krav, hvad enten disse direkte: ved Forhøjelse af Arbejds løn (Timeløn eller Akkordpris), eller indirekte: ved Beskæring af Arbejdstid eller Arbejdsydelse, umuliggør Konkurrencen med de udenlandske Værfter, og haaber, at De vil tage denne Henstilling under velvillig Overvejelse“.

Denne Henvendelse har faaet Tilslutning fra fire herværende Sjøassurance-Selskaber: De private Assurance-rører, Den kjøbenhavnske Sjøassurance-Forening, Det kgl. oktr. Sjøassurance-Kompagni og Fjerde Søforsikringsselskab, der alle har medundertegnet den.

Vi har modtaget følgende, dateret Brooklyn, N. Y., d. 5. Marts:

Tillad mig gennem Deres ærede Blad at bringe min og mit Mandskabs dybt følte Tak til Kapt. J. P. Lorentzen samt øvrige Besætning paa Dpsk. L. H. Carl af Kjøbenhavn for den særdeles venlige og humane Optræden, udvist mod os under vort Ophold om Bord i hans Skib fra d. 12. f. M., da vi blev hjærget, til d. 15de, da vi blev landsat paa Bermuda.

Da „Carl“ nævnte Dag om Eftermiddagen kom i Sigte og opdagede vore Nødsignaler, havde vi i 4 Dage opholdt os paa Hyttetaget af vort Skib, der flød paa Lasten og var fuldstændig Vrag samt jævnlige overskyllt af Søerne. Jeg laa aldeles hjælpeløs, da mit ene Ben ved et Uheld var brækket nogle Dage iforvejen. Ved en dristig Manøvre lykkedes det Kapt. Lorentzen i det oprørte Hav at bringe sit Skib i en Position til Luvart af os, saa dets Livbaad, bemanded med 2den og 3dje Styrmand samt 4 Matroser, bar ned paa os og i to Vendinger bragte os alle, ialt 10 Mand, i god Behold om Bord i „Carl“. Det var et sjældent Lykketræf, at „Carl“, som nævnt, kom i vor Nærhed og opdagede os, thi samme Nat brød et voldsomt Uvejr løs, der vedvarede de følgende Dage med svær Søl og Brækninger, der visselig vilde have oplugnet os alle, hvis vi ikke da var blevet reddede.

A. Aanonsen.

Fører af forlist Bark „Passat“ af Arendal.

Vi omtalte for kort Tid siden Rygtet om en Sammensmæltning af Bjærgningsselskaberne Neptun i Stockholm, Nordiske i Hamburg og Em. Z. Svitzer her i Byen. „Hamb. Børsenh.“ meddeler nu, at det faktiske Forhold er, at de nævnte Selskaber har sluttet en Overenskomst om ikke at ville konkurrere med hinanden i Middelhavet paa en for dem selv ødelæggende Maade, men Overenskomsten gælder ikke danske og svenske Farvande. Et andet tysk Blad, „Voss. Zeit.“, siger, at en saadan Overenskomst mellem Selskaberne har bestaaet i lang Tid, og at hvert af dem stationerer et bestemt Antal Bjærgningsdampere i Middelhavet og andre fjærne Farvande, hvilke Dampere skal assistere hinanden, naar det er nødvendigt.

Om Besejling af Aarhus Havn i Taage skrives følgende til os:

Hr. Skibsfører H. C. Andersen, „Freia“, spørger i sidste Nummer af „Dansk Søfartstidende“, hvorfor der ikke er en Sirene paa Aarhus Havnemole.

Byens Borgmester har for en Tid siden offentlig besvaret dette Spørgsmaal saaledes:

Byens Borgere ønsker ikke at blive forstyrrede af den Larm, en Sirene gør; derfor kommer der ingen saadan paa Havnemolen. \*

I 1899 passeredes Suezkanalen af 3,607 Skibe med en samlet Tonnage af 9,895,630 R.-T. (Netto), i 1900 af 3,441 Skibe med en samlet Tonnage af 9,738,252 R.-T. (Netto). Heraf var af dansk Nationalitet i 1899 21 Skibe med en Tonnage af 58,061 R.-T., i 1900 28 Skibe med en Tonnage af 74,180 R.-T. Blandt de Handelsflaader, der har deltaget i Benyttelsen af Suezkanalen, stod den danske i 1899 som No. 12, i 1900 som No. 10, idet Danmark i Fjor var naaet op i Rækken over Norge og Amerika.

Udenrigsministeriet meddeler os følgende:

I Anledning af, at det for nylig har været omtalt i Aviserne, at norsk Skonnert „Astrid“, hjemmehørende i Kjøbenhavn, formentlig var forlist, og at Mandskabet, hvoraf Matroserne angaves at være danske, skulde være omkommet, har den danske Generalkonsul i Christiania indberettet til Udenrigsministeriet, at han ved Henvendelse til nævnte Skonnerts Førers Hustru har bragt i Erfaring, at der paa Skibets sidste Rejse ikke fandtes danske Sømænd om Bord, da de var blevne afmønstrede i Arendal forinden Afsejlingen til England.

Vi har gentagne Gange omtalt det bekendte femmastede Sejlskib Potosi af Hamburg og dets hurtige Rejser. „Fairplay“ meddeler nu følgende om dets sidste to Rejser, der virkelig er beundringsværdige. Skibet forlod Hamburg d. 14. Marts 1900, kom til Søs d. 17. Marts, passerede Isle of Wight d. 21. Marts og satte Kursen mod Valparaiso, hvortil det ankom d. 15. Maj, efter 55 Dages Forløb, hvilket skal være den hurtigste Rejse, et Sejlskib har gjort i denne Rute. Potosi ankom til Iquique d. 24. Maj og afgik derfra d. 7. Juni. Den 19. August passeredes Lizard, d. 23. August Cuxhaven og d. 26. August ankom Skibet til Hamburg. Den 18. September afgik det igen fra Hamburg, passerede Ouessant d. 25de og ankom 5. December til Iquique med en Sandballast af 2,500 Tons, der først skulde losses, før Skibet kunde modtage sin Ladning. Dette Arbejde udførtes af Skibets Mandskab, da der ingen Dampapparater hertil fandtes om Bord; trods denne Vanskelighed blev Skibet klar til Afgang i Løbet af 11 Dage. Det afgik

fra Iquique d. 16. December, passerede Lizard d. 27. Februar, Cuxhaven d. 2. Marts og ankom til Hamburg d. 6. Marts i Aar med en Last paa 6,100 Tons, som ventedes at være udlosset d. 13. Marts. Dersom dette er lykkedes, vil Potosi i et Aar have fuldendt to Rejser mellem Hamburg og Iquique, hvilket er en Rekord, som Skibets Fører, Mandskab og Rederi med Rette kan være stolt af.

## Søkort og Farvandsbeskrivelser.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tillad mig, i Anledning af den i Søfartstidende af 7. Marts d. A. optagne Anmeldelse af Martshæftet af „Tidsskrift for Søvaesen“ at komme med følgende Bemærkning.

Deres Anmelder anker over, at Søkortarkivet ikke har taget rimeligt Hensyn til Enkeltmands Pung eller til Smaaskibsfarten ved i 1899 at udgive en ny Udgave af den i 1893 udkomne danske Lods, samt siger, at der for de Søfarende er noget „mistrøstende“ i at anskaffe sig Arkivets Bøger, naar Arkivet efter nogle Aars Forløb finder for godt ikke mere at udstede Rettelser til dem.

Maa jeg i den Anledning gøre opmærksom paa følgende, som Anmelderen aabenbart har glemt, nemlig, at der i 1897 foregik Ting af saa gennemgribende Betydning for Skibsfarten som Forandring af det danske Afmærkningssystem, hvorved Afmærkningen i vore Farvande bragtes i Samklang med de af Washington Konferencen fastslaaede Regler.

Denne Forandring medførte, at saa godt som hver enkelt Vager skiftede Form og Farve, og nødvendiggjorde saavel ny Kort som ny Beskrivelser. Det viste sig i 1897 umuligt at rette den danske Lods af 1893 paa en overskuelig Maade, og det blev derfor nødvendigt straks at udgive en ny Sømærkefortegnelse, og saa hurtigt som muligt at gaa i Gang med det meget betydelige og bekostelige Arbejde at udgive den danske Lods paany; hvis dette ikke var bleven gjort, vilde sikkert mangen Skibsfører have beklaget sig herover. Vedblivende at udgive Rettelser til en Bog, som Arkivet maa betragte som ubrugelige, vilde dog være for meget.

Det er altsaa Afmærkningssystemets Forandring og ikke et Lune af Søkortarkivet, som medførte, at d'Hr. Skibsførere, som havde anskaffet sig 1893-Udgvænen, allerede i 1899 stod med en forældet dansk Lods, men man har antaget, at det ny Afmærkningssystem frembød saa mange Fordele for Skibsfarten, at den lille nødvendige Merudgift af 4 Kr. en Gang for alle nok kunde tages med.

Maa det være mig tilladt endnu at gøre opmærksom paa, at Grunden til, at Afmærkningen ikke er nævnt i min Artikel om Søkort og Farvandsbeskrivelser er, at denne er udarbejdet som Tilslutning til en Artikel om „Vore Farvandes Afmærkning“ af Kaptajn O. Kofoed-Hansen i „Tidsskrift for Søvaesen“ Januar 1900.

R. Hammer,  
Kaptajn i Marinen.

Hr. Kaptajn Hammer giver os vel Ret i, hvad vi anførte om den uheldige Maade, som 1893-Udgvænen af den danske Lods nu er stillet paa, men han ser Grunden hertil i et andet Lys og giver Forandringen af Afmærkningssystemet Skylden, idet han mener, at det i 1899 var umuligt at rette den danske Lods paa en overskuelig Maade. Vi kan til en vis Grad ogsaa give Kaptajnen Ret heri, endskønt der i den ældre Lods fra 1866 vist ikke var mange Vagere, som ikke var enten rettede, eller ogsaa

tilføjede og atter rettede, og disse Rettelser udgik lige til Aaret 1893, da denne Udgave gik ind; paa det Eksemplar, som Anmelderen den Gang saa, var det rettet paa en meget overskuelig Maade, takket være Arkivets nyttige Oplysninger og Rettelser.

Naar man i 1897 rettede Afmærkningen, ser det underlig ud, at man kun 4 Aar før udgiver en Bog, der burde kunne bestaa for et længere Tidsrum. Den foregaaende Udgave bestod i 27. Aar og kunde nok have bestaaet i 4 Aar til, henset til, at man saa kunde have faaet den forandrede Afmærkning med ind i den ny Udgave. Maaske var der ikke talt om et nyt Afmærkningssystem den Gang, skønt Beretningen om Konferencen i Washington, affattet af Kontorchef A. Schneider, forelaa 3 Aar før 1893-Udgvænen kom ud.

Den danske Lods koster altsaa 4 Kr. — vel at mærke uindbunden, men skal en saadan Bog ofte bruges, kommer hertil Indbindingen, som maa være overordentlig solid, og som sætter Prisen næsten det dobbelte op.

Endnu en Grund, hvorfor det er uheldigt for ofte at udgive ny Udgvæner af en Bog som den danske Lods, er denne, at mange Skibsførere bruge den danske Lods som en Slags Lommebog, hvori de indfører ikke saa faa Mærker, Toninger, Oplysninger etc. til deres eget Brug, og disses Overføring til en anden Udgave nødvendiggør et ikke ringe Arbejde.

Vi giver Kapt. Hammer Ret i, at det maaske i 1899 var nødvendigt at udgive en ny Udgave, men maa stadig hævde, at det var uheldigt for de Søfarende, der omhyggelig holder deres Lods til Dato, at Forholdene førte denne Forandring med sig.

Red.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Der er foretaget Prøvefart med det hos Burmeister & Wain nybyggede Dampskib Nordsoen, bestemt til Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg. Skibets Dimensioner er: 232' 3" × 31' 7½" × 16' 6", dets Bæreevne 1,400 Tons d. V. Prøvefarten forløb i alle Henseender tilfredsstillende.

Med det paa Flensborg Skibsværft til Hamburg—Amerika Linien nybyggede Dampskib Sithonia er foretaget Prøvefart, der forløb i enhver Henseende tilfredsstillende. Skibet skal i Fart paa Østasien. Det er bygget efter Germ. Lloyds Regler og har følgende Dimensioner: 436' × 56' × 31' 11', Maalene engelske.

Fra Aamunsens Værft i Arendal er en Nybygning til et Rederi i Marstal med Hr. F. H. Andersen som korrespond. Reder sat i Vandet. Skibet fik Navnet Rolf og skal føres af Kapt. H. Christensen.

Fra N. Jensens Værft i Marstal er en 3-mastet Skonnert, der fik Navnet Marthing, løbet af Stablen. Skibet, der maaler 167 Tons, faar til korrespond. Reder Hr. A. H. Petersen, til Fører Kapt. R. C. Friis.

Gl. Skirner af Faaborg, 35 R. T., er af Kapt. F. A. Nielsen solgt til Kapt. Peter Thomsen af Marstal for 5,500 Kr.

Sk. Anna af Ærøskjøbing, 88 R. T., er af fhv. Skibsfører Carl Rasmussen solgt til Kapt. A. Friis af Marstal for 9,500 Kr.

Til White Star Linjen er nu af Harland & Wolff i Belfast afleveret den ny Dampner Suevic, det sidste af de fem Skibe paa c. 12,000 Tons, der er bygget til Selskabets Linier paa Liverpool, Kap og Australien. Skibet maaler 12,482 Br.-Tons og har Dimensionerne: 565' x 63' x 40'. Først i næste Maaned sættes paa samme Værft den til White Star Linjen nybyggede Kæmpedampner Celtic i Vandet; den vil blive Verdens største Skib, idet den kommer til at maale over 20,000 Tons Brutto, over 3,000 Tons mere end Oceanic og 2,000 Tons mere end Great Eastern.

## Personalialia.

Da Kapt. O. J. Svensson har taget Afsked fra Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste, har Styrmand W. Gundel foreløbig overtaget Dpsk. Hekla.

Da Kapt. R. A. Skov, der midlertidig førte Dpsk. Limfjorden, er sygemeldt, har Styrmand N. Krogh foreløbig overtaget dette Skib.

Kapt. J. H. Brock, der midlertidig førte Dpsk. Ørnen, har nu overtaget Dpsk. Lion, da dette Skib nu sættes i Fart.

Kapt. L. Frandsen, der midlertidig førte Dpsk. Fiona, har atter overtaget Dpsk. Ørnen, hvorefter Kapt. P. Thomson fra Dpsk. M. G. Melchior foreløbig har overtaget Dpsk. Fiona.

Kapt. L. Iversen, der midlertidig har ført Dpsk. Vesuv, har nu overtaget Dpsk. Riberhus, hvis foreløbige Fører F. Søeborg er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Under Kapt. P. Petersens Sygdom er Dpsk. L. P. Holmblad overtaget af Kapt. M. P. Møller fra Dampskibet C. P. A. Koch.

Dpsk. Baldeur er under Kapt. V. Olsens Sygdom foreløbig overtaget af 1ste Styrmand J. Hardt.

Dødsfald. Skibsfører Jens Hansen af Horsens er afgaaet ved Døden.

Fhv. Skibsfører P. H. Albertsen af Marstal er afgaaet ved Døden.

## Ugens Havarier.

Anna, Skonnert af Nakskov, kom den 14. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Christiania med en Ladning Byg paa Grund paa Sprogø. Flot ved egen Hjælp.

Ingeborg, Dpsk. af Helsingborg, er d. 16. ds. grundstødt paa Sjællands Rev.

Pauline, Dpsk. af Aabenraa, kom d. 13. ds. paa Rejsen til Rudkjøbing med Majs, paa Grund paa Stenodden ved Troense.

Freden, 3/m Skonnert af Marstal, er den 14. ds. indløbet læk til Cardiff.

F. C. Andersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Karrebæksminde efter Grundstødning ved Refsnæs. En

Del af Ladningen maatte kastes over Bord for at faa Skibet flot.

Til Bureau Veritas er i Jan. Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 13 amerikanske, 1 brasiliansk, 15 britiske, 1 chilensk, 5 danske, 1 hollandsk, 6 franske, 3 tyske, 2 græske, 3 italienske, 9 norske, 5 russiske, 3 svenske, ialt 67; Dampskibe: 2 amerikanske, 1 argentinsk, 11 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 2 franske, 1 tysk, 2 italienske, 1 japanesk, 4 norske, 1 russisk, 3 spanske, ialt 30. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 37, Kollision 2, sunkne 5, forladte 12, Kondemnation 9, borteblevne 2; for Dampskibene: Stranding 15, Kollision 3, Ild 1, sunkne 1, forladte 2, Kondemnation 6, borteblevne 2.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Alabama, Gøtsche, ank. til Kbhvn. 5. Marts, best. til Newcastle. — Antwerpen, Andersen, ank. til Kbhvn. 18. Marts. — Arkansas, Jespersen, afg. fra New York 16. Marts, best. til Kbhvn. — Beira, Lunge, ankom til Kbhvn. 19. Marts. — Chr. Broberg, Harder, er ankommen til Liverpool. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra London 13. Marts, bestemt til New York. — Hekla, Gundel, ankom til Christianssand 14. Marts, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Messina 18. Marts, bestemt til Tarragona. — Kentucky, Caroc, ank. til Kbhvn. 16. Marts. — Leopold II, Kruse, ankom til New York 15. Marts. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 1. Marts, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, ankom til New York 9. Marts, bestemt til Christianssand. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Holst, afgik fra New York 2. Marts, bestemt til Christiania. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til New York. — L. P. Holmblad, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. Marts. — Dagmar, Gade, ankom til Bordeaux 17. Marts, best. til La Rochelle. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 16. Marts, bestemt til Hange. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 20. Marts, best. til New York. — Louisiana, Jensen, afgik fra Newcastle 10. Marts, best. til New Orleans. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Libau 10. Marts.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 16. Marts, best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, ank. til Genua 14. Marts, bestemt til Livorno. — Axelhuus, Sørensen, ank. til Arendal 17. Marts, bestemt til Throndhjem. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom til Reval 17. Marts. — Ceres, Kiær, afgik fra Leith 8. Marts, best. til Island. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 18. Marts, best. til London. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 15. Marts, best. til Hamburg. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — Frederik, Thomsen, pass. Hanstholm 19. Marts, bestemt til Hull. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Helsingør 9. Marts, best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingvarsen, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Antwerpen. — Kasa, Hansen, ankom til Dunkerque 18. Marts. — Kiew, Jacobsen, ankom til St. Nazaire 18. Marts. — Kursk, Møller, ankom til Rotterdam 11. Marts. — Laura, Aasberg, ankom til Island 9. Marts fra Leith. — Louise, Christiansen, ankom til Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Königsberg. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 16. Marts. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Christiania. — Moskov, Fischer, ankom til Antwerpen 15. Marts. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 16. Marts, bestemt til London. — Nordjylland, Kromann, afgik fra London 17. Marts, bestemt til Aalborg. — Omsk, Møller, ankom til Dunkirk 17. Marts. — Perm, Christensen, ankom til London 17. Marts, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 14. Marts, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Libau 18. Marts, bestemt til Hull. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, best. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Arendal 18. Marts, bestemt til Bergen. — Vesuv, Andresen, ank. til Libau 18. Marts. — Viking, Lorentzen, pass. Brunsbittel 17. Marts, bestemt til Hull. — Yrsa, Gommessen, ankom til Swinemünde 18. Marts, best. til Stettin. — Rita, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Vestnorge. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 18. Marts, best. til Danzig. — Erik ankom til Manchester 14. Marts, best. til Kbhvn. — Algarve, Borries, afgik fra Libau 15. Marts, bestemt til Dundee.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 21. Marts, best. til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø via Helsingborg 21. Marts, bestemt til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afg. fra Kbhvn. 21. Marts, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 20. Marts. bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 20. Marts, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 20. Marts, bestemt til Kbhvn. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Aalborg 20. Marts, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 20. Marts, bestemt til Leith.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 17. Marts, bestemt til London. — Frode, Wisberg, afgik fra Cardiff 26. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Alexandria 18. Marts, bestemt til Ipswich. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Newport News 27. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Erik II, Hveysel, ankom til Argentina 6. Marts. — Knud II, Hansen, ank. til Rotterdam 14. Marts. — Skjold, Schmidt, ankom til London 16. Marts. — Danmark, Kraemer, ankom til London 17. Marts. — Ragnar, Holst, afgik fra Lübeck 19. Marts, bestemt til Libau. — Volmer, Riber, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — Dan, Tofte, ankom til Rotterdam 17. Marts. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 16. Marts, bestemt til Bremen. — Olaf, Petersen, ank. til Buenos Ayres 5. Marts. — Svend II, Risøe, ankom til Bahia Blanca 4. Marts.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, ankom til Catania 17. Marts. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Helsingør 11. Jan. — Johan Siem, Dam, pass. Gibraltar 12. Marts, bestemt til Hull. — Pawel Andrejeff, Jensen, afgik fra Riga 16. Marts, bestemt til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 18. Marts. — Russ, Rasmussen, afgik fra Ship Island 3. Marts, bestemt til Amsterdam. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Port Natal 26. Febr. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Singapore 3. Marts, bestemt til Amherst.

**Heimdal.** Anine, Rathje, afgik fra Tyne Dock 12. Marts. — Kamma, Pedersen, ankom til Rotterdam 18. Marts. — Helga, Leth, ankom til Malaga 12. Marts. — Martha, Christensen, afgik fra Swansea 16. Marts. — Elna Møller, ankom til Pomaron 16. Marts. — Therese, Løffler, ankom til Barcelona 19. Marts.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Riga 13. Marts, bestemt til Ghent. — Niobe, Jørgensen, pass. Lissabon 17. Marts, paa Rejse fra Blyth til Alexandria. — Nancy, Mathiesen, ankom til Esbjerg 17. Marts. — Nautik, Mortensen, afgik fra Stettin 14. Marts, bestemt til Riga. — Nora, Christensen, afgik fra Kbhvn. 6. Marts, ankom til Riga 19. Marts. — Neptun, Gram, ankom til Aberdeen 16. Marts. — Nerma, Nielsen, afgik fra Methil 16. Marts, ankom til Esbjerg 18. Marts. — Alfa, Lund, afgik fra Esbjerg 15. Marts, ank. til Newcastle 17. Marts. — Nexos, Sørensen, afgik fra Dunkerque 15. Marts, bestemt til Liverpool. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, bestemt til Riga.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Königsberg 19. Marts. — Mary, Lorentzen, ankom til Rotterdam 19. Febr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ankom til Helsingør 12. Marts. — Fyen, Jørgensen, ankom til London 16. Marts.

**Union.** Gallia, Poulsen, afgik fra Ardrossan 16. Marts, ankom til Glasgow 16. Marts. — Britannia, Nielsen, ank. til Genua 12. Marts. — Caledonia, Fisker, afgik fra Konstantinopel 15. Marts, ankom til Novorossisk 17. Marts.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Newcastle 17. Marts. — Brattingsborg, Petersen, ankom til Barry 19. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 17. Marts. — Jømsborg, Kühl, ankom til Sevilla 10. Marts. — Kronborg, Schultz, ankom til Bombay 27. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Libau 17. Marts. — Skanderborg, Larsen, ankom til Newport 17. Marts. — Søborg, Fischer, afgik fra Montevideo 17. Marts, bestemt til Rotterdam. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 20. Marts. — Stjerneborg, Christiansen, ankom til Sunderland 18. Marts.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Jensen, ankom til Newcastle 16. Marts. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 19. Marts, bestemt til Blyth. — Klampenborg, Jensen, ankom til Sevilla 9. Marts. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Huelva 16. Marts, bestemt til Charlestown. — Silkeborg, Petersen, ankom til Sevilla 13. Marts. — Skodsborg, Lund, ankom til Kbhvn. 20. Marts. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Sevilla 1. Marts. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Newport 8. Marts, bestemt til Genua.

**Dampskibsselskabet Torm.** Rønne, Hintze, afgik fra Libau 12. Marts, ank. til Ystad 13. Marts. — Bornholm,

Petersen, afgik fra Methil 14. Marts, ankom til Wismar 18. Marts. — Agnete, Jensen, afgik fra Rotterdam 12. Marts, ankom til Blyth 13. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 13. Marts, ankom til Danzig 16. Marts. — Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 14. Marts, ankom til Burntisland 16. Marts. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 15. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Rotterdam 17. Marts. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 14. Marts, ankom til Grangemouth 18. Marts.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Kbhvn. 17. Marts. — Thorvaldsen, Reese, afgik fra Dunston 19. Marts, bestemt til Kbhvn. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 17. Marts. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 13. Marts. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 16. Marts.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berg, afgik fra Hongkong 20. Marts. — Normannia, Erichsen, afgik fra Port Said 12. Marts. — Cimbria, Hansen, ankom til Samarang 15. Marts. — Patria, Larsen, ankom til Singapore 15. Marts.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Bona 11. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Genoa 13. Marts. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Windau 17. Marts.

**Vendia.** N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Tyne 9. Marts, bestemt til Neapel.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Flensburg 9. Marts. — London, Bom, afgik fra Windau 15. Marts, best. til West Hartlepool.

**Æro.** Energi, Hansen, ank. 13. Marts til Kiel. — Enigheden, Nielsen, ankom 14. Marts til West Hartlepool.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Libau 15. Marts, bestemt til London. — Clara, Jensen, ankom til London 16. Marts.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Ghent 18. Marts. — Svend, Bønnelycke, ankom til Sunderland 19. Marts.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Sørine, Andersen, ank. til Apia 22. Jan. fra Mioke. — Maracaibo, Svarrer, ank. til Maracaibo 11. Marts fra Hamburg. — Doris Brodersen, Hansen, afg. fra Gravesend 9. Marts til East London, pass. Dungeness 11. Marts. — Casma, Sonnicksen, ankom til Newport Mon 13. Marts fra St. Nazaire. — Mærdor, Brinch, afg. fra Falmouth 11. Marts til Hamburg, pass. St. Catharine Pt. 13. Marts. — Medor, Svarrer, ank. til Faversham 13. Marts fra Odense. — Rosa, Brinck, afg. fra Elben 14. Marts til Santos. — Verdande, Nielsen, ankom til Pernambuco 14. Marts fra Swansea. — Neiros, Sonnicksen, afgik fra Newcastle 15. Marts til Esbjerg. — Tercera, Petersen, afgik fra Oamaru 16. Marts til Cape Town. — Embla, Jepsen, afg. fra Laurvig 16. Marts. til Antwerpen.

**Fans. Sønderho.** Anna, Hansen, ankom til Kbhvn. 12. Marts fra London. — Martha, Nissen, afg. 9. Marts fra Hamburg til Maracaibo; pass. St. Catrine Point 16. Marts.

**Svendborg.** Kruse, Larsen, ank. til Gøteborg 10. Marts. — Vega ankom til Gøteborg 12. Marts. — Casper, Hansen, ankom til Portsmouth 11. Marts. — Adolfine, Andersen, ankom til Rønne 12. Marts. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Drøbak 12. Marts. — Gefion, Rasmussen, ankom til Moss 13. Marts. — Odin, Andersen, ankom til Drøbak 13. Marts. — Samson, Hansen, ankom til Douarnenez 12. Marts. — Sophie, Jensen, ankom til Limhamn 12. Marts. — Estrup, Madsen, ankom til Gøteborg 15. Marts. — Confidence, Mouritsen, ankom til Sunderland 16. Marts. — Frejr, Christensen, ankom til Porsgrund 16. Marts. — Triton, Nielsen, ank. til Portmadoc 15. Marts. — Skirner, Pilegaard, ankom til Hasle 16. Marts. — Martin, Mortensen, ankom til Horten 17. Marts. — Pallesen, Jensen, ankom til Blyth 18. Marts.

**Æro.** Wemyss Castle, Petersen, ankom 11. Marts til Ærøskjøbing. — Dannebrog, Boye, ankom 12. Marts til Svendborg. — Elna, Carlsen, ankom 12. Marts til Newcastle. — Forældrenes Minde, Christensen, ankom 13. Marts til Horsens. — Alma Marie, Hansen, ankom 12. Marts til Wismar. — Carl, Lindegaard, afgik 27. Febr. fra Patras til Marathonisi. — Claudia, Simonsen, afgik 11. Marts fra Liverpool. — Saga, Clausen, ankom 14. Marts til St. Francois fra Bristol. — Fri, Rasmussen, ankom 15. Marts til Concarneau. — Kodan, Andersen, ankom 13. Marts til Setubal. — Hermod, Dreimann, afgik 12. Marts fra Liverpool til Reykjavik. — Danmark, Knudsen, ankom 15. Marts til Barbados. — Fredensborg, Kisby, afgik 9. Marts fra Newport Mon til Pernambuco. — Ægir, Rasmussen, ankom 16. Marts til Gøteborg. — M. Hay, Petersen, ank. 16. Marts til Grebbestad.



## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Mærkerne ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Småland.** Afmærkningen i de indre Farvande til *Skäggenäs, Hästnäs* og *Ljungnäs* er inddragen.

Ved *Östra Rockneckalfvens Rev* er Stagen med Kost ombyttet med en Stage. 56° 49' 25" N. Br. 16° 28' 47" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Palmer-Ort“ atter udlagt paa Station.

**Kieler Fjord.** Fra 15de til 31te Marts 1901 afholdes Sæmineøvelser i *Strander Bugt*. Pladsen begrænses af gule Tønder med rødt Flag samt Kysten mellem *Bülk* og *Strande*, og er spærret for al Sejlads.

**Rusland.** Udenrigsministeriet meddeler:

Fyrskibet „*Libau*“ er atter udlagt paa Station.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** I 1901 tændes følgende Fyrlamper ved Norges Kyster:

<i>Skarholmen, Skarsundsvær.</i>	66° 7' 10" N. Br.	11° 53' 20" Ø. Lgd.
<i>Store Kvitholmen.</i>	65° 1' 0" —	11° 36' 55" —
<i>Ivarsholmen.</i>	64° 58' 40" —	11° 33' 45" —
<i>Ståløen.</i>	60° 8' 40" —	5° 11' 45" —
<i>Balkesund.</i>	60° 7' 55" —	5° 6' 30" —
<i>Horgesund.</i>	60° 5' 10" —	5° 7' 45" —

**Skudenes.** I *Skudenes* Fyr skal indsættes en Lysvinkel, der viser Hurtigblink, fra den nuværende Lysgrænse mod N. til *Gjeitung*. 59° 8' 25" N. Br. 5° 17' 55" Ø. Lgd.

**Tyskland. Jade. Genius Bank.** Fra 15de til 31te Marts 1901 afholdes Sæmineøvelser ved *Genius Bank*. Pladsen er afmærket med Fartøjer og en Minepram, der føre grønt Flag og om Natten grønne Lanteerner, og er spærret for al Sejlads. For Indgaaende skal Fartøjerne, Mineprammen og Fyrskibet „*Genius Bank*“ holdes om Styrbord, for Udgaaende om Bagbord.

**Holland. Oude Maas og Spui. Berengat.** Ved det S.-lige Indløb til *Berengat* er paa *Berenpolder* Dæmning paa *Spui* højre Bred tændt et rødt, fast Fyr og ved det N.-lige Indløb til *Berengat* er paa Dæmningen paa *Øen Putten* paa *Oude Maas* venstre Bred tændt et rødt, fast Fyr. Fyrene lyse Horisonten rundt. Flammens Højde: 23 Fod. 51° 50' N. Br. 4° 25' Ø. Lgd.

**Zeevat van Goeree. Haringvliet. Bommel.** Paa Barren i *Bommel* er der nu 14 Fod Vand S. for *Bommel* Ledefyrlinie.

**Aardappelengat. Meneersche Plaat.** Langs *Meneersche Plaat*, S. for Afmærkningen i *Aardappelengat*, er midlertidigt udlagt to sorte og to røde Tønder. De ere Skibsfarten uvedkommende.

**Kanal van Zuid Beveland. Hansweert.** Ved *Hansweert* istandsættes den store Sluse ved *Kanal van Zuid Beveland*. I den Tid kan kun Flodslusen benyttes og kun af Skibe med indtil 41 Fods Bredde.

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

**Frankrig. Fécamp.** I 1901 forandres Fyret paa *Fécamp* S.-Mole. Det bliver et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra 3 Timer for til 2½, Time efter Højvande, og grønt Lys i den øvrige Tid. Flammens Højde: 40 Fod. Lysævnen: 9 Kml. for det hvide, 4½ Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra et Taarn, der staar paa det nuværende Fyrs Plads.

**Cap Lévi.** I 1901 forandres *Cap Lévi* Fyr til et rødt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Lysævnen: 17 Kml.

Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændes paa Fyrtaarnets Galleri. Lysævnen: 7½ Kml.

**England. Wight.** Fra 2den April—31te Oktober 1901 afholdes fra Kl. 9 Em til Kl. 2 Fm. Øvelser med elektriske Lys fra Fortene *Needles, Warden, Cliff End, Port Victoria* og *Hurst Castle* paa V.-Kysten af *Wight*.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Virginia. Hampton Roads.** Vraget af Skonnerten „*Emblem*“, der var sunket S. 30° V. fra *Old Point Comfort* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**North Carolina.** Den 15. Marts 1901 ombyttes Fyrskibet „*Frying Pan Shoal*“ Nr. 1 midlertidigt med Reservefyrskib Nr. 29.

Det viser samme Fyr som Nr. 1, men Taagesignal gives med Klokke, der slaas med Haandkraft.

**South Carolina. Charleston Harbor.** Den sorte *Entrance* Klokketønde for *Main Channel* i *Charleston Harbor* er flyttet ½ Kbl. SØ. hen i 17½ Fod Vand, c. ½ Kbl. fra Ledelinien, fra *Ferris Wheel* i S. 8° V. og fra *Charleston* Fyr i N. 74½° Ø.

**Savannah River.** Det bageste Fyrtaarn for *Bloody Point* Ledelinie paa S.-Enden af *Daufuskie Island*, N. for Indløbet til *Savannah River*, er nu malet helt hvidt.

**Florida. Hawk Channel. Hen and Chickens Shoal.** Paa Baaken „HC“ paa S.-Siden af *Hen and Chickens Shoal* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod.

I *Hawk Channel* ere de hvide Baakefyr paa *East Turtle Shoal*, *East Washerwoman Shoal* og *Four Foot Shoal* forstærkede.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Mississippi. Biloxi Harbor.** Ved Ø.-Siden af den gravede Rende til *Biloxi Harbor* ere de fire røde, faste Fyr forstærkede.

**Venezuela. La Guayra.** En Sandgrund med 10 Fod Vand har dannet sig ud for Havnehovedet ved *La Guayra* indtil 80 Alen fra det. Ved dens V.-Side er udlagt en rød Tønde.

**Smaa Antiller. St. Lucia. Port Castries.** Dagmærkerne, der angive Midten af Løbet til *Port Castries*, ere hvide Trekkanter med en rød, vandret Stribe og Spidsen opad. De ere anbragte paa Toppen af Fyrpælene.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Spezia.** Paa Hovedet af den lille Mole tæt ved Havnekaptajnens Bygning ved Karantænehavnen i *Spezia* er tændt et elektrisk hvidt, fast Fyr.

**Siciliens S.-Kyst. Emedocle.** Den 20. Marts 1901 forandres det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Emedocle* Havns Ø-Mole, til højre for Indgaaende, til et grønt, fast Fyr. Det grønne faste Fyr paa den gamle Moles Hoved i det indre af Havnen forandres til et rødt, fast Fyr. Det hvide, faste Fyr paa V.-Molens Yderende bliver uforandret.

**Grækenland.** Den 14. Marts 1901 tændes paa Kap *Conchi*, Øen *Salamine* S.-Spids et Blinkfyr. Flammens Højde: 108 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Rundt, ca. 30 Fod højt Fyrtaarn ved Fyrpasserboligen. 37° 52' 12" N. Br. 23° 27' 5" Ø. Lgd.

Samtidigt tændes paa Pynt *St. Georges* ved *Karvasara* Havn, *Arta Bugt*, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 5 Kml. 19 Fod høj Pæl ved et lille Fyrhus. Fyret lyser over de ¾ af Horisonten. 38° 53' 42" N. Br. 21° 9' 20" Ø. Lgd.

**Piræus. Cara Krakari.** Bølgebryderen, der udgaar fra *Cara Krakari*, er nu paa hele Længden, c. 1½ Kbl. over Vandet. Fyrskibet og Tønden ved Yderenden ere inddragne. Et midlertidigt hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden, 1½ Kbl. S. 6° Ø. fra *Cara Krakari* Sejle og fra *Miaulis* Grav i N. 84° V. 37° 56' N. Br. 23° 37' Ø. Lgd.

Den røde Pyramide paa N.-Siden og den hvide Pyramide paa S.-Siden af Indløbet til *Drako* Havn ere borttagne.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Røde Hav. Kamarin Passage. Kamarin Harbour.** En ca. ½ Kbl. lang Grund med 13 Fod Vand ligger paa Karantæne-Ankerpladsen ved *Kamarin*, 5¼ Kbl. N. 34° Ø. fra *North Point* og i S. 71° Ø. fra Moskeen med tre Kupler. 15° 21' N. Br. 42° 36' Ø. Lgd. En hvid Tønde er midlertidigt udlagt i 4 Fv. Vand ved Grundens SØ.-Kant.

**Arabien. Aden. Marbut Shoal.** Den 1. Marts 1901 flyttes *Marbut Shoal* Fyrskib 1 Kbl. NV. hen til Kantens af Banken, fra *Ras Marbut* Molehoved i S. 80° V., 4 Kbl' og fra *Ras Tarshein* i N. 24° V. 12° 47' N. Br. 44° 58' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Yang Tse Kiang. Tsung Ming Crossing.** I *Tsung Ming Crossing* ere Dybderne aftagne omtrent 1 Favne. 31° 30' N. Br. 121° 31' Ø. Lgd.

**Pecheli Bugt. Chefu.** Mellem *Chefu* Havn og *Taku*, *Port Arthur*, *Weihaiwei*, *Kiautschou* og *Shanghai* ere Telegrafkabler udlagte. Kablerne gaa samlede fra SØ.-Kysten ½ Kml. N. 43° Ø. hen og derfra til de forskellige Havne i S. 89° Ø., S. 84° Ø. og S. 81° Ø. Den første Retning fra Land er angiven med to 40 Fod høje Baaker med Trekant. Man maa ikke ankre S. for en Linie fra *South East Island* til *Tower Point*. Dersom Ankeret fisker et Kabel, skal den største Forsigtighed anvendes for ikke at beskadige Kablet.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 16 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	<b>Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.</b>	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale 2/3 Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatører og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton. Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træsksibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton. Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade

## Nestlé's Milk

(med Sukker)

## & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

Depot hos: **J. D. BEAUVAIS,**

St. Kongensgade 106. København.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

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

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Gammel Strand 36.

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

Hans Bonnesen, Læge.

**CARDIFF,**

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

Skibsinventar- og Provianteringsforretning.

Importører af Danske Produkter.

Eneagenter i Bristolkanalen for Th. Höegs

**anerkendte Komposition for Skibsbunde.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109
Danmark .....	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86	87
Norden .....	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	112	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn .....	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....	49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....	71 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 71	71	71 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union .....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
Dampsk. af 1896 .....	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....		99	100
Nordsøen .....	72 - 73	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	73 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm .....		102	109
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		98	105
Hejmdal .....		102	104
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		96	97
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		84	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 2. Serie ..		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
4% — — — 1. — — —		98	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 7 — — —	91	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. B — — —		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	139	138 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Priyatbank .....		131	131 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		126	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....		105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106
Burm. & Wain .....		66 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....		114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 19. Marts 1900.**

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.80
London .....	18.17	18.13
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.50	—

**Notering paa Berlins Børs d. 19. Marts 1900.**

Russiske Noter ..	216.16
4% Russiske Consols .....	100.00
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.50
5% Mexikanske 1899 .....	97.50
5% Rumænske Stats .....	87.10
4% — — — 1890 .....	72.30

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 16,000, „Danmark“ 4,000, Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 13,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 48,000, „Østasiatiske“ 34,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Foraarsprovianteringen.

D'hr. Redere og Førere, der nu i Foraaret forsynes deres Skibe med Proviant og Materiel, anbefales det at forsyne sig fra de i „Dansk Søfartstidende“ averterende Firmaer.

## Klerk.

En ung, opvakt Kommiss, oplært ved Skibprovianteringsforretning, som taler Tysk og Engelsk og er øvet i Roning, med gode Anbefalinger for Paalidelighed og Ædruelighed, kan faa Plads til 1ste April 1901 hos

**Thorvald Møller,**  
Aalborg.



**J. E. Schmalfelds**

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

Saxogade Nr. 6.

# Aalborg Brøndums Akvavitter.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

1ste Klasses saavel Haand- som

Maskinsyete Fodtøj.

Telefon 4119.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Stålskibe • Løgtre • Maskiner • Kedler

Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**

Reparationsværksted i Frihavnen.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn, Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsyggeri.

## Skibs- provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Dragør. C. V. Møller. Telf. 6.

Aalborg. Th. Møller, Kongensgade 9.

## Dampbaad.

En brugt Dampbaad til Bugsering af Pramme, helst med Overflade-Kondensator og med en indiceret Hestekraft af 50, ønskes til Køb.

Nærmere Oplysninger om Størrelse, Dybtgaaende, Konstruktion, Maskinkraft og Pris, bedes indsendt i Billet mrk: „Dampbaad 3713“ til Aug. J. Wolff & Co's Ann.-Bur., Kjøbenhavn, i Løbet af 8 Dage.

## WILLIAM OLSENS EFTF.

PAPIRHANDEL,  
HOLBERGSGADE 26.  
SKIBSDAGBØGER,  
KONNOSSEMENTER,  
KONTORARTIKLER.

## C. HANSEN, GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
**Toldbodgade 17.**  
Alle Brødsorter føres.  
Kabat for d'Herrer Skibsrestavratører.  
Filial:  
**St. Strandstræde 43.**

# Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsiirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

## LANDMANDSBANKEN

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

**Skibslanterner** med Certifikat, geldende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovfælede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater**  
samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.  
**G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.**  
Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## AKTIESELSKABET NORDISK KAFFE-KOMPAGNI, KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.  
Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-  
handlere samt Specialforretninger.

## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeale i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.  
Fredericiagade 27.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klasses Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-  
toffer, 2,50 Øre** pr. Tønde.  
Alle Grøntsager langt under almin-  
delige Priser.

Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**  
45, Borgergade 45.

INDHOLD: Engelske Sefartsinstitutioner. Af L. Drechsel. (Fortsat). — Kaptajn W. Skjødt. — Kjøbenhavn, den 21. Marts 1901. — Søkort og Farvandsbeskrivelser. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

21. Marts

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

### ABONNEMENTSPRIS

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.  
De øvrige Sider ————— 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
20% 30% 50%  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Sefartstidende“ sælges paa Bladets Kohtor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.  
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Marts 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.:

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

*Adrians  
Leverpostej  
med ny tidens Træfløjt i Passer.*

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

*Forlang altid*

## Otto Monsted's

### Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havn  
ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**  
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson.**

Telefon 120.

Nyhavn 68, Kjøbenhavn.

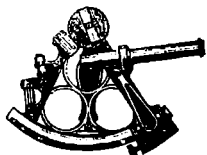
**Repræsentant i Kjøbenhavn**

søges for Enesalg af

## Farve for Jærnskibsbunde

(Patent Composition)

fra en gammel, velrenommeret Fabrik. Første Klasses Fir-  
maer, resp. Skibsinspektører, fhv. Skibsførere el. lign. med  
indflydelsesrige Forbindelser i Rederikredse behage at ind-  
lægge Billet, mrk. „S. 1.“, paa dette Blads Kontor.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preiser, Kjøbmagerg. 13.

## Frugt, Grøntsager, Kartofler, Konserves.

Detail-Udsalg til en gros  
Priser.

1ste Klasses Varer til hidtil  
ukendte Priser.

Jeg anbefaler mine prima, lange **Kar-**  
**tofler, 3,50 Øre** pr. Tønde.

Alle Grøntsager langt under almin-

delige Priser.

Telef. 916. \* **WILH. NIELSEN.**

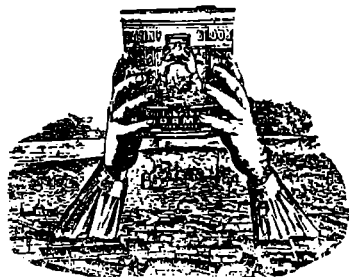
45, Borgergade 45.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

**Toldbodvej 44.**

Telefon 5636.



### Leverandør til den danske Marine.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner,  
Ventiler m. m.

**Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.**

Frihavnen. **Kjøbenhavn Ø.**

**N. M. Hansen,**

Bagermester,

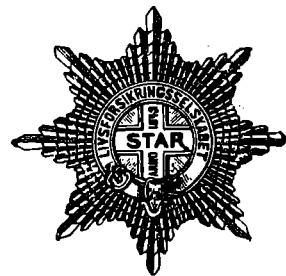
**Toldbodgade 17.**

Alle Brødsorter søres.

Kabat for d'Herrer Skibsestavratorer.

Filial:

**St. Strandstræde 43.**



*Alle Arter Livs-, Kapital-  
og Børneforsikring.*

Særlige, gunstige Tabeller for  
Søfolk i udenrigs Fart.

Hovedkontoret for Danmark:

**Frederiksberggade 11.**

*Agenter blandt Skibskap-  
tajner og Styrsmænd antages.*

## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-

pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Telegramadresse:

Telefon 297.

Seifert, Regnegade.

Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, **Kjøbenhavn.**

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

## Nestlé's Milk

(med Sukker)

## & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

**J. D. BEAUVAIS,**

Depot hos:

St. Kongensgade 106. **København.**

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

## Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Skibsdæklak!

Af d'Herr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kol-  
ding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontrol dampskibet  
„Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A.

Lakken blev anvendt til Dækshusene, og da AA til  
det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Sø-  
vand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget  
halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at  
begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde  
modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak,  
jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontrol dampskibet „Havørnen“, den 1/5 1894.

**A. Bloch,**

Fiskerikontrollør for Jylland.

Ene-Fabrikanter:

**A. D. Burcharth & Søn,**

Lak-, Fernis- og Farvefabrik, **Kolding.**

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Læge H. C. Lund.

## Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Engelske Søfartsinstitutioner.

Af

L. Drechsel.

(Sluttet.)

### VI.

#### Skibsførerforeningerne.

De engelske Skibsføreres Organisationer er oprindelig dannede paa et Grundlag, der er noget forskellig fra de danskes. Medens det nærmest var Trangen til ved forenede Kræfter at afhjælpe Nød indenfor Skibsførerstanden og at hjælpe Enker og faderløse Børn, der bragte de danske Skibsførere til at danne deres første Foreninger, var det i Storbritannien Trangen til at værne sig mod Overgreb udefra, der skabte de første Skibsførerorganisationer. I Aarene 1849—54 gennemførtes i England Love, der ganske forandrede Skibsførerenes Stilling. Medens han hidtil næsten udelukkende var afhængig af Rederen og tilmed i Forhold til denne var stillet temmelig frit, indførtes nu en Kontrol fra Statens Side baade med hans Uddannelse og med hans senere Virksomhed. Det blev overdraget „Board of Trade“ baade at bedømme Skibsførerenes Kvalifikationer til at erhverve Næringsbevis og til at give ham dette, samt til, naar Anledning dertil gaves, at undersøge, om han paa tilfredsstillende Maade havde udført sit Hverv, og at fratage ham hans Næringsbevis, naar han overbevistes om Forsømmelse, der havde foranlediget Tab af Menneskeliv eller Gods. Dette ny System, der jo isvrigt var en ligefrem Følge af Skibsfartens forandrede Forhold, blev, som det synes, i de første Aar anvendt i Praksis paa en Maade, der var uretfærdig og haard overfor Skibsføreren. Hans Handlemaade blev undersøgt af Folk, der ingen Forudsætninger havde for at bedømme den rigtigt, og i Henhold til deres Indberetning dømtes han af „Board of Trade“ og mistede Retten til at udøve sin Næring, enten for et begrænset Tidsrum eller for bestandigt. Det vakte Indignation blandt Skibsførerne, at en Skibsfører kunde dømmes for at have udvist Mangel paa Forsigtighed af Domstole, der var uden Kompetence til at afsige saadanne Domme. Og Skibsførerne saa sig pludselig prisgivne en Retsordning, hvis Uretfærdighed mod dem var iøjnefaldende, men som de stod hjælpeløse overfor. Lidt efter lidt voksede den Erkendelse frem, at de i Forening maatte søge at værne sig mod Uretfærdigheden, indtil i 1857 et bestemt Tilfælde bragte dem til at handle.

En engelsk Dampers var ved Indløbet til Vigo strandet paa et Skær, der ikke var optaget paa Admiralitetets Kort. Domstolen, der undersøgte og paadømte Sagen, frikendte Kaptajnen, men da „Board of Trade“ tilbagesendte ham hans under Undersøgelsen deponerede Certifikat, ledsagede det det med nogle skarpe og umotiverede Udtalelser om hans Sømandsskab. Selvfølgelig vakte dette levende Indignation blandt hans Standsfæller og foranledigede et Møde i Southampton, der vedtog en skarp Protest baade mod „Board of Trades“ Adfærd og mod den hele bestaaende Ordning, samt besluttede at danne en Forening af Skibsfarts-Interesserede i de forenede Kongerigers Havnebyer, der skulde skabe et Fond til Beskyttelse af Handelsflaadens Officerer i Tilfælde af retslige Skridt imod dem fra Statens Side. Bevægelsen fandt kraftig Tilslutning paa Møder, der afholdtes i de større Havnebyer, men dens endelige Resultat holdt ikke, hvad den gode Begyndelse havde lovet. Formaålet var, som man vil have set, at danne en Organisation til Skibsførernes retslige Beskyttelse, men paa det Møde i London, paa hvilket den endelig dannedes, viste det sig, at Bevægelsens Ledelse lidt efter lidt var gledet ud af Skibsførernes Haand og var bleven annekteret af alle andre Skibsfarts-Interesserede med helt andre For-

maal for Øje. Den Organisation, der her dannedes, The London Mercantile Marine Association, bestod af Redere, Skibsførere, Styrmande, Søfolk m. Fl., og den stillede sig som Opgave paa en kraftig og indflydelsesrig Maade at paavirke Regeringens Bestemmelser i Søfartsanliggender — et udmærket Formaal, men ikke just det, der oprindelig havde fremkaldt Bevægelsen. Skibsførerne fik dertil saa at sige ingen Indflydelse paa den ny Forenings Ledelse.

Efter en Række frugtesløse Forsøg paa at samle de forskellige Interesser i et fælles Formaal, sprængtes Foreningen i to Dele, en med Sæde i London, der efterbaanden døde hen, og en i Liverpool, den endnu livskraftige Mercantile Marine Service Association, der bestaar saavel af Redere som Skibsførere o. a., men som væsentlig er dannet paa det oprindelig udformede Program, og som kan se tilbage paa et virksomt og omfattende Arbejde for Skibsførerstanden. Dens egentlige Medlemmer (med Stemmeret og Adkomst til Sygehjælp etc.) er Officerer i britiske Handelsskibe, medens Redere o. a. kan optages som ekstraordinære Medlemmer. I en lang Aarrække var denne Forening den eneste britiske Skibsførerorganisation; den oprettede en Navigationsskole for sine yngre Medlemmer, den udrustede med Støtte af Liverpools Redere og Købmænd et Skoleskib, der har gjort megen Nytte, den fulgte opmærksomt Søfartslovgivningen, den anstrengte sig til det yderste for at forbedre Skibsførerenes Stilling overfor Undersøgelingsdomstolene, og den støttede ham, naar han idømtes Bøder. I human Henseende har den udført et beundringsværdigt Arbejde; dens Midler til Støtte for gamle Sømand og Enker administreres med overlegen Dygtighed, og den ejer et Pensionsfond, der stiftedes ved Dronningens Jubilæum i 1887, og hvis Grundlag var den af den bekendte Skibsreder i Liverpool T. H. Ismay skænkede anselige Sum af 20,000 £, der senere er omtrent fordoblet ved frivillige Bidrag, og som yder Pensioner til Skibsførere, Dæksofficerer og Søfolk i Liverpool-Skibe.

Først i 1873 dannedes en ny britisk Skibsførerforening, nemlig The British Shipmasters and Officers Protection Society med Sæde i Sunderland og Filialer i forskellige Havnebyer. Dens Opgaver falder nogenlunde sammen med den ovenfor omtalte Organisation, og den kan se tilbage paa et stort og nyttigt Arbejde, navnlig i Retning af at beskytte sine Medlemmers retslige Interesser; den har med Held appelleret en stor Mængde Retssager til højere Instanser, og den har indtil nu udbetalt den anselige Sum af c. 10,000 Lst. til saadanne Sagers Forfølgelse. Til Enker og Børn efter afdøde Medlemmer har den udbetalt over 3,000 Lst., og disse betydelige Midler er alle frembragte udelukkende ved dens Medlemmers Ydelser. — I Slutningen af 1873 dannedes derefter i Hull The British Shipmasters Association med et tilsvarende Program; ogsaa denne Forening har virket med Held og ejer nu omtrent 3,500 Lst.

Skibsførerne i London synes efter det mislykkede Forsøg i Halvtredserne at have tabt Interessen for Organisationssagen. Det var atter nu et Overgreb fra en Statsautoritet, der bragte den til Live paany, idet den Fremgangsmaade, som Politivrighederne paa Themsen ved en bestemt Lejlighed iværksatte overfor en engelsk Skibsfører, vakte en saa stærk Indignation, at man paa et Møde i London i 1876 besluttede Dannelsen af en Skibsfører-Organisation. Dennes Opgave skulde være at fremme Sammenslutningen mellem Skibsførerne, at beskytte deres Interesser og at værne dem mod Overgreb



udefra. Det fremhævedes udtrykkelig, at Foreningens Formaal i ingen Henseende var i Modstrid med Redernes Interesser, hvis Medarbejde man tværtimod ønskede. Som egentlige Medlemmer skulde kun optages Skibsførere med „Board of Trades“ Certifikat, som særlige Medlemmer Redere, Assurandører, Skibsmæglere og Købmænd, der af Interesse for Foreningens Formaal vilde støtte denne. Denne Forening traadte ud i Livet under Navn af Shipmasters Society. Efter at den var oprettet, rettede den Anmodning til „Board of Trade“ om i Lighed med talrige andre Skibsfartsorganisationer at blive indført under „The Limited Liability Acts“ af 1862 og 1867. Det bestemmes i disse, at Foreninger, der dannes med nyttige Formaal, men ikke med økonomisk Vinding for Øje, kan blive anerkendte af „Board of Trade“ som Foreninger med begrænset Ansvar uden at Ordet „Limited“ tilføjes deres Navn. „Board of Trade“ fordrer imidlertid af den ny Forening, at den, for at opnaa denne Begunstigelse, i sine Love skulde fraskrive sig al Ret til Indblanding i Stridigheder mellem Reder og Skibsfører, og Foreningen gik ind paa denne ikke ringe Indskrænkning i sin Handlefrihed.

The Shipmasters Society i London er den af de britiske Skibsførerorganisationer, der i en Aarrække, i hvert Fald i den offentlige Bevidsthed, har staaet som den ledende. Dens Arbejde har dog ingenlunde været uden Vanskeligheder. Dens Love forbeholdt ikke udtrykkelig Foreningens Ledelse for Skibsførerne; saaledes kunde Redere, der tidligere havde været Skibsførere, være Medlemmer af Bestyrelsen, og dette bragte til Tider saa megen Splittelse ind i Foreningen, at den undertiden endog var sin Opløsning nær. Det er en almindelig Opfattelse, at det væsentlig skyldes dens nuværende Sekretær, Kaptajn A. G. Frouds udholdende Arbejde, at Foreningen endnu er levedygtig, og at den, trods alle Brydninger, har udført et stort Arbejde for den engelske Skibsfører. Den har et fast og med nautisk og anden Literatur vel forsynet Lokale i Londons City, og den holder i Vintermaanederne en Række Foredrags- og Diskussionsmøder, der har haft en ikke ringe Betydning; paa Foreningens Foranstaltning udgives meget udførlige Referater af disse Møder, og en Gennemlæsning af blot nogle af disse Referater giver et Indtryk af den grundige Maade, hvorpaa Forhandlingerne føres, og den Nytte, de utvivlsomt gør. Disse Møders Forhandlingsgenstande er baade Forhold, der direkte vedrører Foreningen, og saadanne, der er af mere almindelig Interesse for Skibsførerstanden, og ved at udgive Referater fra Møderne, gør Foreningen dem tilgængelige for Offentligheden, hvad sikkert i høj Grad bidrager til at vække dennes Interesse for Skibsførerstanden og dens Opgaver. Foreningen har igennem et af den oprettede Engageringsbureau søgt at være et Mellemlid mellem Rederne og Dæksofficererne. Den har fremdeles foranstaltet Undervisning for Medlemmerne i Sygehjælp i Tilfælde af Ulykkestilfælde og lign.; den staar i Forbindelse med talrige meteorologiske Instituter og forsyner sine Medlemmer med Efterretninger fra disse. Foreningen har et Fond, der yder Hjælp til Enker efter Medlemmer; det har ingen faste Regler for sin Virksomhed; hvert Tilfælde behandles for sig af dets Bestyrelse. Siden 1886 bestaar Foreningen som en helt uafhængig Skibsførerorganisation, der udelukkende opretholdes ved sine Medlemmers Bidrag; kun nogle Æresmedlemmer er optagne, men de kan ikke vælges ind i Bestyrelsen.

I 1877 dannedes The Scottish Shipmasters Association, Limited, der har et stort Antal skotske Skibsførere som Medlemmer. Dens Opgaver er til Dels de samme som de øvrige Organisationers, men det fremhæves dog udtrykkelig i dens Love, at den skal følge Behandlingen i Parlamentet af alle Lovforslag, der berører Skibsførernes Interesser, at den skal have en Forsikring for de Tab, dens Medlemmer kan lide ved at deres Ejendele gaar tabt ved Forlis o. lign., og at den

skal samvirke med andre Organisationer med lignende Formaal. Denne Forening har særlig i Retning af unge Søfolks Uddannelse udrettet et stort Arbejde.

Det vil af denne Fremstilling ses, at de britiske Skibsførere raader over et ganske anseeligt Antal Organisationer, og at flere af disse har haft stor Betydning. Men det vil ogsaa ses, at den hele Bevægelse har arbejdet sig frem under stadige Splittelser, og at ingen af de Organisationer, der ovenfor er omtalt, har formaaet at samle den store britiske Skibsførerstand i et fælles Arbejde. Det er snart lokale Interessers Fremtrængen paa Bekostning af de almindelige, snart Uenighed om Maaden, hvorpaa Opgaverne skal løses, mest af alt dog Mangel paa Sans for Betydningen af det fælles Arbejde, der træder hindrende i Vejen for dette. Men Tiden og Udviklingen krævede i stedse højere Grad et saadant Samarbejde mellem Skibsførerne i Landets forskellige Dele. Da Trade Unions i Slutningen af Firserne stod paa Højden af deres Magt, indsaa flere af Skibsførerforeningernes ledende Mænd, at om det ikke lykkedes dem at samle deres Medlemmer i en stor og fælles Organisation, vilde mange af dem søge ind under Trade Unions, der lededes af en kraftig Haand, og der førte en positiv Politik, som enhver kunde forstaa, hvad enten den havde hans Sympati eller ikke. Under den store Sømandsstrejke i 1890 gjorde Mr. Wilson, Trade Unions Leder, et kraftigt Forsøg paa at vinde de britiske Skibsførere og øvrige Befalingsmænd for sin Organisation, og det behøver ikke at paavises, hvilken Betydning for Udviklingen indenfor den britiske Handelsmarine det vilde haft, om Forsøget var lykkedes, og hvor tvivlsomt det vilde været, om Udfaldet af den store Strejkebevægelse den Gang saa vilde være blevet, som det blev. Men Mr. Wilsons Forsøg lykkedes ikke, og den eneste praktiske Virkning, det havde, var at fremkalde et Samarbejde mellem de ledende britiske Skibsfører-Organisationer, der maaske ellers vilde have ladet vente længe paa sig. Det lykkedes paa et Møde i London at danne The Shipmasters and Officers Federation, der bestaar af Delegerede for følgende enkelte Foreninger: The Mercantile Marine Service Association i Liverpool, The British Shipmasters & Officers Protection Society i Sunderland, The Shipmasters Society i London og Scottish Shipmasters Association i Glasgow. I dette Forbund har hver enkelt af disse Foreninger bevaret sin Selvstændighed, men de samvirker gennem det for deres almindelige fælles Formaal. De gode Virkninger af denne Sammenslutning viste sig snart, navnlig derved, at Regeringen erkender den som repræsenterende det store Flertal af britiske Skibsførere og æsker dens Raad og Vejledning i Spørgsmaal, der vedrører Skibsførerstanden. Ved Valgene til Parlamentet varetager den Standens Interesser; i Bestræbelserne for at faa denne repræsenteret i Parlamentet har den dog ikke haft samme Held med sig som Skibsedernes Organisationer. Sikkert betegner dens Eksistens og dens Arbejde et ikke ringe Fremskridt i Retning af de britiske Skibsføreres Sammenhold, men dette lader dog endnu meget tilbage at ønske, og man kan ikke sige, at den britiske Skibsførerstand gennem Organisation har vidst at hævde sig en Plads i Samfundslivet, der svarer til dens Betydning for det britiske Samfund. Hvis ikke Forstaaelsen heraf udvikles stærkere, eller hvis ikke andre Momenter bidrager til at samle den store Skibsførerstand, vil denne næppe i Længden kunne følge med Tiden og tilfredsstillende Krav til den.

Der er endnu et Forhold, som fremkalder Tvivl om, hvorvidt disse Skibsførerorganisationer, der her er omtalt, vil kunne løse deres Opgave. Det er det, at de med ængstelig Skyhed undgaar i deres Program at optage det mindste Punkt, der kan berøre Forholdet mellem Reder og Skibsfører, og at de bestemt værger sig mod enhver Indblanding i dette Forhold. Nu kan man

naturligvis ønske, at det gamle og patriarkalske Forhold mellem Reder og Skibsfører maa blive bevaret, men den, der kan tro dette muligt, kender ikke sin Tid. Ingen kan jo dog nægte, at der her som Regel er Tale om modstridende Interesser, for saa vidt som Skibsføreren og Styrmanden vil kræve forbedrede Arbejdsvilkaar, hvad Rederen i Almindelighed vil modsætte sig, fordi hans Skøn over, hvilke Betingelser, der rammer det rette, gerne er forskelligt fra hans Underordnedes. Og hvorfor skulde egentlig Forholdet mellem Arbejdsgiver og Arbejder i Sømandsstanden udvikle sig anderledes end i alle andre Stænder? Skibsførerforeningerne vil derfor ikke, i England saa lidt som andre Steder, i Længden kunne undgaa at tage dette Spørgsmaal op, og hvis Rederne har tilstrækkeligt Fremsyn, saa vil de indse, at dette er uundgaeligt, og de vil ved et fornuftigt Samarbejde med deres Undergivnes Organisationer søge at skabe en fredelig Udvikling paa et Omraade, hvor der er Sprængstof nok. Den seneste Udvikling i England bekræfter den her fremsatte Opfattelse. For 7—8 Aar siden oprettedes nemlig i Liverpool under Navn af The Merchant Service Guild en ny Skibsførerforening. Dens Stifter og endnu dens Leder udtalte den Gang, at „Skibsførere og Styrmand, der hidtil har været tilsidesatte, nu melder sig med deres Krav, og jeg tænker, at den Tid ikke er fjærn, da de vil blive hørt.“ Dens Formaal er at fremme og beskytte Handelsflaadens Befalingsmænds Interesser og Uafhængighed. Embedsmænd i „Board of Trade“, selv om de har Certifikat som Skibsfører eller Styrmand, Officerer i Orlogsmarinens, eller korresponderende Redere kan ikke blive Medlemmer. Den tilstræber at blive en fælles Forening for hele Landet. Man vil let se, at dette Program har en Klang, der er vidt forskellig fra de gamle Foreningers, og det bliver ikke mindre tydeligt, naar man hører det Svar, Foreningen har givet paa en Forespørgsel om sine Fremtidsplaner: „Vent, til vi har faaet Penge nok, saa vil man faa dem at se.“

The Merchant Service Guild er saaledes den nyeste Fremtoning blandt de større britiske Skibsførerforeninger. Lederne af de ældre Organisationer ser skævt til dens Virksomhed og tror ikke paa, at det vil lykkes den paa det Program, den har valgt, at blive det længe eftertragtede Samlingspunkt for de britiske Skibsførere. De bebrejder den tillige Hensynsløshed og Illoyalitet i Forholdet overfor de andre Foreninger. Om dette er rigtigt eller ikke, kan Udenforstaaende vanskeligt have nogen Mening om, ligesom der desværre her savnes Materiale til en mere detaljeret Fremstilling af „The Guilds“ Virksomhed. Men man faar det Indtryk, at den er dannet paa et mere moderne Grundlag end sine ældre Kolleger, og naar man hører, at den har over 3 Gange saa mange Medlemmer som den ansete Shipmasters Society i London,\* og at man i „Board of Trade“ tager ikke ringe Hensyn til den, saa kan man ikke andet end faa en Forestilling om, at den har en Fremtid for sig, og at det maaske vil falde i dens Lod at løfte den Sten, som saa mange andre har maattet lade ligge: at skabe en stærk og enig britisk Skibsførerstand. En Undersøgelse af denne Institutions hele Organisation synes at maatte have megen Interesse. Hvad her er meddelt om den, hviler som sagt ikke paa en saadan.

Man vil ved Gennemlæsning af denne Skildring af engelske Søfartsinstitutioner let se, at Formaalet har været at skildre dem, der har Betydning som Organer for den engelske Skibsfarts offentlige Interesser, særlig fordi Udviklingen i England paa dette Omraade maa antages at ville faa stor Betydning for den i andre Lande. Det

\*) Efter at ovenstaaende er skrevet, ses det af engelske Blade, at „The Guild“ i 1900 har haft en Tilgang af 1,575 Medlemmer og i Aar yderligere en Tilgang af 302 Medlemmer; den tæller nu 6,500 Medlemmer.

vil kunne indvendes mod denne Skildring — bortset fra, at der mulig kan indvendes meget andet — at den er ulige tilbøjeligere til at se Lyssiderne ved disse Institutioner end til at se Skyggesiderne. Det ligger i, at man ulige lettere og hurtigere faar Blik for de første end for de sidste, af hvilke der uden Tvivl findes adskillige, som en mere indgaaende Undersøgelse vilde bringe frem. Men at den britiske Søfartsverden, og da særlig de britiske Skibsrødere, gennem deres Organisationer har skabt sig en virkelig Magtstilling i det offentlige Liv, det er sikkert, og skønt det er meget store pekuniære Offre, der er bragt for at opnaa dette, saa vil enhver britisk Reder erkende, at de har været vel anvendte, og en Erkendelse af saadanne Offres Nødvendighed vil stedse stærkere brede sig til de andre Dele af den britiske Sømandsstand. Dette er i hvert Fald en Lysside ved den hele Bevægelse, der her er skildret, som ikke kan fremhæves stærkt nok.

## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart

har udsendt sin Aarsberetning for 1900. Der erindres i denne først om, at to af dens Medlemmer, Kaptajn H. F. Harboe og dens Formand, Kommandør N. J. Jespersen, i Aarets Løb er afgaaede ved Døden. I deres Sted er indvalgt i Repræsentationen Kaptajn A. W. Knudsen og Kontorchef F. L. M. Ortmann som Delegerede for henholdsvis Skipperforeningen i Kjøbenhavn og Foreningen til Søfartens Fremme. Maskininspektør W. Andersen er udtraadt af Repræsentationen, hvorefter Maskinmestrenes Forening til sin Delegerede i denne har valgt Maskinmester A. J. Berg. — Forretningsudvalget bestaar efter de i Aarets Løb foretagne Genvalg og Nyvalg af Skibsrøder D. Torm, Formand, Grosserer Ad. Carl, Næstformand, Professor V. Bentzon, Direktør J. Brandt, Kaptajn Jacob Holm og Maskinmester O. Mortensen.

Over de i Aarets Løb behandlede Sager giver vi en kort Oversigt.

Repræsentationen har i en Erklæring til Grosserer-Societetets Komite anbefalet, at man fuldstændig ophæver Forordningen af 28. Oktober 1829 om Ahmingspligten i Kjøbenhavns Havn, idet denne ikke længere har Betydning som Grundlag for Beregningen af offentlige Afgifter eller Interesse for Havnetrafikens Sikkerhed. For de Pramme af moderne Konstruktion, der nu benyttes, er Ahmingen som Regel udførlig, og den er som Varemaal saa upaalidelig, at man fra Skibsfartens Side maa ønske at komme bort fra den.

Efter Anmodning fra Administrationen for Julius Skrikes Stiftelse har Repræsentationen assisteret denne ved Udarbejdelsen af Planen for Fordelingen af de af Stiftelsens Midler, der efter dens Fundats kan komme Søfarten til Gode. Repræsentationen har foreslaaet, at der til „Georg Stage“ ydes en saa stor Del af det disponible Beløb som muligt i aarligt Tilskud; den udtalte, at den paa det varmeste maatte tilraade at imødekomme den fra Stiftelsen „Georg Stages Minde“ herom indgivne Ansøgning i saa stort Omfang som muligt, fordi den Skole, som vordende Søfolk gennemgaar i Skoleskibet, har vist sig at være et meget betydningsfuldt Led i deres Uddannelse, og fordi Stiftelsen ikke raader over tilstrækkelige Midler til at fremme sin Virksomhed i det ønskelige Omfang. Fremdeles gjorde man opmærksom paa den stedse stigende Trang til at give unge Sømand Lejlighed til at faa Undervisning i Skibmands- og Takkeladsarbejder, idet Dampskibsfartens stærke Udvikling har haft til Følge, at Kendskab til og Færdighed i det Matrosarbejde, der tidligere lærtes i Sejlskibene, er bleven sjældnere og Adgangen til at

uddanne sig i det vanskeligere. Da en Uddannelse heri ikke alene er af stor Betydning for Matroser og Befalingsmænd i Sejlskibe, men ogsaa for dem i Dampskibe, betegnes det som meget ønskeligt, om der ved Oprettelsen af en Skole kunde gives let Adgang til at opnaa Indsigt i disse Arbejder. Repræsentationen anbefalede, at der ydedes Sømandsforeningen et Beløb af 1,000 Kr. til en saadan Skoles Oprettelse i den udrangerede Brig Hvalfisken, som den kgl. grønlandske Handel havde tilbudt uden Vederlag at overlade Foreningen hertil. — Endelig anbefalede man at yde Premierløjtnant Wolfhagen 1,500 Kr. til Udgivelsen af en maritim-teknisk Ordbog. — Disse Indstillinger er fulgte ved Fordelingen af Stiftelsens Midler.

Ministeriet for offentlige Arbejder har raadspurgt Repræsentationen, om den planlagte Signalstation ved Helsingør bør lægges paa Kronborgpynten eller paa Helsingørs Havnemole. I sin Erklæring til Ministeriet udtalte Repræsentationen, at Stationens vigtigste Opgave var at rapportere de forbigående Skibe, og at den derfor utvivlsomt bør lægges paa Kronborgpynten, hvorfra man kan overse Farvandet baade mod nord og syd, og hvor Stationen vil ligge synligt og bekvemt for Signalering, hvad ingenlunde kan siges om Pladsen paa Helsingørs Havnemole. Desuden var dens Drift paa Kronborgpynten billigere. Man fremhævede dog Betydningen af, at Stationen faar et tilstrækkelig stort Personale, saa at den til enhver Tid fuldt ud tilfredsstillende kan betjene de forbigående Skibe. — Signalstationen er nu anlagt paa Kronborgpynten og aabnedes d. 1. December f. A. for offentlig Afbenyttelse.

Repræsentationen benyttede denne Lejlighed til at udtale Ønsket om, at det paa Helsingørs Havnemole etablerede Tidssignal ligeledes faar sin Plads paa Kronborgpynten, da det har betydelig Interesse for de forbigående Skibe i Tide at blive opmærksom paa, at Øjeblikket for at kunne benytte det til Kontrol for deres Kronometre nærmer sig.

I Anledning af en Henvendelse fra Nexø Byraad har Repræsentationen udtalt, at den ikke ser sig i Stand til at imødekomme Byraadets Ønske om, at den skulde indgaa til Bevillingsmyndighederne med Andragende om at faa anlagt en Nød- og Tilflugtshavn ved Nexø, idet den ikke mener at kunne tillægge en Uddybning af Nexø Havn ud over den alt vedtagne (til 16 Fod) saa stor Betydning for Skibsfarten, at den tør tilraade Staten hertil at anvende det betydelige Beløb (600,000 Kr.), som denne Foranstaltning vilde kræve.

Repræsentationen har andraget Indenrigsministeriet om, at en Repræsentant for Damp- og Sejlskibsaktieselskaberne maa deltage i Udarbejdelsen til et Udkast til en dansk Aktielov.

Beretningen omtaler udførligt Retssagen i Anledning af Cathays Sammenstød med Clan Mc. Gregor, under hvilken først nævnte Skib paastod det Beløb, det efter Dommen skulde tilsvare, nedsat. Vi henviser til vor tidligere udførlige Omtale af denne Sag og tilføjer kun, at Repræsentationen har anmodet Udenrigsministeriet om, ad diplomatisk Vej at formaa den engelske Regering til ved en Tillægsbestemmelse til Merchant Shipping Act 1894 at umuliggøre den Ubillighed imod andre Nationers Skibe, som denne Dom foreløbig har slaaet fast.

Det til Regering og Rigsdag indgivne Andragende om, at Skibsfartens Aktieselskaber ikke maa blive beskattede, om at Indførselstolden paa Skibe og Konsulatafgiften maa blive ophævede, gengives i sin Helhed. Vi henviser om dette til Dansk Søfartst. No. 46 for afvigte Aar. Repræsentationen har fra Regeringen modtaget Tilsagn om, at der fra dens Side vil blive taget det mest mulige Hensyn til de i Andragendet fremsatte Ønsker, og Folkethingets Finansudvalg har enstemmigt anerkendt Berettigelsen af Ønsket om Lettelse af de Byrder, som Told- og Konsulatafgifterne lægger paa Skibsfarten.

Til Indenrigsministeriet har Repræsentationen efter dettes Anmodning erklæret sig over et Udkast til Anordning om Indladning og Modtagelse af Sprængstoffer, ildfarlige eller ætsende Varer i danske Skibe og stillet en Række Forslag til Ændringer af dets enkelte Bestemmelser, idet man derhos har henpeget paa de meget skadelige Følger for det danske Fragtmarked, som Bestemmelser af denne Art kan have, om de er for strenge.

Fra forskellige offentlige Myndigheder har Repræsentationen modtaget Meddelelser af Interesse for Skibsfarten, som den derefter har bragt til de i dem interesserede Foreningers Kundskab. Flere af dem har i Aarets Løb været gengivne her i Bladet, hvorfra vi ikke nu omtaler dem nærmere.

Kjøbenhavn, d. 28. Marts 1901.

Om det i Sommer her i Bladet meget omtalte Spørgsmaal om Enkelt Skib overfor Eskadre foreligger der nu en Udtalelse i Aarsberetningen fra Liverpool's Skibsrederforening, der repræsenterer mellem 2 og 3 Millioner Tons britisk Tonnage. Det hedder i Beretningen, at Foreningen sammen med Chamber of Shipping har indgivet en Fremstilling til Board of Trade om U hensigtsmæssigheden af at indrømme Orlogsskibe en absolut Vejret overfor Handelsskibe. Foreningen fremhæver den alvorlige Risiko, som den britiske Handelsflaades Skibe maa løbe under Orlogsflaadens Manøvrer i de britiske Farvande, særlig fremkaldt ved de mindre og hurtigere Skibe af Orlogsflaaden, der navigerer i de stærkt befærdede Ruter langs Kysterne, uden Hensyn til de gældende Søvejsregler og uden at føre Lanterner og give Signaler i Overensstemmelse med disse Regler. Foreningen erkender fuldt ud Manøvrernes Betydning og Nødvendigheden af, at de Skibe, der deltager i dem, under visse Forhold kan fritages for at følge Søvejsreglerne, men idet den gør opmærksom paa de mange Menneskeliv og de kolossale Værdier, der kan udsættes for Risiko, udtaler den som sin Mening, at alle Skibe, der deltager i Manøvrerne, naar de befinder sig i Nærheden af befærdede Farvande, strengt bør følge Søvejsreglerne og under alle Forhold føre de anordnede Lanterner.

Vi erfarer med Beklagelse, at Kaptajn H. L. Udbye i Mandags, paa sin 67-aarige Fødselsdag, er afgaaet ved Døden. Kaptajn Udbye gik til Søs som Dreng og blev i en ung Alder Skibsfører. Han sejlede i en Aarrække i oversøisk Fart, mest med fynske Skibe, indtil han for en Snes Aar siden tog Bolig her i Byen og fik Ansættelse i Firmaet Theo Koch & Co., der drev en omfattende Søassurance-Forretning og Dampskibsrederi. Afdøde Theo Koch satte megen Pris paa Udbye, og han kom til at indtage en betroet Stilling i Firmaet. Ved Kochs Død i 1898 blev Udbye Medindehaver af Firmaet og ledede det indtil sin Død. Han var knyttet til Nordisk Skibsrederforening som dens Agent her i Byen.

Kaptajn Udbye var en i den danske, særlig i Hovedstadens Søfartsverden vel kendt og meget anset og afholdt Mand. Hans Helbred var i de sidste Aar skrøbeligt, men han varetog dog sin Gerning indtil faa Dage før sin Død.

Firmaet Theo Koch & Co. fortsættes, som vi erfarer, uforandret efter Kaptajn Udbyes Død af dets Eneindehaver Hr. Cl. Hansen.

I Tilslutning til den i vort sidste Nummer optagne Skildring af The Shipping Federation kan det mulig have Interesse at erfare, at der i denne Maaned i Antwerpen er oprettet en lignende Institution, Antwerp Shipping Federation. Dens Opgave vil bl. a. være at beskytte de fremmede Skibe, der kommer til Antwerpen for at laste eller losse, mod Følgerne af Strejker o. lign. blandt Havnearbejderne.

Udenrigsministeriet meddeler os, at den norske Regering under 7. Jan. d. A. har bestemt, at Fartøjer i almindelig Fragtfart, bestemte til Udlandet, fra 1. April 1901 at regne og indtil videre skal være lodsfrø, naar de anløber Havn i Norge alene i det Øjemed at forsyne sig med Kul eller Skibsprovisioner. Det tilføjes, at Fritagelsen for Lodspligt i ovennævnte Tilfælde gælder saavel for udgaaende som for indgaaende samt Anskaffelse baade af Skibsproviant og andre Skibsforødenheder som Petroleum, Tovværk m. m.

Den norske Bark Romance, der d. 13. August 1900 laa til Ankers paa Mersey og var i Færd med at hive Ankeret op, for af to Bugserbaade at blive bugseret ind, blev paasejlet af Damperen Javary, der gjorde en Del Skade paa Romance, og bevirkede, at denne kom i Drift og maatte tage Bjærgningsassistance. Idet vi med Hensyn til de faktiske Omstændigheder kan henvise til et i „Dansk Søfartstidende“ No. 40 for d. 6. Decbr. f. A. indeholdt Referat af en Sag imellem Bugserbaaden Knight of the Cross og Romance, skal vi kun meddele, at ved Admiralitetsrettens Dom af 25. Januar blev Damperen Javary kendt ene skyldig i Sammenstødet.

D'Hrr. C. G. Wickberg & Söner i Sundsvall meddeler os, at saa vidt det er muligt at bedømme Isforholdene, vil disse tillade Søfartens Aabning om 4 à 5 Uger.

I Marseille er der for Tiden en alvorlig Strejke blandt Havnearbejderne, understøttede af Matroser og Fyrbødere. Havnearbejderne fordrer Afskaffelse af Nat-arbejde; et Løntillæg af 2 Francs for Timen for Natarbejde, saa længe dette ikke helt kan afskaffes; dobbelt Betaling for Søndagsarbejde og 8 Timers Arbejdsdag. Strejken har fremkaldt den alvorligste Forstyrrelse i hele Handelslivet i Marseille. I Neapel er en lignende Strejke udbrudt, og det er ikke usandsynligt, at den forplanter sig til andre Havne.

Howaldtswerke i Kiel har haft et gunstigt Resultat af sit sidste Driftsaar. Dets Nettoindtægt var 590,704 Mark; af Aktiekapitalen, 5 Mill. Mark, udbetales et Udbytte af 6 pCt. Værftet har Bestillinger, der vil beskæftige det langt ind i næste Aar.

Havnebestyrelsen i Kiel har besluttet anlægge en Handelshavn ved Byen og bevilget 1,100,000 Mark hertil.

## Engelsk Højesteretsdom.

House of Lords har nylig afsagt Dom i en Sammenstøds-sag, der ved Admiralitetsretten og Appelretten havde faaet samme Udfald, nemlig: both to blame. Det var den ogsaa her i Bladet (No. 8 for 1900: Engelske Appelrettsdomme) omtalte Sag Carola imod Ørnen, hvilke to Dampere stødte sammen i Kattegat.

House of Lords kom til et andet Resultat end de foregaaende Instanser og erklærede Carola for alene at have Skylden. Skibene maatte efter det om de faktiske Forhold oplyste antages at være kommet omtrent lige imod hinanden. Ørnen gav da et kort Fløjtestød og lagde Roret Bagbord, Carola gav ogsaa et kort Fløjtestød, men lagde Roret Styrbord, hvilket havde til Følge, at Ørnen løb op i Carolas Styrbords Side. Baade i Admiralitetsretten og i Appelretten blev Carola fundet skyldig, fordi den havde lagt Roret Styrbord, men Ørnen fandtes ogsaa skyldig, fordi den ikke i Tide havde stoppet og bakket, og der henvistes i denne Anledning til Søvejsreglernes Art. 21 Anm.

House of Lords kunde ikke finde nogen Skyld hos Ørnen, der havde handlet fuldkommen rigtig og overensstemmende med Reglerne. Sammenstødet maatte udelukkende tilskrives Carola og dette Skibs urigtige Manøvre.

Som vi allerede i sin Tid ved Omtalen af denne Sag gjorde gældende, vilde den strænge Fortolkning, som Admiralitetsretten og Appelretten i nærværende Tilfælde gav Art. 21 Anm., naar den skulde lægges til Grund i alle lignende Sager, stille alt for overdrevne, ja umulige Fordringer til Skibsførerne, og det vilde i saa Fald næsten være umuligt for en Skibsfører at blive helt frikendt i en Kollisionssag. Det er derfor meget interessant, at House of Lords har haft Spørgsmaalet til Bedømmelse og er kommet til et andet og rimeligere Resultat end de to andre Instanser.

Hvad Art. 21 Anm. angaar henvises iøvrigt til en i „Dansk Søfartstidende“ No. 9 for 1900 indeholdt Artikel: Søvejsreglernes Art. 16 og 21.

## Norske Domme

om Søpant for Fordringer paa Tidsbefragteren.

Efter „Bergens Skibsliste“ og „Norges Sjøfartst.“ gengiver vi følgende ret interessante Domme:

Den 2. Septbr. 1898 afsagde Bergens Sørst Dom i følgende Sag: Damperen Stellas Rederi havde bortfragtet denne Damper til Halvorsens Kulforretning i Maanedsbefragtning. Halvorsen gav Skipperen Ordre til at gaa til St. Petersborg og indtage en Rugladning, og beordre ham til der at henvende sig til Mæglerfirmaet C. Heimbürger, og samtidig anmodede Halvorsen Heimbürger om at besørge Skibet lastet og trække paa Halvorsen for Skibsudgifterne. De herefter af Heimbürger udlagte Beløb, der anerkendtes af Halvorsen, blev imidlertid paa Grund af sidst nævntes Fallit ikke betalt, og Heimbürger indstævnte derefter Stellas Rederi til Betaling, paaberaabende sig Søpanteret efter Søløvens § 268/4 og § 275.

Rederiet gjorde herimod gældende, at det ikke stod i noget som helst Forpligtelsesforhold til Heimbürger, og at Halvorsen aldrig havde tænkt paa at forpligte Skibet, saa at Rederiet altsaa hverken var personlig forpligtet eller hæftede med Skibet. Heri gav Retten imidlertid ikke Rederiet Ret. Søpanteretten var ikke afhængig af nogen personlig Forpligtelse eller kontraktmæssig Ved-

tagelse; den indtraadte, naar visse Fakta kom til Eksistens. I nærværende Tilfælde maatte Betingelserne for en Sjøpanteret siges at være til Stede, idet Udgifterne var saadanne, der vedrørte Skibet, kom dette til Gode, og henhørte til de Udgifter, som Skipperen maatte sørge for. Efter Sjølovens § 275 var det indbyrdes Forhold mellem Reder og Tidsbefragter Sjøpanthaveren uvedkommende. Det var netop Sjøpanterettens Væsen, at Skibet forpligtedes ved Udgifter til dette, at Søkreditorerne fik en Sikkerhed i *fortune de mer*, og i nærværende Tilfælde var Skibet derfor ogsaa blevet forpligtet ved Siden af Halvorsen, der var personlig forpligtet overfor Heimbürger. Dommen lød derefter paa, at det indstævnte Rederi skulde betale det omspurgte Beløb, medens Processens Omkostninger hævdedes.

Sagen appelleredes til Højesteret og fik her samme Udfald, idet Højesteret udtalte, at Halvorsen overfor Heimbürger maatte staa som Reder af Stella, og at da Sjølovens § 275 udtalte, at den Omstændighed, at et Skib er overladt til en anden, ingen Indflydelse har paa Kreditors Ret til at holde sig til Skibet, maatte det i det foreliggende Tilfælde komme an paa, om de omstridte Beløb udgjorde en Fordring af den Natur, at der havdes Sjøpant for den efter Sjølovens § 268, hvilket antoges at være Tilfældet. Det kunde ikke gøre Forandring i Opfattelsen, at Kaptajnen ikke havde paaskrevet hvert Underbilag og ikke specielt anmodet Heimbürger om Udbetaling af hver enkelt Post, idet det maatte være tilstrækkelig, at Udlægene var kommet Skibet til Gode og at Kaptajnen havde kendt dem og deres Nødvendighed.

Til et andet Resultat i en lignende Sag kom Drammens Sjøret, der d. 16. Oktober 1900 afsagde Dom i følgende Sag: Dampskibet Prosum var bortfragtet i Maanedsfragt til et Firma i Sunderland. Paa en Tur gennem Kajsers Wilhelm Kanalen anløb Skibet Tønning, hvor et Mæglerfirma, Zerßen & Co., betalte Kanaludgifterne og leverede Bunkerkul. Maanedsbefragteren gik imidlertid fallit, og da Zerßen & Co. ikke kunde faa deres Udlæg dækkede, henvendte de sig til Rederiet, der imidlertid nægtede at betale under Henviisning til, at Skibets Fører ikke havde stiftet den omtalte Gæld, der var stiftet af Befragteren og derfor Skibet uvedkommende. Sagsøgeren hævdede, at Forpligtelsen var stiftet af Skipperen i hans Egenskab som saadan, og at der derfor tilkom Firmaet Sjøpanteret, samt at det efter Sjølovens § 275 ikke forandrede denne Ret, at Skibet var overladt en anden til Brug.

Idet Retten udtalte, at den ved Sjølovens § 268 hjemlede Sikkerhed for Kreditorerne efter Lovens Udtalelse i § 275 ikke skulde forringes ved at Rederen bortfragtede Skibet i Maanedsfragt, hævdedes det, at Spørgsmaalet i nærværende Sag alene drejede sig om, hvorvidt nævnte Fordring faldt ind under § 268/4, hvorvidt der forelaa Fordringer, der grundede sig paa Forpligtelser, som Skipperen i denne sin Egenskab havde indgaaet. Dette mente nu Retten ikke at være Tilfældet i nærværende Sag. Forholdet var det, at Mæglerfirmaets Kontorist uanmodet var kommet om Bord og var optraadt som handlende for Befragteren, saaledes at Føreren opgav ham, hvor mange Kul han skulde bruge, men ikke selv bestilte Kul, og ej heller engagerede Mægleren, idet han havde den bestemte Opfattelse, at Mægleren var direkte engageret af Befragteren, hvilket ogsaa var saa meget mere naturligt, som de Udgifter, det i Tønning drejede sig om, Kul og Kanalafgifter, hørte til dem, der ved Maanedsbefragtning altid betales af Befragteren. Efter alt det foreliggende fandt Retten, at der var ført tilstrækkeligt Bevis for, at de omtalte Forpligtelser ikke var indgaaede af Føreren. Der kunde i saa Fald ikke blive Tale om nogen Sjøpanteret — og da Rederen stod helt udenfor, heller ikke om nogen personlig Forpligtelse for denne —, hvorfor Rederiet maatte blive at frifinde.

Den Forskel, der er paa ovennævnte Domsresultater, har sin Grund i den noget forskellige Opfattelse af Sjø-

lovens § 268. Ganske vist var der nogen Forskel paa de faktiske Omstændigheder, idet Skibets Fører i Prosum Sagen absolut intet havde haft at gøre med de omtalte Udgifter, der helt og holdent var afholdte af den af Befragteren specielt antagne Mægler, medens i Stella Sagen Heimbürger havde ledet hele Indlastningen og varetaget Skibets Tarv som Mægler; men det var dog givet, at Heimbürger var antaget af Befragteren, og at det var Meningen, at det var hos denne, han skulde have sine Penge. Bergens Sjøret og Norges Højesteret fastslog imidlertid, at de af Heimbürger gjorte Udlæg udgjorde en Fordring, der var beskyttet efter Sjølovens § 268 med Panteret i Skibet, medens Drammens Sjøret i den anden Sag ikke fandt, at de omtalte Udgifter gav nogen Adgang til en saadan Panteret.

## Taagesignaler ved Aarhus Havn.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Artiklen af Hr. C. Andersen, „Freja“, i Søfartstidende d. 14. Marts kan jeg fuldstændig tiltræde. Det er en Mangel, at Aarhus Havn endnu ikke har faaet en Sirene ved Indsejlingen til Vejledning for Skibene i Taage. De Signalapparater, Aarhus Havn har, et Par Messingkanoner, er langt fra tidssvarende og staar ikke i Forhold til den store, udmærkede og meget stærkt besøgte Havn. Jeg har imidlertid som Medlem af Havneudvalget søgt at henlede Opmærksomheden paa de uheldige Forhold for at fremkalde en Løsning paa denne for Skibsfarten saa vigtige Sag, og der er gode Udsigter til, at der nu vil blive anskaffet en Damp sirene, da Havneautoriteterne meget godt indser, at en saadan Foranstaltning bliver paatrængende nødvendig, efterhaanden som Trafikken paa Havnen tiltager.

Der har allerede tidligere været Tale om Anskaffelsen af en Sirene, men den Gang gik det i Glemmebogen, og Grunden var vistnok for en Del den, at en Person, der kaldte sig Skibsfører, tog til Orde derimod i et af Aarhus-Bladene. Af hvad Art denne Kollega maa være, fremgaar formentlig tilstrækkelig af, at han har kunnet lægge sig paa tværs af denne for Skibsførerne saa vigtige Sag, hvorved han viste, at han ikke har megen Interesse for den Stand, han foregav at tilhøre. „Skibsføreren“ var ængstelig for, at han ikke kunde sove om Natten, naar der blev anbragt en Sirene ved Havnen. I vor Zone hører Taage nu ikke til Dagens Orden, og skulde nogle enkelte endelig faa deres Søvn forstyrret, naar det en enkelt Gang var Taage, saa var det dog ingen Nationalulykke, i hvert Fald ikke større, end den nok kunde opvejes af den Gavn, som en Sirene i saadanne Tilfælde kunde yde de Søfarende, som søgte Havn. Naar denne „Skibsfører“ kan sætte sig imod en Sirene, antager jeg, at han er en Skibsfører uden Skib; for Skibsførere med Skib vilde der i hvert Fald være meget vunden.

Aarhus, d. 21. Marts 1901.

M. Nielsen.  
Skipper.

## Bjærgeløn for Bjærgning af eget Skib.

I No. 33 af „Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender“ findes nogle ret interessante Udtalelser i en af Trondhjems Sjøret d. 12. Septbr. 1900 afsagt Dom.

Et Dampskib, der havde faaet Maskinskade, blev af et andet, samme Rederi tilhørende Dampskib slæbt i Havn. Rederiet forlangte nu af det indslæbte Skibs Kaskoassurandører Bjærgeløn. Retten kom til det Resultat, at Rederiet kun havde Krav paa at faa Udgifterne ved Slæbning godtgjort og ikke havde Krav paa egentlig Bjærgeløn, men der udtaltes i Dommen med Hensyn til Spørgsmaalet om Bjærgeløn for Bjærgning af eget Skib omtrent følgende:

Dette Spørgsmaal hører til de omtvistelige; Rederiets Ret til Bjærgeløn skal være anerkendt i England og vist ogsaa i Danmark (jfr. Bentzons Søret S. 430 Note 2). Det modsatte maa dog vist siges efter norsk Ret at have de bedste Grunde for sig. Hjemlen til at kræve Bjærgeløn erstattet af Assurandøren maa søges i Søløvens § 252, hvorefter den forsikrede kan kræve Erstatning for sine Udgifter og Opofrelser for at afvende Fare, hvorfor Forsikreren er ansvarlig, eller efter indtruffen Skade for at bjærge og bevare en forsikret Genstand. Denne Bestemmelse maa vist forstaas strængt; den forsikrede skal være skadesløs, men ikke mere. Bjærgeløn gaar imidlertid videre end til Skadesløsholdelse. Rederen behøver imidlertid ikke i nærværende Tilfælde ved Udsigt til Bjærgeløn at opmuntres til ej at undlade at bjærge. Om end Udtrykkene i norske Plans § 40 og Søløvens § 245 ikke er helt klare, synes de dog at statuere den forsikredes Pligt til at bjærge den forsikrede Genstand. Det bemærkes endvidere, at medens Bjærgere i Almindelighed gaar glip af alt Vederlag, naar Bjærgning mislykkes, har den forsikrede i saadant Tilfælde Krav paa at faa Udgifter og Opofrelser erstattet af sine Assurandører. Hvad derimod Besætningen paa det bjærgende Skib angaar, da synes den ikke at burde udelukkes fra Andel i Bjærgeløn, fordi det bjærgede Skib tilhører samme Rederi som det bjærgende Skib, men det er tvivlsomt, hvorledes saadan Bjærgeløn vil være at bestemme, naar det fastslaas, at der ikke tilkommer Rederiet nogen Bjærgeløn. Dette Spørgsmaal er der imidlertid ingen Anledning til at komme ind paa, da der efter Rettens Mening i nærværende Tilfælde ikke foreligger nogen Bjærgning, men kun en Assistance.

Til ovenstaaende Dom kan bemærkes, at de norske Domstole i Sondringen mellem Bjærgning og Assistance synes at lægge lidt andre Synspunkter til Grund end de fleste andre Landes Domstole; dels synes de gennemgaaende at kræve en mere truende Fare for at anerkende den Nødtilstand, som skal berettigge Begrebet Bjærgning, end man ellers kræver, dels anerkendes mange Gange en Medvirken til Bjærgning, som man andetsteds vilde karakterisere som Bjærgning, ikke som saadan. I det omtalte Tilfælde var Sagen maaske nok tvivlsom og Rettens Nægtelse af Bjærgningstilfælde maaske rigtig, men derimod forekommer det os meget tvivlsomt, om de i Dommen indeholdte Udtalelser om Bjærgning af eget Skib er rigtige og overensstemmende med Søløven. Naar man har med Bedømmelsen af Bjærgningstilfælde at gøre, da er Hovedreglen den i Søløvens § 224 indeholdte, at enhver, der bjærger Skib, der er forulykket eller stedt i Nød, eller dets Ladning eller noget, der har hørt til saadant Skib eller dets Ladning, saa og enhver, der medvirker ved Bjærgningen, har Ret til at faa Bjærgeløn af, hvad der bjærges — — —

Dette er Hovedreglen, og Spørgsmaalet bliver saa, om den Omstændighed, at begge Skibe tilhører samme Rederi, skal medføre, at der ikke kan blive Tale om Bjærgeløn. Det tror vi ikke. Rent bortset fra, at der som oftest ved Siden af Rederens Interesse vil være ogsaa Ladningsejeres og andres Interesser paa Spil, saa at en Bjærgeløn i al Fald for Redning af disse andres Interesser er retfærdig og rimelig, saa kan vi ikke se, at Kaskoassurandørerne af det bjærgede Skib skulde kunne nægte at betale Bjærgeløn, naar en saadan vilde

have været at betale til et fremmed Skib. Den Hjælp og Redning, som den forsikrede yder i et saadant egentligt Bjærgningstilfælde, hvor han med sit Skib redder et andet af sine Skibe, synes at gaa noget ud over den almindelige Pligt, som Søløvens § 245 omtaler til at træffe Foranstaltninger til at redde og bevare den forsikrede Genstand, men selv om denne Hjælp og Redning skulde falde ind under § 245, er der efter vor Mening ingen Grund til i saa Fald ikke at tale om Bjærgeløn, men kun om Skadesløsholdelse. Vi finder, at det er det rigtigste at behandle Tilfældet, som om Skibene tilhører forskellige Rederier og er uforsikrede. Den Bjærgeløn, som Retten i saa Fald maa tilkende det bjærgende Skib, bliver paa sædvanlig Maade at betale af alle de, der er interesserede i det bjærgede Skib.

Har det bjærgede Skib Ladning inde, vil Bjærgelønnen blive Havarigrosse, og Kaskoassurandørerne vil da have at betale deres Andel heraf; har Skibet ingen Ladning inde, vil Kaskoassurandørerne komme til at betale Bjærgelønnen, idet den er en Udgift, der redder dem for større Tab paa den forsikrede Genstand.

Det skal endnu kun bemærkes, at den i den norske Dom omtalte Note i Bentzons Søret Side 430 henviser til en dansk Dom, efter hvilken der tilstodes Bjærgeløn i et Tilfælde, hvor det bjærgende og det bjærgede Skib havde samme Reder.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet Dannebrog

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Konsul Johan Hansen aflagde Beretning: Aaret havde været udmærket, med høje Fragter. Skibene havde sejlet heldigt med Undtagelse af „Søborg“, der havde været paa Grund. Kulpriserne havde ikke været til saa stor Skade, fordi Fragterne har kunnet bære dem. Nu var de gaaet ned og ventedes at ville gaa yderligere ned, selv om Mineejerne holdt igen.

Regnskabet viste en Bruttoindtægt af 2,734,412 Kr., Udgiften havde været 1,847,853 Kr., saaledes at Driftsoverskudet blev 890,719 Kr. Efter Fradrag af Renter m. v. udkom et Netto-Overskud paa 799,305 Kr. Heraf var 440,000 Kr. afskrevet paa Byggeværden, medens det foresloges at udbetale 350,000 Kr. eller 10 pCt. Udbytte og overføre til næste Regnskabsaar 9,305 Kr.

En ny Damper var bestilt i Helsingør; den vilde dog først komme i Fart i November og vilde saaledes ikke kunne indsejle noget i Aar.

Der gaves Decharge. Revisorerne genvalgtes.

### Dampskibsselskabet af 1896.

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Konsul Johan Hansen aflagde Beretning: Aaret havde været gunstigt, uden videre Havarier. For den udvidede Aktiekapital var erhvervet to ny Skibe, „Silkeborg“ og „Ulfsborg“. „Marselisborg“ havde været i fast La Plata Fart; de andre Skibe havde været beskæftigede i forskellige Farter.

Regnskabet udviste en Bruttoindtægt af 1,803,274 Kr. Udgiften havde været 1,281,026 Kr., saaledes at Driften viser et Overskud af 522,247 Kr. Efter Fradrag af Renter m. m. fremkom et Netto-Overskud af 481,251 Kr., hvoraf foresloges afskrevet paa Indkøbs-Konto 250,000 Kr., medens 215,000 Kr. udbetaltes med 12 pCt. Udbytte til de gamle og 7 pCt. Udbytte til de ny Aktionærer, medens Resten 16,251 Kr. overførtes til næste Regnskabsaar.

Der gaves Decharge.

Der gaves Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen

med indtil  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.; Udvidelsen vil dog ikke ske for Tiden.

Revisorerne genvalgte.

#### Dampskibsselskabet Ægir

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Skibsmægler Ulrik Holm aflagde Beretning: Overskudet var 85,949 Kr. 30 Øre, hvoraf 12 pCt. eller 19,200 Kr. udbetaltes til Aktionærene, medens 33 pCt. eller 52,800 Kr. henlagdes til Reservefonden og 9,946 Kr. 21 Øre overførtes til næste Regnskabsaar. Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Grosserer O. Skovgaard Petersen. Revisorerne genvalgte.

En Aktionær bragte en Tak til Forretningsførererne for den gode Ledelse af Selskabet.

#### Dampskibsselskabet Danmark

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Sonne gav en Oversigt over Virksomheden, Han omtalte de høje Fragter og de høje Kulpriser, Kulstrejken i Wales, samt at flere af Skibene havde haft to særlig lange Ophold.

Bestyrelsens Formand, Højesteretsadvokat P. G. C. Jensen gav en Oversigt over Regnskabet. Der har været et Overskud af 344,297 Kr. Til Reservefondet er henlagt 198,605 Kr.; det udgør derefter 393,327 Kr. Aktiekapitalen er 1,400,000 Kr. Aktieudbyttet bliver 10 pCt. Bestyrelsen har ikke benyttet sig af den givne Bemyndigelse til at købe ny Skibe, da Priserne var for høje.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Hr. P. G. C. Jensen.

#### Dampskibsselskabet Torm

har afholdt aarlig Generalforsamling. Dirigenten, Grosserer Jacob Salomon mindedes i hjertelige Ord det afdøde Bestyrelsesmedlem, Kaptajn F. Harboe.

Forretningsføreren, Kaptajn Torm, aflagde Beretning og fremlagde Regnskabet, for hvilket der gaves Decharge.

Overskudet var 341,740 Kr. 56 Øre, der fordeltes paa følgende Maade: Til Reservefondet 200,000 Kr., saaledes at dette nu er 485,000 Kr. Til Aktionærene udbetales 75,000 Kr. eller 10 %, medens 34,698 Kr. 33 Øre overføres til næste Aars Regnskab. Resten fordeles til Forretningsfører, Bestyrelse, Skibsførere og Revisorer.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Havnemester Bonde og valgtes Kaptajn Chr. F. Schmiegelow. Revisorerne genvalgte.

#### Den danske Landmandsbank, Hypotek- og Vekselbank

har udsendt sin Beretning for 1900. Det fremgaar af denne, at Bankens Forretninger i Aarets Løb har været stærkt tiltagende, med en betydelig Forøgelse i de daglige Ekspeditioner, begrundet i en stadig Udvidelse af Bankens Kundekres. Som Følge deraf og i Forbindelse med den hele Aaret raadende høje Diskonto har Overskudet af Bankens Diskonterings- og Udlaans-Virksomhed, saavel i Hovedsædet som i de indenbys og udenbys Afdelinger, været væsentlig højere end i Aaret forud. Den indvundne Agio paa Omsætninger med Udlandet viser ogsaa en god Fremgang.

Det i sin Helhed ret knappe Pengemarked fremkaldte her hjemme et saa stærkt Udbud af de forskellige Kreditforenings-Obligationer, at de allerede iforvejen lave Kurser i Aarets Løb gik adskillige Procent tilbage, af hvilken Grund Bankens Beholdning af rentebærende Papirer ogsaa i 1900 kun har givet et tarveligt Overskud.

Banken har i Aarets Løb deltaget i Overtagelsen af det danske Statslaan, i et Laan til Christiania Kommune samt i et Obligationslaan til Finske Stæders Hypotekasse og til Christiania Hypotek og Realkredit Bank. Samtlige disse Forretninger er i alt væsentligt afviklede.

Regnskabet udviser et Overskud af Kr. 2,044,656.14. Herfra gaar Afkrivninger for Tab Kr. 123,141.95, Tantiømer Kr. 134,036.24, overført næste Aars Regnskab Kr. 12,529.49.

Til Reservefonden henlægges Kr. 94,948.46, hvorefter denne, inkl. Delkrederefonden Kr. 120,000, udgør Kr. 3,000,000.

Til Aktionærene uddeles Kr. 1,680,000 eller 7% mod 6% i det foregaaende Aar.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft er d. 21. ds. en ny Dampersat i Vandet. Den er bygget til Hamburg og fik Navnet Silvia. Skibet har følgende Dimensioner: 436' × 56' × 31' 11".

Dampskibsselskabet Ajax her i Byen har hos Firmaet G. Gibson & Co. i Leith købt Staaldampskibet Antiquary, 1,030 Brutto-Tons, 669 Netto-Tons, bygget i Newcastle i 1889, for Lstr. 10,250.

Gl. Rødkilde, 29 R. T., er af Kapt. E. Schultz solgt til Kapt. H. Hansen i Marstal for 4,000 Kr.

## Personalia.

Under Kapt. Mathiesens Sygdom har Kapt. Nielsen, forhen Fører af Barkskibet „Nor Wester“ af Fanø, midlertidig overtaget Dpsk. Nancy af Esbjerg som Fører.

Da Dpsk. M. G. Melchior nu atter er kommen i Fart, har Kapt. P. Thomsen kvitteret Dpsk. Fiona, som Kapt. R. A. Skov fra Dpsk. H. P. Prior har overtaget indtil videre.

Under Kapt. P. Petersens vedvarende Sygdom er Dpsk. L. P. Holmblad overtaget af Kapt. H. W. Andersen fra Dpsk. Antwerpen, hvorefter sidst nævnte Skib er overtaget af 1. Styrmand J. Wulff.

En af Hamburgs mest kendte Skibsredere, Hr. Carl Laeisz, Chefen for Firmaet F. Laeisz, er afgaaet ved Døden. Han var Formand for Hamburgs Skibsrederforening og Reder for et stort Antal Sejlskibe, blandt hvilke fandtes nogle af de bedste og mest moderne i Verden, saaledes det bekendte Potosi. Hans Søn, der døde i Fjor, var Medlem af Firmaet, og begge hørte de til Hamburgs ledende Mænd paa Skibsstartens Omraade.

## Ugens Havarier.

Anna Villy, Galease af Vejle, kom under Indladning af Majs fra en paa Nyborg Red liggende engelsk Dampersat foran Dampersens Stævn og fik knækket Mastetoppen samt Bogsprydet beskadiget. Skibet indkom til Nyborg, losses og repareres.

Anna, dansk Galease, (af Odense?), kom paa Rejsen fra Skelskør til Hamburg d. 22. ds. paa Grund ved Fridrichsort. Flot med Assistance. Senere kolliderede Skibet med Dpsk. Herkules. Annas Skade repareres i Holtenuu.

Paa Grund af Paaskehelligdagene udgaar næste Nr. af Dansk Søfartstidende først Lørdagen den 6. April.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Alabama, Getsche, er ankommen til Newcastle, best. til New York. — Antwerpen, Petersen, ankom til Stettin 24. Marts. — Arkansas, Jespersen, afg. fra New York 16. Marts, best. til Christiania og Kbhvn. — Beira, Lunge, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, best. til Reval. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Swansea 23. Marts, bestemt til Savona. — Hekla, Gundel, afgik fra Kbhvn. 12. Marts, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Denia 24. Marts. — Kentucky, Caroc, er ankommen til Stettin. — Leopold II, Kruse, ankom til New York 24. Marts. — Nicolai II, Michelsen, er ankommen til New York. — Norge, Knudsen, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Xenia, Holst, afgik fra Christiania 26. Marts, bestemt til Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Marts, bestemt til New York. — Dagmar, Gade, afg. fra La Rochelle 24. Marts, best. til Kbhvn. — Douro, Ørum, afg. fra Kbhvn. 25. Marts, best. til Dundee. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 22. Marts, bestemt til New York. — Louisiana, Jensen, afg. fra Newcastle 10. Marts, best. til New Orleans. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 25. Marts. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Libau 23. Marts.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 25. Marts. — Arno, Strubberg, ank. til Genua 14. Marts. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 25. Marts. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, pass. Holtenau 26. Marts, best. til Rotterdam. — Ceres, Kiær, ank. til Liverpool 23. Marts. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 24. Marts. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Ella, Mortensen, ank. til Kbhvn. 25. Marts. — Florida, Koch, er ankommen til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 24. Marts, bestemt til Kbhvn. — Georg, pass. Holtenau 24. Marts, best. til Libau. — Jolantha, Ingwarsen, ankom til Antwerpen 24. Marts. — Kasa, Hansen, ankom til Kbhvn. 25. Marts. — Kiew, Jacobsen, ankom til Bordeaux 24. Marts. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 25. Marts. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 9. Marts, bestemt til Island. — Louise, Christiansen, ank. til Pillau 22. Marts. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Moskov, Fischer, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til London 22. Marts. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 24. Marts, bestemt til Königsberg. — Omsk, Møller, er ankommen til Cardiff, bestemt til Barcelona. — Perm, Christensen, ankom til London 17. Marts. — Pregel, Olsen, ankom til Newcastle 23. Marts. — Skalholt, Gotfredsen, ankom til Kbhvn. 22. Marts. — Thyra, Jørgensen, ankom til Hull 24. Marts. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 5. Marts. — Vesuv, Andresen, ank. til Kbhvn. 23. Marts. — Viking, Lorentzen, ankom til Hull 18. Marts. — Yrsa, Gommesen, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, best. til Christiania. — Erik, afgik fra Liverpool 21. Marts, bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, ankom til Libau 25. Marts. — Holar, Øst-Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Hamburg. — Algarve, Borries, ankom til Newcastle 25. Marts.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 27. Marts, bestemt til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 27. Marts, best. til Horsens. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Grimsby 27. Marts, bestemt til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afg. fra Newcastle 27. Marts, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. via Svendborg og Odense 27. Marts, bestemt til Newcastle. — Lolland, Andersen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 27. Marts, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 27. Marts, bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 27. Marts, bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Rotterdam 22. Marts. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 26. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Alexandria 18. Marts, bestemt til Ipswich. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Newport News 27. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Erik II, Hveysel, ankom til Colastine 26. Marts. — Knud II, Hansen, afgik fra Sunderland 26. Marts, bestemt til Swinemünde. — Skjold, Schmidt, ankom til Blyth 24. Marts. — Danmark, Kraemer, ankom

til Sunderland 25. Marts. — Ragnar, Holst, ankom til Libau 23. Marts. — Volmer, Ribber, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — Dan, Tofte, ankom til Blyth 24. Marts. — Magnus, Jørgensen, ank. til Bremen 20. Marts. — Olaf Petersen, ankom til Buenos Ayres 5. Marts. — Svend II Risøe, ankom til Bahia Blanca 4. Marts.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, afgik fra Catania 18. Marts, bestemt til Hamburg. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, i Helsingør 11. Marts. — Johan Siem, Dam, ankom til Hull 21. Marts. — Pawel Andrejeff, Jensen, ankom til Dunkerque 23. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til South Shields 23. Marts. — Russ, Jensen, afgik fra Ship Island 3. Marts, bestemt til Amsterdam. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Beira 13. Marts, bestemt til Calcutta. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Moulmsin 19. Marts, bestemt til Kbhvn.

**Helmdal.** Anine, Rathje, ank. til Sevilla 21. Marts. — Kamma, Pedersen, ankom til Tynen 23. Marts. — Helga, Leith, ankom til Pomaron 22. Marts. — Martha, Christensen, ank. til Bougie 25. Marts. — Therese, Løffler, ankom til Pomaron 25. Marts.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ankom til Ghent 20. Marts. — Niobe, Jørgensen, paa Vej til Alexandria. — Nancy, Nielsen, ankom til Newcastle 24. Marts. — Nautik, Mortensen, afgik fra Riga 22. Marts, bestemt til Christiania. — Nordsøen, Schmidt, ankom til Riga 24. Marts. — Nexos, Sørensen, afgik fra Swansea 23. Marts, bestemt til Stettin. — Nora, Christensen, afgik fra Riga 25. Marts, bestemt til Montrose. — Neptun, Gram, ankom til Esbjerg 24. Marts. — Nerma, Nielsen, afgik fra Newcastle 26. Marts, bestemt til Fredericia. — Alfa, Lund, afgik fra Esbjerg 25. Marts, bestemt til Kbhvn.

**Dania.** Lilly, Nielsen, pass. Brunsbüttel 26. Marts, bestemt til Antwerpen. — Mary, Lorentzen, ank. til Tynen 24. Marts.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra Riga 25. Marts, bestemt til Rotterdam. — Karen, Degn, afgik fra Hamburg 23. Marts, bestemt til Liverpool.

**Kjøbenhavn.** Fyen, Jørgensen, afgik fra London 22. Marts, ankom til Blyth 23. Marts. — Russia, Hansen, afg. fra Kbhvn. 24. Marts, bestemt til Blyth.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, ank. til Reval 24. Marts.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Aarhus 24. Marts. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Barry 20. Marts, bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Libau 26. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 23. Marts. — Jomsborg, Kühl, ankom til Sevilla 10. Marts. — Kronborg, Schultz, ankom til Bombay 27. Febr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Libau 23. Marts, bestemt til Rotterdam. — Skanderborg, Larsen, afgik fra Newport 22. Marts, bestemt til Lissabon. — Søborg, Fischer, afgik fra Montevideo 17. Marts, bestemt til Rotterdam. — Uranienborg, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 26. Marts, bestemt til Sunderland. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Malmø 26. Marts.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Jensen, ankom til Korsør 24. Marts. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 26. Marts. — Klampenborg, Jensen, ankom til Sevilla 9. Marts. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Huelva 14. Marts, bestemt til Charlestown. — Silkeborg, Petersen, ankom til Sevilla 13. Marts. — Skodsborg, Lund, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Sevilla 18. Marts, bestemt til Glasgow. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Genua 18. Marts.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Burmtisland 19. Marts, ankom til Aarhus 23. Marts. — Agnete, Jensen, afgik fra Blyth 20. Marts, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Hermia, Sørensen, afgik fra Danzig 24. Marts, bestemt til Rotterdam. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 22. Marts, ankom til Grangemouth 25. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 22. Marts, ankom til Methil 24. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik fra Wismar 22. Marts, ankom til Grangemouth 25. Marts. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 21. Marts, ank. til Kiel 25. Marts. — Rønne, Hintze, afgik fra Ystad 20. Marts, ank. til Newcastle 23. Marts.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Libau 24. Marts. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 23. Marts. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 25. Marts, bestemt til Dunkirk. — Hamlet, Sommer, ankom til Libau 25. Marts. — Helge, Matthiessen, ankom til Kbhvn. 24. Marts.

**Det Østasiatiske Kompagni meddeler:** Siam, Glahn, afgik fra Port Said 25. Marts, bestemt til Havre. — Annam, Berg, ankom til Saigon 25. Marts. — Nordkap, Rasmussen, ankom til Suez 25. Marts. — Cimbria, Hansen, afgik fra



Samarang 22. Marts, bestemt til Kobe. — Patria, Larsen, afgik fra Singapore 21. Marts.

**Æra.** Energi, Hansen, ankom 21. Marts til Methil. — Enigheden, Nielsen, ankom 24. Marts til Nykjøbing.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra London 26. Marts, bestemt til Methil. — Kai, Thomsen, ankom til Ghent 26. Marts. — Clara, Jensen, ankom til Burntisland 25. Marts.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Blyth 24. Marts. — Svend, Bønnelycke, ankom til Aarhus 25. Marts.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Doris Brodersen, Hansen, prajet 13. Marts paa 48° N. 7° W. fra London til East London. — Anna, Nielsen, afsejlet fra Rio Grande 22. Februar til Liverpool. — Embla, Jepsen, ankom til Antwerpen 23. Marts fra Laurvig. — Anna & Mathias, Eriksen, ankom til Glasgow 19. Marts fra Cape Cross. — Alexander, Ankensen, prajet 16. Marts paa 49° N. 8° W. fra Haabai til Harburg. — Anna & Emmy, Svarrer, udklareret fra Newcastle 20. Marts til Mariager Fjord.

**Fans. Senderho.** Fides, Kristiansen, ank. 12. Marts til Port Natal fra Liverpool.

**Kjøbenhavn.** Alexandra er d. 16. ds. prajet af Dpsk. "Wilhelm Behrens" paa 49° 5' N. og 7° 55' V. Skibet er paa Rejse fra Sydhavsøerne til Harburg.

**Rønne.** Rolf, Hermansen, ankom til Stolpemünde 18. Marts. — Cathrine, Hansen, ank. til Korsør 16. Marts. — Kirstine, Dich, ank. til Kbhvn 19. Marts. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. til Rødvig 20. Marts.

**Svendborg.** Peter, Jørgensen, ank. til Memel 18. Marts. — Galathea, Bom, ankom til Newcastle 18. Marts. — Adonis, Andersen, ank. til Newcastle 18. Marts. — Concordia, Henriksen, ank. til Göteborg 19. Marts. — Mine, Møller, ank. til Kjøbenhavn 19. Marts. — Haabet, Andreassen, ank. til Wich 19. Marts. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Eckernförde 18. Marts. — Urania, Hansen, ank. til Pillau 19. Marts. — Diana, Fallentin, ankom til Pillau 19. Marts. — Erik, Hoffmann, ankom til Leith 19. Marts. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Göteborg 20. Marts. — Magnet, Jensen, ank. til Pillau 20. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Harburg 21. Marts. — Iris, Hansen, ank. til Skien 21. Marts. — Newsky, Nielsen, ank. til Pillau 21. Marts. — Valkyrien, Hansen, ank. til Kragerø 21. Marts. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Cherbourg 22. Marts. — Odin, Andersen, ank. til Falmouth 24. Marts. — Skjold, Larsen, ank. til Swinemünde 23. Marts. — Adolfine, Andersen, ank. til Porsgrund 23. Marts. — Flora, Sørensen, ank. til Neufahrwasser 25. Marts.

**Æra.** Hebe, Clausen, ank. 18. Marts til Langesund. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 18. Marts til South Alloa. — Caroline, Eschen, ank. 18. Marts til Middlesbrough. — Albert, Fabricius, ank. 19. Marts til Leith fra Færøerne. — Harris, Thorsteinson, ankom 19. Marts til Kirkcaldy. — Hekla, Jørgensen, ank. 20. Marts til Anstrother. — Bien, Petersen, er ank. til Wismar. — Emanuel, Hansen, ank. 19. Marts paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Havre til Danzig. — Sejerskransen, Jørgensen, ank. 20. Marts til Antwerpen. — Dronning Louise, Petersen, ank. 21. Marts til Svendborg. — Phoenix, Eriksen, ank. 21. Marts til Christianssand. — August, Petersen, afgik 20. Marts fra Kjøbenhavn til Laurvig. — Hosanna, Hay, ank. 22. Marts til Grebbestad. — Karen, Hansen, ankom 24. Marts til Vallø. — Eden, Petersen, afg. 24. Marts fra Stubbejøbing til Göteborg.

**Andre Sejlskibe** Anne Kristine, Sørensen, ankom fra Ekensund til Aarhus 25. Marts. — Marie, Hansen, ank. fra Ekensund til Aarhus 25. Marts. — Nordlyset, Christensen, ank. fra Aalborg til Aarhus 25. Marts. — Skibladner, Nielsen, ank. fra Nakskov til Aarhus 25. Marts. — Hjemmet, Jørgensen, ank. fra Nakskov til Aarhus 25. Marts. — Katrine, Jensen, ank. fra Svendborg til Aarhus 25. Marts. — Familien, Rasmussen, ank. fra Nakskov til Aarhus 25. Marts. — Kai, Hansen, ankom fra Mullerup til Aarhus 20. Marts. — Møen, Menne, ankom fra Dania til Aarhus 20. Marts. — Alfred, Jensen, ankom fra Ekensund til Aarhus 18. Marts. — Argus, Rasmussen, ank. fra Samsø til Aarhus 18. Marts. — Anna, Jørgensen, ankom fra Ekensund til Aarhus 18. Marts. — Marie Johansen, Stolt, ankom fra Stege til Aarhus 15. Marts. — Christine, Sielemann, ankom fra Bogense til Aarhus 15. Marts. — Marie, Hansen, ankom fra Ekensund til Aarhus 14. Marts. — Irvine, Andersen, afg. fra Aarhus til Flensborg 26. Marts. — Marie, Christiansen, afg. fra Aarhus til Stubbejøbing 15. Marts. — Den unge Lods, Madsen, afgik fra Aarhus til Kjørteminde 19. Marts. — Christian, Eschen, afg. fra Aarhus til Nakskov 19. Marts. — Sophie, Møller, afgik fra Aarhus til Fjellebroen 23. Marts. — Marie, Møller, afg. fra Aarhus til Aabenraa 23.

Marts. — Anna, Nielsen, afgik fra Aarhus til Voer 13. Marts. — Marie, Hansen, afg. til Graasten fra Aarhus 20. Marts. — Christine, Sieleman, afg. fra Aarhus til Flensborg 23. Marts. — Marie, Johansen, afg. 20. Marts fra Aarhus til Kjørteminde. — Agnete, Christiansen, afg. fra Aarhus til Klintebjerg 16. Marts. — Anna, Jørgensen, afg. fra Aarhus til Flensborg 22. Marts. — Argus, Rasmussen, afg. Aarhus til Nykjøbing F. 20. Marts. — Alfred, Jensen, afg. fra Aarhus til Mariager 23. Marts. — Møen, Menne, afgik fra Aarhus til Dania 20. Marts. — Kai, Hansen, afgik fra Aarhus til Mullerup 23. Marts. — Familien, Rasmussen, afgik fra Aarhus til Flensborg 26. Marts. — Katrine, Jensen, afgik fra Aarhus til Svendborg 26. Marts. — Ingeborg, Andersen, ankom til Stettin 25. Marts fra Aarhus.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvarntil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat. Læssø.** I Løbet N. fra til Stoppepladsen V. for *Mellemflak* er Risprikken paa Løbets V.-Side, ved *Sjollen*, ombyttet med en Vager med rød Stage og 1 opadvendt Kost, og Halmprikken paa Løbets Ø.-Side, ved *Mellemflak*, med en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost.

**Horsens Fjord. Alrø-Sund.** Et Telegrafkabel er udlagt fra N.-Kysten af *Hjarnø* ved Møllen paa Øens V.-Ende i NNØ. til Færgestedet paa *Alrø S.-Kyst*.

**Sundet. Kjøbenhavn.** Den 1ste April 1901 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesten*.

Samtidig tændes Varselyrene paa begge Forter. **Isefjord. Ourø-Vestre-Løb.** Et Telegrafkabel er udlagt fra *Dragerup-Strand* til Færgestedet paa *Ourø SV.-Side*. Dets Retning ud fra *Ourø* er angivet ved to Pæle med Trekanter paa *Ourø*.

**Smaalands-Farvandet. Kirkegrund.** Den 22de Marts 1901 er Vintersømærket ved *Kirkegrund* ombyttet med Klokketønden.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Tyskland. Pillau.** Havnepolitiet i *Pillau* bekendtgør den 19de Marts 1901, at alle Dampere skulle passere 1 Kbl. inden for og uden for Arbejdsstedet paa N.-Molens Hoved saa langsomt som mulig, samt give Stød i Dampfløjen. Stedet er afmærket med et rødt Flag.

**Hela. Fedderort O.** Fløjtetønden „*Fedderort O.*“ er atter udlagt.

I Foraaret 1901 tændes paa *Hela V.-Mole* et hvidt og rødt Fiskerfyrt.

Ifølge Telegram af 26de Marts 1901 fra „Marineamt“ i *Berlin* er Fyrskibet „*Adler-Grund*“ atter udlagt paa Station. N.-Tønden er bortdrevet.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** I 1901 tændes følgende Fyrlamper paa *Norges Kyst*:

*Rusholmen* i *Vengsødybet* ved *Tromsø*. 69° 47' 35" N. Br. 18° 8' 35" Ø. Lgd.

*Børingen, Andenes*. 69° 19' 55" N. Br. 16° 10' 20" Ø. Lgd.

*Svendsgam*. 68° 24' 0" N. Br. 15° 50' 0" Ø. Lgd.

*Digermulen* ved *Raftsund*. 68° 18' 20" N. Br. 15° 1' 2" Ø. Lgd.

*Skutvik, Nord-Økssund* i *Salten*. 68° 0' 20" N. Br. 15° 22' 0" Ø. Lgd.

*Æggelåsa* ved *Luro, Helgeland*. 66° 23' 30" N. Br. 12° 45' 50" Ø. Lgd.

*Hornnæs* paa *Løkten*. 66° 8' 15" N. Br. 12° 48' 15" Ø. Lgd.

*Kvalsvik, Nerlandsø*. 62° 21' 50" N. Br. 5° 33' 50" Ø. Lgd.

*Rundåsund*. 62° 22' 40" N. Br. 5° 38' 10" Ø. Lgd.

*Hovdenes* ved *Vægsfjord*. 61° 55' 35" N. Br. 5° 1' 50" Ø. Lgd.

*Uløen* ved *Ulvesund*. 61° 57' 45" N. Br. 5° 9' 15" Ø. Lgd.

*Saltskaar*. 61° 11' 30" N. Br. 4° 48' 15" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Fyrskibet „*Eider Galliot*“ er atter udlagt paa Station.

I *Elben* og *Weser* er Sommerafmærkningen begyndt.

**Holland. Friesche Zeegat.** I *Noordwestgat* er Barren tilsandet saa meget, at Løbet ikke mere kan benyttes, hvorfor Afmærkningen inddrages. Et Løb har dannet sig ved

Stumpønde Nr. 3 a med 8 Fod Vand, det skal afmærkes. *Noordoostgat* er upaalideligt.

Zuiderzee. Kuil van Marken. Vraget, der laa 5 Kml. N. 65° Ø. fra *Marken* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Noorderhoofd. Paa *Noorderhoofd* er tændt et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 12 Sekunder; Blussets Varighed 9 S. Synsvidden: 10 Kml. Det midlertidige Fyr er slukket. 51° 59' 12" N. Br. 4° 5' 6" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. Meneersche Plaet. De to røde og to sorte Tønder ved *Meneersche Plaet* ere atter inddragne.

Bokkegat. En grøn Stumpønde er i 17 Fod Vand udlagt i *Bokkegat*. 51° 52' 24" N. Br. 3° 57' 56" Ø. Lgd.

Rak van Scheelhoek. Ved *Garnalenplaet* i *Rak van Scheelhoek* er i 22 Fod Vand udlagt en Spidstønde, mærket *S. H. N° O*. 51° 52' 3" N. Br. 4° 0' 54" Ø. Lgd.

Sommerafmærkningen i de indre Farvande er i Orden. Zeegat Hoek van Holland og Goeree Ø. I *Brielsche Maas* er Dybden ved Middellavvande 13 Fod, i *Bottek* mellem *Pannekoeksplaet* og *Lossepladsen* paa *Welplaet* 12 Fod, i *Noordgeul* 18 Fod og i *Noord* S-lige Munding 10 Fod.

Zeegat van Brouwershaven. West-Hellegat. I *West-Hellegat* er Spidstønde Nr. 8 med Ballon flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand. 51° 42' 48" N. Br. 4° 23' 30" Ø. Lgd.

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

Frankrig. Morlaix. En lille Klippegrund, der ved laveste Lavvande netop er overflydt, ligger i Floden *Morlaix* c. 400 Alen S. 35° Ø. fra *La Vieille Taarn* og c. 600 Alen N. 57° Ø. fra Toppen af *Vezoul*. 48° 42' 32" N. Br. 3° 54' 0" V. Lgd.

England S.-Kyst. Worthing. Dampere *„Indiana“* er sunken 1, Kml. S. 11° V. fra *Worthing* Piers Yderende og i S. 62° V. fra *Shoreham* Piers Yderende. En grøn Vragtønde er i 20 Fod Vand udlagt 1/2 Kbl. S. for Vraget, hvis Dæk med Lavvande er i Vandkorpen. 50° 47' N. Br. 0° 22' 30" V. Lgd.

Salcombe River. I *Salcombe River* ere følgende Baaker atter opførte:

*Mortetail* Baake, hvid med Ballon, 1 1/2 Kbl. N. 49° Ø. fra *Poundstone* Baake. *Old Harry* Baake, hvid med Ballon, 3/4 Kbl. N. 51° Ø. fra *Poundstone* Baake. *Blackstone* Baake, rød med Ballon, 1 1/2 Kbl. S. 68° Ø. fra *Poundstone* Baake. *Poundstone* Baake: 50° 13' N. Br. 3° 46' V. Lgd.

Skotland. Ardrossan. Fyret med Formærkelser paa N.-Enden af *Ardrossan* S-lige Bølgebryder er forandret og viser nu rødt Lys fra S. 74° Ø. gennem S. til S. 34° V., hvidt Lys i alle andre Retninger, hvor det ikke skjules af Land. 55° 38' N. Br. 4° 49' V. Lgd.

Hebrider. Lewis. Greinam Island. Breascleit. *Breascleit* Fyr ligger paa *Greinam Island* i *East Loch Roag* paa 58° 13' 20" N. Br. 6° 46' 10" V. Lgd.

Irland NØ.-Kyst. The Maidens. Highland Rock ØNØ. En rød Spidstønde er til Forsøg udlagt i 80 Fv. Vand c. 6 1/2 Kbl. ØNØ. for *Highland Rock*. 54° 57' N. Br. 5° 42' V. Lgd. Man maa ikke stole paa, at Tønden ligger paa Plads.

### Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Floden Auray. Vraget af Fartøjet *„Angèle“*, der var sunket i *Auray*, er nu uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen. 47° 36' 19" N. Br. 2° 57' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Mount Hope Bay. I *Mount Hope Bay* er der ved Løbet til *Fall River* udlagt en sort Spirtønde Nr. 7 i 17 Fod Vand, fra *Spar Island* Midte i S. 64° Ø. og fra *Borden Flats* Fyr i S. 48° V., og en sort Spirtønde Nr. 9 i 16 1/2 Fod Vand, fra *Spar Island* Midte i S. 85° Ø. og fra *Borden Flats* Fyr i S. 49° V. Numret paa de Bagbords Tønder Nr. 3 1/2, 5, 7 og 9 have nu Nr. 5, 11, 13 og 15.

Connecticut. Sheffield Island Harbor. Kullægteren, der var sunken i *Sheffield Island Harbor*, er borttagen og Afmærkningen inddragen.

Delaware Bay. Omtrent den 1. Marts 1901 ombyttes Fyrskibet *„Overfalls“* Nr. 46 permanent med Fyrskib Nr. 69. Det har to Master og er straafarvet, mærket *„Overfalls“* Nr. 69 paa begge Sider, og har en sort Skorsten og Taagesignalet mellem Masterne. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Top. Taagesignalet gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der hver 30 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek. Varighed. Naar Dampfløjten er i Uorden, gives Signal med Klokke.

Virginia. Elizabeth River. Lambert Point. Fra 1. April 1901 gives Taagesignalet med Klokke, hvorpaa hver 3 1/2 Sek. slaas Et-Slag med Maskinkraft, paa *Lambert Point* gamle Fyrstation paa Yderenden af *Norfolk and Western Railroad* Kulpier. Klokkeren er anbragt paa det gamle Fyrtaarns Galleri.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Carnero Bugt. Lebu. Ved *Lebu* Havn er tændt to røde Fyr. Forfyret staar paa Enden af Molen ved Flodmundingen og Bagfyret ca. 300 Alen S. fra Forfyret, henholdsvis S. 40° Ø., 4 2/3 Kbl. og S. 34° Ø., 5 1/2 Kbl. fra Toppen af den lille Ø. N. for *Tucapel* Pynt. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Holdte overet lede de i Indløbet.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Valencia. En rødmalet Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, er i 23 Fod Vand udlagt ved Yderenden af den nye S.-Mole, som anlægges ved *Valencia* Havn. Lysævn: 6 1/2 Kml.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert fra

### C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik. Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

Telegram-Adr.: Johnielsen. **JOH'S NIELSEN**, Hædersdiplom: Kjøbenhavn og Kongsberg. Telefon Nr. 89. (Etableret 1886).

### Sejl- & Flagfabrik,

### Horsens.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

### Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

### Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109
Danmark .....	86	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112
Kjøbenhavn .....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Carl .....		49	49 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....	67	66 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	67 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....		71 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union .....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 .....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske .....		107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		99	100
Nordsøen .....		72	75
Torm .....		92	100
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		93	98
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — .....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> uopsig. Stats .....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Husejer Kreditk. ....		83	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Kbhvns Kreditf. ....		84	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 2. Serie ..		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 1. — ..		93	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 7 — .....	91	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Landkreditk. 3 — ..	1/4	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		138 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139
Privatbank .....	122	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....	126	126	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....	118	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....	69	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		87	89
Sukkerfabr. ....	115	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	115
Bryggeri Aktior. ....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —1/4	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 26. Marts 1900.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.80
London .....	18.17	18.13
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Marts 1900.

Russiske Noter .....	216.05
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Russiske Consols .....	—
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — Boden Kredit .....	93.60
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Mexikanske 1899 .....	96.80
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Rumænske Stats .....	87.60
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — 1890 .....	73.40

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 2,000, „Danmark“ 6,000, Norden“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 10,000, „Urania“ 20,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon 787.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

**PRIMA BUNKER-KUL.**

**BD BLUMENFELD.**

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12—1<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle forfoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

**Baad til Salg.**

En god velsejlende Stenbaad, egnet for Fragtfart, 9,76 Reg., er uden Sejl til Salg billig, naar Handelen kan ske snart. Billet nrk.: „Baad“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

**Nyt Fartøj.**

Et nylig paabegyndt Fartøj, 50 Brutto Tons, udbydes til Salg.

Skibsbygmester Rich. Schröder, Horsens.

Min Klinik for

**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12—2. Onsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.

Hans Bonnesen, Læge.

# Foraarsprovianteringen.

D'hr. Redere og Førere, der nu i Foraaret forsyner deres Skibe med Proviant og Materiel, anbefales det at forsyne sig fra de i „Dansk Søfartstidende“ averterende Firmaer.

## AKTIESELSKABET NORDISK KAFFE-KOMPAGNI, KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedes.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean, Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. — Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejskibe, Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

## BERN & KRUSE, Stettin,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Etablerede 1835. • Telegrafadress: *Bern.*

### E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.  
Telegrams: HUSTED.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr.-Adr.: *Lund.*

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,  
AALBORG.  
Telegrafadresse: „Søborg“  
Telefon Nr. 56.

### Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.  
Agenter for  
Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

### Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.  
Lissabon.  
Telegr.-Adr.: *WIESE.*

## Carlsen, Nielsen & Co.,

CARDIFF,

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

Skibsinventar- og Provianteringsforretning.  
Importører af Danske Produkter.

Eneagenter i Bristolkanalen for Th. Høegs  
anerkendte Komposition for Skibsbunde.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.  
Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmo“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

VARE-MÆRKE.



### J. E. Schmalfelds

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

Saxogade Nr. 6.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## Skibs- provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Dragør. C. V. Møller.  
Telf. 6.

Aalborg. Th. Møller,  
Kongensgade 9.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

**J. CHR. PETERSENS**  
PAPIRHANDEL,  
St. Kirkestræde 1.

## Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.  
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførere Rabat.

**H. B. MAYMANN,**  
REBSLAGER.  
**HELSINGØR.**

**Esbjerg Maskinfabrik,**  
Jærn- & Metalstøberi.

**Christoffersen & Larsen.**

Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

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

## Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra  
der med en Dampsiroene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fy, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe,  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havne-  
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Tønderings Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

## WILLIAM OLSENS EFTF.

PAPIRHANDEL,

HOLBERGSGADE 26.

SKIBSDAGBØGER,  
KONNOSSEMENTER,  
KONTORARTIKLER.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphaas.

## C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Husmann & Bjørnsen,

18, Nyhavn 18.

Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.

\* Telefon 5598. \*

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**INDHOLD:** Engelske Søfartsinstitutioner. Af L. Drechsel. (Sluttet.) — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 23. Marts 1901. — Engelsk Højesteretsdom. — Norske Domme. — Taagesignaler ved Aarhus Havn. — Bjærgelen for Bjærgning af eget Skib. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalialia. — Ugens Havarier. — Skibsetferretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børsкура.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr 4630.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. April 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

*Adrians  
Leverpostej  
med y. inden Trifler i Danm.*

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt  
1799.

udvidet  
1877.

Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

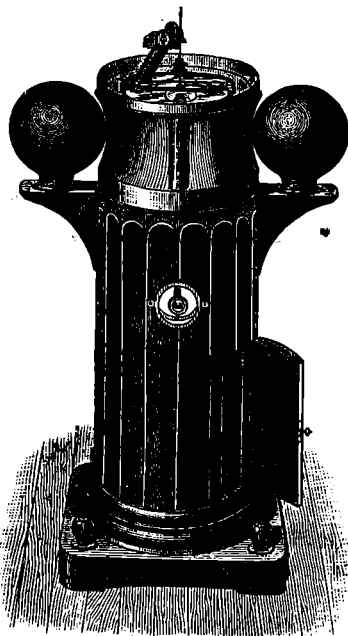
Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
(efter Lord Kel-  
vins Princip).

Alm.  
Kompasser.

Baadskompasser  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale

Sprilkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.



Lord Kelvins

(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.

Azimuth &  
Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine

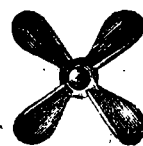
Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.

Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkerter  
m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel

16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Den anerkendte

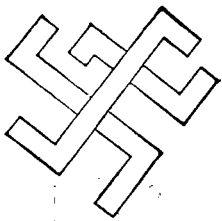
Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.



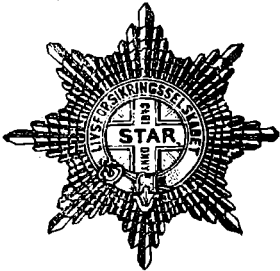
R. v. S.

### Kiks de Seigle

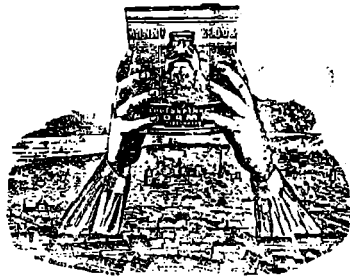
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.



Alle Arter Livs-, Kapital-  
og Børneforsikring.  
Særlige, gunstige Tabeller for  
Søfolk i udenrigs Fart.  
Hovedkontoret for Danmark:  
Frederiksberggade 11.  
Agenter blandt Skibskap-  
tajner og Styrmand antages.



### A. FORMANN'S

Blodbudding.

A. Formann's

Oksekød i Suppe.

A. Formann's

Leverpostej

I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Leverandør til den danske Marine.

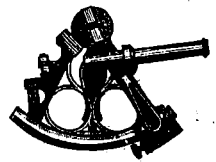
Faaes i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

## Foraarsprovianteringen.

D'hr. Redere og Førere, der nu i Foraaret for-  
syner deres Skibe med Proviant og Materiel, anbefales  
det at forsyne sig fra de i „Dansk Søfartstidende“  
avertende Firmaer.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

### WILLIAM OLSENS EFTF.

PAPIRHANDEL,  
HOLBERGSGADE 26.

SKIBSDAGBØGER,  
KONNOSSEMENTER,  
KONTORARTIKLER.

### Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

De danske Svineslagteriers  
Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

### Skibsdæklak!

Af d'hr. Lakfabrikanten A. D. Burcharth & Søn, Kol-  
ding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Koldtdampskibet  
„Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A.

Lakken blev anvendt til Dækshusene, og da AA til  
det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Sø-  
vand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget  
halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at  
begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde  
modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak,  
jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Koldtdampskibet „Havørnen“, den 24/6 1894.

A. Bloch,

Fiskerikontroller for Jylland.

Ene-Fabrikanten:

A. D. Burcharth & Søn,  
Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.

### Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.  
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til  
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

## Nestlé's Milk

(med Sukker)

# & Viking

(uden Sukker)

ere de bedste Mærker.

Depot hos: J. D. BEAUVAIS,

St. Kongensgade 106. København.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner,  
Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

Læge H. C. Lund.

### Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6. 1. Sal, Opgang gennem Porten.  
Trælles 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Den ny internationale Signalbog.

Den danske Udgave af den ny internationale Signalbog er udkommet og foreligger nu solidt og smukt indbundet, med godt Tryk og særdeles nydelig udstyret, i en langt mere tiltalende Skikkelse end baade den engelske og franske Udgave.

Hvad det indre angaar, gør den Indtryk af at være et omhyggelig udarbejdet, et vel gennemtænkt og godt oversat Værk, og det store Stof vidner tilstrækkeligt om den Flid, som baade de norske og danske Medarbejdere har udfoldet. Man kan faa et tilstrækkeligt Begreb herom ved at se, at der i Bogen, som kun har været i Arbejde siden Sommeren 1899, er 550 Sider at oversætte og derefter ordne til Brug for en anden Nation. For Norges Vedkommende er Arbejdet udført af Kommandørkaptajn Salvesen og fra dansk Side af nuværende Marineminister, Kommandør Middelboe og Kaptajn i Marinen C. Bloch, og deres Arbejde vidner om, at det har været lagt i gode Hænder.

Arbejdet ved Udarbejdelsen har været fordelt saaledes, at Oversættelsen af Ordbogen samt den alfabetiske Ordning af de geografiske Signaler er foretaget i Norge, medens Ordningen af 2den Dels første Afsnit og Udarbejdelsen af 3dje Del er foretaget i Danmark.

Af Forskelligheder og Forandringer kan anføres, at hver Vokal i Alfabetet samt Konsonanterne X og Z nu er betegnede ved et Flag, og nogle af de ældre Flags Tegning er forandrede, ligesom Svarstanderen er medtaget som Signalfag. Som Følge heraf har man vundet flere Signalnumre, saaledes at den almindelige Signalering nu foregaar med 3-Flagsignaler, og at Signalering med 4 Flag kun anvendes til geografiske Signaler, Stavelsestabellen samt Kendingssignaler, og af samme Grund kan man nu bogstaver efter Stavelsestabellen paa en ny og bedre Maade, dog kun mellem Folk, som taler samme Sprog, idet vi maa bruge a og e for æ samt o og e for ø.

Til Afstandssignalering skal nu bruges Kugle, Kegle med Spidsen enten op eller ned og en Cylinder. Herved faas 4 Tegn, der ved Kombination angiver et Bogstav i Systemet, og paa denne Maade kommer altsaa Signalet frem. 37 af de vigtigste Signaler kan dog gives paa en Gang, saasom: „Jeg er paa Grund“ eller „De støvner mod Fare“ o. s. v., samt tillige de internationale Lods- og Nødsignaler. Den ældre Maade med Flage kan dog endnu bruges, men en uheldig Vindretning og Stille lægger jo tidt store Hindringer i Vejen for en saadan Signalering.

Lys- og Lydsignaler efter Morses System er for første Gang indført i det internationale System; de skal gives med Tone og med Blink, men da overdreven Brug, særlig af Lydsignalerne kan foraarsage Misforstaaelse af alvorlig Art, anmodes Skibsførerne ved en Anmærkning om navnlig i befærdede Farvande at benytte disse Signaler med stor Forsigtighed. Følgende Signaler skal udelukkende benyttes mellem slæbende og slæbt Fartøj og skal kun gøres som Lyssignaler:

Styr mere til Styrbord . . . . . 1 kort Blink,  
Styr mere til Bagbord . . . . . 2 korte Blink,  
Kast los Slæberne . . . . . 4 korte Blink.

Der er endvidere medtaget 3 forskellige Signaleringsmaader ved Hjælp af Haandsemafor og Haandflag, medens den tidligere Udgaves Baadsignaler ikke er optagen i den ny Udgave.

Ved Et-Flagsignalerne, som ikke er ret mange, betyder:

B. Krudtflag.  
C. Ja.  
D. Nej.

P. (Blaa Peter). Alle Mand skal ufortøvet komme om Bord.

Q. Karantæneflag (bruges dog ikke af alle Nationer).

S. Jeg ønsker Lods,

og flere internationale Et-Flagsignaler haves ikke. Flag L bruges i England som Karantæneflag; ethvert Skib, som inden Afrejsen eller under Rejsen har haft noget Tilfælde af Kolera, Pest eller gul Feber, skal have dette Flag højt paa Fartøjets mest synlige Sted, saa snart det befinder sig mindre end 3 Kvartmil fra nogen Del af Storbritanniens Kyster.

Hovedindholdet af Signalbogen fremgaar af følgende Uddrag:

1ste Del anvendes til at modtage Signaler med, og Signalerne er ordnede efter Signalbogstavernes alfabetiske Rækkefølge i fire Afsnit. Foran Signalerne findes en Anvisning, som enhver signalerende nøje maa sætte sig ind i.

Første Afsnit indeholder Et-Flagsignalerne til Brug mellem slæbende og slæbte Fartøjer.

Andet Afsnit indeholder To-Flagsignalerne, der omfatter vigtige Meddelelser og saadanne særlige Signaler, som der ofte kan være Brug for under Signalering, samt Nødsignaler.

Tredje Afsnit indeholder Tre-Flagsignaler, der bestaar af almindelige Ord og Sætninger samt Kompassignaler, Mønt, Maal og Vægt; Signaler for Brøk, Bredde og Længde, Tid og Bue o. s. v.; i de sidste Signaler indgaar Systemsflaget som Signalfag.

Fjerde Afsnit indeholder Fire-Flagsignalerne. Af disse findes geografiske Signaler, den alfabetisk ordnede Stavelsestabel og Kendingssignaler for Orlogs- og Handelsfartøjer. Naar et Fartøj hejser sit Kendingssignal, maa det som hidtil samtidig hejse sit Nationalflag for at tilkendegive i hvilket Lands Skibsliste, dets Kendingssignal skal søges.

2den Del anvendes til at afgive Signaler, i hvilken Anledning Signalteksterne ligesom i en Ordbog er ordnede alfabetisk efter Hovedordet i deres Betydning, samt indførte under alle de Ord, man med Rimelighed vil søge dem under; at ordne denne Del alfabetisk har kostet meget Arbejde, fordi man tillige har samlet alle sammenhørende Ord hver under sit Hovedord, saaledes staar f. Eks. alle Maskindelene sammen, og alt henhørende til Sejl staar sammen, baade Navnene paa Sejl og hele Sætninger. Sætningerne under Hovedordene er ligeledes ordnede alfabetisk efter det første Ord i Sætningen.

3dje Del indeholder Afstands- og Semaforsignaler, Haandflagssignaler, Signaler efter Morses System samt en Anvisning til Signalering med de internationale Signalstationer, som ikke findes i den engelske Udgave, men dette er ogsaa den eneste Uoverensstemmelse med denne. I de geografiske Signaler, hvor Navnene paa Stederne er ordnede efter disses geografiske Beliggenhed, er Mærket \*) anbragt, hvor der findes en international Signalstation.

Ved Signalering ved Svingning med Flag efter Morses System gives Bogstaver med korte og lange Vift med et Flag. I Normalstillingen holdes Flaget skraat til Siden opefter, og man udfører Svingningerne til den modsatte Side af Normalstillingen.

Det følger af sig selv, naar man har Signalbog fælles med en stor Sønation, at dennes Stavemaade maa benyttes, hvorved en Del Ord er stavet paa en fra dansk noget forskellig Maade, f. Eks. Kart for Kort, og at enkelte norske Ord er forskellige fra de tilsvarende danske. I første Del er derfor ved den norske Tekst tilføjet den danske Tekst i en Parentes, men i anden Del er Signalerne indførte under saavel det danske som det norske Ord.

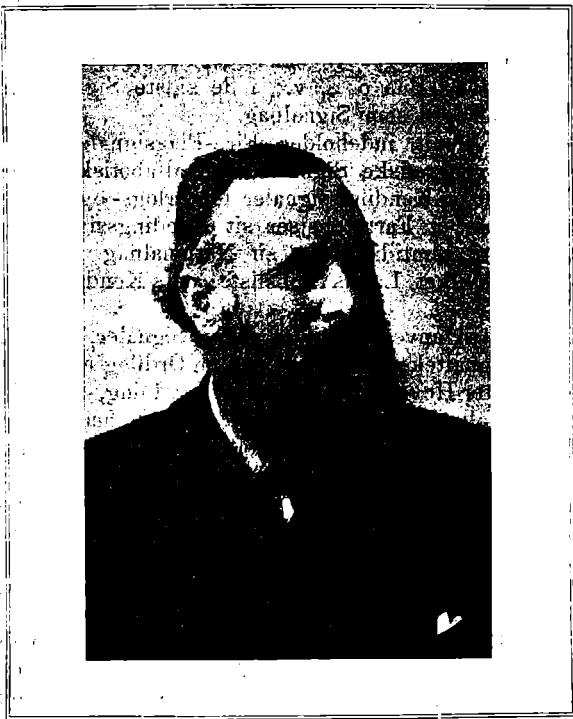


Paa Grund af Sprogenes Ejendommeligheder kan Oversættelser af samme Ord og Sætningsdele faa nogen afvigende Mening i de forskellige Sprog. Naar man derfor ikke benytter engelske Signalbøger, tilraades det at vælge Signaler, der betegner fuldt afsluttede Meninger, da en Sammenstilling, foretaget i det ene Sprog, kan faa en forskellig Betydning i det andet. Særlig maa en skønsm Anvendelse af Hjælpesætningerne paa Pag. 34—44 anbefales.

Den første internationale Signalbog udkom i April 1857 og fremtræder nu i 1901 i udvidet og forbedret Form. Den engelske Udgave udkom i November 1900, og da den dansk-norske Udgave allerede foreligger nu, kan man i begge Lande kun være tilfreds med det gode og hurtige Arbejde, som er præsteret af Udarbejderne. Den overordentlig billige Pris — indbunden 8 Kr. — er sat saa lavt som det paa nogen Maade er muligt.

Vi anbefaler alle interesserede saa hurtigt som muligt at anskaffe sig Bogen og sætte sig ind i det ny System, der træder endelig i Kraft den 1. Januar 1902, men allerede nu kan bruges.

## Kaptajn H. L. Udbye.



(Se Teksten i Dansk Søfartstidende Nr. 13).

## Den Pollokske Præmie.

Ved den under Udstillingen i Paris i Aaret 1900 afholdte Konkurrence om en Prisbelønning paa 100,000 Francs, der var udsat af Arvingerne efter den ved Dampskibet „La Bourgogne“s Forlis d. 4. Juli 1898 omkomne Anthony Pollok for det bedste Apparat til Redning af Mennekkeliv ved Søulykke, fandtes Prisbelønningen ikke at kunne tildeles nogen af Deltagerne i Konkurrencen.

Ifølge derom til Landbrugsministeriet indkommen

Meddelelse, har Polloks Arvinger som Følge heraf bestemt at foranstalte en ny Præmiekonkurrence afholdt i Havre i September 1901, for hvilken Konkurrence er fastsat følgende Betingelser:

I. En Præmie paa Hundrede Tusinde Francs (100,000 Francs) udsættes under Navn af den Anthony Pollokske Præmie af Arvingerne efter Anthony Pollok af Washington, for at hædre Mindet om deres Slægtning, som omkom ved „Bourgogne“s Forlis, ved Paasejling af „Cromartyshire“ i rum Sø ud for Sable Island, d. 4. Juli 1898.

II. Denne Præmie er bestemt til Belønning for det bedste Forslag, der opfylder i det mindste en af følgende Betingelser: 1) at forebygge Sammenstød til Søs; 2) at frelse Skibene i Tilfælde af Sammenstød; 3) i Tilfælde af Skibets Forlis, at bevirke Besætningens og Passageverners samlede Redning.

De Konkurrerende gøres særlig opmærksomme paa, at disse tre Betingelser udtrykkelig er stillede af dem, der har udsat den Anthony Pollokske Præmie, og at det er deres Ønske at se det System, som maatte erholde Bedømmelseskomiteens Billigelse, udført umiddelbart i Praksis. De maa desuden mindes, at Erfaringen har vist, at talrige Redningsforslag har maattet forkastes, fordi de under Ulykkestilfælde til Søs ikke vilde kunne bringes i Anvendelse af det indskrænkede Mandskab paa Handelsskibe. Som Følge heraf udelukkes fra Konkurrence:

1. Apparater, som har til Formaal at redde Personer enkeltvis (Bælter, Veste, Bøjer o. s. v.).

2. Apparater, som ved at optage for megen Plads paa Skibsdækket, vilde lægge Hindringer i Vejen for Skibets Ladning og Losning, uforholdsmæssig vilde indskrænke det for Passagerne og Varerne bestemte Rum, eller som ikke vilde kunne antages af Søfartskompanierne uden at medføre fuldstændig Omdannelse af de allerede tjenstgørende Skibes Konstruktion.

3. Enhver Opfindelse, som i og for sig kun vilde være en slet og ret Forbedring af Systemer, der allerede maatte være erkendte som utilstrækkelige til en samlet Redning (Jollebomme, Olie-dæmpere o. s. v.).

4. Genstande som Tømmerflaader o. s. v., som det vilde være nødvendigt at bemane, sætte sammen eller fylde med Luft i Ulykkesøjeblikket, og Genstande som Luger o. s. v., der antages at maatte automatisk flyde ovenpaa, saa snart Skibet synker.

III. Forslagene skulle indgives enten in natura og i Stand til at fungere eller i Form af Modeller eller Tegninger.

IV. Konkurrencen aabnes i Havre d. 9. September 1901. Bedømmelsen vil finde Sted ved en international Bedømmelseskomite, bestaaende af Mænd, hvis Kompetence er almindelig anerkendt, og hvis Navne senere vil blive meddelte.

V. Bedømmelseskomiteen vil kunne tilkende Indsenderen af det bedste Forslag Præmie eller ogsaa fordele denne iblandt flere Konkurrerende. Det skal ogsaa staa den frit for ikke at tilkende nogen Præmie, dersom intet af Forslagene forekommer den værdigt dertil.

VI. Bedømmelseskomiteen har Ret til at foreskrive Forsøg, med Hensyn til hvilke alle mulige Lettelser vil blive givne; men Omkostninger ved dem skal udelukkende paahvile de Konkurrerende.

VII. Det er blevet overdraget Hr. Kaptajn S. Dechaille, Direktør i Havre for Handelskammerets Signaltjeneste og Redningsvæsen, at modtage Begæringerne om Adgang til Konkurrencen, at forsyne de Konkurrerende med alle Oplysninger og foranstalte Udstillingen af de forskellige Forslag.

VIII. Denne Udstilling skal finde Sted i et af de Handelskammeret i Havre tilhørende og i Havnen beliggende Lokaler. De Konkurrerende vil hverken have at erlægge nogen Afgift for den Plads, der optages af deres Apparater, eller for disses Stationering i et af

Havres Havnebassiner, dersom Apparaterne skal holdes flydende.

IX. I Henhold til særlig Bemyndigelse fra Bestyrelsen for det franske Toldvæsen vil Modeller eller Apparater, der fra Udlandet sendes til Havre under den Betegnelse „Concours pour le Prix Anthony Pollok“, være fritagne for enhver Indførselstold, saafremt de efter Konkurrencens Afslutning tilbagesendes til Udlandet i samme Stand.

X. Overslagene, Forslagene, Modellerne, Apparaterne o. s. v. skulle sendes portofrit og saaledes, at de naa Havre imellem d. 1. August og d. 1. September 1901. De skal adresseres til Hr. Kaptajn S. Dechaille, som vil drage Omsorg for deres Klassificering og Anbringelse. De Konkurrerende kan ogsaa selv besørge denne Anbringelse eller overlade dette til en af dem selv valgt Repræsentant.

XI. For at lette Organisationen af Konkurrencen og for at undgaa enhver senere Uenighed, vil de Konkurrerende, naar de indgiver deres Begæring om Adgang til Konkurrencen, have at udfylde og underskrive et Dokument („questionnaire“), der vil blive dem tilstillet af Hr. Kaptajn S. Dechaille, og hvorved de forpligter sig til uden Forbehold at modtage Bedømmelseskomiteens Afgørelse og frafalde ethvert senere Krav overfor Medlemmerne af Bedømmelseskomiteen eller Anthony Polloks Arvinger.

## En Strejke force majeure efter fransk Ret?\*)

(Nordisk Skibsrederforen. Cirkulære).

Ved Tribunalet i Marseille er der nylig afsagt Dom i en Sag, som Foreningen har haft med at gøre, og som frembyder adskillig Interesse. Det drejede sig om, hvilken Indfyldelse det havde paa Liggedagene, at der var udbrudt Strejke blandt Baadførere og Stuvningsarbejdere, saaledes at Befragterne (i alt Fald efter deres egen Paastand) derigennem hindredes i at laste Skibet.

Tribunalets Dom gaar ud paa, at Strejken maa anses som force majeure og derfor afbryde Liggedagene. Det siges herom i Dommens Præmisses:

„Tribunalet har allerede tidligere givet til Kende, hvorledes det i Princippet opfatter dette Spørgsmaal, idet Tribunalet har udtalt, at Arbejdets forandrede Betingelser, der er en Følge af Tingenes naturlige Udvikling, det voksende Sammenhold indenfor de forskellige Arbejdsbrancher, Utilstrækkeligheden af den Beskyttelse, som skyldes Arbejdet, hvilken bliver mere og mere aabenbar, er af en saadan Natur, at Tribunalet maa forandre sin tidligere, altfor ubetingede Praksis med Hensyn til Strejker. Det vilde være vanskeligt at bestride, at en Strejke i visse Tilfælde maa anses som force majeure, der gør det absolut umuligt for den ene af Parterne at opfylde sine Forpligtelser. Dette er saa i det foreliggende Tilfælde, hvor en almindelig og vedvarende Strejke blandt Baadførere og Arbejdere, som er beskæftigede med Transport, Ombordbringelse og Stuvning af keramiske Produkter, gør det absolut umuligt for Fabrikanten eller Sælgere af disse Varer at udføre Lastning deraf i Marseilles Havn.

Det staar fast, at alle Forsøg, der under Diskussioner

af lignende Affærer er komne til Tribunalets Kundskab, fra det indstævnte Selskabs Side paa at laste andre Skibe ved Hjælp af sine Fabrikarbejdere eller paa anden Maade, er forblevne frugtesløse paa Grund af Trusler og Formaninger fra de Strejkendes Side, hvilke bestemte deres ikke strejkende Kammerater til ligeledes at nægte deres Medvirksomhed. Det er derfor absolut umuligt for Indstævnte at foretage nogen Lastningsoperation, hvilket vil sige, at der foreligger et Tilfælde af force majeure“.

Efter skandinavisk Ret vilde jo en saadan Strejke ikke kunne befri Befragteren fra at betale Liggedagspenge; thi den vedkommer kun den Del af Arbejdet, der paahviler ham. Fra Skibets Side var der ingen Hindring for at tage imod Lasten ved Skibssiden og stuve den om Bord, og der var ingen Undtagelse gjort i Certepartiet med Hensyn til Strejker. Forholdet er altsaa anderledes efter fransk Ret, idet denne lader Liggedagene afbrydes, selv om Hindringen alene vedrører Befragterens Del af Arbejdet, nemlig Lastens Transport til Skibssiden. Dernæst er det altsaa slaaet fast, at en saadan almindelig Strejke, der hindrer Befragterne i at faa den nødvendige Arbejdskraft, er en force majeure. Man vil forstaa, at Kærnen i Spørgsmaalet netop er det, om Strejken virkelig var en uovervindelig Hindring, en force majeure. Det forekommer os, at dette ikke er en saa given Sag, som Tribunalet synes at formene. Strejken er en Kamp mellem Arbejdsgiver og Arbejder. Hvad den drejede sig om i det foreliggende Tilfælde, giver Dommen ingen Oplysning om, men vi tager næppe fejl, naar vi antager, at Stridens Aarsag var et Lønsørgsmaal. Arbejderne vilde have bedre Betaling for deres Arbejde, og Arbejdsgiverne vilde ikke gaa ind herpaa. Tribunalet siger, at alle Befragternes Forsøg paa at skaffe Skibet Last var frugtesløse; men dette er vistnok ikke rigtigt. Havde de budt Arbejderne den Løn, disse forlangte, havde de uden Tvivl overvundet Vanskelighederne, men hvorledes kan da Strejken siges at være en force majeure, en uovervindelig Hindring? Arbejderne siger ikke absolut og ubetinget: Nu vil vi ikke arbejde mere — men de siger: Vi nedlægger Arbejdet, indtil vi faar den Lønforhøjelse, vi fordrer. Vil man sige, at Arbejdsgivernes Bedrift maaske ikke kunde bære forøgede Driftsomkostninger, og at de saaledes praktisk taget, rent forretningsmæssigt set, var udelukkede fra at opfylde Arbejdernes Fordringer, saa er dertil at svare: Det er meget muligt, men det kommer i alt Fald ikke Skibet ved. Anser Arbejdsgiverne sig for at være den stærkere Part, og mener de at kunne føre Kampen med deres Arbejdere sejrrigt igennem, saa bør i alt Fald Tredjemand, som i god Tro og uden Kendskab til disse Stridigheder har indladt sig i Kontrakt med Arbejdsgiveren, holdes udenfor denne Kamp; det er ubilligt og urimeligt, at han skal betale Andel i Krigsomkostningerne i en Kamp, som slet ikke vedkommer ham, i hvis Udfald han ikke er i ringeste Maade interesseret. Vil Befragterne strides med deres Arbejdere, saa bør det ske paa deres eget Ansvar, deres egen Risiko og deres egen Bekostning. Naar de ikke udtrykkelig i deres Kontrakter med Tredjemand har taget Forbehold med Hensyn til Strejke, maa de først klare fra sig deres Forpligtelser overfor ham — saa kan de derefter optage Kampen med Arbejderne.

Foreningen har undersøgt Chancerne for en Appel med det Resultat, at der intet Haab er om at faa Tribunalets Dom forandret.

\*) Denne Artikel var skrevet længe inden Strejken i Marsejle havde antaget sin nuværende omfattende Karakter.

## Åhus Havn og Forholdene der.

I Anledning af den herom i dette Blads No. 8 optagne Artikel af Føreren af Galease „Paquet Margrethe“, Hr. N. P. Hansen, har vi fra Havnedirektionen i Kristianstad modtaget en lang Redegørelse, af hvilken Pladsen kun tillader os at gengive Hovedpunkterne.

Havnedirektionen udtaler, at „Paquet Margrethe“ var strandet paa et saa utilgængeligt Sted, at Havnevæsenets Bugserbaad „Bjørn“ kun under stadig Lodning kunde nærme sig Fartøjet. De Forsøg, der gjordes paa at tage dette af Grunden, mislykkedes, hvorfor man kastede over Bord af Ladningen, og Lodserne forsøgte med Anker og Varp at bringe Skibet af Grunden, medens „Bjørn“ returnerede til Åhus, klar til ved første Signal fra Skibet at gaa ud igen. Efter at dette var bragt flot, gik „Bjørn“ ud, og under stor Fare for Grundstødning overførte den et Kabel til Skibet og bugserede det derefter ind i Åhus Havn; det var da uden Ror og havde indtaget to Fod Vand, og i Henhold til Kaptajn Hansens Udsagn ved Søforklaringen var det tvivlsomt, om Skibet kunde have gaaet ind i Havnen uden Bugserhjælp. Paa Grundlag af disse Oplysninger forlangte Havnedirektionen som Vederlag for ydet Assistance 1,000 Kr., hvilket Beløb formentlig ikke er for højt, naar henses til den store Fare, for hvilken „Bjørn“ var udsat, samt til at det strandede Skib og dets Last (til samlet Værdi 11 à 12,000 Kr.) sikkert vilde være gaaet tabt uden „Bjørns“ Mellemkomst. Det har undret Havnedirektionen, at Kapt. Hansen betegner denne Fordring som ublu, da han straks efter Bjærgningen overfor Havnemesteren omtalte det fordrede Beløb som „meget billigt“. — Med Hensyn til Besigtelsesmændenes Antal henvises til den svenske Sølovs § 332, der fastsætter, at det skal være 3; de ansættes af Magistraten, og Havnedirektionen har intet med deres Vederlag at gøre. — Det er urigtigt, at Bugserhjælp ikke kan faas i Åhus, idet „Bjørn“ har Ret til at bugserer Skibe til nærliggende Havne, naar der ikke paa Grund af haardt Vejr er Fare for Grundstødning. I dette Tilfælde havde Havnemesteren lovet, at „Bjørn“ skulde bugserer „Paquet Margrethe“ saa langt, som det kunde ske uden Risiko, hvilket Tilbud Kapt. Hansen modtog med Tak, men da der den næste Dag var gunstig Vind for Sejlads til Carlshamn, mente Kapt. Hansen at ville spare Bugseringsafgiften. Da Kapt. Hansens Udtalelser saaledes er reducerede til deres sande Værd, og da Havnedirektionen er forvisset om, at Lodserne kan forsvare sig mod de mod dem rettede grundløse Beskyldninger, betegner den Kapt. Hansens Advarsel mod at besøge Åhus Havn som fuldstændig ugrundet. Direktionen vil som hidtil vide at tilfredsstille alle berettigede Fordringer.

Vi skal til ovenstaaende bemærke, at Hovedstridspunktet jo er, om 1,000 Kr. er en billig Betaling for den af „Bjørn“ ydede Assistance eller ikke. De danske Assurandørers Ekspert oplyser herom, at Havnedirektionen vistnok har fremstillet Faren for „Bjørn“ lidt for stor, for at begrunde den høje Betaling for c. 1 Times Bugsering; thi „Bjørn“ havde Lodsformanden om Bord, der formentlig burde kende Farvandet og vide, hvor „Bjørn“ kunde flyde; fremdeles, at Direktionens Fremstilling om Bugseringen til Carlshamn ikke stemmer med de virkelige Forhold, idet Havnemesteren erklærede, at da „Bjørn“ var uassureret, maatte den om Vinteren ikke bugserer udenfor Havnens Omraade; han tilbød derimod, at den maatte bugserer Skibet i en Time fra Bøjerne, men da denne Bugsering netop vilde ende paa et farligt Sted, blev Tilbudet ikke modtaget, hvorimod Eksperten og Kapt. Hansen aftalte, at Skibet skulde afsejle til Carlshamn ved første gunstige Lejlighed mod at der

eugageredes 2 Mand til at hjælpe ved Pumpning. Baade fra Carlshamn og Ystad modtoges lignende Erklæringer om, at Bugserdamper ej kunde erholdes, da de var uassurerede. Skibet bugseredes da næste Dag ud af Havnen og ankom til Carlshamn efter c. 4 Timers Sejlads. — Med Hensyn til Lodserne, bekræftes Kapt. Hansens Udsagn af Søforklaringen i Christiansstad, hvorimod han selv maa svare for sin Udtalelse om, at den forlangte Bjærgeløn var „meget billig“. De bjærgede Værdier var: Skibet i beskadiget Stand 1,800 Kr., Ladningen c. 9,000 Kr., Fragt c. 400 Kr., ialt c. 11,200 Kr. — I Danmark bruger man kun 2 Besigtelsesmænd, og det synes noget rigeligt, naar man i Sverrig, som i dette Tilfælde, maa betale 60 Kr. for Besigtelse af et Fartøj paa 63 Reg.-Tons.

Disse Oplysninger har vi ment at burde fremsætte til Forstaaelse af den omhandlede Strid, som vi iøvrigt ikke blander os i.

## Generalforsamlinger.

### Sønderho Enkekasse

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kasserer, Kapt. H. H. Olsen aflagde Beretning og oplæste afvigte Aars Regnskab, som udviser, at Kassen ejer 33,061 Kr. 42 Øre mod 33,570 Kr. 92 Øre forrige Aar, altsaa har afvigte Aars Virksomhed givet en Tilbagegang for Kassen af 509 Kr. 50 Øre. Foreningens Formue i Obligationer udgør 26,120 Kr. 50 Øre, og i Fanø Sparekasse samt i Banken er anbragt 6,938 Kr. 47 Øre. Kassebeholdningen er opført med 2 Kr. 45 Øre, og i Medlemsbidrag af 98 Medlemmer er i Aarets Løb indkommen 1,772 Kr. I Gaver fra Knøhr & Burchardts Nachf. i Hamburg 50 Kr., fra Johansen & Dahl i Liverpool 50 Kr. og fra B. I. v. Hengel i Amsterdam 10 Kr., ialt 110 Kr. I Understøttelse i afvigte Aar udbetalt ialt 3,388 Kr. 50 Øre til 39 Enker og i Administrationsudgifter 84 Kr.

Der gaves Decharge.

Et Forslag fra Bestyrelsen om Spørgsmaalet om Afdrag af Prioritetslaan fremkaldte en kort Diskussion med det Resultat, at Bestyrelsen blev bemyndiget til i ethvert enkelt af disse Tilfælde at tage Bestemmelse med bindende Virkning for Medlemmerne, dog med Forpligtelse at forebringe den for første ordinære Generalforsamling.

### De forenede Oplagspladser og Værfter

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører C. Winther aflagde Beretning. Aaret har været noget daarligere end det forudgaaende, skønt Udbyttet er det samme, idet den indvundne Fortjeneste paa Arbejdspenge og Pakhusleje har været en Del mindre, men til Gengæld har Udgifterne ogsaa været betydeligt mindre. Overskudet er 50,760 Kr. Aktieudbyttet er 3½%. Til Reservefondet overføres ca. 1,685 Kr. foruden Rente 1,509 Kr. Det udgør derefter 29,937 Kr. Aktiekapitalen er 1,300,000 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Grosserer Chr. Nielsen.

### Kjøbenhavns Ftydedok og Skibsværft

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Grosserer A. D. Carl aflagde Beretning. Det forløbne Aar har nogenlunde svaret til Forventningerne, og Arbejderforholdene har været rolige. Vi har dog følt, hvor vanskeligt det er at konkurrere med Værfterne i Kiel

og Flensborg, hvor Arbejdslønnen er c. 25 % lavere end i Danmark, og hvor Skibsfart og Skibsbyggeri ikke hæmmes af saa urimelige Toldforhold som her. Begge Dokker har i det forløbne Aar været benyttede af 92 Skibe med samlet Tonnage 62,163 Tons. Af Nybygninger er der blevet afleveret 6. Af andre større Arbejder er udførte: Svingpillen med Fundament til den ny Langebro, Kloakledningen til samme og Kloakledningen til Nyhavn. Nybygningerne dække dog næppe Arbejdslønnen; man overtager dem for at holde Arbejderne beskæftigede, saa at man kan have dem ved Haande til Reparationsarbejder. Værftet har beskæftiget en Arbejdsstyrke paa 4—600 Mand.

I Aarets Løb er Konsul Krebs indtraadt i Bestyrelsen i Stedet for Grosserer Andersen, der er afgaaet ved Døden.

Aarets Nettooverskud har været 108,490 Kr. Af dette Beløb foretoges Afskrivninger og Henlæggelser. Til Aktionære udbetales derefter 5 % af Aktiekapitalen.

Revisorerne genvalgtes.

### Det forenede Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Admiral Garde aflagde Beretning.

Selskabets Flaade bestod ved Aarets Begyndelse af 127 Dampskibe samt 12 søgaaende Lægtre med en samlet Brutto Register-Tonnage af 129,688 Tons, der ved Ommaaling af ældre Skibe i Aarets Løb formindskedes med 507 Tons, ialt 129,181 Tons. I Aarets Løb tilkom 8 Dampskibe. Derimod formindskedes Antallet af Selskabets Skibe ved Salg af 12, saaledes at Selskabets Flaade ved Udgangen af 1900 bestod af 123 Dampskibe (heri indbefattet 6 Bugserfartøjer og 1 Isbryder) og 12 søgaaende Lægtre, med en samlet Brutto Register-Tonnage af 126,718 Tons. Selskabets Aktiekapital er siden sidste Regnskabsafslutning forøget med 3 Mill. Kr. og udgør saaledes nu ialt 18 Mill. Kr. Sammenlignet med i Fjor var Skibenes Sejlads heldig, idet Selskabet har været forskaanet for Totalforlis og Havarierne for de flestes Vedkommende var af mindre Betydning. Derimod har den økonomiske Krise, som Rusland, gennemgaar, i betydelig Grad virket ubehageligt paa Selskabets Ruter, af hvilke en meget stor Del (Ruterne fra Østkysten af England, fra de hollandske, belgiske, franske, portugisiske, spanske og italienske Havne) udmunder i dette Riges Østersøhavne, idet Importen baade af Industriprodukter og af Vin, Sydfrugter etc. reduceredes i en højst foruroligende Grad.

Endvidere paavirkedes Resultatet af Aarets Drift paa visse Ruter meget føleligt af den stærke Stigning i Prisen for Dampkul, hvortil Udgiften andrager ca. 1,200,000 Kr. mere end det foregaaende Aar.

Netto Overskudet af Skibenes Sejlads andrager 4,131,057 Kr. 19 Øre, hvoraf henlægges: for Forringelse af Inventar og Pakboder 20,054 Kr. 30 Øre, til Fornyelsesfonden 1,516,104 Kr. 5 Øre, til Assurancefonden 616,432 Kr. 86 Øre, ialt 2,152,591 Kr. 21 Øre.

Af det overskydende Beløb, efter Fradrag af Tantième, foreslaaes det at udbetale 10 pCt. af Aktiekapitalen i Udbytte.

Af Selskabets Ruter har de indenlandske stærkest lidt under den voldsomme Stigning i Kulpriserne, grundet paa, at Selskabet var afskaaret fra blot nogenlunde at bøde paa de forhøjede Udgifter ved en Forhøjelse af Fragtraterne, for hvilke Statsbanernes lave Tarif jo er bestemmende. Man har derfor set sig nødsaget til allerede nu at indskrænke Sejladsen paa de indenlandske Havne, og det Spørgsmaal maa med Nødvendighed paatrænge sig og finde sin Løsning i en nær Fremtid, om det er forsvarligt fremdeles at vedligeholde Farten paa saadanne af Selskabet i en lang Aarrække besejlede Havne, hvor den søvarts Trafik ikke længere svarer Regning. Driften af de udenlandske Ruter er gaaet paa sædvanlig Maade, om end for Importens Vedkommende paavirket af de ugunstige økonomiske Forhold i Rusland, ligesom Strejkerne i de belgiske, hollandske og franske Havne greb forstyrrende ind i Skibenes Ekspedition, men disse uheldige Omstændigheder opvejedes af de gode Udfragter fra Østersøen. Farten paa Vestnorge var til-

fredsstillende som Følge af det gode Sildefiskeri. Landprodukt-Udførsels-Afdelingen har ogsaa arbejdet under Trykket af de høje Kulpriser, idet enhver Mulighed for at afballancere disse var udelukket som Følge af de af Staten foreskrevne Fragtrater paa de subventionerede Ruter. Farten paa Amerika har været et af Driftens Lyspunkter, idet Eksporten saavel fra de nordlige Havne som fra Golfen til Danmark og Østersøen har været i stadig Stigning til udmærkede Rater.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Der forelaa et af Privathanken og Landmandsbanken stillet Forslag til Lovændringer, gaaende ud paa, at Antallet af Bestyrelsesmedlemmer forhøjes fra 5 til 7, og at hvert Aar det Medlem afgaar, som har fungeret længst.

Paa Bestyrelsens Vegne tiltraadte Admiral Garde Forslaget, som derefter vedtoges med 37,272 Stemmer imod 390.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Professor Torp og valgtes Admiral A. du Plessis de Richelieu og Konsul Erik S. Henius.

## Danske Konsuler.

Vi har modtaget følgende:

I en dansk Hovedstadsavis læste jeg for nylig en Artikel om danske Konsuler. Der er næppe nogen, der som Søfolkene har Lejlighed til nøje at lære Danmarks Konsuler at kende. Hvad der i Artiklen anføres, kan være rigtigt for flere Konsulers Vedkommende. De Konsuler, der er ansatte i Byer som Paris, Berlin, Wien og Rom, kender vi Søfarende intet til. De Konsuler, vi maa ty til, maa imidlertid udføre Arbejde for os uden Vederlag, og mon dette ikke er en forkert Ordning? Jeg maa dertil fremhæve, at den største Del af de danske Vicekonsuler forstaar og taler dansk. Jeg har besøgt et stort Antal amerikanske Pladser og kommer forhaabentlig til flere endnu, og jeg har kun fundet Imødekommenhed hos vore danske Konsulater, skønt de oftest ikke faar Betaling for deres Arbejde, der til Tider paafører dem baade Tidsspilde og Pengetab; og kun sjældent bliver deres Arbejde paa anden Maade paaskønnet fra Statens Side. Hvor bliver de mange Penge af, som de danske Skibe betaler i Konsulatafgift til Staten. Det er mig fortalt, at to af de største danske Dampere er befragtede for 3 Aar mellem Philadelphia og Rotterdam; disse to Skibe betaler vistnok til den danske Stat tilsammen c. 5,000 Kr. om Aaret i Konsulatafgift, men Konsulaterne i de nævnte to Byer, der har alt Arbejdet med Om-mønstring, Attestering af Logbøger, Udstedelse af Attester i Anledning af Søfolks Sygdom og Hospitalsophold, faar intet Vederlag herfor, i al Fald faar Konsulatet i Philadelphia det ikke; hvorledes det nu bliver ordnet i Rotterdam efter Generalkonsulens Død, ved jeg ikke. Man bør, naar man vil bedømme de danske Konsuler, have bedre Kendskab til dem end ovennævnte Artikels Forfatter har, og man bør ikke skære dem alle over en Kam. Det er urigtigt at give Læsere af saadanne Artikler, hvoraf mange maaske udvandrer, en forkert Forestilling om danske Konsuler i Udlandet, da det hovedsagelig er den jævne Mand, som maa ty til Konsulerne, for at faa Underretning om meget og om, hvorledes han har at forholde sig.

*En farende Sømand.*

## Svensk Dom i et Fragtassurance-spørgsmaal.

I No. 34 af „Samling af nordiske Domme i Søfarts-anliggender“ findes følgende, af Gøteborgs Raadstueret d. 2. Aug. 1900 afsagte Dom.

Søforsikringsselskabet Gauthiod havde med Sejleren Amazone forsikret Fragt paa Trævarer fra Kramfors til Hull. Forsikringen var tegnet „fri for partikulær Skade undtagen i Strandingstilfælde“ (fritt for enskild skada utom i Strandingfall). Paa Rejsen sprang Skibet læk i Søen og havde til Slut 10 Fod Vand i Rummet; for at redde Livet, satte man Skibet paa Land. Ved senere afholdt Synsforretning kondemneredes Skibet. Forsikringsselskabet anmodede Dispatchøren i Gøteborg om at fastsætte den Erstatning, som Selskabet i Anledning af den tegnede Fragtforsikring maatte have at udrede. Dispatchøren erklærede, at den Skade, som havde medført Fragttabet, maatte anses for at være opstaaet allerede derved, at Skibet i aaben Sø var sprunget saa læk, at det havde 10 Fod Vand i Rummet og blev opgivet af Besætningen; at Besætningen for at redde Livet derefter satte Skibet paa Land, kunde ikke gøre nogen Forandring heri; Skaden var opstaaet i aaben Sø og ikke ved Stranding; Forsikringsselskabet havde ingen Erstatningspligt i nærværende Tilfælde.

Rederiet ankede til Raadhusretten over denne Dispatchørens Afgørelse og hævdede, at først ved Strandingen mistedes alt Haab om at redde Skibet og tjene Fragten; dette var derimod ikke Tilfældet alene paa Grund af Lækagen, der mulig under andre Vejrforhold kunde være afhjulpen.

Raadhusretten stadfæstede imidlertid Dispatchørens Afgørelse og nægtede altsaa Rederiet Krav paa Fragterstatning.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra William Gray & Co.s Værft i West Hartlepool sættes den 23. Marts en smuk Skruedamper, bygget til Dampskibsselskabet Heimdal her i Byen, i Vandet. Den fik Navnet Dagny. Skibet, der er bygget til Lloyds højeste Klasse, har følgende Dimensioner: 242' × 34' × 18' 10". Skibet forsynes med alle nyere Losse- og Ladeindretninger og udrustes i enhver Henseende som en moderne Fragtdamper. Tilsynet med Bygningen af Skibet har været overdraget Kapt. Lagesen.

## Personalia.

Forhenværende Dampskibsfører C. P. Iversen er den 29. f. M. efter længere Tids Svagelighed afgaaet ved Døden. Den Afdøde førte senest Dpsk. Sønderjylland.

Fra og med 31. f. M. har Kapt. C. Bentzen paa Grund af Svagelighed taget Afsked fra Dpsk. Esbjerg.

Kapt. C. Hahn, der nu er rask, har igen overtaget Dpsk. Fiona, hvorefter den midlertidige Fører R. A. Skov atter er til Disposition for Dpsk. H. P. Prior.

Da Kapt. J. Holm nu er rask, har han atter overtaget Dpsk. Limfjorden, hvorefter den midlertidige Fører N. Kragh er traadt tilbage som 1ste Styrmand i Dpsk. H. P. Prior.

Dpsk. Moskov er nu atter overtaget af Kapt. V. Rohde, hvorefter den midlertidige Fører K. Fischer er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

## Ugens Havarier.

Selma, Dpsk. af Helsingborg, er d. 1. ds. paa Rejsen fra Middlesbro til Karlshamn med 13,600 Sække Guano, i Taage strandet ved Knopper. Besætningen er landsat. Ladningen er bjærget. Skibets Stilling er kritisk.

Vejle, Dpsk. af Mariager, kom d. 28. Marts i Sneyt kning paa Grund i Gjerrild Bugt. Besætningen reddedes Land.

Carla, Dpsk. af Nordby, har d. 28. Marts for Udgaende fra Aalborg paasejlet Galeasen John Frederik af Middelfart, der var paa Rejsen fra Aalborg til Helsingør med Cement. John Frederik sank øjeblikkelig; dens Besætning reddede sig om Bord paa Damperen.

Johanne, Barksbib af Fanø, er d. 15. Februar indløbet til Mauritius for Lægehjælp. Skibet afsejlede atter derfra 20 Februar paa Rejsen til Azorerne f. O.

Jenny, Skonnert af Brantevik, er d. 30. Marts i Sneyt kning grundstødt ved Bragerne. Besætningen landsattes ved Redningsbaad. Svitser assisterer.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Antwerpen, Wulff, ankom til Libau 30. Marts, best. til London. — Arkansas, Jespersen, pass. Dunnet Head 1. April. — Beira, Lunge, ankom til Reval 27. Marts. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Swansea 23. Marts, bestemt til Savona. — Hekla, Gundel, ankom til New York 30. Marts. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Cadiz 29. Marts, bestemt til Lissabon. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 29. Marts, best. til Stockholm. — Leopold II, Kruse, afgik fra Boston 29. Marts, best. til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 29. Marts, bestemt til Christiania og Kbhvn. — Norge, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til New York. — Xenia, Holst, ankom til Stettin 1. April. — Alexandra, Thomsen, ankom til New York 30. Marts. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 29. Marts. — Douro, Ørum, ankom til Newcastle 1. April. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til New York.

— Louisiana, Jensen, afg. fra Newcastle 10. Marts, best. til New Orleans. — A. N. Hansen, Paaske, er ankommen til Reval. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 31. Marts.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til London 1. April, best. til Antwerpen. — Arno, Strubberg, ank. til Messina 1. April. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Stettin 28. Marts, best. til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom til Antwerpen 31. Marts. — Ceres, Kiær, afgik fra Liverpool 28. Marts, best. til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, afg. fra London 1. April. — Ella, Mortensen, ank. til Danzig 30. Marts. — Florida, Koch, er ankommen til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 29. Marts. — Georg ank. til Libau 26. Marts. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Antwerpen 31. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 1. April. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Bordeaux 2. April, bestemt til Havre. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Reval. — Laura, Aasberg, pass. Hanstholm 1. April, bestemt til Kbhvn. — Louise, Christiansen, ank. til Pillau 22. Marts. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Aalborg 31. Marts, bestemt til New York. — M. G. Melchior, Thomsen, ankom til Christiania 1. April, best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 30. Marts. — Moskov, Fischer, ankom til Libau 30. Marts. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Dunkirk 31. Marts. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 1. April. — Omsk, Møller, afgik fra Cardiff 29. Marts, bestemt til Barcelona. — Perm, Christensen, ankom til Libau 1. April. — Pregel, Olsen, afgik fra Newcastle 29. Marts. — Skalholt, Gotfredsen, ankom til Kbhvn. 22. Marts. — Thyra, Jørgensen, ankom til Hull 24. Marts. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 5. Marts, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ank. til Hull 28. Marts. — Viking, Lorentzen, afgik fra Hull 30. Marts. — Ad. Andersen, Schubert, ankom til Libau 25. Marts. — Ydun, Erichsen, ankom til Kbhvn. 29. Marts. — Yrsa, Gommessen, ankom til Stettin 31. Marts. — Eos, Christensen, afgik fra London 2. April. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 7. Marts, bestemt til Kbhvn. — Loire, Rabe, er ankommen til Königsberg. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 1. April.

Constantin, Niedersee, afgik fra Aarhus via Frederikshavn 4. April, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 4. April, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Malmø via Helsingborg 4. April, bestemt til Grimsby. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 3. April, best. til Randers. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 3. April, bestemt til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afgik fra Boness 3. April, best. til Odense. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Newcastle. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 3. April, bestemt til Kbhvn. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Aalborg 3. April, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 3. April, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, ankom til Blyth 28. Marts. — Frode, Wrisberg, ankom til Montevideo 30. Marts. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Alexandria 18. Marts, bestemt til Ipswich. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Newport News 27. Febr., bestemt til Buenos Ayres. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 1. April. — Danmark, Kraemer, ankom til Stettin 2. April. — Ragnar, Holst, afgik fra Libau 30. Marts, bestemt til London. — Volmer, Ribber, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — Dan, Tofte, afgik fra Blyth 28. Marts, bestemt til Libau. — Magnus, Jørgensen, ank. til Blyth 30. Marts. — Olaf, Petersen, ank. til Buenos Ayres 5. Marts. — Svend II, Risøe, ankom til Bahia Blanca 4. Marts. — Knud II, Hansen, ankom til Sunderland 23. Marts. — Erik II, Hveysel, ankom til Colastine 26. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, afgik fra Catania 18. Marts, bestemt til Hamburg. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Helsingør 29. Marts, bestemt til Newcastle. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Leith 30. Marts. — Pawel Andrejef, Jensen, afgik fra Dunkerque 30. Marts, ank. til Blyth 1. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Tyne 29. Marts, bestemt til Riga. — Russ, Rasmussen, ank. til Amsterdam 31. Marts. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Beira 13. Marts, bestemt til Calcutta. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Moulmsin 19. Marts, bestemt til Kbhvn.

Heimdal, Kamma, Pedersen, afgik fra Howden 26. Marts. — Martha, Christensen, afgik fra Bougie 30. Marts. — Therese, Löffler, afgik fra Almeria 29. Marts.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Ghent 30. Marts, bestemt til Stettin. — Niobe, Jørgensen, ankom til Alexandria 30. Marts. — Nancy, Nielsen, afgik fra Newcastle 28. Marts, bestemt til Riga. — Nautik, Mortensen, ankom til Christiania 30. Marts. — Nora, Christensen, afgik fra

Riga 27. Marts, bestemt til Montrose. — Neptun, Gram, afgik fra Esbjerg 28. Marts, ankom til Methil 31. Marts. — Nerma, Nielsen, afgik fra Newcastle 26. Marts, ankom til Fredericia 29. Marts. — Alfa, Lund, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, ankom til Esbjerg 1. April. — Nexos, Sørensen, afgik fra Swansea 26. Marts, ankom til Stettin 1. April. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Riga 27. Marts, ankom til Christiania 31. Marts.

Dania, Lilly, Nielsen, afgik fra Antwerpen 3. April bestemt til Aalborg. — Mary, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 3. April bestemt til Burntisland.

Jylland, Karen, Degn, afgik fra Liverpool 2. April bestemt til Swansea. — Ingrid, Meinertz, ank. til Schiedam 2. April.

Kjøbenhavn, Fyen, Jørgensen, afgik fra Blyth 29. Marts, ankom til Svendborg 2. April. — Russia, Hansen, afg. fra Blyth 2. April, bestemt til Swinemünde.

Union, Frisia, Skov, afgik fra Reval 30. Marts, best. til Rotterdam. — Gallia, Poulsen, afgik fra Glasgow 26. Marts, bestemt til Libau.

Dannebrog, Amalienborg, Dømel, afgik fra Aarhus 1. April, bestemt til Riga. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Funchal 27. Marts, bestemt til Montevideo. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til Libau 26. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 31. Marts. — Jomsborg, Kühl, ankom til Sevilla 10. Marts. — Kronborg, Schultz, afgik fra Bombay 23. Marts, bestemt til Havre. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Rotterdam 1. April, bestemt til Newcastle. — Skanderborg, Larsen, ankom til Lissabon 27. Marts. — Søborg, Fischer, afgik fra Montevideo 17. Marts, bestemt til Rotterdam. — Uranienborg, Christiansen, ankom til Kbhvn. 2. April. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Malmø 1. Marts, bestemt til W. Hartlepool.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ankom til Korsør 24. Marts. — Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, bestemt til Blyth. — Klampenborg, Jensen, ankom til Sevilla 9. Marts. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Huelva 14. Marts, bestemt til Charleston. — Silkeborg, Petersen, ankom til Sevilla 13. Marts. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Glasgow 2. April, bestemt til Newport. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Elba 27. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 23. Marts, ank. til Kiel 31. Marts. — Helene, Warming, afgik fra Aarhus 31. Marts, ankom til Libau 2. April. — Agnete, Jensen, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, ankom til Southshields 2. April. — Hermia, Sørensen, ankom til Rotterdam 28. Marts. — Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 30. Marts, bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 29. Marts, ank. til Korsør 2. April. — Ajax, Brorson, afg. fra Grangemouth 30. Marts, best. til Aarhus. — Rønne, Hintze, afgik fra Newcastle 26. Marts, ank. til Kbhvn. 31. Marts. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 28. Marts, ank. til Newcastle 1. April.

Danmark, Rolf, Hahn, afgik fra Libau 27. Marts, bestemt til Gand. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Riga 31. Marts. — Ansgar, Larsen, ankom til Dunkirk 31. Marts. — Hamlet, Sommer, ankom til Libau 25. Marts. — Helge, Matthiessen, ankom til Reval 1. April.

Det Østasiatiske Kompagni meddelere: Annam, Berg, ankom til Saigon 27. Marts. — Kronborg, Schultz, afgik fra Bombay 28. Marts. — Normannia, Erichsen, pass. Hanstholm 2. April til Gøteborg. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Port Said 26. Marts, bestemt til Liverpool og London. — Patria, Larsen, afgik fra Rangoon 31. Marts, bestemt til Flensborg.

Ærs, Energi, Hansen, ankom 27. Marts til Rostock. — Enigheden, Nielsen, ankom 31. Marts til Burntisland.

Myren, Anna, Moyell, ankom til Kjøbenhavn 3. April. — Kai, Thomsen, afgik fra Ghent 2. April, bestemt til Grangemouth. — Clara, Jensen, ankom til Kiel 1. April.

Ægir, Erik, Steen, ankom til Fredericia 3. April. — Svend, Bennelycke, afgik fra Aarhus 30. Marts, bestemt til Blyth.

## Sejlskibe.

Fans, Nordby, Medor, Svarrer, ankom til Cherbourg 26. Marts fra Faversham. — Neiros, Sonnichsen, ankom til Esbjerg 26. Marts fra Newcastle. — Nordby, Andersen, ankom til Hamburg 26. Marts fra Nordby. — Coply, Eriksen, pass. Lizard 26. Marts fra Antofagasta, indkom til Vlissingen 29. Marts, afgik 31. Marts til Hamburg. — Vega, Pedersen, ankom til Port Elisabeth 27. Marts fra Hamburg. — Anna & Emmy, Svarrer, afgik fra Shields 24. Marts til Mariager Fjord. — Mary José, Brink, afgik fra Port Natal 27. Febr.

til Adelaide. — Hans, Jensen, ankom til Amsterdam 30. Marts fra Molukkerne. — Sophie, Svarrer, ankom til Rio Grande 29. Marts fra Cadix. — Nanna, Nielsen, afgik fra Angustora 12. Marts til Yucatan-kysten. — Mærdor, Brinck, ankom til Hamburg 1. April fra Laguna via Falmouth.

**Fana. Sønderho.** Anna, Hansen, afgik fra Kbhvn. 1. April til Drammen.

**Svendborg.** Sofie, Jensen, ankom til London 26. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Pillau 26. Marts. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Göteborg 26. Marts. — Rota, Jørgensen, ankom til Pillau 26. Marts. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Wismar 24. Marts. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Göteborg 26. Marts. — Fortuna, Christiansen, ankom til Plymouth 26. Marts. — Povlona, Petersen, ankom til Ryeharbour 26. Marts. — Helge, Nielsen, ankom til Pontrioux 27. Marts. — Union, Rasmussen, ankom til Rønne 27. Marts. — Frejr, Jensen, ankom til Christiania 28. Marts. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 28. Marts. — Saga, Clausen, ankom til Frederiksstad 29. Marts. — Haabet, Andreasen, ankom til Leith 28. Marts. — Marie, Petersen, ankom til Genua 28. Marts. — Solon, Nielsen, ankom til Strømstad 29. Marts. — Doris, Hansen, ankom til Inverness 30. Marts. — Delos, Andersen, ankom til Langesund 1. April. — Astræa, Frederiksen, ankom til Frederiksstad 29. Marts. — Dannebrog, Clausen, ankom til Frederiksstad 30. Marts. — Samson, Hansen, ankom til Dieppe 1. April.

**Rønne.** Odin, Møller, ankom til Karlshamn 24. Marts. — Næstved, Larsen, ankom til Stolpesund 25. Marts. — Ansgar, Klausen, ankom til Danzig 25. Marts. — Freia, Beck, ankom til Danzig 25. Marts. — Camtoos, Petersen, ankom til Danzig 25. Marts. — Prøven, Bidstrup, ankom til Danzig 25. Marts. — Castor, Clausen, ankom til Holtenau 26. Marts. — Klara Marie, Koføed, ankom til Kjøbenhavn 29. Marts.

**Kjøbenhavn.** Alexandra, Ankensen, er passeret Cuxhaven 1. April.

**Ærs.** Norden, Rasmussen, ankom 26. Marts til Göteborg. — Sylphe, Petersen, ankom 26. Marts til Grangemouth. — Elise Dyreborg, Fabricius, ankom 26. Marts til Faxe. — Hansigve, Clausen, ankom 26. Marts til Dakar (Afrika). — Eden, Petersen, ankom 27. Marts til Göteborg. — Mathæus Rickert, Lauritsen, ankom 26. Marts til Limington. — Mariane, Petersen, ankom 24. Marts til Faxe. — Familien, Weber, ankom 24. Marts til Faxe. — Kristine, Eriksen, ankom 25. Marts til Aalborg. — Alma Marie, Hansen, ankom 27. Marts til Kjøbenhavn. — Caroline, Albertsen, ankom 27. Marts til Kjøbenhavn. — Hildur, Køhler, afgik 24. Marts fra Leith til Præstø. — Erik Kirstine, Albertsen, ankom 26. Marts til Kjøbenhavn. — Anna Cecilie, Dreieø, ankom 28. Marts til Kjøbenhavn. — Marie, Rasmussen, ankom 29. Marts til Libau. — Elise Marie, Olsen, ankom 29. Marts til Kjørteminde. — Fred, Friis, ankom 29. Marts til London. — Henriette, Holm, ankom 29. Marts til Langesund. — Maren, Christensen, ankom 29. Marts til Sandefjord. — Expres, Bøye, ankom 30. Marts til Kallundborg. — Paket, Friis, afgik 30. Marts fra Kjøbenhavn til Marstal. — Fortuna, Schmidt, ankom 30. Marts til Kjøbenhavn fra Wismar. — Duen, Christensen, ankom 30. Marts til Pillau. — Amor, Rasmussen, ankom 1. April til Warkworth.

**Andre Sejlskibe.** Anna, Frydendahl, ankom fra Ekensund til Aarhus 25. Marts. — Margrethe, Petersen, ankom fra Ekensund til Aarhus 25. Marts. — Interessenten, Weile, ankom fra Ekensund til Aarhus 27. Marts. — Olga, Hallesen, ankom fra Cimbria til Aarhus 27. Marts. — Line Margrethe, Høyer, ankom fra Ekensund til Aarhus 27. Marts. — Johanne, Jessen, ankom fra Nyborg til Aarhus 28. Marts. — Ellen Margrethe, Sørensen, ankom fra Landskrona til Aarhus 28. Marts. — Marie, Christensen, ankom fra Sønderborg til Aarhus 28. Marts. — Enigheden, Petersen, ankom fra Ekensund til Aarhus 28. Marts. — Marie, Møller, ankom fra Nysted til Aarhus 28. Marts. — Katrine, Jensen, ankom fra Svendborg til Aarhus 30. Marts. — Tre Sønner, Hansen, ankom fra Faxe til Aarhus 30. Marts. — Vilhelm, Nielsen, ankom fra Erøskjøbing til Aarhus 30. Marts. — Hans, Johansen, ankom fra Ekensund til Aarhus 30. Marts. — De 6 Brødre, Johansen, ankom fra Ekensund til Aarhus 30. Marts. — Christian IX, Christensen, ankom fra Sønderborg til Aarhus 30. Marts. — Christian, Eschen, ankom fra Nakskov til Aarhus 30. Marts. — Argus, Rasmussen, ankom fra Nykjøbing F. til Aarhus 30. Marts. — Marie, Jørgensen, ankom fra Ekensund til Aarhus 30. Marts. — Marie, Hansen, ankom fra Nysted til Aarhus 1. April. — Triton, Møller, ankom fra Stege til Aarhus 1. April. — Danneskjold, Larsen, ankom fra Vejle til Aarhus 1. April. — Ellen, Nilsson, ankom fra Wismar til Aarhus 1. April. — Familien, Carlsen, ankom fra Wismar til Aarhus 1. April. — Emilie, ankom fra Rønne til Aarhus 1. April. — Cathrine Marie, Nielsen, ankom fra Eckern-

førde til Aarhus 1. April. — Freja, Hansen, afgik fra Aarhus til Stettin 1. April. — Johanne, Jessen, afgik fra Aarhus til Saxkjøbing 1. April. — Olga, Hallesen, afgik fra Aarhus til Mariager 1. April. — Margrethe, Petersen, afgik fra Aarhus til Aabenraa 1. April. — Anna, Frydendahl, afgik fra Aarhus til Haderslev 1. April. — Anna Christine, Sørensen, afgik fra Aarhus til Rudkjøbing 1. April. — Marie, Hansen, afgik fra Aarhus til Hadsund 1. April. — Skibladner, Nielsen, afgik fra Aarhus til Augustenborg 1. April. — Nordlyset, Christensen, afgik fra Aarhus til Halmstad 1. April. — Hjemmet, Jørgensen, afgik fra Aarhus til Haderslev 1. April. — Romanus, Tofte, ankom til Hou 29. Marts. — Jensine, Olsen, ankom til Stettin 25. Marts. — Thomas, Petersen, afgik fra Lysekil 29. Marts. — Ingeborg, Andersen, ankom til Stettin 25. Marts fra Aarhus.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kibellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

## De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Farvandet Syd for Fyen.** Rudkjøbing S. I Løbet S. for Rudkjøbing Havn er gravet en 11 Fod dyb Rende. Denne er paa V-Siden afmærket med 8 Risprikker og paa Ø-Siden med 8 Halmprikker, der staa i 6 à 20 Fod Vand.

De 8 Risprikker og 8 Halmprikker, der afmærkede det tidligere Løb, ere inddragne.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt.** Ved *Iso Kraaseli* Lodsplads er et 1,1 Kml. langt Farvand for Skibe med 17½ Fods Dybgaende afmærket. Det gaar fra *Brahestad* midterste Indløb, V. om *Iso Kraaseli* og *Kumpeleåbåkar* til *Lapaluoto* Havn.

**Tyskland. Neufahrwasser.** Ved *Neufahrwasser* er Sommerafmærkningen foretaget. Samtidig er den røde Spirstønde B flyttet ½ Kbl. Ø. hen i 20 Fod Vand og ligger c. 2 Kbl. V. fra Fyrtaarnet paa Ø-Molen. Den sorte Spidstønde er flyttet c. ½ Kbl. NV. t. N. hen i 19 Fod Vand og ligger 2½ Kbl. NV. t. N. fra Fyrtaarnet paa Ø-Molen.

**Kiel.** I *Kiel* Havn er en Fortøjtnings Nr. 1 midlertidigt udlagt c. 1 Kbl. SV. for Tønde Nr. 2. 54° 19' 25" N. Br. 10° 9' 6" Ø. Lgd.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** I 1901 tændes følgende Fyrlamper paa *Norges Kyst*:

*Sørvar, Sørøen*, i *Finmarken*. 70° 38' 15" N. Br. 21° 56' 50" Ø. Lgd.

*Malur*, i *Finmarken*. 70° 40' 55" N. Br. 30° 2' 30" Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben. Cuxhaven.** Fra den 15de April til 29de Maj 1901 afholdes Skydeøvelser ved *Cuxhaven*. Øvelsespladsen begrænses mod N. af en Linie fra Tønde M til Tønde Nr. 9 og mod S. af en Linie fra *Altenbruch* Kirke til Tønde Nr. 17. Fra 2ide til 23de Maj og den 25de Maj er den N-lige Grænse fra Tønde K til Nr. 8. Der skydes hver Dag i fire Timer. Tiden retter sig efter Højvandsklokkeslettet. Under Skydningen er paa en Del af Dagene Fyrskibet „*Elbe IV.*“ ikke paa Station.

Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Batteriet *Grimmerhorn* og Fortet, hvorfra der skydes, og Dampere med rødt Flag ligge ovenfor Tønde Nr. 17 og nedenfor Tønde M eller K. Naar der om Natten den 24de og 25de April skydes, føre Dampene en rød Lanterne over Dampskibslanterne. Pladsen er da spærret for al Sejlsads. Signaler og Anvisninger skulle ubetinget følges.

Et rødt Flag hejst paa *Cuxhaven* Fyrtaarn betyder, at der ikke skydes den Dag.

**Jade.** En sort Spidstønde Nr. 16 er i *Jade* udlagt c. ¾ Kbl. NØ. for Lystønde Nr. 16. 53° 37' 34" N. Br. 8° 10' 2" Ø. Lgd.

Fra den 15de April til 18de Maj 1901 afholdes Skydeøvelser i *Jade*. Øvelsespladsen begrænses saaledes:

Den 15de—18de, den 23de—29de April og 6te—11te Maj, den 17de og 18de ogsaa om Natten, mod N. af Linien Fort *Rüstersiel*—*Tossens* Mølle, mod S. af Linien Pumpestationen—Tønde Nr. 24 i 14,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne i SØ-lig Retning og fra *Eckwarderhorn* til den N-lige Grænse over hele *Jade*.

Den 19de—22de April og 15de—18de Maj af samme Linier i 8,000 Alens Afstand fra Kystbatterierne over hele *Jade*.

Den 29de April—1ste Maj mod N. af en Linie mod N fra Fort *Rüstersiel*—Tønde Nr. 21 i 9,500 Alens Afstand fra Fort *Rüstersiel* over hele *Jade*.

Den 2den—4de og 14de og 15de Maj S. for Linien *Hook-siel* Baake—Tønde Nr. 14 over hele Bugten.

Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Forterne og paa Dampere, som ligge ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

**Holland. Zuiderzee. Bollen og Malzwin.** En rød Vager Nr. 4 med 2 Balloner er udlagt i Farvandet over *Bollen*. 52° 59' 52" N. Br. 4° 54' 43" Ø. Lgd. Vager Nr. 3 i samme Farvand har nu 2 Balloner, og Stumptønde Nr. 6 i *Malzwin* er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Kegle.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Noorderhoofd.** Det hvide Fyr med Formærkelser hver 12 S., der nu brænder paa *Noorderhoofd*, er kun et midlertidigt Fyr. Det permanente Fyr bliver et Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn af  $\frac{1}{10}$  S. Varighed.

**Wester Scheide. Zuidergat.** I *Zuidergat* er Stumptønde Nr. 31 flyttet og ligger nu i 25 Fod Vand. 51° 23' 17" N. Br. 4° 2' 33" Ø. Lgd.

Stumptønde Nr. 32 er flyttet og ligger nu i 27 Fod Vand. 51° 23' 3" N. Br. 4° 2' 49" Ø. Lgd.

**Vlissingen Red.** Damperen "*Tay*" er sunken i 6 Fv. Vand paa *Vlissingen* Red, c. 8 Kbl. N. 8° Ø. fra Jærnbanehavens V.-Dæmning. Fokkemasten er over Vandet. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt N. til Ø. for Vraget. 51° 25' 36" N. Br. 3° 35' 56" Ø. Lgd.

**England. Winterton.** Vraget af Damperen "*Hermann Köppen*", der var sunket 8 Kbl. S. 67° Ø. fra *Winterton* Fyr er bortsprængt.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Iroise. La Vandrée.** Den røde Spirtønde med Kegle ved *La Vandrée* er ombyttet med en rød Spidstønde med Kegle. 48° 15' 10" N. Br. 4° 47' 13" V. Lgd.

**Cape Breton Island. Sydney Harbor.** I *Sydney Harbor* er foretaget store Arbejder paa Ø.-Kysten af *South Arm*, langs Ø.-Siden af *Wintering Cove* og *Muggahs Creek*, NØ. for *Battery Point* og Byen *Sydney*. Fire lange Pierer ere byggede ud i *South Arm*.

**Forenede Stater i Nordamerika. Maryland. Potomac River.** En Grund med 12 Fod har dannet sig i *Potomac River*,  $\frac{1}{8}$  Kml. N. 84° V. fra *Maryland Point* Fyr.

**Virginia. Elizabeth River.** Fyrskibet "*Bush Bluff*" er atter udlagt og Lystønden inddragen.

**Florida. Hawk Channel.** I *Hawk Channel* ere nu følgende Fyr tændte:

*Cape Florida Shoal* røde, faste Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra Baaken paa SØ.-Enden af Grunden. 25° 38' 27" N. Br. 80° 8' 8" V. Lgd.

*Bowles Bank* hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra Baaken paa Ø.-Kanten af *Bowles Bank Shoal*. 25° 31' 4" N. Br. 80° 8' 23" V. Lgd.

*Mosquito Bank* hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Det vises fra en sort, firkantet Baake, mærket M. B., som staar i 10 Fod Vand tæt NV. for en 4 Fods Grund NV. for *Mosquito Bank*. Man skal gaa  $\frac{1}{4}$  Kml. Ø. om Fyret. 25° 4' 19" N. Br. 80° 23' 24" V. Lgd.

#### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Ecuador. Guayaquil Bugt.** I *Guayaquil Bugt* ere følgende Klokketønder permanent inddragne: *Sombrero* Tønde, 2 Kml. N. 53° V. fra *Øen Sombrero*. 3° 18' S. Br. 80° 13' V. Lgd., og *Mala Bank* Tønde,  $\frac{4}{10}$  Kml. S. 87° Ø. fra *Arena Point* Fyr. 3° 2' S. Br. 80° 1' V. Lgd.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sardinien. Cagliari.** Paa Grund af Arbejdernes Fremskridt med den V.-lige Mole i *Cagliari* Havn ere de tre Fortøjtønder flyttede. De ligge nu  $2\frac{1}{2}$  Kbl. N. 7° V.,  $1\frac{1}{2}$  Kbl. N. 10° Ø. og  $1\frac{1}{6}$  Kbl. N. 45° Ø. fra Blinkfyret paa S.-Molens Hoved.

**Scilien S.-Kyst. Mazarra.** Paa Molen til højre for Indløbet til *Mazarra* Havn er tændt to røde, faste Fyr med ringe Lysstyrke, der angive Indløbet.

**Italien. Lido.** Den sort og hvid sribede Tønde ved Grunden ud for Semaforen ved *San Nicolo del Lido* er inddragen og en Pæl anbragt paa Stedet.

**Tunis. Bizerte.** Yderenden paa S.-Molen ved Indløbet til *Bizerte* er tillige med det røde, faste Fyr ødelagt af Søen. Indløbet er dog fuldstændig frit. Et midlertidigt rødt, fast Fyr er tændt 60 Alen inden for Molens Yderende.

**Algier. Iles Habibas.** I Løbet mellem den store Ø og

den lille Dobbelo af *Iles Habibas* er der ved laveste Vandstand kun 9 Fod.

#### Karantænebestemmelser.

I nogle Eksemplarer af „Nautical Almanac“ for 1901 er der fundet, at de paa enkelte Sider for Januar og Februar indeholdte Oplysninger gælde for 1898. Da der er Mulighed for lignende Fejl i andre Eksemplarer af 1901, er det nødvendigt at undersøge alle købte eller udleverede Eksemplarer.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigt og sikkert fra

**C. Mollerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpeskruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.



## J. E. Schmalfelds

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

Saxogade Nr. 6.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater**  
samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## Nyt Fartøj.

Et nylig paabegyndt Fartøj, 50 Brutto Tons, udbydes til Salg.

Skibsbygmester Rich. Schrøder, Horsens.



# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb c. 18 Fod ved daglig Højvande. Der forsøges paa at uddybe en Rende over Barren med 22 Fods Vanddybde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, i Forhavnen 15 til 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr-linier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning be-sørges af her-værende Fir-maertil faste Priser efter Timebeta-ling.	Ved Havnen 6 faste Kra-ner med indtil 10 Tons Løfteævn. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværk-steder.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaa-nerne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering ufor-nøden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast mode-rat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsage-lig ved Spe-ditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køh-alingsplads. Ophalings-bedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havne-pladsen vel belyst, Jærn-banespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøben-havn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gen-nem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristi-anshavnssiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebeta-les dog efter visse nær-me-re Begler for Varer, der in-den 3 Maa-ne-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende og den Distance, der lods-es, og ere me-get moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlski-bo betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Dis-tance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Los-ning og Lad-ning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nær-me-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-re Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ⅓ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køh-alingsplads, Ophalings-bedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havne-plads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.  <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper ufor-neden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørget hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nysted.</b>	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		<b>Ballastafgift</b> 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ à 3 Kr. pr. Mand.	
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Ende af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton.  <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton.  <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørget af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 169 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 288 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørget af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Ladning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Løsnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfræet fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade

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

eneste Fabrikanten af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt  
Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: **Hamburg**  
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.  
Conférencetid 12-1 1/2. Admiralitætsstr. 39. 1. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen. Ø. Telefon 35.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 100 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13.

**Bestyrelsen.**



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**  
Skomagemester,  
**77, Bredgade 77,**  
Hj. af Toldbodvej.  
Fh. Toldbodvej 18.  
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.  
**Telefon 4119.**

## NEXØ TØRDOK,

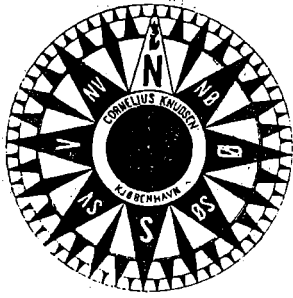
Bornholm,

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

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

# Cornelius Knudsens Etabl.

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Bungs **Universal-Bathometer.**  
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**  
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**  
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**  
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**  
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.  
AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

# BERN & KRUSE, Stettin,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Etablerede 1855. • Telegrafadress: Bern.

## LISSABON.

ALBERT OLSEN & C<sup>TA</sup>.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

### Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

### Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Ilwo-Kaffebrød

Ilwo - Kaffebrød

Ilwo - Kaffebrød

Beer-Rusks Søn  
17 Beer-Rusks Søn  
17 Hofbager  
17 Copenhague

Særdeles velsmagende.  
Erstatter engl. Bisquit ved  
Frokost-og Aftens-Bordet.

Ilwo - Kaffebrød

## Ilwo-Kaffebrød

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

# Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeले i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
bånedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
*Kjøbenhavn.*

## N. M. Hansen,

Bagermester,  
*Toldbodgade 17.*

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herres Skibsrostavtatorer.

Filial:

*St. Strandstræde 43.*

## Thorvald Møller,

Skibsprovanteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
*Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.*

## Esbjerg Skibsværft.

*S. Abrahamsen.*

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

## Anders Nielsens

*Fedevareforretning.*

*Fredericiagade 27.*

# Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Led-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende,  
og som have et Dybgaende af over 12 Fod  
(engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20  
til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe,  
som losse i Aalborg og som have betalt den  
nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havne-  
pengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (næmlig 10 Øre  
saavel for indgaaende som for udgaaende.)

*Aalborg, den 5. Septbr. 1900.*

**Udvalget for Havnevæsenet.**

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

**Kattesundet 29, Aalborg,**

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

### AKTIESELSKABET

### NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug,  
idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret  
Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere  
Maanedes.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovanterings-  
handlere samt Specialforretninger.

## Skibs- Provanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserræ.

Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegadr. Svennevig,  
Randers. Chr. Laursen.

## Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.

*Atelier St. Strandstræde 6, 8.*

Fotografier af forskellige danske  
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

*Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.*

Kontor for Køb og Salg af Skibe

## Husmann & Bjørnsen,

*18, Nyhavn 18.*

*Mekanisk & elektrisk  
Etablissement.*

\* **Telefon 5598.** \*

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

*Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.*

## H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

**HELSINGØR.**

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
*Lille Strandstræde 3.*

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtere • Maskiner • Kødler.

Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12—2. Onsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.

**Hans Bonnesen, Læge.**

INDHOLD: Den ny internationale Signalbog. — Kaptajn H. L. Udbye. — Den Pollockske Præmie. — En Strejke foree  
majeuere efter fransk Ret? — Åhus Havn og Forholdene der. — Generalforsamlinger. — Danske Konsuler.  
— Svensk Dom i et Fragtassurancespørgsmaal. — Nybygninger, Køb og Salg. — Personalial. — Ugens Havarier.  
— Skibsetferretninger. — Efterretninger for Søfarende.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr 4630.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvaral. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20. —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
$\frac{1}{2}$ Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end $\frac{1}{2}$ Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. April 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

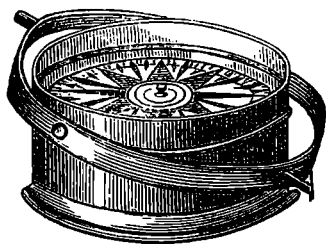
**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

### FREDERIK PREISLER.



Kompass justeres.

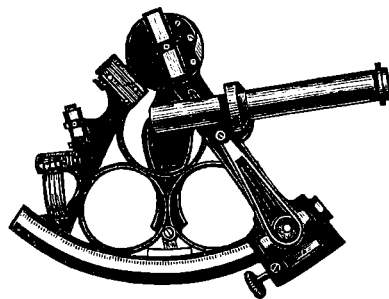
Telf. 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkertør med Kew Certifikat fra 30 Kr.

Barometre med Kew Certifikat fra 15 Kr.



Aut. Forhryringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

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

### H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

*H. H. Adrians  
Leverpostej  
med 4 uden Trøfler i Paaske*

Den anerkendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.

International Composition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

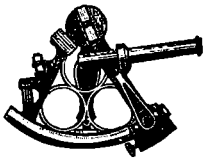
## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kødler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Præisler, Kjøbmagerg. 13.

**Anders Nielsens**  
Fedevarerforretning.  
Fredericiagade 27.

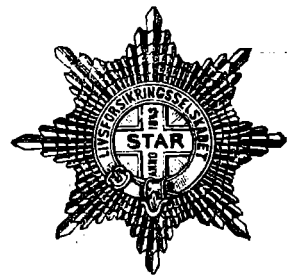
## Skibsdæklak!

Af d'Hrr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kolding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontroldampskibet „Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A. Lakken blev anvendt til Dækshusene, og da AA til det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Søvand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde modstaaet Vejrets Omkiftninger, og at det er den bedste Lak, jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontroldampskibet „Havørnen“, den 24/1 1894.  
**A. Bloch,**

Fiskerikontrollør for Jylland.

Ene-Fabrikanter:  
**A. D. Burcharth & Søn,**  
Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.



*Alle Arter Livs-, Kapital- og Børeforsikring.*  
Særlige, gunstige Tabeller for Søfolk i udenrigs Fart.  
Hovedkontoret for Danmark:  
**Frederiksbjerggade 11.**  
*Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmand antages.*

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

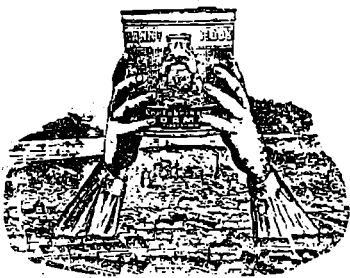
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Leverandør til den danske Marine.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

**Frederiksbjerggade 12.**

**A. Formann.**

De danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør **ANDR. VANG,** Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Valdemarsg. 24. V.

Telefon 5560.

Læge **H. C. Lund.**

**Hud- og Kønssygdomme.**

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

## Søgaende Flodskibe.

Af  
C. D. Hage.

I nærværende Blads No. 17 for 26. April 1900 offentliggjorde jeg en lille Artikel, hvori jeg opkastede det Spørgsmaal: Er det Teknikerne muligt at konstruere et Fartøj, som egner sig for kombineret Sø- og Kanalfart? og i No. 18 for den efterfølgende 3. Maj meddelte jeg, at et saadant Fartøj — „Überall“ ved Navn — til et Forsøg var sat i Gang paa Ruten Hamborg—Westfalen (via Emden og videre ad Ems—Dortmund Kanalen).

Jeg har nu om Forløbet af denne Fart indhentet nærmere Oplysninger. De er ikke opmuntrende for Sagen. „Überall“ har alt for længere Tid siden indstillet sine Farter, saa vidt det kan skønnes, fordi der var meget lidet for den at gøre. Min Hjemmelsmand giver mig adskillige Meddelelser om Spørgsmaalet, med hvilke jeg dog ikke skal trætte her; kun skal jeg af hans Udtalelser gengive følgende:

„I Kanalen har „Überall“ ikke kunnet gaa med fuld Last, og hvorvidt det tekniske Spørgsmaal, om Konstruktion af et for den kombinerede „Kanal- og Søfart praktisk lavtgaende Fartøj, er løst med Bygningen af denne Lægter, lader sig, efter de med denne indvundne Erfaringer, formentlig endnu ikke afgøre, idet „Überall“ paa sine Rejser til og fra Ems og Weseren saa at sige ikke er kommen over aaben Sø, men altid har holdt sig i smult Vand inde over Grundene.“

Foreløbig er vi altsaa lige vidt — eller jeg bør maaske hellere sige, at jeg er lige vidt; thi hos saare faa andre har jeg fundet Forstaaelse af og Interesse for Spørgsmaalet. Dog maa jeg gøre en Undtagelse med en æret Indsender, Hr. F . . . k, hvem jeg takker for, at han i Søfartstidende for 3. Maj i Fjor omtalte min Artikel paa en anerkendende Maade. Samtidig rettede han til mig et Spørgsmaal og en Bebrejdelse, hvorpaa jeg hidtil ikke har fundet Lejlighed til at give Svar. Jeg skal imidlertid herved indhente det forsømte. Hr. F . . . k spørger mig:

- 1) hvor stor kan Besparelsen, som opnaas ved at undgaa Omladning i en nordtysk Havn, vel blive? og siger dernæst, i Anledning af min Udtalelse om de moderate Banefragter, som via Gjedser—Warnemünde forhaabentlig fremtidig vil blive beregnede,
- 2) Staten bør ikke forulempe de bestaaende Bedrifter ved at gribe ind i Konkurrencen og bør altsaa ikke, ved at reducere vore Baners Takster til urimelig lave Satser, tilsidesætte de Hensyn, der skyldes Ejerne af vore Sejlfartøjer.

Jeg skal hertil svare:

- ad 1) Det er ikke nærmest, end sige alene, ved at undgaa Omladningen i en tysk Søhavn, at man opnaar Besparelser i Transportudgifterne; endnu vigtigere er Besparelsen i Skibsfragterne; det er jo nemlig en Selvfølge, at én direkte Fragt, f. Eks. fra Kjøbenhavn til Breslau, vil være billigere end to sammenlagte Fragter, nemlig først Kjøbenhavn—Stettin og dernæst Stettin—Breslau.

Der kunde for selve Omladnings-Omkostningerne vel nok opstilles ret tilforladelige Beregninger, men der er næppe paa Sagens nuværende Stadium Grund til at gaa i Detailler. At spare Omladningen er ikke uvigtigt, men selve Fragtbesparelsen ved den direkte Sejlads vil som sagt utvivlsomt være større. Desuden vindes selvfølgelig Tid ved at bruge ikkun ét Fartøj til hele Rejsen.

- ad 2) Jeg maa i denne Forbindelse først gøre opmærksom paa, at Hr. F . . . k til en vis Grad har mis-

forstaaet mig, idet han i sin Artikel taler om de allerede vel kendte „søgaende Lægtere“, medens jeg kun har skrevet om en hel ny Skibstype, nemlig den tænkte Kombination af et Sø- og et Flodskib, som jeg har kaldet „søgaende Flodskibe“.

Ved en søgaende Lægter eller Pram forstaaer jeg et Fartøj, der ikke, som Fortidens Eksemplarer af samme Navn, har sin Virkeplads indenfor en Havns Omraade eller i et snævrere Farvand (som Øresund, vore Byers Fjorde og lign.), men som er bygget saaledes, at den kan taale at bugseres over de aabne Have; fælles for de gamle og de ny Lægtertyper, saaledes som vi kender dem her hjemme, er det imidlertid, at de bevæger sig i Farvande, hvor der er Plads nok for dem, saa at de i enhver Henseende kan bygges af hvilket som helst Dimensioner, Trafikken kræver.

Et „søgaende Flodskib“ skal derimod, som Navnet antyder, være et Fartøj, der kan sejle paa de indre Vandveje (ad Kanaler og Floder, igennem Sluser og under Broer), og som tillige, ankommet fra Indlandet til Søkysten, kan fortsætte Sejladsen over det aabne Hav — og vice versa. Men disse Skibe kan man ikke give enhver Dimension, man selv ønsker — man maa i saa Henseende rette sig aldeles efter Forholdene i de indre Vandveje, og her ligger jo Vanskeligheden.

De „søgaende Lægtere“ er allerede nu en forholdsvis gammel Type, som særlig trives i Hamburg (og Bremen), og hvis Konkurrence vore Sejlskibe forlængst kender til. „Søgaende Flodskibe“ er derimod hidtil ukendte; men skulde det kunne lykkes at konstruere dem, ævner jeg ikke at se, at der fra et Konkurrence-Standpunkt kan indvendes noget imod Berettigelsen af deres Eksistens.

Naar Hr. F . . . k derimod siger: „man kan forlange af Staten, at den ikke, ved at ansætte sine Banefragter saa lavt, at Banerne ingen Rente giver, knuser al Konkurrence fra Smaaskibenes Side“, da er jeg ganske enig med ham, og det samme synes Offentligheden nu ogsaa at være — jeg behøver blot at henvise til de under Rigsdagens Behandling af Forslaget om en Revision af Statsbanetaksterne faldne Ytringer. At Baner imidlertid næppe nogetsteds i Længden kan konkurrere med Skibene, er vistnok ganske utvivlsomt; Transporten ad Vandvejen er og bliver den billigste — derom vidner, for blot at nævne et Eksempel, den uhyre Trafik paa Rhinen, hvor Skibene har at konkurrere ganske direkte med en Bane paa hver Side af Floden, foruden indirekte med mange andre Banelinier.

Haabende, at Spørgsmaalet interesserer ogsaa andre end Hr. F . . . k og mig, skal jeg her citere en Udtalelse, som findes i Motiverne til det den prøjsiske Landdag nys forelagte Forslag til Lov om Anlæg af en „Grossschiffahrtsweg“ mellem Stettin og Berlin, en Udtalelse, der ganske bekræfter, hvad jeg ovenfor har sagt om Banernes Mangel paa Ævne til at konkurrere med Skibene.

Den prøjsiske Regering siger i Indledningen til Lovforslaget følgende:

„Om at henvise hele Trafikken med de store Masse-Artikler til Jærnbanen — en Tanke, der vel nok kunde melde sig — kan der i det foreliggende Tilfælde ikke være Tale, da Transportomkostningerne derved kun vilde blive højere.“

Den over 50 Aar gamle Bane mellem Stettin og Berlin har allerede nu i Konkurrencen med de brugelige smaa Skibe ikke ævnet at drage nogen betydelig Godsmængde til sig, endskønt Banestrækningen kun er 134 Km., Vandvejen derimod 194 Km. lang. Dette



kommer af, at Banefragterne til Dels stiller sig mere end dobbelt saa høje, som Skibsfragterne\*)." "

Naar jeg i min Artikel af 26. April i Fjor talte om den Understøttelse, der kan hentes hos vore Baneautoriteter til Etableringen af en livlig Vareudveksling mellem Kjøbenhavn—Berlin, tænkte jeg ikke alene paa Fragterne, men ogsaa paa hele Ordningen af Banernes Drift (hyppige og hurtige Tog, Afkølingsvogne, Etablering af direkte Indskrivning til alle tyske Stationer, praktiske og for Forretningsverdenen konvenable, reglementariske Bestemmelser af alle Arter o. s. v. o. s. v.). At Fragterne skal sættes „tilstrækkelig lavt“ til at muliggøre Forretningerne, haaber jeg fremdeles; men Skibene kan være ganske rolige, Banefragterne bliver næppe nogen-sinde saa lave som de, Skibene kan sejle for. — Og vel maa det mindes, at de Varer, som jeg i denne Forbindelse tænkte paa, var, som jeg jo ogsaa udtrykkelig nævnte: forædlede Landbrugsprodukter, Kolonialvarer, finere Stykgods etc. — alt sammen Ting, som Sejlskibene vanskelig nu til Dags faar at sejle med — medens jeg derimod

\*) Udhævet af mig.

henviste Transporten af alle „Masse-Artikler“ til Skibenes Besørgelse.

Det af mig rejste Spørgsmaal er altsaa endnu aabent. Jeg har kun som Købmand kunnet pege paa Ønskeligheden af, at Forretningslivet til sin Betjening maatte kunne erholde et saa godt Instrument, som et „søgaende Flodskib“ vilde være; men det staar til Teknikerne at afgøre, om Opgaven er løselig eller ej.

Lad mig sluttelig kun tilføje, at efter den prøjsiske Regerings Plan skal „Grossschiffahrts“-Vejen Stettin—Berlin kunne give Adgang for Skibe paa højst

65,0 m. Længde,  
8,0 - Bredde,  
1,75 - Dybgaende;

medens Afstanden mellem Vandspejlet og Broernes Underkant skal være

4,0 m.

Saadanne Skibe ventes at ville kunne laste 600 Tons. Kan man, holdende sig indenfor disse Dimensioner, bygge et Fartøj, som kan gaa baade paa Floder og Kanaler og paa den aabne Sø — altsaa f. Eks. fra Berlin til Kjøbenhavn?

## Kaptajn Peter Chr. Iversen.

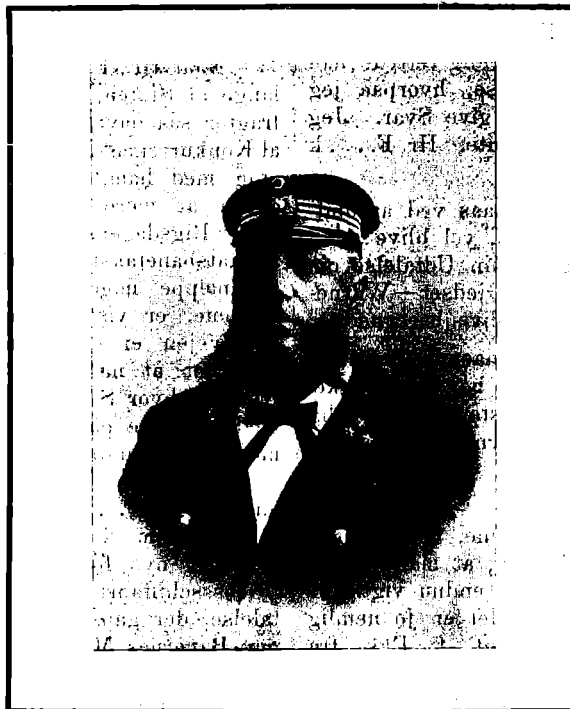
Som kortelig omtalt i nærværende Blads foregaaende Nummer afgik forhenværende Dampskibsfører Peter Chr. Iversen ved Døden d. 29. f. M. efter længere Tids tiltagende Svagthed.

Den Afdøde, Søn af forlængst afdøde Bødkerkrvarermand Iversen ved Søetaten, var født d. 9. April 1832 og var ved Faderens Død 5 Aar gammel og næstældste af 6 Børn. Efter Skolegang i Søetatens Skole gjorde han sit første Togt med Linieskibet Skjold 1849 og gjorde derefter uafbrudt Tjeneste i Marinens Skibe, indtil han i 1857 efter endt Togt med Korvetten Saga som Konstabel efter Ansøgning afskedigedes af Tjenesten med udmærkede Vidnesbyrd for Duelighed og god Opførsel.

Han fo'r derefter som Matros i forskellige Sejlskibe, indtil han, 1861—62, tog Styrmandseksamen, saavel „Bredde“ som „Længde“, her i Kjøbenhavn, og kom derefter i Dampskibsfart med Dampskibet Odin som Styrmand 1863, i Fart paa Østersøen og England. I 1867 indtraadte han i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste som Styrmand i Diana. I 1869 fik han dette Skib at føre, forflyttedes 1872 til Zephyr, 1873 til Randers, 1875 til Vidar, 1881 til Brage og endelig 1887 til Sønderjylland, med hvilket Skib han sejlede til Marts 1899, da han paa Grund af Sygdom maatte tage Afsked fra Selskabets Tjeneste. Bedst vil han være kendt af det rejsende Publikum

fra de tre sidst nævnte Skibe, med hvilke han befarede Ruten Fredericia, Middelfart og Kolding. Hans Omhu for Damer og Børn, der sejlede med ham som Passagerer, var enestaaende, og navnlig i Ferierne, naar hver en

Plads ombord i Skibet var optaget, samlede han paa smukke Sommeraftener „Blomster“ og „Knopper“, som han kaldte Damer og Børn, omkring sig paa Kommandobroen, og Tiden fløj da for dem under Sang og Munterhed, indtil det var langt over borgerlig Sengetid. Han var en udmærket Familiefader, som med smaa Indtægter har givet en talrig Børneflokk en udmærket Opdragelse. Den 1. Juli 1894, da han fejrede sit 25 Aars Jubilæum som Dampskibsfører, var han Genstand for megen Opmærksomhed fra Handelsverdenen i Byerne i Sønderjyllands Rute, paa hvilken Publikum 17 Aar havde haft Lejlighed til at anerkende hans udmærkede Egenskaber, saavel hvad Omsorg for Passagerer som for Gods angik. Han begravedes under stor Deltagelse fra Slægts, Venners og Kollagers Side Torsdag d. 4. April



fra Vestre Kirkegaards Kapel. Der var sendt en Mængde smukke Blomster og signerede Kranse fra Det forenede Dampskibsselskab, fra Kaptajner i samme Selskab, samt fra D. F. D. S. Begravelseskasse; som Repræsentant for Selskabet var mødt Skibsinspektøren, Kaptajn Tidemand.

Kjøbenhavn, d. 11. April 1901.

Der er en særlig Grund til med nogle Ord at omtale Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Virksomhed. I intet af de Aar, Foreningen har bestaaet, har den nemlig haft en saa betydelig Tilgang som i indeværende Aar, og naar den til Sommer holder sin aarlige Hovedgeneralforsamling, vil den staa større og derfor stærkere end nogensinde før. Mulig vil Foreningen ikke have en saa stor indmeldt Tonnage som i tidligere Aar, hvilket hidrører fra, at der blandt vore større Sejlskibe, særlig i Fanøs Flaade, har fundet en ikke ringe Afgang Sted ved Forlis og Salg uden en paa langt nær tilsvarende Tilgang. Men med Hensyn til Antallet af indmeldte Medlemmer og Skibe vil Foreningen kunne glæde sig over en anselig Udvikling. I Svendborg Tolddistrikt er Sejlskibsflaaden, som vi flere Gange har omtalt, i en glædelig Fremgang, og Foreningen vinder her stedse større Tilslutning. Og Foreningens Afdeling for mindre Skibe (60 Tons og derunder) har i Aar naaet en Størrelse som ingensinde tidligere. Dette hidrører væsentligst fra, at Øernes gensidige Søforsikrings-Forening for mindre Skibe, der har sit Sæde paa Bogø, paa sin Generalforsamling i Vinter besluttede at indmelde samtlige sine Skibe i Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Erkendelse af, at det er i Assuranceforeningernes Interesse at støtte de Bestræbelser, der gaar ud paa at skaffe vort Sejlskibsrederi de bedst mulige Betingelser at arbejde under, hvilke Bestræbelser særlig finder deres Udtryk i den for hele Sejlskibsflaaden fælles Organisation, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening er. Vi tror, at Assuranceforeningen her har foretaget et Skridt af stor Betydning for Organisationens Fremme, og at dens Medlemmer hurtigt vil erkende Fordelene, som en Samvirken med deres Kolleger Landet over vil bringe dem, og vi haaber, at de øvrige lignende Assuranceforeninger paa samme Maade vil slutte sig til det fælles Arbejde. Ogsaa paa anden Maade har Afdelingen for mindre Skibe i Aar haft anselig Fremgang, saaledes navnlig fra Marstal.

Men naar Sejlskibsrederi-Foreningen saaledes ved denne forøgede Tilslutning viser sin Levedygtighed, saa maa vi fremhæve, at det for dens Ledere og Medlemmer omkring i Landet gælder om stadig at arbejde for dens Fremgang. Det er store og betydningsfulde Opgaver, der venter paa deres Løsning gennem Foreningens Arbejde, og naar til Efteraaret en ny Rigsdagsperiode begynder, maa de være saa forberedte, at de kan fremmes af al Kraft. Dette Foreningens Arbejde vil have Udsigt til at naa saa meget bedre Resultater, jo større og stærkere Foreningen er. Forhaabentlig vil derfor den store Fremgang, som indeværende Aars første Maaneder opviser, fortsættes i Aarets Løb, og vi opfordrer Foreningens Medlemmer til i fælles Interesse kraftigt at arbejde herfor.

Om de fra 1. April d. A. indtraadte Forandringer med Hensyn til Afgifterne ved Hals meddeles os velvilligst følgende:

Som det vil være bekendt betaler ethvert Skib, der passerer Limfjordens østlige Indløb, en saakaldt Baakeafgift, der opkræves for Indgaaende med 3 Øre pr. Reg.-Ton og for Udgaende ligeledes med 3 Øre pr.

Reg.-Ton. Endvidere er der, siden Aalborg Havnevæsen bekostede Uddybningen af Løbet over Barren, blevet opkrævet større Skibe en saakaldt Barreafgift, der for Tiden betales saaledes:

for Skibemed Dybg. fra	12 til 13 eng. Fod:	20 Ø. pr. Reg.-T.,
- - - - -	13 - 14 " -	25 - - -
- - - - -	over 14 " -	30 - - -

men med Hensyn til denne Afgift var Forholdet dette, at der for Aalborgs Vedkommende i de sidste 5 Aar har været den Lempelse, at naar et Skib, der havde betalt Barreafgiften, lossede eller ladede i denne By, bortfaldt den almindelige Aalborg Havneafgift (10 Øre pr. Reg.-Ton for Indgaaende og 10 Øre pr. Reg.-Ton for Udgaende), medens Skibe, bestemte til Aalborg Genbøby Nørre-Sundby og de øvrige Limfjordsbyer, ikke erholdt denne Lempelse.

Nu ophæves imidlertid fra 1. April d. A. Barreafgiften fuldstændig for alle Skibe, saaledes at Skibene — uanset Størrelse og Dybgaaende — kun har at betale:

- 1) Baakeafgiften, 3 Øre indg. og 3 Øre udg. pr. Reg.-Ton, og
- 2) Havneafgiften, der i Aalborg og Nørre-Sundby er 10 Øre indg. og 10 Øre udg. pr. Reg.-Ton.

At dette vil have stor Betydning for Storskibstrafikken paa Limfjordsbyerne vil ikke kunne strides, og selv for Aalborgs Vedkommende, hvor Skibene hidtil havde ovenfor nævnte Lempelser, vil Barreafgiftnes Bortfalden blive en Lettelse for alle Skibe med Dybgaaende af over 13 Fod engelsk, idet disse komme til at svare:

for Dybgaaende fra	13 til 14 Fod:	5 Øre pr. Reg.-Ton og
- - - - -	over 14 -	: 10 - - -

Bureau Veritas Kontor her i Byen henflyttes d. 16. ds. til Heibergsgade 14, Stuen.

Hr. Hans Smith, Kronstadt, tilskriver os d. 5. ds.: Efter at Vinteren nu har taget Afsked for i Aar, tillader jeg mig at meddele Dem, at Skibsfartens Genaabning tør imødeses om c. 4 Uger.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet Welgunde, bygget af Helsingørs Jærnskibs- & Maskinbyggeri for Regning Dampschiffs-Rederei von 1889 i Hamburg, foretoges d. 4. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til den om Bord værende Røders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 288' 6" langt i Hoveddækket, 40' 10" bredt og 17' 7 1/2" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation. Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 880 H.-K. med et Kulforbrug af kun 0,62 Kilo pr. ind. H.-K.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris I. Trækning finder Sted Onsdag den 17. April. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100.000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala faa 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. Gevinsterne kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Algarve, Borries, afgik fra Newcastle 5. April, bestemt til Genua. — Antwerpen, Wulff, afgik fra Libau 5. April, best. til London. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 8. April. — Beira, Lunge, afgik fra Kbhvn. 6. April, bestemt til Rotterdam. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Livorno 7. April. — Hekla, Gundel, afgik fra New York 4. April, bestemt til Christianssand & Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Lissabon 3. April, bestemt til Kbhvn. — Kentucky, Caroc, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, best. til New York. — Leopold II, Kruse, afgik fra Boston 29. Marts, best. til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 29. Marts, bestemt til Christiania. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 5. April, bestemt til New York. — Xenia, Holst, ankom til Kbhvn. 4. April. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 8. April, best. til Christiania. — Dagmar, Gade, ankom til Danzig 6. April. — Douro, Ørum, afgik fra Newcastle 3. April, best. til Oporto. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 22. Marts, bestemt til New York. — Louisiana, Jensen, afg. fra Newcastle 10. Marts, bestemt til New Orleans. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Reval 5. April, bestemt til Rotterdam. — O. B. Suhr, er ankommen til Antwerpen.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 6. April. — Arno, Strubberg, ank. til Algier 6. April. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 3. April. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, er ankommen til Antwerpen. — Ceres, Kiær, afgik fra Kbhvn. 8. April, bestemt til Helsingør. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 7. April. — Christiansund, Kjelsen, ankom til Kbhvn. 7. April. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 5. April. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 4. April, best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 4. April, best. til Hull. — Georg pass. Holtenau 8. April, bestemt til Libau. — Georgios I, Jørgensen, ankom til New York 1. April. — Holar er afgaaet fra Kbhvn., bestemt til Island. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Kbhvn. 3. April. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn. 8. April. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Havre 7. April, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Reval 2. April. — Laura, Aasberg, ankom til Kbhvn. 2. April. — Louise, Christiansen, ank. til Rotterdam 7. April, bestemt til Hull. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Aalborg 31. Marts, bestemt til New York. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 5. April, bestemt til Kbhvn. — M. G. Melchior, ankom til Stettin 5. April, bestemt til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, afgik fra Arendal 5. April. — Moskø, Fischer, pass. Holtenau 9. April, bestemt til Hull. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 7. April. — Nordjylland, Kromann, ankom til London 7. April. — Omsk, Møller, afgik fra Cardiff 29. Marts, bestemt til Barcelona. — Perm, Christensen, ankom til Libau 1. April. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 3. April. — Skalholt, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til Island. — Valdemar, Koføed, ankom

til Hamburg 5. April. — Vendsyssel, Jacobsen, ankom til Stettin 2. April. — Vesuv, Andresen, pass. Hirtshals 9. April, bestemt til Kbhvn. — Viking, Lorentzen, ank. til Kbhvn. 5. April. — Garonne, Rasmussen, i Bordeaux. — Eoire, Rabe, afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Devonport. — Yrsa, Gommessen, ankom til Kristiania 7. April, best. til Kbhvn. — Ydun ankom til Kbhvn. 8. April.

Esbjerg Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 10. April, best. til Odense. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Grimsby 10. April, bestemt til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 10. April, bestemt til Kbhvn. — Frej, Rasmussen, afgik fra Randers via Aalborg og Frederikshavn 11. April, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. via Svendborg og Odense 10. April, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 10. April, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 11. April, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 10. April, bestemt til Frederikshavn. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 10. April, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Schmidt, ankom til Lübeck 6. April. — Frode, Wrisberg, ankom til Montevideo 30. Marts. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Ipswich 6. April. — L. H. Carl, Lorentzen, ankom til Buenos Ayres 4. April. — Erik II, Hveysel, afgik fra Santa Fl. 2. April, bestemt til St. Vincent f. O. — Knud II, Hansen, ankom til Libau 5. April. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 1. April. — Danmark, Kraemer, ankom til Riga 7. April. — Ragnar, Holst, ankom til London 5. April. — Volmer, Riber, ankom til Newcastle 9. April. — Dan, Tofte, ankom til Libau 2. April. — Magnus, Jørgensen, ank. til Lübeck 8. April. — Olaf, Petersen, ank. til Bahia Blanca 5. April. — Svend II, Risøe, ankom til Bahia Blanca 4. April.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Cartagena 5. April. — Kamma, Pedersen, ankom til Sevilla 6. April. — Helga, Leth, afgik fra Pomaron 6. April. — Martha, Christensen, afgik fra Huelva 5. April. — Elna, Møller, ankom til Rotterdam 9. April. — Therese, Løffler, ankom til Granton 7. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Stettin 5. April. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Alexandria 6. April, ankom til Cypern 8. April. — Nancy, Nielsen, ankom til Riga 3. April. — Nautik, Mortensen, afgik fra Christiania 6. April. — Nora, Christensen, afgik fra Leith 5. April, ankom til Warkworth 6. April. — Neptun, Gram, afgik fra Methil 3. April, ankom til Aalborg 6. April. — Nerma, Nielsen, afgik fra Libau 8. April, bestemt til Ipswich. — Alfa, Lund, afgik fra Esbjerg 3. April, ankom til Antwerpen 6. April. — Nexos, Sørensen, afgik fra Stettin 3. April, ankom til Memel 4. April.

Dania. Mary, Lorentzen, ankom til Burntisland 9. April. — Lilly, Nielsen, ankom til Aalborg 7. April.

Jylland. Karen, Degn, ankom til Swansea 4. April. — Ingrid, Meinertz, ank. til Tynen 8. April.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Reval 9. April, bestemt til Dunkirk. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Helsingør 3. April, ankom til Blyth 7. April. — Russia, Hansen, ankom til Stettin 5. April.

Union. Frisia, Skov, ankom til Rotterdam 7. April. — Gallia, Poulsen, ank. til Libau 4. April. — Britannia, Nielsen, afgik fra Rio Marino 4. April, bestemt til Rotterdam. — Caledonia, Fisker, ankom til Marseilles 5. April.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Riga 7. April, bestemt til Ghent. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Funchal 27. Marts, bestemt til Montevideo. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Libau 3. April, best. til London. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 5. April. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Sevilla 2. April, bestemt til Ayr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Bombay 23. Marts, bestemt til Havre. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 2. April. — Skanderborg, Larsen, ankom til Sevilla 4. April. — Søborg, Fischer, afgik fra Montevideo 17. Marts, bestemt til Rotterdam. — Uranienborg, Christiansen, ankom til Kbhvn. 2. April. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Kbhvn. 10. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Jensen, ankom til West Hartlepool 7. April. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 10. April. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Sevilla 2. April, bestemt til Glasgow. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Huelva 14. Marts, bestemt til Charles-town. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Sevilla 9. April, bestemt til Lissabon. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Newport 5. April. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Elba 4. April, bestemt til Rotterdam.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Libau 5. April, bestemt til Bremen. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 7. April, best. til Reval. — Agnete, Jø-

sen, afgik fra Newcastle 3. April, ankom til Kiel 6. April. — *Hermia*, Sørensen, afgik fra Rotterdam 5. April, ankom til *Burntisland* 8. April. — *Alice*, Hansen, ankom til Kiel 3. April. — *Bornholm*, Petersen, ank. til Korsør 2. April. — *Ajax*, Brorson, ank. til Aarhus 2. April. — *Nauta*, Madson, afgik fra Newcastle 2. April, ank. til Kiel 6. April. — *Rønne*, Hintze, afgik fra Kbhvn. 3. April, ank. til Newcastle 8. April.

**Danmark.** *Rolf*, Hahn, ankom til Boness 7. April. — *Thorvaldsen*, Predbjørn, afgik fra Riga 4. April bestemt til Dunkirk. — *Ansgar*, Larsen, ankom til Newcastle 5. April. — *Hamlet*, Sommer, afgik fra Libau 5. April bestemt til Rotterdam. — *Helge*, Matthiessen, afgik fra Reval 5. April, bestemt til London.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: *Siam*, Glahn, ankom til Havre 8. April. — *Annam*, Berg, afgik fra Saigon 4. April, ankom til Singapore 7. April. — *Normannia*, Erichsen, ank. til Gøteborg 3. April. — *Cimbria*, Hansen, ankom til Kobe 8. April.

**Ærs.** *Enigheden*, Nielsen, ankom 6. April til Kallundborg.

**Myren.** *Anna*, Moyell, ankom til København 3. April. — *Kai*, Thomsen, ankom til Grangemouth 5. April. — *Clara*, Jensen, afgik fra Kiel 9. April, bestemt til Tyne.

**Æglr.** *Erik*, Steen, ankom til Fredericia 3. April. — *Svend*, Bennelycke, afgik fra Blyth 9. April, bestemt til Kbhvn.

### Sejlskibe.

**Fans.** *Nordby*. *Mærdor*, Brinck, ankom til Hamburg 1. April fra Laguna. — *Serine*, Andersen, afg. fra Apia 22. Februar til Valparaiso. — *Mary José*, Brinck, ank. til Adelaide 2. April fra Port Natal. — *Copley*, Eriksen, ank. til Harburg 2. April fra Antafogasta via Vlissingen. — *Medor*, Svarrer, udklareret fra Cherbourg 1. April til Colon. — *Anna*, Nielsen, pass. *Fernande Noronha* 1. April fra Rio Grande do Sul til Liverpool. — *Anne & Emmy*, Svarrer, ank. til Mariager Fjord 7. April fra Shields.

**Fans.** *Sønderho*. *Anna*, Hansen, ank. 3. April til Drammen fra København.

**Rønne.** *Laurentine Emilie*, Andersen, ank. til København 31. Marts. — *Rolf*, Hermansen, ank. til Karrebæksminde 1. April. — *Hermod*, Grenwald, ank. til Rensborg 1. April.

**Svendborg.** *Henry Broocke*, Hansen, ank. til Københavns Red 3. April. — *Vega*, Rasmussen, ankom til St. Valery 3. April. — *Niord*, Svennevig, ank. til Middlebrough 3. April. — *Ellen Kirstine*, Petersen, ank. til Langesund 2. April. — *Doris*, Møller ankom til Mandal 1. April. — *Odin*, Andersen, ank. til Fowey 1. April. — *Freyr*, Christensen, ankom til Boness 3. April. — *Martin Nisson*, Petersen, ank. til Fowey 4. April. — *Niels*, Hansen, ank. til Hull 5. April. — *Martin*, Mortensen, ank. til Audierne 5. April. — *Phoenix*, Petersen ank. til Leer 5. April. — *Fylla*, Rasmussen, ank. til Danzig 6. April. — *Peter*, Jørgensen, ank. til Malmø 6. April. — *Ariel*, Nielsen, ank. til Danzig 6. April. — *Brage*, Petersen, ank. til Rudkjøbing 6. April.

**Ærs.** *Salvador*, Fabricius, ank. 1. April til Gøteborg. — *M. Hay*, Petersen, ank. 1. April til Newcastle. — *Dannebrog*, Boye, ank. 2. April til Leith. — *Union*, Mortensen, ank. 30. Marts til Newcastle. — *Union*, Christensen, ank. 1. April til København fra Wismar. — *Alfa*, Rasmussen, ankom 1. April til Gøteborg fra St. Ybes. — *Baltic*, Christensen, ank. 29. Marts til Aarhus. — *Familien*, Stærke, afg. 2. April fra København til Danzig. — *Hermod*, Dreimann, ank. 22. Marts til Reykjavik fra Liverpool. — *Juliane*, Christensen, ankom 2. April til Frederiksstad. — *Elise Marie*, Olsen, ank. 2. April til Rostock. — *Alf*, Rasmussen, ank. 5. April til Trelleborg. — *Thor*, Kromann, ankom 6. April til London fra Jamaica. — *Dannebrog*, Harris, ank. 2. April til Nyborg. — *Nansen*, Pofler, er ank. til Maracaibo. — *Freya*, Østermann, ank. 5. April paa Københavns Red paa Rejse til Danzig. — *Anne*, Jacobsen, ank. 2. April til Kolding. — *Kvik*, Boye, ank. 4. April til Rudkjøbing. — *Kvik*, Andersen, ank. 2. April til Boness. — *Caroline*, Eschen, ank. 6. April til Nakskov. — *Ellen*, Lauritzen, ank. 4. April til Frederiksstad. — *Albert*, Fabricius, ankom 5. April paa Københavns Red.

**Andre Sejlskibe.** *Møen*, Menne, ank. fra Mariager Fjord til Aarhus 2. April. — *Ingeborg*, Carlsen, ank. fra København til Aarhus 2. April. — *Den danske Eg*, Nielsen, ank. fra Bandholm til Aarhus 2. April. — *Marie*, Hermansen, ank. fra Lübeck til Aarhus 4. April. — *Ring Andersen*, Hansen, ank. fra Wismar til Aarhus 6. April. — *Romanus*, Tofte, ank. fra Hessele til Aarhus 9. April. — *Mine*,

*Andersen*, ank. fra København til Aarhus 9. April. — *Pauline*, Jørgensen, ank. fra Bornholm til Aarhus 9. April. — *Argus*, Rasmussen, afg. fra Aarhus til Christiania via Samsø 9. April. — *Christian*, Eschen, afg. fra Aarhus til Christiania via Samsø 9. April. — *Møen*, Menne, afg. fra Aarhus til Mariager 3. April. — *Ingeborg af Bandholm*, Andersen, ankom 6. April til Helsingborg fra Stettin.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** *Sundet*. *Landskrona*. Klokketønden uden for *Landskrona* er atter udlagt.

**Ystad.** Lystønden uden for *Ystad* er atter udlagt.

**Finland.** *Hangö*. *Gustafsvärn*. Taagesignalet paa *Gustafsvärn* er atter i Orden.

**Tyskland.** *Stettiner Haff*. I *Stettiner Haff* ere følgende Forandringer foretagne:

Paa *Klein Mellin* er opført endnu en Ledebaake for *Alle Swine* mellem *Butterholm* og *Kaiserfahrt*. 53° 51' 28" N. Br. 14° 17' 27" Ø. Lgd.

Ø. for *Rickstrom* er som Ledebaake i *Alle Swine* opført en Baake. 53° 51' 21" N. Br. 14° 22' 3" Ø. Lgd.

Den Ø.-lige af de to Baaker paa *Warnitz Eng* er borttagen. 53° 52' 18" N. Br. 14° 21' 25" Ø. Lgd.

Baaken oven for *Pankstrom*, c. 1/2 Kml. Ø. for Baaken ved *Querstrom*, og Baaken ved *Vietziger Ort* ere hvide.

Af de tre Baaker NØ. for *Altharp* er den N.-lige og den midterste hvide, den S.-lige rød.

*Duc d'Alben* ved *Øen Kahleberg* har Kugle. 53° 44' 22" N. Br. 14° 16' 42" Ø. Lgd.

*Keppenort* og *Papen* Baaker overet angiver Midten af *Kaiserfahrt*. *Keppenort* Baake er sort, 52 Fod høj. Fra Baaken vises et hvidt, elektrisk Blinkfyr. Flammens Højde: 48 Fod. 53° 40' 3" N. Br. 14° 32' 6" Ø. Lgd. *Papen* Baake er sort foroven, hvid forneden, 126 Fod høj. Fra Baaken vises et hvidt, elektrisk Blinkfyr. Flammens Højde: 121 Fod. 53° 39' 20" N. Br. 14° 33' 3" Ø. Lgd.

Spirtønden med Flag 3, Kml. NNV. for *Leitholm* er inddragen.

Den hvide Spirtønde *Hart Schaar O* i *Kleine Haff* ligger nu paa 53° 45' 34" N. Br. 14° 11' 8" Ø. Lgd.

*Ziegenort* Ledebaaker. Forbaaken er rød, 47 Fod høj, Bagbaaken hvid, 67 Fod høj. Fra hver Baake vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 33 og 62 Fod.

Til Afmærkning af det mindre Løb ved *Leitholm* er i 11 Fod Vand udlagt en hvid Baaketønde med Ø.-lig Topbetegnelse, *Keppenort Ost*, c. 3 Kbl. SV. for det N.-lige Molehoved, og en hvid Baaketønde *Swantewitz Süd* med S.-lig Topbetegnelse, c. 1 1/2 Kbl. Ø. for det S.-lige Molehoved.

*Stebort* Baake overet med den gamle Baake Nr. 14 og *Ganseriner* Kirke overet med den gamle Baake Nr. 11 angiver Tangenter til Løbets Midtlinie i Kurven ved *Stepenitz* Baake. Baake Nr. 14 er hvid foroven, sort forneden. 53° 40' 20" N. Br. 14° 33' 38" Ø. Lgd. Baake Nr. 11 er rød. 53° 39' 24" N. Br. 14° 35' 0" Ø. Lgd.

Ved V.-Siden af Løbet lige over for *Stepenitz* Baake ligger til Forsøg en Lystønde, der viser hvidt, elektrisk Blinkfyr.

I Kurven S. for *Stepenitz* Baake er udlagt to Tønder, der faa Betegnelsen H og Nr. 8, hvorefter de næste Tønder til O og Nr. 14 forandres derefter.

Tønderne P og Nr. 15 ere flyttede c. 3/4 Kbl. N. hen i Retning af Indsejlsbaakerne i *Crampe*.

Paa *Kölpin Werder* er opført to Fyrbaaker. N.-Baaken er sort foroven, hvid forneden, 83 Fod høj. Fra Baaken vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 76 Fod. 53° 34' 8" N. Br. 14° 34' 56" Ø. Lgd. S.-Baaken er sort, 67 Fod høj. Fra Baaken vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 31 Fod. 53° 33' 45" N. Br. 14° 35' 42" Ø. Lgd. Holdte overet lede de i Løbet i *Damansche Strom*.

V. for *Camelsberg* er opført to Fyrbaaker, hvorfra vises hvidt fast Fyr. Flammens Højde: 47 og 26 Fod. S.-Baaken er sort foroven, hvid forneden, 53 Fod høj. 53° 31' 44" N. Br. 14° 38' 36" Ø. Lgd. N.-Baaken er rød, 35 Fod høj. 53° 31' 54" N. Br. 14° 38' 26" Ø. Lgd.

Baakerne Nr. 39 og 41 ved *Camelsberg* ere borttagne. I Fyret paa *Königsfahrt* Fyrbaake er indsat en rød

Vinkel. Grænsen mellem hvidt og rødt Lys gaar mellem Tønde Nr. 19 og 20.

Tønden i *Mittelloch* er afmærket med fire røde Spirtønder Q-T, og fem sorte Spidstønder Nr. 16-20; Nr. 20 er desuden mærket *Inna*.

Afmærkningen i det gamle Farvand Ø. for *Köping Werder* er inddragen.

Indløbet i *Swante* betegnes ved to Ledebaaker, der staa c. 1 Kbl. fra hinanden. Ø-Baaken er rød, 41 Fod høj. 53° 28' 26" N. Br. 14° 38' 46" Ø. Lgd. V-Baaken er sort foroven, hvid fornedet, 56 Fod høj. 53° 28' 25" N. Br. 14° 38' 27" Ø. Lgd. Linien gennem Baakerne gaar gennem *Frauentorf Kirke*.

Indløbet i *Fährgraben* betegnes ved to Ledebaaker. Ø-Baaken er rød, 22 Fod høj. 53° 24' 48" N. Br. 14° 38' 6" Ø. Lgd. V-Baaken er sort foroven, hvid fornedet, 35 Fod høj. 53° 24' 51" N. Br. 14° 37' 57" Ø. Lgd.

*Schwabach* Baake staaer ved Landingspladsen. 53° 34' 25" N. Br. 14° 36' 12" Ø. Lgd.

Navnet *Strens Ort* ved *Ziegenort* udgaar. Fyret paa N-Baaken paa *Ruden* er slukket. 54° 12' 24" N. Br. 13° 46' 36" Ø. Lgd.

**Adler-Grund.** Ifølge Telegram af 6te April 1901 fra "Marineamt" i *Berlin* advares Skibsførere mod at passere N. om Fyrskibet "*Adler-Grund*" i mindre end 2 Kml. Afstand.

**Femern. Marienleuchte.** I de nærmeste Maaneder maa man ikke ubetinget stole paa Taagesignalet ved *Marienleuchte* Fyr.

**Kieler Fjord.** Fra 10. April til 18. Maj 1901 afholdes Skydeøvelser i *Kieler Fjord*. Pladsen begrænses af Linierne *Bull*, *Fyrtaarn*, *Stollergrund* Ø-Tønde—Fyrskibet "*Stollergrund*"—Klokketønden—Faarehuset og *Friedrichsori* Fyrtaarn—*Körügen* Bro.

Fra 10.—19. April kan Pladsen passeres, naar man holder sig Ø. for Linien Fyrskibet—Lystønden, indtil Damperen, som ligger ved denne Tønde, er passeret. Naar der skydes, hejses det røde Flag Z paa *Bull* Fyrtaarn, Fyrskibet "*Stollergrund*" og Føret, hvorfra der skydes.

Fra 20. April til 18. Maj er Pladsen spærret fra 7 Fm. til 5 Em. Dampere og Sejlskibe, der slæbes, kunne passere fra 8½—9½, fra 10½—11½ Fm. og fra 1—2½ Em. Naar der skydes, hejses Flag Z som oven nævnt. Fra 14.—18. Maj ere Pauserne fra 10½—11½ Fm. og fra 1½—2½ Em. Pauserne ere angivne ved et sort Flag, hvorunder en Vimpel. Naar det røde Flag er hejst, er Pladsen spærret for al Sejlskads. Dampfartøjer med rødt Flag ligge ude.

**Ekerførde Fjord.** I Linien Ledefyrerne S. for *Ekerførde* overet en i 11 Fv. Vand udlagt en sort og hvid stribet Baaketønde med Ballon, fra *Ekerførde Kirke* i S. 69° Ø. og fra Baaken paa *Pynten Der Ort* i S. 14° Ø.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Fyrlamperne *Stangholmen* ved *Grimstad* og *Flekkerøgabot* ved *Christianssand* ere slukkede fra 15. Juni til 1. Juli 1901.

Ved Brændetidens Begyndelse i 1901 udvides den grønne Lysvinkel i *Belgene* Fyrlampe imod V. til N. 36° V. ind paa *Kjøgeen*, hvorfra den viser hvidt Lys gennem V. til S. 18° V.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Ved Brændetidens Begyndelse i 1901 udvides den hvide Lysvinkel i *Tjelbotten* Fyrlampe, *Ofoten*, ind mod *Havnen*, fra S. 80° V. gennem S. til S. 10° Ø.

**Tyskland. Elben.** Ved Vraget af Bark "*Weser*" er Vragfyrskibet inddraget. Signalerne for Vrag vises fra Dykkerfartøjet S. for Vraget.

**Aussen Jade.** Paa Fyrskibene "*Aussen Jade*" og "*Minsener Sand*" gives Vandstandssignalerne nu saaledes: Hver Kegle betyder 2 Dem., hver Ballon en hel Meter over Nul; de hejses hver paa sin Side af Masten. Flaget P betyder Nul og hejst samtidig med Kegler og Balloner betyder det Vandstand under Nul. Er Signaleringen i Uorden, hejses Flag B. Signalerne vises, saa længe Skibet er inden for Signalarstand.

Naar indgaaende Skibe forlange det, viser nu ogsaa Fyrskibet "*Aussen Jade*" Vandstandssignaler, da diset Vejr kan forhindre et Skib i at se Signalerne paa *Wangerog*.

**England. Themsen. Princess Channel.** Vraget af Fartøjet, der var sunket ved Fyrskibet "*Girdler*", er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

**Maplin Sand.** Den SØ-lige Baake for den maalte Mil paa *Maplin Sands* er omblæst. 51° 31' N. Br. 0° 54' Ø. Lgd.

**The Warp.** Damperen "*Killowen*" er sunket i 7 Fv. Vand, ca. 2½ Kml. V. for Fyrskibet "*Mouse*" fra SW. *Admiralty* Baake i S. 60° Ø., 1½ Kml., og fra *Blacktail Spit* Tønde i S. 47° V. En Mast er over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget. 51° 31' N. Br. 0° 56' Ø. Lgd.

**Skotland. Firth of Forth. Inchkeith.** En Klokketønde er til Forsøg udlagt c. 1 Kbl. V. for Lys- og Flejtønden 2 Kbl. S. for *Herwit Rock*. 56° 1' N. Br. 3° 7' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig V.-Kyst. Raz de Sein.** Paa *Raz de Sein* er foretaget Opmaalinger, der gøre det sandsynligt, at der findes andre end de kendte Grunde og Klipper. Man bør derfor kun sejle i et af de følgende tre Mærker, der maa holdes nøjagtigt og hvori der ikke er under 6 Fv. Vand.

Øen *Tévenec* i N. 35° V., holdt fire à fem Gange sin Bredde tilvenstre for *La Vieille*, hvilket leder i Hovedløbet mellem *Mastougréz* og *Basse Moulec* samt *Basse Archarn*.

*Pointe du Van* i N. 41° Ø. overet med Klippen *Gorlegréiz* leder i Løbet mellem *Mastougréz* og *Cornoc-Braz*.

Kapellet *Saint They* i N. 57° Ø. overet med *La Vieille* leder i det SV-lige Løb mellem *Cornoc-Braz* og *Tête-du-Chat*.

**Frankrig. Gironde. Bec d'Ambès.** Ved *Bec d'Ambès* ere Lystønderne Nr. 44 og Nr. 63 atter lagte paa Plads, da Udybningsarbejderne ere endte. Nr. 44 ligger paa 45° 1' 27" N. Br. 0° 36' 14" V. Lgd., og Nr. 63 paa 45° 2' 13" N. Br. 0° 36' 22" V. Lgd.

**Canada. St. Lawrence Rivér. Beaujeu Bank.** Det er forbudt at ankre i Nærheden af Lystønden ved *Beaujeu Bank*, i Løbet mellem denne Grund N.-Side og *Crane Island* paa Strækningen mellem Linier, der angives af Baakerne Nr. 1 og 2 paa *Crane Island* overet og Baakerne Nr. 3 og 4 overet.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Lower Bay. Craven Shoal.** En rød og sort vandret stribet Klokketønde er i 26 Fod Vand udlagt ved *Craven Shoal*, tæt ved *The Narrows* i *Main Channel* i *New Yorker Lower Bay*, og tæt ved den nuværende Spirtønde, som forbliver liggende.

**Delaware Rivér. Marcus Hook Barre. Seventeen Foot Knoll.** Den røde Spirtønde Nr. 34, der laa i 17½ Fod Vand ud for SV-Enden af *Marcus Hook Barre* er ombyttet med en rød Lystønde Nr. 34, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mona Island. Playa Pajaro.** Tønden ved *Playa Pajaro* findes ikke. Paa Kanten af Revet SØ. for *Playa Ingles* ligge nogle Vragstykker, og ¾ Kml. N. 56° V. fra *Ciango-ono* *Ciango* Pynt staaer Vraget af en Bark helt over Vandet.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Parahyba do Norte. Pedra Nova.** I Indløbet til *Parahyba do Norte* ligger en stor Klippe *Pedra Nova*, som ikke er aflagt i Kortene. Den ligger fra *Playa Ingles* Fyr i N. 33° V. og fra Fort *Cabedello* i N. 19° Ø.

**Rio Grande do Sul.** I Januar 1901 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 19 Dage og i Februar i 23 Dage passeres med et Dybgaaende af 12½ Fod.

**Chili. Chiloe. Laitec.** Mellem Øen *Laitec* og Øen *Coldita* er funden en Klippe med 3 Fod Vand, Lavvande, ⅓ Kbl. N. 31° V. fra Pynt *White*, midt paa Øen *Laitec*. 43° 12' 55" S. Br. 73° 37' 40" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Marseille. Pointe du Pharo.** Vraget af Damperen "*Ajaccio*", der var sunket ved *Pointe du Pharo* ved Indløbet til *Marseille*, er borttagen og Afmærkningen inddragen.

**Italien. Elba. Porto Longone.** Ved *Porto Longone* er paa den lille Mole ved Havnekontoret tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. til Ø. og fra S. gennem V. til N., og grønt Lys fra Ø. til S. 42° 45' 51" N. Br. 10° 23' 59" Ø. Lgd.

**Sicilien S.-Kyst. Licata.** Den 10de April 1901 tændes ved *Licata* Havn følgende Fyr med En-Formærkelse hvert 10. S., Lys 7 S., Mørke 3 S. Paa Ø-Molens Hoved et grønt

Fyr. Synsviddens: 4 Kml. Det lyser fra N. 75° V. gennem N. og Ø. til S. 14° Ø. Paa V. Molens Hoved et rødt Fyr. Synsviddens: 5 Kml. Det lyser fra N. 18° V. gennem N. og Ø. til S. 37° Ø. og fra V. til N. 70° V.

For at staa ind om Natten bør man vælge det Ø-lige Indløb; man holder sig i begge Fyrs Lysvinkler og holder det grønne Fyr til højre. Benytter man det V-lige Indløb, holder man sig ogsaa i begge Fyrs Lysvinkler og holder det røde Fyr til venstre. Ad begge Veje gaar man derved fri af Undervands-Dæmningen.

**Østerrig-Ungarn. Spalato.** Det faste Fyr paa Dæmningen *St. Pietro* i *Spalato* Havn viser rødt Lys fra N. 51° V. gennem V. og S. til S. 51° Ø., hvidt Lys mod Land.

**Grækenland. Sten Klos eller Kasiro.** I *Kios* Havn er der nu paa en stor Strækning uddybet til 25 Fod. N.-Molen er forlænget c. 1/4 Kbl. SØ. efter. Mellem dens Yderende og S.-Molens Yderende er der c. 1/2 Kbl. Belysningen er saaledes: Paa S.-Hjørnet af Fortet paa N.-Molen brænder som tidligere to røde, faste Fyr, lodret for hinanden. Paa Yderenden af den nye N.-Mole er tændt to grønne, faste Fyr, vandret for hinanden, og paa Yderenden af S.-Molen et grønt, fast Fyr.

**Rusland. Sorte Hav. Anapa Fyr.** *Anapa* røde og grønne vekslende Fyr lyser nu kun fra N. 38° V. gennem V. og S. til S. 32° Ø., da det fra N. 11° V. til N. 38° V. skjules af Bygninger.

**Den N-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.**

**Røde Hav. Loheiya-Farisan Islands.** Mellem *Loheiya* og *Farisan Islands* ere følgende Grunde fundne:

Et Rev strækker sig 1 1/2 a 2 Kml. NØ. ud fra *Kandaman Kebir*. 16° 35' N. Br. 42° 33' Ø. Lgd. Revet, som i Kortet var angivet at ligge c. 1 Kml. Ø. herfor, er forgæves eftersøgt og derfor borttaget i Kortet.

De to Smaaøer c. 2 1/2 Kml. S. for *Entufash Island* SV. Pynt staa ved en Sandbanke i Forbindelse med Øen, saa at der intet Løb er imellem dem. 15° 38' N. Br. 42° 22' Ø. Lgd.

Et Rev strækker sig c. 2 Kml. N. ud fra *Kotama Island* N.-Pynt. 15° 43' N. Br. 42° 16' Ø. Lgd.

Et Rev strækker sig c. 1 1/2 Kml. S. ud fra *Sana Island* S.-Pynt. 16° 7' N. Br. 42° 15' Ø. Lgd.

En 2 1/2 Fv. Grund ligger paa c. 16° 23' 10" N. Br. 42° 3' 30" Ø. Lgd. og en anden med 3 Fv. paa c. 16° 27' N. Br. 42° 3' Ø. Lgd.

**Hindustan V.-Kyst. Hangarkotta.** Det røde, faste Fyr ved *Hangarkotta* slukkes, da det hvide Gruppe Blinkfyr paa Øen *Deria Bahadur Ghur* lyser over alle Farer uden for *Hangarkotta*. 13° 27' N. Br. 74° 41' Ø. Lgd.

**Ceylon. Colombo.** Naar der som Svar paa et Skibs Signal om Natten efter Lods ved *Colombo* fra Lodstaarnet vises hvidt Blinkfyr i c. 2 Minutter betyder det, at Skibet skal ankre vel fri af Land eller holde gaaende til Dag, og ikke, at daarligt Vejr forhindrer Lodserne i at komme ud. 6° 56' N. Br. 79° 50' Ø. Lgd.

**Sumatra N.-Kyst. Øen Weh. Sabang Bugt. Masam Pynt.** Det røde, faste Fyr paa Pynt *Masam* skal forandres til et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 10 Kml. Hvid 46 Fod høj Fyrpæl. 5° 53' 30" N. Br. 95° 19' 0" Ø. Lgd.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**Japan N.-Kyst. Pynt Pontang N.** N. for Pynt *Pontang* har 5 Fv. Grænsen trukket sig længere ud. Der findes nu 3 1/2 Fv., Mudder, 5 Kml. N. 75° Ø. fra Øen *Pamoedjan* og S. 23° Ø. fra Øen *Babi* V.-Pynt. 5° 55' 10" S. Br. 106° 18' 15" Ø. Lgd.

**China Søen. Cochinchina. Banda Reef. Banda Reef,** der i Kortene og *China Søen* er aflagt paa 8° N. Br. 107° Ø. Lgd., er aflagt ved en Fejltagelse og derfor udtøjet i Kortene. Skibet, der gav Grunden Navn, stødte paa Revet, som strækker sig ud fra *Lumbukan Island* i *Balabac Stræde* paa 7° 49' N. Br. 117° 12' Ø. Lgd.

**Karantænebestemmelser.**

**Spanien.** — *Kobe* i *Japan* er erklæret for pestfri, *Manilla* for pestsmittet.

**Københavns Børskurs d. 10. April 1901.**

	Gjort til:	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk.		99	99 1/2
Danmark		86 3/4	87 3/4
Norden	112	111 3/4	112 1/4
Kjøbenhavn	98 1/2	93 1/2	98 3/4
Carl		48 3/4	49 1/4
Dannebrog		93 1/2	94
Skjold		67 1/4	67 3/4
Urania		71 1/4	72
Union		98 1/2	99 1/2
Dampsk. af 1896		96 1/2	97
Østasiatiske	107 1/4	107	107 1/4
Østersøen		99 1/2	100
Nordseøen	72 1/2	72 1/2	73 1/2
Torm			
Gorm			
Foren. Bugser-Selsk.			
Dansk-russisk Dampsk.			
Hejmdal			
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk.			
5% Nordseøen			
5% i Norden			
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort.			
3 1/2% uopsig. Stats		96 1/4	97
3 1/2% Husejer Kreditk.		82 1/4	83
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		84	84 1/2
4% — — — 2. Serie		90 1/4	91
4% — — — 1. —		93	93 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.		85 1/2	86
4% — — — 7 —		90 1/4	91
3 1/2% Landkreditk. 3 —		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank	137 1/4	137 1/4	137 1/2
Privatbank		120 1/4	122
Landmændsbank		118 1/2	118 3/4
Handelsbank		116 1/4	117
Grundejerbank		99 1/4	99 1/2
Burm. & Wain		66 1/4	67 1/4
Helsingørsk Jærnsk.		87	89
Sukkerfabr.		115	115 1/4
Bryggeri Aktier	96 — 1/4	96	96 1/4

**Vekselkurser d. 9. April 1900.**

	Avista Sælger	10. d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.16	18.12
Paris	72.25	—
Amsterdam	180.00	—

**Notering paa Berlins Børs d. 9. April 1900.**

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
3 1/2% — — — Bodén Kredit	94.10
5% Mexikanske 1899	96.80
5% Rumænske Stats	83.00
4% — — — 1890	74.16

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 6,000, „Norden“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Dannebrog“ 8,000, „Østasiatiske“ 2,000.

Møller & Ree,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkest  
fra

## C. Møllerups

Skibsmædie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulspeskruer til  
Sejlfartøjer leveres.

# Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

# W. B. Dick & Co. Ld.

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

Conferencetid 12-1/4. Admiralitætsstr. 89. 1. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

# KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

# PRIMA BUNKER-KUL.

## BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:

Børsplads:

Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

Kjøbenhavns

# Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

# Enhver Kaptajn,

som vil  
spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon  
Nr. 6.

G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.

Telefon  
Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prisliister sendes paa Forlangende.

# Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paa-  
begyndende 29de Serie, vil der paa de gennem alle 6 Træk-  
ninger i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal af  
ialt:

## 52,000 Gevinster

saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder,  
men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens  
et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en  
stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saa-  
velsom om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af  
den med Bladene omdelte Lotteriplan, hvoraf her aftrykkes:

Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1 Gevinst paa	450 Kr.	1 Gevinst paa	900 Kr.	1 Gevinst paa	450 Kr.
1	300	1	800	1	300
2	150	2	300	2	150
25	100	25	200	25	100
50	50	50	100	50	50
62	25	62	50	62	25
100	10	100	20	100	10
959	8	959	10	959	8

Desuden 150 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3,750 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 100 og 50 Nummere  
i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 17de April,  
sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets  
autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,  
hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

# Skib til Salg.

En Jagt, laster 1000 Centner, og en Fiskekutter, 20 Tons,  
ere billig til Salg hos

Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.

# Nyt Fartøj.

Et nylig paaabegyndt Fartøj, 50 Brutto Tons, udbydes  
til Salg.

Skibsbygmester Rich. Schrøder, Horsens.

# Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner, Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

# PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

# LANDMANDSBANKEN

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

Ifølge Ordre søges et godt, muligt

## klassificeret Skib

paa 100—120 Netto Register-Tons at købe. Offerter udbedes.

Carl Tiede,  
Skibsmægler.  
Wismar.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jern- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg, and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,

Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,

Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-

agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: LUND.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Telegram-Adr.: Johnielsen.

Telefon Nr. 89.

## JOH'S NIELSEN

Hædersdiplom:

(Etableret 1886),

Sejl- & Flagfabrik,

Horsens.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

VARE-MÆRKE.



## J. E. Schmalfelds

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

Saxogade Nr. 6.

## Carlsen, Nielsen & Co.,

CARDIFF,

Telefon 155. \* Telegrams Skandinav.

Skibsinventar- og Provianteringsforretning.

Importører af Danske Produkter.

Eneagenter i Bristolkanalen for Th. Höegs  
anerkendte Komposition for Skibsbunde.

AKTIESELSKABET

## NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaned.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.



## Skibs-

### Proviranteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trolsgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. S. Sørensen.

### Bitumastic Præparater

fra

**Wailes Dove & Co.,**  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve, kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Hel-singørs Skibsbyggerier, Stats-banedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretningi Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

**J. CHR. PETERSENS**  
PAPIRHANDEL,  
St. Kirkestræde 1.

### Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforshandle Rabat.

**Wald. Petersen's**  
Kjødsudsalg.  
**Toldbodvej 44.**  
Telefon 5636.

### Esbjerg Maskinfabrik,

Jærn- & Metalstøberi.

### Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa

### Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

### N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrers Skibsrestavratører

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Aalborg Havn.

### Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Af Skibe, som passere Hals for indgaaende, og som have et Dybgaaende af over 12 Fod (engelsk Maal) opkræves der en Afgift af fra 20 til 30 Øre pr. Ton, men det bemærkes, at Skibe, som losse i Aalborg og som have betalt den nævnte Afgift, ere fritagne for at betale Havnepengene, som udgør 20 Øre pr. Ton (nemlig 10 Øre saavel for indgaaende som for udgaaende.)

Aalborg, den 5. Septbr. 1900.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Tønderings

### Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

**Christianshavns Jærnstøberi,**  
Holmbladsgade 23 & Købmagergade 60.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

### Gammel Strand 36.

12--2. Onsd. og Lørd. Aften 7--9. Søndag 11--1.

Hans Bonnesen, Læge.

## WILLIAM OLSENS EFTF.

PAPIRHANDEL,

HOLBERGSGADE 26.

SKIBSDAGBØGER,  
KONNOSSEMENTER,  
KONTORARTIKLER.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphass.

## C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

### SKIBSARBEJDE.

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

## H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

### HELSINGØR.

### Thorvald Møller,

Skibsproviranteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

### J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

INDHOLD: Søgaaende Flodskibe. Af C. D. Hage. — Kaptajn Peter Chr. Iversen. — Kjøbenhavn, den 11. April 1901. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

$\frac{1}{2}$  Side eller derover . . . . . 20 %

Mindre end  $\frac{1}{2}$  Side . . . . . 10 %

5 Gange 10 Gange 25 Gange

20 % 30 % 50 %

10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. April 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

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

### H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

*A. Hermanns  
Leverpostej  
med og uden Træfl. i Quars.*

Forlang altid

## Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,  
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.



Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

M. Christiansen

### M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze Enke

### I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

### C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbetaler sig med  
alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

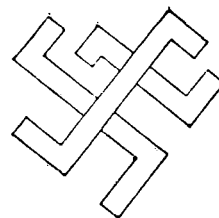


**Anders Nielsens**  
Fedevarerforretning.  
Fredericiagade 27.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

De danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**  
ved  
Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.  
Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.  
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)  
MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,  
AARHUS.  
Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.



R. v. Sæ

**Kiks de Seigle**  
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.  
**Reinh. van Hauen,**  
Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.

**C. Bonnesen,**  
Skibsbygmester.  
Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.  
Bopæl: Classensgade 11, n.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

## Skibsdæklak!

Af d'Hrr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kolding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontroldampskibet „Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A. Lakken blev anvendt til Dækshusene, og da AA til det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Søvand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak, jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontroldampskibet „Havørnen“, den 24/6 1894.

**A. Bloch,**

Fiskerikontrollør for Jylland.

Ene-Fabrikanter:

**A. D. Burcharth & Søn,**  
Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: **Heckshers**

## LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTINGSAGENTER.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

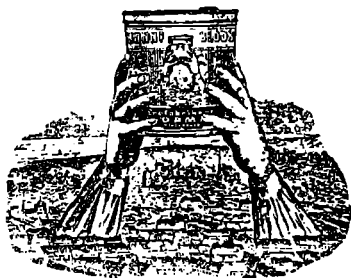
**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefy, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Leverandør til den danske Marine.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Læge H. C. Lund.

**Hud- og Kønssygdomme.**

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

## Isbryderen „Jermak“.

Om sine Rejser med den russiske Isbryder Jermak til Domesnæs og tilbage beretter en Ingeniør, som deltog i Togtet, følgende:

Efter Jermaks Ankomst til Rigas Red blev det bestemt, at den d. 22. Febr. om Morgenen skulde afgaa til Domesnæs tilligemed den i Riga indfrosne norske Damper „Krosfand“ og derefter føre 5 til Riga bestemte Dampere tilbage gennem Isen. Den 21. Februar om Aftenen blev Chefen for Semaforstation ved Domesnæs telegrafisk anmodet om at meddele de eventuelt indtræffende Skibe Jermaks Ankomst, hvorpaa jeg begav mig om Bord, for at Jermak den næste Morgen kunde tiltræde sin Rejse saa hurtigt som muligt.

Den 22. Februar Kl. 9,20 lettede man Anker og den klargjorte Damper blev taget paa Slæb. Rejsen gik for sig med en Hastighed af c. 11 Sømil. Med den gunstige Sydostvind var Isen dreven et godt Stykke i nordvestlig Retning, saaledes at vi først naaede den Kl. 11,30, omtrent 14 Sømil fra Dünamündes Fyrtaarn. Indsejlingen i Isen, som i Begyndelsen havde en Tykkelse af 7—8 Tommer, skete uden noget Stød og næsten uden Formindskelse af Farten. Den itubrudte Vaage havde en Bredde af mindst 60 Fod, saaledes at Krosfand sejlede i næsten fuldstændig klart Vand; dog styrede Skibet daarligt og kom som Følge heraf en Gang imellem i Kollision med den paa Vaagens Kanter liggende itubrudte Is, men uden at blive beskadiget paa nogen Maade. Fra Kl. 12 til 12,30 havde vi aabent Vand, men derefter fulgte Steder med Pakis af indtil 10 Fods Tykkelse. Efter Krosfands Kaptajns Ønske blev Tovet kastet los og Damperen fulgte efter ved Hjælp af egen Maskine, men havde dog kun en Fart af c. 8 Mil, saaledes at Jermak standsede sin ene Maskine og kun løb halv Kraft med de 2 andre. Først henimod Kl. 5 naaede vi Domesnæs, som vi paa Grund af det daarlige Vejr og hyppige Snefog først fik i Sigte kort før Kl. 5.

I aabent Vand laa her 3 Dampere, „Najaden“, „Neptun“ og „Fair Head“, som ved Hjælp af et langt Signal af Dampfløjten blev opfordrede til at følge efter. En ny Damper, som var i Sigte fra Vest (General Todleben), blev der ikke ventet paa, fordi Mørket faldt paa og vor Kaptajn ikke troede sig i Stand til at kunne eskortere mere end tre Dampere.

Kl. 5 $\frac{1}{2}$  gik det atter tilbage til Isen, som i Domesnæs's umiddelbare Nærhed laa tættest og paa sine Steder var pakket sammen til en Favns Tykkelse. For at kunne vige ud for Pakisen, blev der først holdt et Par Mil østlig og derefter sattes Kursen først S. O. — Kl. 6 blev Najaden siddende fast i Isen, og da Fair Head ogsaa var sakked agter ud, blev alle Damperne omgaaede i en Bue og saaledes hjulpede fri; Kl. 7 var alle tre Dampere bragt sammen og fulgte med til Kl. 7 $\frac{1}{4}$ . Imidlertid blev det mørkt og da Kaptajnen frygtede, at Skibene skulde blive tilbage i Mørket, blev vi liggende i Isen Natten over, omtrent 3—4 Mil fra Domesnæs.

Den 23. Februar begyndte vi Kl. 6 $\frac{1}{4}$ . Først blev de tre Dampere, som sad fast i den i Løbet af Natten sammenfrosne Rende, ved en meget smukt udført Manøvre befriede. Jermak gik i Slangebevægelser ind imellem Skibene, saaledes at det ene efter det andet kom i Gang. Efter kort Tids Forløb blev Najaden, som er et temmelig svagt Skib, paany siddende fast, men Isen var ogsaa meget tyk og laa sammenpakket i mange Lag. Jeg saa Isflager af 3 Fods Tykkelse taarnet op i 3—4 dobbelte Lag. Selv om Jermak uden stor Anstrengelse var i Stand til at forcere den Slags Sammenstuvninger af Is, saa fyldtes Renden bag ved den dog hurtigt med de løsrevne Isflager og Mængder af Sjapis, saaledes at Damperne ikke var i Stand til at trænge derigennem.

Ved saadanne Lejligheder er det en Fornøjelse at se Kaptajnen arbejde med sin Jermak. Hele Dagen,

kun med korte Afbrydelser, staar han paa Broen og følger med spændt Opmærksomhed de efterfølgende Skibes Bevægelser gennem Kikkerten, men samtidig maa han nøje holde Udkig med den foran liggende Ismark. Maskinens Gang veksler stadig efter Isens Beskaffenhed. Saa snart en Isskruning er i Sigte, lyder Kommandoen „Pakis“, for at enhver kan være paa sin Post. Paa Agterdækket var den første Officer posteret, hvem lagtagelsen af de efterfølgende Skibe og Overholdelsen af den rigtige Afstand, c. 100 Favne, var overdraget. Paa Chefens Kommando bliver Signalerne til Maskinen givne og Farten sat op, og snart gaar det med fuld Kraft ind i de tæt sammenstuede Ismasser, men umiddelbart derpaa maa Farten formindskes.

Naar et Skib skal bugseres, maa der udvises særlig stor Forsigtighed; 25—30 Favne Ankerkætting fra Skibe, og lige saa mange Favne 6 Tommers Staaltraadstrosse fra Jermak, hedder det i Forskriften. Trossen ligger om et svært Spil, som stadig arbejder; saa snart Trossen spændes, maa Spillet fire, og naar Spændingen bliver mindre, maa der hives. Naar Trossen rulles op, begynder Jermak at gaa frem med en ringe Hastighed, som kun kan maales i Millimeter; det er næsten ikke til at mærke, naar Kolossen sætter sig i Bevægelse. Saaledes stiger Spændingen i Tovet lidt efter lidt som ved en Streng, og Skibet, som skal bugseres, begynder at følge med. Naar et Fartøj sidder fast i Isen, gaar Isbryderen c. 100 Favne tilbage og samtidig til Siden ind i Isen, derefter fremad og saa i en stor Bue uden om det fastkilede Skib, saa tæt op ad dets Side som muligt, saaledes at Skibet faar Luft og kan følge efter Isbryderen i den friskbrudte Rende.

Herved kommer det først og fremmest an paa Dampskibsførerens Intelligens og Ævne til hurtigt at opfatte, hvorom det drejer sig, thi hvis han forsømmer at gaa fremad med fuld Kraft, saa snart han er fri, saa er hele Manøveren forgæves og hans Skib ligger lige saa fast som tidligere. Najaden blev befriet paa denne Maade og bragt et godt Stykke ind i tyndere Is, derpaa bragtes den tredje Damper, Fair Head, gennem en Sidevej ind i den første Dampers Rende, og endelig blev Neptun bragt fri, hvorpaa Sejladsen forløb godt til Kl. 9.

Kl. 10 kom Jermak, der for de efterfølgende Dampers Skyld stadig maatte gaa med halv Kraft, i den værste Isskruning, vi endnu havde haft, og den kunde ikke forcere dem; da de andre Dampere var i Nærheden, var den ikke i Stand til at tage Tilløb til Forhindringen, men maatte omgaa den. Kl. 11,5 naaede vi et Stykke aabent Vand og hermed var det værste Stykke overstaaet. Dette aabne Stykke, som havde en Længde af c. 4 Mil, traf vi paa Hønejsen omtrent ved Merseriff, men nu befandt det sig under Runø; Isen var fra nu af kun 1 $\frac{1}{4}$  Tomme tyk, lidet sammenpakket, og afbrudt af mange aabne Steder.

Kl. 2,40 naaede vi aabent Vand nord for Merseriff, og de 3 Skibe tog Kurs mod Riga, idet de takkede med Flaget.

Tilbageturen til Domesnæs gik gennem den lette Is hurtigt for sig, først med 14 Mils, senere med 10—12 Mils Fart.

Kl. 5 naaede vi Domesnæs, hvor Damperne „General Todleben“ og „General Skobelev“ ventede. Kl. 5,50 begyndte Turen til Riga; Todleben blev snart siddende fast i Isen, som her var temmelig tyk og fik derfor et Tov over, saa at den kunde bugseres. Jermak trak varsomt til, Tovet strammede sig, saa et Ryk — og den 1 $\frac{1}{2}$  Tomme tykke Ankerkætting sprang som Glas. Kæden var øjensynlig temmelig gammel og skrøbelig.

Det indtrædende Mørke satte en Stopper for alt videre Arbejde, og imidlertid var Vinden omtrent Kl. 5 slaaet om fra S. O. til Øst. I Løbet af Natten hørtes

stærke Isskrninger. Den 24de var vi i Aktivitet Kl. 6. Først foretoges en Rundrejse for at bringe de indeklemt Dampere flot. General Skobelev blev først befriet og bragtes nogle Mil fremad, derefter gik det tilbage til General Todleben, som viste sig at være daarlig til Manøvrering, fordi den ikke blev klar med sin Maskine i rette Tid. Nu blev Skobelev tagen paa Slæb og bugseret ud i tyndere Is, hvor den blev liggende. Efter at den anden Damper nu ogsaa var tagen ud af den svære Pakis, gik Rejsen med begge Dampene hurtigt fremad. Først Kl. 1 $\frac{1}{4}$  forårsagede Skobelev igen en kort Stansning, hvorefter Rejsen fortsattes uden Forhindringer med en Hastighed af 8 Mil.

Kl. 4.5 naaede vi ved „Messaragazen“ Isgrænsen, som altsaa havde forskudt sig c. 17 Mil til N.V. siden om Torsdagen. Her overlod Jermak Skibene til sig selv. Kl. 6.15 naaede Jermak „Bellbojen“, hvor Damperen „Zander“ forsynede den med Lods. Efter at vi med omtrent 22 Fods Dybgaaende 2 Gange havde rørt Grunden, naaede vi Kl. 7 lykkelig Havnen og fortøjede i „Hafendamm“.

Det behøver ikke at paapeges, at Jermaks Virksomhed i Rigas Havbugt er en banebrydende Begivenhed, idet Skibsfartens Aabning paa Rigas Havn under en fuldstændig Isspærring nu er en Kendsgerning. Om Isbryderen, som i den finske Golf ikke alene var i Stand til at faa Bugt med den 3 Fod tykke, kompakte Is, men ogsaa med flere Favne tykke Isskrninger, ligeledes vilde være i Stand til at forcere Isen i Rigabugten, derom kunde der ikke være megen Tvivl, men om den samme Isbryder ogsaa vilde være i Stand til at bringe andre Skibe gennem de næsten i stadig Bevægelse værende Ismasser, det var det Spørgsmaal, som det i første Række kom an paa at besvare.

Efter de i den sidste Tid indvundne Erfaringer tør man, efter min Mening, betragte Spørgsmaalet som løst. De hyppige og stærke Snefald har gjort Isforholdene saa vanskelige, som de overhovedet kan tænkes at blive; dertil kommer endnu, at Førerne af de Skibe, som skal befries, endnu ikke er tilstrækkelig fortrolige med det Arbejde, som de maa udføre under Isbryderens Manøvrering, og at et paalideligt Signalsystem endnu mangler; kort og godt, det hele maa først organiseres og sættes rigtigt i System. Saa snart disse Mangler er afhjulpne, vil Assistanzen for Skibene sikkert gaa hurtigt for sig.

Kaptajn Wassiljew har paa Rejsen udarbejdet en kort Instruks for Skibene, og det vilde være meget ønskeligt, om denne blev offentliggjort. Ogsaa Spørgsmaalet om telegrafisk Forbindelse mellem Fyrtaarnene indbyrdes kom paa Tale, eftersom dette er et Punkt af allerstørste Betydning; navnlig burde Runø Fyrtaarn, af Hensyn til en eventuel Passage nord om denne Ø, ikke lades ude af Betragtning. Det ligger udenfor disse Linjers Hensigt at undersøge, om ikke en mindre Isbryder end Jermak kunde være tilstrækkelig for vore Forhold; det maa undersøges af rette Vedkommende.

Jermak, som byggedes i Aaret 1899 paa W. G. Armstrongs Skibsværft paa Initiativ og efter Udkast af Viceadmiral J. O. Makaroff, som ligeledes tilsaa Skibet under Bygningen, er ikke alene det største, men ogsaa det mest tidssvarende Fartøj i sin Art. Den har et Displacement paa 8,000 Reg.-Tons, en Længde af 315 engl. Fod, en Bredde af 71 Fod og et Dybgaaende af 25 Fod og fører ved dette Dybgaaende 4,300 Tons Kul med sig. Maskinen er paa 10,000 HK., fordelt paa 4 Maskiner, hvoraf en ligger forude, en agter og 2 henholdsvis i Skibets højre og venstre Side.

Kjøbenhavn, d. 18. April 1901.

I „Norges Sjøft.“ omtales den af Christianias offentlige Kontrolkontor for nautiske Instrumenter nylig udgivne Aarsberetning, og der gøres opmærksom paa den store Mængde Lanterner, der kasseredes, nemlig 786 af 2,461. Det fremhæves, hvilken Nytte et saadant Kontor gør, og hvor skæbnesvangert det kan være at sejle med ukontrollerede Lanterner, idet man f. Eks. i Kollisions-tilfælde let risikerer at tabe sin Sag, naar Lanterne viser sig ikke at opfylde de foreskrevne Fordringer, selv om man ellers i alle Retninger har fulgt Søvejsreglerne. Man bør derfor sørge for at være i Besiddelse af gyldigt Certifikat for Lanternernes Brugbarhed. Skibsførerne bør særlig være varsomme med at købe Lanterner i Udlandet uden at offentligt Certifikat medfølger; i Tyskland og England er nemlig Bestemmelserne om Skibslanterners Beskaffenhed betydelig skærpede, og der kan saaledes for en billig Pris faas Lanterner, der ikke opfylder de ny Bestemmelser. Spørger saa Skibsføreren ved Køb af disse Lanterner, om de er i Overensstemmelse med „Board of Trades“ eller „Deutsche Seewartes“ Forskrifter, svares der ja, idet de opfylder disse Institutioners gamle Bestemmelser. Man maa derfor, naar man køber, altid forlange offentligt Certifikat og paase, at dette er udstedt efter de nuværende Fordringer; til det norske Kontrolkontor er nemlig flere Gange indsendt Lanterner med den Besked, at de er indkøbt efter de engelske eller tyske Regler, og saa har det dog vist sig, at de er blevne kasserede. Det samme er Tilfældet med Lanterner, der er indkøbt i Udlandet til enkelte Forretninger i Christiania; de fleste viste sig at være kasserede Lanterner, der ikke kunde staa overfor den hjemlige Kontrol.

Samtidig med at Fragtmarkedet vedblivende er slet, fortsættes Nedgangen i Priserne for Skibe. Det nævnes saaledes i „Fairplay“, at i Oktober f. A. kunde en i 1885 bygget Damper paa 4,800 Tons d. V. købes for Lst. 28,000, medens dens Redere nu er villige til at sælge den for 22,000 Lst. I et andet Tilfælde blev en i 1888 bygget Damper paa 3,550 Tons d. V., for hvilken der i December f. A. forgæves blev budt Lst. 20,000, nylig solgt for c. Lst. 18,500. For en ny Baad paa 6,300 Tons, der nu er omtrent færdig til Levering, forlangtes i December Lst. 56,000 og forlanges nu Lst. 52,500. En Damper paa 3,450 Tons d. V., bygget i 1887 og med en Fart af 10 à 11 Knob, forsøgtes i Fjor solgt for Lst. 21,000, og hvis Ejere i Januar ikke vilde sælge for Lst. 18,000, er nu til Salg for Lst. 15,000. Ogsaa i Priserne for Fartøjer, der bygges i Henhold til Kontrakt, har der været Nedgang. I afvigte Oktober kontraheredes om en almindelig Lastdamper med en Lastevne af c. 5,500 Tons d. V. for c. Lst. 8.5.0 pr. Ton; det antages, at den nu kunde faas for Lst. 7.10.0 til Lst. 7.15.0 pr. Ton. For faa Uger siden solgtes en næsten færdig bygget Damper paa 7,000 Tons for Lst. 7.10.0 pr. Ton, hvilket er en Nedgang fra afvigte Aars Priser. For nogle af disse billigere Dampere Vedkommende er Specifikationerne dog saaledes, at Dampene lige kan opnaa Klasse i Lloyd's.

Lederen af et af de større engelske Skibsbygningsfirmaer udtaler om disse Forhold, at han anser de nuværende Kontraktpriser for ny Tonnage for omtrent saa lave, som de vil blive for et længere Tidsrum. Prisen for Staal, mener han, har nu naaet Minimum, da Prisen for Kul, der er væsentlig bestemmende for Staalpriserne, ikke i Aar kan reduceres meget paa Grund af den høje Arbejdsløn, der ikke kan sættes ned uden at fremkalde Strejke. Den amerikanske Sammenslutning mellem Staalfabrikanterne har paavirket Staalpriserne saa meget, som den kan det, og Spørgsmaalet om Arbejdslønnen er det, der nu væsentligst paavirker Skibspriserne. Paa Værft-

terne er Arbejdslønnen meget høj, og denne Konto kan vanskelig reduceres. Man mener, at Priserne vil gaa op til Efteraaret; det engelske Admiralitet anvender i Aar mere til Skibsbygning end nogensinde før og foreslaar at anskaffe en stor Mængde ny Skibe, der uden Tvivl vil blive bestilte til Efteraaret. Disse Ordre vil paavirke Arbejdsmarkedet og Staalpriserne og vil sandsynligvis gøre Skibsbyggerierne mere uafhængige overfor de Bestillinger, som Rederne matte ønske at gøre.

Autoriteterne i Portugal synes at gennemføre Karantæneforanstaltningerne paa en Maade, der er meget hensynsløs mod Skibsfarten. En Korrespondent til „Fairplay“ oplyser om, hvorledes Skibe, der kommer fra Havne, i hvilke et enkelt Pesttilfælde er forekommet, behandles. Den tyske Dampet Portimao ankom d. 19. Februar til Oporto, og skønt den havde fuldkommen rent Sundhedspas, udstedt af den portugisiske Konsul i Cardiff, holdtes den dog i Karantæne, og ingen, ikke en Gang Kaptajnen eller Lodsens, der havde taget den over Bord, maatte gaa i Land, medens paa den anden Side ingen fra Land matte komme om Bord. Det Pesttilfælde, der var forekommet i Cardiff, var det eneste i denne Havn; alle Forestillinger til Regeringen i Portugal var dog frugtesløse, hvad endog gjaldt de Forsøg, den tyske Gesandt i Lissabon gjorde paa at opnaa Tilladelse for Skibet til at opnaa fri Praktika. Kaptajnen havde da intet andet Valg end at losse hele Ladningen, c. 2,000 Tons Kul, med sit eget Mandskab, hvilket tog tre Uger. Efter at Losningen var tilendebragt, anmodede man Autoriteterne om at desinficere Skibet i Oporto, saa at det kunde faa rent Sundhedspas og derefter laste i en anden portugisisk Havn. Autoriteterne nægtede imidlertid dette, skønt en lignende Anmodning fra et portugisisk Skib, Asia, en gammel Træbark paa 41 Aar, der var i nøjagtig samme Situation som Portimao, blev imødekommet. Kaptajnen paa Portimao, der saaledes indsaa, at alle Lastehavne i Portugal var lukkede for ham, sejlede til Lissabon i det Haab her at kunne faa rent Sundhedspas, men til hans store Overraskelse opstod her en ny Vanskelighed. Han skulde først have Damperen desinficeret i 3—5 Dage og saa ligge 9 Dage i Karantæne. Men nu tabte han Taalmodigheden og atgik d. 19. Marts i Ballast til Hamburg. Det synes utroligt, skriver „Fairplay“, at Tilfælde som dette kan forekomme i et civiliseret Land, og det maa haabes, at den portugisiske Regering i Skibsfartens Interesse vil standse en saadan egenmægtig Fremgangsmaade, der staar i skarp Modsætning til den Imødekommenhed, der nylig under Pesten i Oporto vist Skibe, der ankom herfra til engelske Havne.

Politiretten i West Hartlepool har, paa Board of Trades Foranledning, idømt Føreren af norsk Sejlskib „Anna“, Kaptajn J. Isaksen en Mulkt paa 10 Lst. og Sagsomkostninger for at have overtraadt „Merchant Shipping Act“ ved at have en Dækslast, bestaaende af svære Spirer. I Blyth har Retten idømt Føreren af dansk Sejlskib „Pallesen“, Kaptajn J. E. Jensen, ligeledes paa „Board of Trades“ Foranledning, en Mulkt paa 4/ pr. 100 Kubikfod af den Trælast, som han førte for meget som Dækslast. Med Omkostninger beløb Mulkten sig til Lst. 4.2.0.

Ved den engelske Admiralitetsret er der nylig afsagt Dom i en Sag, under hvilken en Bark søgtes til Erstatning for den Skade, den havde gjort paa en Østersbanke ved at løbe paa Grund paa den. Da Banken var afmærket og det maatte tilskrives Forsømmelighed og daarlig Ud-

kig, at Grundstødningen fandt Sted, dømtes Barken til at betale Erstatning for den forvoldte Skade.

I en for den engelske Admiralitetsret ført Sag angaaende et Sammenstød i Kanalen mellem to Dampere i Taage hævdede den ene Part, at der ikke havde været nogen Grund til at stoppe, da det andet Skibs Stilling var fastslaaet, da dets Taagesignal var blevet hørt. Herom udtalte Dommeren Mr. Barnes, at Domstolens Gang efter Gang havde fastslaaet, at det var absolut uforsvarligt af den, der fører et Skib gennem Kanalen i Taage, at stole sikkert paa sin Antagelse af et andet Skibs Stilling, naar dette Skibs Taagesignal høres foran for tværs, og at fortsætte uanset Art. 16's bestemte Paabud. Det var netop paa Grund af en saadan Antagelses Usikkerhed, at Art. 16 havde faaet det Indhold, den havde, og den maatte efterkommes; der var i det foreliggende Tilfælde ingen Undskyldning for Undladelsen af at efterkomme Art. 16.

Den 17. Oktober 1900 fandt en ejendommelig Kollision Sted mellem Damptrawlerne „Balmoral Castle“ og „St. Paul“ af Grimsby.

„Balmoral Castle“ fiskede, skriver „Hansa“, i Faxebugten paa Island, da „St. Paul“ passerede agtenom den. Føreren paa St. Paul“ underholdt sig med Føreren paa „Balmoral Castle“, idet Fartøjerne passerede hinanden. Da Føreren paa det først nævnte Skib hørte nogen le om Bord i det andet, blev han rasende, betjente sig af højst uanstændige Udtryk og sagde tilsidst, at han snart skulde give dem noget at le af. Han vendte derefter sit Skib og holdt ret ned paa „Balmoral Castle“. Styrmanden lagde imidlertid Roret Bagbord og undgik derved Sammenstødet. „St. Paul“s Fører gjorde nu et nyt Forsøg paa at rende ind i det andet Skib, men ogsaa denne Gang undgik Styrmanden paa samme Maade Kollisionen. Ved det tredje Forsøg var dette ham imidlertid ikke muligt.

„St. Paul“ ramte „Balmoral Castle“ med fuld Fart paa Styrbords Laaring. Sammenstødet var meget hæftigt. Da Føreren af „St. Paul“ blev spurgt, om han vidste, at „Balmoral Castle“ var læk, og at Skibet trak Vand, svarede han: „Jeg skal gøre den endnu mere læk“. Derpaa dampede han væk med fuld Fart. En anden Trawler, „St. Georg“, der var i Nærheden, dampede ligeledes bort.

Ved Søretten i England oplystes det, at Føreren af „St. Paul“, før Katastrofen fandt Sted, tilligemed Styrmanden og Baadsmanden havde været i Land paa Island og drukket sig fulde. Det oplystes endvidere, at Føreren af „St. Paul“ selv havde taget Roret, da han dampede ind paa „Balmoral Castle“, at Styrmanden to Gange havde skubbet ham væk fra Roret for at undgaa Sammenstød, hvad dog ikke lykkedes ham den tredje Gang.

Begge Skibene havde ved Kollisionen lidt svært Havari, thi ogsaa „St. Paul“ var bleven stærkt beskadiget.

Føreren af „St. Paul“ dømtes for sit Forhold til Fragelse af sit Patent, hvorefter han blev arresteret af Politiet for med Forsæt at have bragt sin Besætning i en livsfarlig Situation.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kgl. Konsulat i Gibraltar er fra 1. April d. A. Greenwich Middeltid indført som officiel Tid dersteds. Klokken 12 den Dag og følgende Dage vil en Kugle falde fra Mastetoppen paa Krigsskibet „Cormorant“, der til Stadighed er ankret ved Ny Mole. Skibet er malet mørkegult og har kun én Mast.

Den franske Bark „Ville de Dijon“, 2,024 Br.-Tons, der d. 14. September f. A. indbragtes afmastet og læk til Montevideo, er ifølge „Norg. Sjøft.“ nu bugseret derfra til Swansea. Bugseringen, der er en Rekord, er udført af Bugserbaaden „Blazer“ af Liverpool. Afgangen fra Montevideo var d. 4. Februar og Ankomsten til Swansea d. 31. Marts. Afstanden er 6,000 Kvartmil.

Den store Havnearbejder-Strejke i Marseille er nu endt, men den har forvoldt Byens Handel og Skibsfart en Skade, som Byen næppe vil forvinde hurtigt. Det lykkedes ikke Arbejderne ved Strejken at gennemføre deres Krav om en 8 Timers Arbejdsdag.

Det kgl. Søkort-Arkiv har udsendt ny Søkort over Kattegat, nordlige Blad og sydlige Blad, Smaalands-Farvandet, vestlige Del, og Vaag Fjord, Færøerne, Syderø. Disse Kort er Resultatet af de omfattende og omhyggelige Opmaalinger, der er foretagne i de paagældende Farvande, og de er i Besiddelse af de udmærkede Egenskaber, der kendetegner Arkivets Arbejder. Det er udenfor al Tvivl, at disse Kort er et Hjælpemiddel ved Navigeringen, der bør benyttes om Bord i alle Skibe, smaa som store, der besejler disse Farvande, og idet vi medgiver dem vor bedste anbefaling, er det med Ønsket om, at Erkendelsen heraf maa vinde stedse større Indgang blandt vore Navigatører, saa at Søkort-Arkivets Arbejder paa dette Omraade maa faa den Udbredelse, de fortjener.

Vi har faaet tilsendt Beretning for Aaret 1900 fra The Scandinavian Benevolent Society i London, hvis Formaal det er at understøtte fattige Skandinaver i London. Selskabet har ved rigelige Understøttelser fra de tre skandinaviske Lande haft en særlig Indtægt af Lst. 2,761.11.5, saaledes at dets Reservefond snart kan haabes at have naaet op til Lst. 5,000. Selskabet haaber derfor snart at naa sit Maal: at kunne understøtte skandinaviske Fattige uden Hjælp fra engelske Velgørere, der hidtil med stor Velvilje har bidraget til det. Desværre har de ordinære Indtægter været i Nedgang; de var ialt Lst 439.19.6 eller Lst. 36.7.6 mindre end i 1899. I Understøttelse er udbetalt Lst. 364.9.6, dels i Pensioner, dels i midlertidig Hjælp; 52 Personer har faaet fri Rejse hjem. Det er Selskabets Opgave at være Mellemløddet mellem nødlidende Skandinaver i London og deres Landsmænd og Venner, og de, der er i Nød derovre, bør henvende sig til Selskabet, der omhyggeligt undersøger alle Tilfælde og hjælper, saa vidt det er i Stand dertil. Selskabet har Kontor i Princes Square 8, Bidrag sendes til Mr. F. C. C. Nielsen, 3 St. Helens Place, eller Mr. G. Zethrin, 101 Leadenhall Street, E. C. — Blandt Selskabets Bidragydere findes Rederierne Hecksher & Søn, L. H. Carl, C. K. Hansen, A. N. Hansen & Co., Danmark m. fl. her i Byen. Selskabet fortjener sikkert Støtte fra den danske Søfartsverden, der har saa mange Forbindelser med den store Havneby.

Fra Scandinavian Sailors Temperance Home i London har vi ligeledes faaet tilsendt Beretning for 1900, der viser, at Aarets Arbejde har været særdeles tilfredsstillende, idet Hjemmet har været besøgt af over 1,000 Personer flere end i noget foregaaende Aar; det besøges af mange Emigranter, men Antallet af Søfolk, der har besøgt det, er ogsaa forøget. Hjemmets Indtægter var Lst. 28,135; til Søfolks Slægt og Venner forsendtes gennem Hjemmet henimod 15,000 Lst. Regn-

skabet viser et Overskud af Lst. 405.5.4, hvoraf dog Lst. 312.12.10 er Overskud fra det foregaaende Aar. Hjemmet bestyres af Axel og Agnes Welin, der paa-tænker at udvide det ved Tilbygning, der skal anvendes til Restauration og Soveværelser; dette vil koste Lst. 5,000, som man haaber Hjemmets Venner vil hjælpe med at tilvejebringe.

Det her i Byen i disse Dage dannede ny Dampskibsselskab Neptun har til Formaal at drive almindelig Fragtfart, særlig paa Østersøen og Middelhavet. Aktiekapitalen er 500,000 Kr., for hvilke man vil købe 2 Skibe. Selskabets korresponderende Reder bliver Firmaet C. K. Hansen, dets Kontrolkomite bestaar af Ingeniør H. Burmeister, Kaptajn W. van Deurs og Regeringskonsulent Rud. Schou.

## Fragtmarkedet.

Hvor man end ser hen, er Fragtmarkedet i Øjeblikket overordentlig svagt, og Hovedgrunden til denne Flovhestilstand er den meget naturlige, at der er betydelig mere fragtsøgende Tonnage fremme end der er Efterspørgsel for. Til denne Omstændighed kommer endvidere, at mange Redere, i Haab om at en Bedring skal indfinde sig, lader deres Baade løbe meget prompte, inden de bestemmer sig til at slutte, men i saadanne Tilfælde er det i denne Tid som Regel altid Befragterne, som nyder Fordelen, idet Rederne for blot at skaffe deres Skibe Beskæftigelse er nødt til at acceptere de Rater, som Befragterne byder, thi disse er godt orienterede om Markedet og skal nok vide at benytte sig af en Reders Forlegenhed. Den eneste Kant, fra hvilken der foreligger nogenlunde oplivende Efterretninger, er Bombay, hvorfra der meldes om en usædvanlig stor Høst i de nordvestlige Provinser af Indien. Endnu har der dog ikke fundet særlig mange Afslutninger Sted, men selv store Baade kan vistnok med Lethed opnaa 15/6 à 16/6 til udsøgt Havn, Maj Afskibning, hvilke Rater er lidt højere end forrige Uges. Ellers er der i det østlige Marked ingen Forandring at spore. Fra Rishavnene i Burmah kan opnaas 22/6 à 23/9 til Kontinentet eller U. K. Kulraterne fra Calcutta er ogsaa uforandrede paa Basis af 5 Rupees til Colombo, 6 Rupees til Bombay. Sortehavsmarkedet er livløst, men efter at de russiske Paaskehelligdage nu er forbi, tør man maaske forvente lidt mere Efterspørgsel. Der noteres fra Odessa eller Novorossisk til udsøgt Havn 8/6 à 8/9, men det er vanskeligt at placere Baade uden ved Anlægning. Fra Donauhavnene er der lidt mere Begær end fra Sortehavet, og Raten for prompte Dampere til Rotterdam eller Antwerpen er c. 12 sh.

Middelhavet er gennemgaaende yderst slet, og det er næsten ikke muligt at finde lønnende Beskæftigelse. Ergasteria giver til Antwerpen 7/9, free dispatch, Benisaf til Holland 7/. Carthagen-Middlesbro 8/, Aguilas til Glasgow 7/3, alt „full terms“. Fra Bilbao noteres 4/3 til Tynen, 4/7½, Middlesbro, 4/9 Stockton, 4/9 Glasgow. Fra Oran til Firth of Forth kan opnaas 13/ pr. Ton Esparto. Det amerikanske Marked er flovt som Følge af et meget limiteret Begær efter Baade, og Raterne har en nedadgaaende Tendens. Fra „Northern range“ Havne til Cork for Ordre er Raten for prompte Baade 2/6. En stor Damper (c. 5,500 Tons) er sluttet for 5 Rejser, begyndende Maj, fra „Northern range“ Havn til Kontinentet eller U. K. à 2/9. Paa Netto Charter er Raterne fra nordlig Atlanterhavshavn 9 sh. til Kontinentet eller U. K. og fra Golfhavnene 12/6 à 13/. For Fosfat

sluttes kun meget lidt; Raterne fra Ferdinandina er 15 sh. til U. K. og 18 à 19 sh. til Middelhavet. Fra Tampa noteres 18 sh. til svensk Sundhavn. For Planker kan der for Maj Afskibning betinges 40/ à 41/3 fra St. John til Veskysten af England og 42/6 til Kontinentet. Fra Newport News til Marseille er betalt 12/6 pr. Ton Kul, hvilket kan gentages. La Plata Markedet viser ingen Bedring, og det er vanskeligt at finde Reflektanter til de mange Baade, som udbydes, idet de store Turdampere næsten tage alt med sig, hvad der kommer i Markedet fra de nedre Havne paa Floden. Fra de øvre Pladser er der sluttet til 15 sh. for April Afskibning til Kontinentet eller U. K., medens der for Maj/Juni noteres 18 sh.

Østersømarkedet er i Øjeblikket saa elendigt, som man sjældent, eller aldrig, har set det, men Genaabningen af Riga, hvorfra der nu snart vil komme ny Varer frem til Afskibning, og den forventede snarlige Genaabning af Navigationen paa Kronstadt, St. Petersborg og Sydbotten, vil sikkert bidrage meget til at distribuere den enorme Mængde Tonnage, som søger Beskæftigelse i Østersøen, saaledes at Raterne bliver drevne i Vejret, hvilket de sandelig kan trænge til. St. Petersborgs Genaabning ventes at ville finde Sted om 2 à 3 Uger. Der noteres pr. f. o. w. 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, og fra Kronstadt 23/9 D/B til London. Reval og Riga er begge meget flove for prompt, og Laster er vanskelige at opdrive. Riga noterer Frs. 25 D/B til Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, 19/ D/B til London. Libau er næsten endnu værre; Berth Raten er 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, men nogle af de store Baade, som var anlagte, har vistnok maattet gaa ned til 7½ d. for Komplettering. Kønigsberg er ogsaa yderst flov og har tilstrækkeligt Rum i de regelmæssige Turbaade. Fra Sydfinland og Hernøsand Distriktet noteres pr. f. o. w. 22/ à 23/ til Grangemouth, fra Skellefteå til Hull 27/ D/B ¼ Boards, til London 28/. Fra Gefle til London er der pr. f. o. w. sluttet til 25/ D/B ½ Boards, hvilket rimeligvis kan gentages.

Kulfrakterne kan gennemgaaende ikke siges at være daarlige, idet de i enkelte Retninger endog viser en Stigning, medens der i andre Retninger er mere Begær til uforandrede Rater, og kun for „coasting“ er Fragterne lidt lavere. Arbejderurolighederne i Skotland har vel bragt en Del Forstyrrelser og Forsinkelser i de skotske Havne, særlig for Clydens Vedkommende, men der fragtes og lastes dog stadig væk Dampere. Der har fundet en Masse Kulbefragtninger Sted lige fra efter Paaskehelligdagene og indtil Dato, og særlig fra Havnene paa Østkysten blev der taget mange Dampere til Østersøen, dels for enkelte Rejser og dels for Rejser over Saisonen. Fra Tynen noteres til Genua 7/, Alexandria 8/9, Algier 7/, Barcelona 7/10½, Pillau 4/3 à 4/6, Malmø 4/9, Libau 4/6 à 4/9, Riga 4/6, Kronstadt 5/. Fra Firth of Forth betales til Genua 7/6, Lissabon 5/6, Swinemünde 3/10½ à 4/, Kiel 4/6, Riga 4/9, og for mindre Baade til dansk Havn 5/ à 6/3, alt efter Dybgaende. Cardiff til Genua giver c. 8/, Marseille Frs. 9,50, Neapel 7/9, Barcelona 9/, Alexandria 10/, Stockholm 5/3, Kjøbenhavn 5/, Stettin 5/6 à 5/9, Teneriffa 7/, Bombay 14/ à 14/6, Colombo 15/. Forretningen for Baade i Maanedsfart er treven, og for større Dampere til transatlantisk Fart kan ikke opnaas mere end 4/3 à 4/6 pr. Ton Dødvægt for Tidsrum varierende fra 12—24 Maaneder. For Luleå Ertsfarten kan der rimeligvis betinges 4/9 pr. Ton Dødvægt fra Saisonens Begyndelse at regne og indtil Oktober. For passende Dampere til Træfarten paa Østersøen og Hvidehavet kan næppe opnaas mere end 18/ pr. Std. Deal-Capacitet.

Sejlskibsmarkedet er ogsaa ret flovt over det hele. For de lange Farter gaar Forretningen trøvet, baade for ud- og for hjemgaaende. Der er sluttet Cardiff til Mauritius 19/ og Swansea til Cape Town 20/6. Hjemefter er der fra Vestkysten af Sydamerika sluttet

til 22/3 for Maj Afskibning og 28/3 for September/Oktober til Kontinentet eller U. K. med en Reduktion af 1/3 til direkte Havn. Fra San Francisco til Evropa er der betalt 36/3 for Afskibning August/Oktober, ny Høst. Fra Østersøen er der nu noget mere Begær, og der har fundet en Del Befragtninger Sted. For mindre Sejlere fra Sydbotten til danske Provinshavne kan opnaas Rm. 23/25 pr. Std. Brædder og for større Skibe Rm. 21 à 22. Fra Nordbotten til Danmark betales Rm. 24/27 pr. Std., alt efter Lasteplads og Destination. Kridt fra Aalborg giver Rm. 4½ til Riga eller Kronstadt, Rm. 5 til St. Petersborg. Fra Stevns til Libau eller Memel betales Rm. 3 à 3½ pr. Ton, og til Riga c. 4½. For Majs fra Kjøbenhavn til nærliggende Havne som Faxø, Stege etc. kan opnaas 8 à 9 Øre, til Lolland, Falster 12 à 13 Øre, til Vestfyen 14 à 15 Øre, Haderslev, Aabenraa etc. 17/18 Pfennig, alt pr. Centner.

D'Hrr. Häsenschell & Co., Barbados, skriver under 30. Marts: Knaphed paa passende Skibe har styrket vort Fragtmarked; Raterne er ret faste i alle Retninger undtagen til Martinique og Guadeloupe. Der er en Del Efterspørgsel efter Tonnage for Logwood, Cedar og Mahognitræ, og ligeledes er Begæret efter passende Skibe for Pitch Pine til Sydamerika samt for Naval Stores ikke saa ringe. Til de forenede Stater og Canada offereres Sukker og Melassefragter for Sejlere, men Dampere 1,500/2,500 T. d. w. kan ogsaa placeres for Afskibninger i Løbet af de kommende tre Maaneder.

Der noteres som følger: Kokosnødder Trinidad/London 22/6 og 32/6, Dividivi Rio Hacha/C. f. o. 50/200/300 Tons, Logwood Sydsiden af Cuba/C. f. o. 34/ til 36/, Logwood Laguna/C. f. o. 38/9 til 40/, prompt Afskibning, Logwood Cape Haiti og Ft. Liberte/C. f. o. 33/, Sukker og Rom Martinique/Frankrig Frs. 38/40, Sukker Jamaica/New York 13 c. pr. 100 lbs., do. Sydsiden af Cuba/Delaware Breakwater f. o. 14 c. til 15 c., do. Macoris/New York \$ 2¾, do. Porto Rico/direkte Havn N. Hatteras 15 c. og h. h. ds. 20 c. Melasse Porto Rico/U. S. Havn \$ 2½ til \$ 2⅝ pr. 110 gallons gross guage, Porto Rico/Nova Scotia eller New Brunswick \$ 2½ pr. 110 gallons gross guage, Barbados/Quebec og Montreal April/Maj Afskibning \$ 3,50 til \$ 4 pr. 110 gallons nett guage.

## Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender.

1ste Aargang af denne Domssamling er nu afsluttet og der er udkommet et Register til Samlingen.

Dette Register forekommer os at være meget godt udarbejdet. Det omfatter 1) Resumé af Dommenes Indhold (o: et Slags Register til Sagregistret), 2) Sagregister, 3) Fortegnelse over de i Dommene citerede Paragrafer i Søloven og andre Love, 4) Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere, 5) Fortegnelse over de i Sagerne mødte Parter, 6) Fortegnelse over Domstolene.

Sagregistret fremtræder i en klar og tydelig Form, saa at Samlingen vil være let at slaa op og finde sig til Rette i; de i de andre nævnte Fortegnelser indeholdte Oplysninger vil ogsaa have Interesse for mange og lette Benyttelsen af Bogen.

Udgiveren, Hr. Cand. jur. Jantzen meddeler, at Stofmængden det første Aar ikke har været saa let at overskue, hvorfor der er medtaget flere mindre væsentlige Domme, navnlig fra Underretter, som man i Fremtiden vil være mere kritisk med at medtage. Desværre



meddeles det samtidig, at Foretagendet ikke har kunnet bære sig og at Udsigten til Statstilskud fra de tre nordiske Lande er tvivlsom.

Da det imidlertid nu har vist sig, at denne Samling af Domme, saaledes som den er anlagt og udført og med de smaa Forbedringer, som tiltrænges (t. Eks. en mere læselig Form for de svenske Højesteretsdomme) er et godt og nyttigt Værk, der netop ved at fortsættes vil have stor Betydning for den nordiske Skibsfart, maa man meget ønske, at de tre Landes Regeringer maa kunne indse Betydningen af denne Domssamling og give det nødvendige Tilskud til Udgivelsen.

## Spørgsmaal og Svar.

*Sp.:* Vær saa venlig at forklare mig, hvorledes d'Hrr. Dommere kan komme til det Resultat, at en Skipper skal betale for Undervægt, dersom en saadan indtræffer.

I Sølovens § 142 staar: Bortfragteren bærer Ansvar for al Formindskelse, som Godset lider fra dets Modtagelse til dets Aflevering.

Dertil er § 142 tydelig nok, men længere maa Dommerne vist ikke have læst, for saa kommer „med mindre det gøres antageligt, at Skaden eller Formindskelsen er bevirket ved Søulykke, Opbringelse eller anden ulykkelig Hændelse, som det ikke har staaet i Skippers eller Mandskabs Magt at afværge, eller at det er en Følge af Mangler ved Godsets Indpakning, eller af indre Bedærvelse, Svind, sædvanlig Udlækning, Dyrs Død eller iøvrigt af Godsets egen Beskaffenhed.“

Ladningen vejes ind i Skibet. Der spildes intet, men desuagtet bliver der ved Udlosningen Undervægt.

Maa det nu ikke gøres antageligt (Søloven forlanger jo ikke, det skal bevises), at det er en Følge af Svind eller alle de andre Undtagelser, som Søloven gør, og ved hvilke den efter min Mening har tænkt at beskytte Skipperen mod en saadan Uretfærdighed som at betale Gods, der aldrig har været i hans Skib.

Stettin, den 29. Marts 1901.

C. Andersen,  
„Ingeborg.“

*Sv.:* Efter det ovenstaaende Spørgsmaals Form skulde man tro, at det var almindeligt hos alle Domstole at lægge Ansvaret for Undervægt paa Skipperen. Det har dog næppe været Meningen med Spørgsmaalet at udtale dette, men der sigtes vel til et særligt Tilfælde. Forinden vi kender dette, kan vi imidlertid vanskeligt udtale os om Sagen, men saa meget kan dog siges, at Sølovens § 142 ingenlunde udelukker, at Skipperen kan blive ansvarlig for Undervægt. For at fri sig for Ansvar efter § 142 skal Skipperen gøre det antageligt, at Skaden er en Følge af Svind etc. Men det, at Ladningen indvejes i Skibet, behøver ikke at være nok til at gøre det antageligt, at den opstaaede Manco er Svind. Hvor meget der kræves til at gøre det antageligt, er naturligvis vanskeligt at afgøre i al Almindelighed, da det udelukkende beror paa de særlige Omstændigheder, men vi kan dog godt tænke os, at der f. Eks. kræves Oplysninger om Indladningen, om hvorledes Rejsen er gaaet, om Lugerne har været forsvarlig skalkede etc. § 142 kræver kun, at det gøres antageligt, men dette maa ogsaa forlanges, og hvor meget eller hvor lidt der kræves hertil, vil altid bero paa de særlige Omstændigheder, der kommer frem under Retsagen.

## Søopmaaling under Island og Færøerne.

Geografisk Tidsskrift, 1ste og 2det Hæfte, som vi har faaet tilsendt til Anmeldelse, indeholder en Artikel om Søopmaaling under Island og Færøerne af Kaptajn i Marinen R. Hammer. Da det er sjældent, Offentligheden hører noget om Opmaalingerne i disse fjerne Egne, benytter vi Lejligheden til at henlede vore Læseseres Opmærksomhed paa denne interessante og oplysende Artikel.

Da Trafikken paa Island i de senere Aar har udviklet sig ret betydeligt, blev det tilsidst paatrængende nødvendigt at udarbejde ny paalidelige Kort over disse Farvande. Men Opmaalingen her er et stort og meget vanskeligt Arbejde; Kysten er 800 Kvartmil lang, selv naar Fjorde og Indskæringer ikke medregnes, og Flakkene strækker sig mange Mil til Havs.

Ikke desto mindre er det i 3 Somre lykkedes at opmaale Flakkene paa Islands Østkyst fra Langenæs til Vestre Horn samt Sydkysten fra Hjørleifs Höfði til Westmanøerne. Den, som har sejlet paa Island, kan bedst forstaa det ingenlunde lette Arbejde, som den danske Marine har udrettet her, og hvor mange Anstrengelser man har maattet overvinde.

Der blev tillige foretaget Fiskeriundersøgelser, væsentlig for at finde de Steder, som egner sig til Fiskeri efter Rødspætter, og der kan nu udgives Fiskerikort over de østislandske Fjorde og en Del af Yderkysten paa Grundlag af det indvundne Materiale.

Hornafjorden har særlig i Aar været Genstand for Opmaaling og Undersøgelse. Den er den eneste Fjord paa Sydkysten, hvor Skibe kan finde dækket Ankerplads, og den har aldrig været kortlagt førend nu.

I det smalle Indløb, hvor der selv med lav Vandstand findes 3 til 4 Fv. Vand, løber Strømmen som Regel 10 à 11 Knob; i den store udstrakte Fjord findes derimod saa ringe Dybde, at selv Baade maa holde sig i bestemte Render, men noget længere ude er Renderne dybe nok til Skibe. For hele Sydkysten har det naturligvis stor Betydning, at denne Fjord nu er bleven ordentlig opmaalt og Mærker sat op i Land, og naar man tager Hensyn til de lokale Vanskeligheder, er det et udmærket Opmaalarbejde, der her er præsteret.

Paa Togtet i Fjor blev der iagttaget et Fænomen, der kan give Forklaring paa mange af de gaadefulde Beretninger om Brændinger, der er blevne sete langt til Sø, uden at man ved de senere Undersøgelser har kunnet finde noget Skær. I dette Tilfælde befandt „Diana“ sig en Dag i stille Vejr c. 50 Kvml. fra Land, da man pludselig saa Vandet komme i hæftig Bevægelse, det sydede og boblede, en Mængde Søfugle fløj om Stedet, og det saa ud, som man sejlede ind i et af Skær og rivende Strøm opfyldt Farvand. Det viste sig da, at Uroen opstod paa et Sted, hvor Bunden gik stejlt op fra 200 til 100 Fv. De udefra kommende Vandmasser stødte rimeligvis an mod den stejlt opgaaende Klippemur og pressedes derved op til Overfladen.

Som Kuriosum kan anføres, at der en Dag blev maalt til saa fjernt liggende Punkter, at det overført paa danske Forhold vilde svare til, at man befandt sig ved Dragør og maalte til Skagen paa den ene og til Rygen paa den anden Side.

I 1898 begyndte Opmaalingen under daværende Kaptajn G. Holms Kommando, og i 1899 og 1900 er Opmaalingen fortsat af Kaptajn R. Hammer. Arbejdet er drevet med den største Ihærdighed og Flid; der er saaledes i Aar taget over 10,000 Lodskud, et forbavsende højt Tal, henset til den korte Tid, hvori der kan arbejdes heroppe.

Navnene paa de Mænd, der har ledet Arbejdet, borger tilstrækkelig for den Paalidelighed og Dygtighed, hvormed den islandske Opmaaling bliver udført.

## Fra Sø og Land.

Fanø Navigationsskole. Den offentlige Eksamen for 1ste Termin afsluttedes d. 2. ds. med følgende Resultat: Til almindelig Styrmandseksamens 1ste Afdeling indstilledes 7 Elever. Af disse bestod 6 og 1 afvistes. Ved Styrmandseksamens 2den Afdeling bestod H. M. Sørensen, Korsør, A. P. Clausen, Nordby, A. H. Schmidt, Nordby, S. Johansen, Nordby, Jh. Bartholdy, Næstved, H. C. Uldall og F. Bang, Esbjerg. Endvidere bestod H. Petersen, Lemvig, Fiskeskippereksamen.

Rettelse. I Artiklen i vort sidste Nummer om Afgifterne ved Hals er S. 151 L. 31 f. o. indløbet en meningsforstyrrende Trykfejl; der staar „... disse komme til at svare“, skal være spare.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Firmaet Johnsen & Jespersen her i Byen har i disse Dage afsluttet Kontrakt med skotske Skibsbyggere om en 3,500 Tons Lastdamper for Regning Hr. Anton Hulthen af Helsingborg. Prisen drejer sig om c. Kr. 500,000.

## Personalia.

Skibsfører A. H. Gottlob af Kolding er afgaaet ved Døden.

Da Dansk-Russisk Dampskibsselskab agter at sætte flere af sine Skibe under russisk Flag, har Hr. C. v. Deurs, tidligere 1ste Styrmand i Dampskibet „Johan Siem“, i Begyndelsen af dette Aar begyndt at forberede sig til russisk Styrmandseksamen i Riga og fornylig bestaaet denne udmærket. Eksamen blev taget paa det tyske Sprog. Naar han derefter har sejlet 1½ Aar som Styrmand under russisk Flag, vil han have erhvervet russisk Indfødsret og vil derefter være i Stand til at erholde Patent som russisk Skibsfører.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Febr. Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 10 amerikanske, 2 østerrigske, 12 brasilianske, 16 britiske, 1 dansk, 7 franske, 1 tysk, 2 italienske, 8 norske, 1 portugisisk, 2 russiske, 2 svenske, ialt

64; Dampkibe: 1 amerikansk, 9 britiske, 2 tyske, 1 græsk, 1 italiensk, 2 spanske, ialt 16. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 34, Kollision 3, sunkne 3, forladte 9, Kondemnation 13, bortblevne 2; for Dampskibene: Stranding 8, Kollision 3, sunkne 2, Kondemnation 1, bortblevne 2.

Elisabet, Bark af Fanø, indkom d. 13. April med Tab af Sejl og Baade samt anden Skade til Sydney. Skibet var paa Rejse fra Gilbert Øen til Azorerne med Kobra. Skaden er forarsaget ved en Cyklon.

Thora, Galease af Brantevik, som paa Rejsen fra Tyskland til Gøteborg med Benmel grundstødte paa Anholt, er indbragt hertil af Fiskerkvase Julies Besætning.

Lydia, Jagt af Nykjøbing E., er indbragt til Stubbejøbing af Svitzers. Lydia blev antruffen ud for Høje Møen, forladt af Mandskabet, der er reddet.

Alfa, Dpsk. af Esbjerg, er indkommet til Vliessingen med en mindre Lækage efter Grundstødning. Skibet, der var paa Rejsen fra Antwerpen til Esbjerg med Fosfat, lossede og reparerer provisorisk.

Else, Dpsk., har i Blyth under Indladning af Kul haft Ild om Bord i en Bjælke i Bunkerne. Ilden slukkedes hurtig, inden der anrettedes større Skade.

Lilly, Dpsk. af Esbjerg, ank. til Aalborg d. 7. ds. lidt læsk ved at en Ventil var ituslaaet.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Algarve, Bornes, afgik fra Newcastle 5. April, bestemt til Genua. — Antwerpen, Wulff, ankom til London 10. April. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 8. April. — Beira, Lunge, er ankommen til Cardiff. — Chr. Broberg, Harder, er ankommen til Taranto. — Hekla, Gundel, afgik fra New York 4. April, bestemt til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Kbhvn. 12. April. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 29. Marts, best. til New York. — Leopold II, Kruse, afgik fra Boston 29. Marts, best. til Kbhvn. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 29. Marts, bestemt til Christiania. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 5. April, best. til New York. — Xenia, Holst, i Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 6. April, bestemt til Christiania. — Dagmar, Gade, ankom til Libau 12. April. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 11. April. — Island, Skjødt, afgik fra New York 13. April, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Rotterdam 12. April. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Kbhvn. 13. April.

Arno, Strübborg, ankom til Lissabon 14. April. — Axelhuus, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 12. April, best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afg. fra Antwerpen 14. April, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Kiær, ankom til Helsingør 8. April. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 15. April. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 15. April. — Florida, Koch, afgik fra Newcastle 10. April, best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 14. April. — Georg ankom til London 10. April, bestemt til Antwerpen. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Boston 12. April. — Holar afgik fra Kbhvn. 4. April, bestemt til Island. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Libau 11. April, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til London 15. April, bestemt til Kbhvn. — Kiev, Jacobsen, er ankommen til Kbhvn. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 14. April, bestemt til Rotterdam. — Laura, Aasberg, afgik fra Kbhvn. 14. April, bestemt til Leith. — Louise, Christiansen, ankom til Hull 12. April. — L. P. Holmblad, Petersen, afgik fra Aalborg 31. Marts, bestemt til New York. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 13. April. — Morsø, Frisenette, ank. til Thronhjøm 12. April. — Moskov, Fischer, ankom til Hull 11. April. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 12. April. — Nordjylland, afgik fra London 15. April, best. til Kbhvn. — Omsk, Møller, i Barcelona. — Perm, Christensen, afgik

fra Kbhvn. 13. April, bestemt til London. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 3. April, bestemt til Hull. — Skalholt, Gottfredsen, afgik fra Kbhvn. 3. April, bestemt til Island. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 14. April, bestemt til Leith. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 15. April. — Vendsyssel, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 12. April. — Vesta, Holm, i Islandsfart. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 14. April. — Viking, Lorentzen, ank. til Libau 12. April. — Garonne, Rasmussen, ankom til La Rochelle 15. April. — Loire, Rabe, ankom til Rouen 14. April. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 4. April. — Yrsa, Gommesen, ankom til Danzig 14. April, best. til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 8. April. — Eos, Christensen, ankom til Hamburg 16. April, best. til Kbhvn.

Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 18. April, best. til Newcastle. — Esbjerg, Bentzen, afgik fra Malmø via Helsingborg 18. April, bestemt til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 18. April, bestemt til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 17. April, bestemt til Randers. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 17. April, bestemt til Svendborg. — Constantin, Sæberg, afgik fra Aarhus via Frederikshavn 18. April, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 17. April, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 17. April, bestemt til Kbhvn. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Aalborg 17. April, best. til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 17. April, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, ankom til Libau 15. April. — Frode, Wrisberg, ankom til Rosario 14. April. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Ipswich 6. April. — L. H. Carl, Lorentzen, ankom til Buenos Ayres 4. April. — Erik II, Hveysel, afgik fra Santa Fee 2. April bestemt til St. Vincent f. O. — Knud II, Hansen, ankom til Libau 5. April. — Skjold, Schmidt, ankom til Rotterdam 16. April. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 12. April, bestemt til Rotterdam. — Ragnar, Holst, ankom til Blyth 15. April. — Volmer, Riber, ankom til Newcastle 9. April. — Dan, Tofte, afgik fra Libau 13. April, bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, ank. til Riga 16. April. — Olaf, Petersen, ank. til Bahia Blanca 5. April. — Svend II, Risee, ankom til Bahia Blanca 4. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ank. til Hamburg 5. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Tyne 6. April, bestemt til Livorno. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Leith 29. Marts. — Pawel Andrejeff, Jensen, ank. til Libau 12. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Riga 4. April. — Russ, Jensen, ank. til Newport 14. April. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 29. Marts, bestemt til Calcutta. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Port Said 14. April, bestemt til Kbhvn.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Cartagena 11. April. — Kamma, Pedersen, afgik fra Sevilla 16. April. — Helga, Leth, afgik fra Rotterdam 16. April. — Martha, Christensen, ankom til Tynen 15. April. — Elna, Møller, ankom til Tynen 13. April.

Urania. Ekliptika, Nielsen, ankom til Mobile 4. April. — Venus, Jørgensen, afgik fra New York 5. April. — Urania Degn, afgik fra Kbhvn. 14. April. — Mars, Nielsen, ankom til Kbhvn. 17. April.

Nordøen. Wineland, Høgstedt, afgik fra Sourabaya 9. April, bestemt til Saigon. — Nordland, Pii, ankom til Grangemouth 15. April. — England, Andresen, afgik fra Grangemouth 14. April. — Holland, Jørgensen, ankom til Warkworth 15. April. — Rusland, Møller, ank. til Fredericia 14. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Stettin 12. April, ankom til Riga 15. April. — Nancy, Nielsen, afgik fra Riga 13. April, bestemt til Arbroath. — Nautik, Mortensen, afgik fra Methil 12. April, ankom til Esbjerg 14. April. — Nora, Christensen, afgik fra Korsør 16. April, bestemt til Riga. — Neptun, Gram, afgik fra Aalborg 12. April, ankom til West Hartlepool 15. April. — Nerma, Nielsen, ankom til Ipswich 13. April. — Nexos, Sørensen, afgik fra Memel 14. April, bestemt til Rotterdam. — Nordsoen, Schmidt, ankom til Strømstad 14. April.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Tynen 8. April. — Karen, Degn, pass. Natten til 16. April Keiser Wilhelm Kanal paa Rejse til Stettin.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Dunkirk 15. April. — Fyn, Hansen, afgik fra Svendborg 13. April, ankom til Libau 15. April. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 11. April, ankom til Stettin 15. April. — Russia, Hansen, afgik fra Stettin 10. April, ank. til Sunderland 13. April. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Helsingør 14. April, bestemt til Riga.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Rotterdam 12. April, ankom til Sunderland 14. April. — Gallia, Poulsen, afgik fra Libau 12. April, ankom til Riga 13. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Bremen 16. April, bestemt til Blyth. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Reval 10. April. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 14. April, best. til Boness. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 11. April, ankom til Kiel 15. April. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 13. April, bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorson, afgik fra Aarhus 13. April, ank. til Methil 16. April. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 16. April, best. til Kbhvn. — Rønne, Hintze, ankom til Kbhvn. 14. April.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Fredericia 16. April. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Dunkirk 11. April. — Ansgar, Larsen, ankom til Newcastle 5. April. — J. N. Madvig, Olsen, afgaar 18. April fra Helsingør til Newcastle. — Hamlet, Sommer, afgik fra Rotterdam 15. April, bestemt til Dunston. — Helge, Matthiessen, ank. til London 12. April.

Det Østasiatiske Kompagni meddelte: Annam, Berg, afgik fra Singapore 11. April, bestemt til Marseille. — Siam, Glahn, ankom til Kbhvn. 15. April, bestemt til Gøteborg. — Normannia, Erichsen, ankom til Kiel 15. April. — Kronborg, Schultz, pass. Port Said 14. April, bestemt til Havre. — Nordkap, Rasmussen, afgik fra Liverpool 13. April. — Patria, Larsen, afgik fra Rangoon 31. Marts. — Cimbrina, Hansen, ankom til Kobe 8. April.

Æra. Enigheden, Nielsen, ankom 15. April til Kiel. — Energi, Hansen, ankom 15. April til Methil.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kjøbenhavn 3. April. — Kai, Thomsen, ankom til Kjøbenhavn 16. April. — Clara, Jensen, ankom til Newcastle 13. April.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kjøbenhavn 14. April. — Svend, Bennelycke, ankom til Kbhvn. 12. April.

## Sejlskibe.

Fans. Nordby. Doris Brodersen, Hansen, prajet 26. Marts paa 30° N 18° W fra London til East London. — Johanne, Thomsen, indkom til Capetown 14. Marts med Tab af Sejl, afgik derfra 17. Marts, pass. Ascension 10. April fra Sydhavsøerne til Punta Delgada. — Union, Sørensen, ank. til Port Louis 11. April fra Reunion. — Embla, Jepsen, afgik fra Antwerpen 11. April til Hamburg.

Fans. Senderho. Fides, Christiansen, afg. 12. April fra Port Natal til Westport.

Rønne. Freja, Bech, ankom til Møllerup 8. April. — Næstved, Larsen, ank. til Stolpemünde 9. April. — Prøven, Bidstrup, ank. til Gotland 10. April. — Castor, Clausen, ank. til Svinemünde 12. April.

Svendborg. Skirner, Pilegaard, ank. til Hull 6. April. — Christian, Jørgensen, ank. til Shoreham 6. April. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Kirkcaldy 6. April. — Kruse, Larsen, ankom til London 6. April. — Ludvig, Poulsen, ank. til Fowey 6. April. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Walle 8. April. — Erhardt, Larsen, ankom til Wismar 8. April. — Emanuel, Bentsen, ank. til Walle 8. April. — Grethe, Brandt, ank. til Kalmar 8. April. — Agnete, Møller, ank. til Tønsberg 8. April. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Pillau 9. April. — Neptunus, Jensen, ank. til Halmstad 8. April. — Laura, Jensen, ank. til Leith 10. April. — Anna Kirstine, Frantsen, ank. til Leith 10. April. — Skjold, Larsen, ank. til Rønne 9. April. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Lysekil 8. April. — Confidence, Mouritsen, ank. til Pillau 10. April. — Ane, Rasmussen, ank. til Pillau 10. April. — Venus, Jensen, og Hertha, Hansen, ankom til Pillau 10. April. — Marie, Nielsen, ank. til Pillau 10. April. — Pallesen, Jensen, ank. til Faxe 11. April. — Galathea, Bom, ank. til Holbæk 11. April. — Estrup, Madsen, ank. til London 10. April. — Union, Rasmussen, ank. til Reval 11. April. — Freja, Hansen, ank. til Stolpemünde 12. April. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkestone 13. April. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Kragerø 14. April. — Haabet, Andreasen, ankom til Königsberg 14. April. — Roska, Petersen, ank. til Königsberg 14. April. — Valdemar, Andreasen, ank. til Königsberg 15. April. — Concordia, Henriksen, ank. til London 14. April. — Vesta, Poulsen, ank. til Frederiksstad 15. April. — Peter, Larsen, ank. til Pillau 15. April. — Haabet, Andreasen, ank. til Pillau 15. April. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Pillau 15. April.

Æra. Sejerskransen, Jørgensen, ankom 9. April til Boness. — Alma Marie, Hansen, ankom 7. April til Libau. — Marie, Raahauge, ankom 6. April til Rudkjøbing. — Hekla, Jørgensen, ank. 8. April til Pillau. — Ceres, Bager, ank. 6. April til Pillau. — Fri, Rasmussen, ank. 6. April til

Fowey. — Ingeborg, Svane, ank. 6. April til Kings Lynn. — Christian, Eriksen, ank. 6. April til Kjøbenhavn fra Fowey. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, ank. 7. April til Bogense. — Hildur, Køhler, ank. 7. April til Præstø. — August, Dreie, afgik 3. April fra Kjøbenhavn til Island. — Mathilde, Hansen, ank. 9. April til Langesund. — Hjalmar Rosenbeck, ank. 10. April til Faaborg. — Argus, Jensen, ank. 11. April til Aberdeen. — Thea, Friis, ank. 11. April til Inverkeiting. — Anne Cecilie, Dreie, afgik 10. April fra Kjøbenhavn. — Kodan, Andersen, ank. 10. April paa Kjøbenhavns Red. — Elna, Carlsen, ank. 6. April til Neustadt. — Freya, Østermann, ank. 10. April til Neufahrwasser. — Søstrene, Christensen, ank. 13. April til St. Nazaire. — Anne, Johansen, ank. 12. April til Carlshamn. — Uffo, Grube, ank. 12. April til Helsingborg. — Paket, Friis, ank. 13. April til Kjøbenhavn. — Marie, Kromann, ank. 13. April til Kbhvn. — Trine, Hansen, ank. 11. April til Pillau. — Elise Marie, Olsen, ank. 13. April til Kjøbenhavn fra Rostock. — Thekla, Fabricius, afgik 12. April fra Kjøbenhavn til Oscarshamn. — Cecilie, Rasmussen, ank. 13. April til Kjøbenhavn. — Baltic, Christensen, ank. 11. April til Pillau. — Fremad, Hansen, ank. 15. April til North Shields. — Cecilie, Schaarup, ank. 13. April til Kjøbenhavn. — Sylphe, Petersen, ank. 13. April til Charlestown. — Dannebrog, Boye, ank. 15. April til Heiligenhafen.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Mønlene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat.** Klokketønden „Hals“ er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

**Sundet.** Klokketønden „Saliholm-Flak NV.“ er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

**Østersøen.** Klokketønden „Bøgestrøm“ er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

**Gjedser S.-Pynt.** Taagesignal med Klokke paa Gjedsers S.-Pynt gives ikke mere.

**Rødsand.** Ved V.-Siden af den over Rødsand gravede Rende er udlagt fire hvide Stumpetønder. Den N.-ligste ligger i 10 Fod Vand lige over for den næst N.-ligste røde Spidstønde. Den næste ligger i 15 Fod Vand lige over for den S.-ligste røde Spidstønde. Den næste ligger i 16 Fod Vand, 350 Alen S. for den foregaaende. Den S.-ligste ligger i 17 Fod Vand, 350 Alen S. for den foregaaende. Alle fire Tønder ligger lidt V. for Fyrlinien, der leder gennem Renden.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Bergqvara.** Den 3die April 1901 ere de to røde, faste Fyr ved Bergqvara tændte.

Ifølge Telegrammer fra Lods-kaptajnerne i Kalmar og Stockholm ere Fyrskibene „Utgrunden“ og „Almagrundet“ atter udlagte paa Station.

Ifølge Telegram fra Lodslejtanten i Stockholm er Fyrskibet „Kopparstenarne“ udlagt paa Station den 11te April 1901.

**Sandö. Barösund.** Den 1ste April 1901 er Barösund Fyr slukket og det nye Fyr paa Sandö tændt.

**Finland. Bottniske Bugt. Gamla Karleby og Yxpila.** En rød Stage med Kost er i 26 Fod Vand udsat ved Grunden Koverdahl, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 46° V. fra Tankar Fyr. 63° 57' 45" N. Br. 22° 49' 12" Ø. Lgd.

En hvid og rød stribet Stage med Kryds er i 27 Fod Vand udsat ved Grunden Spanioreen, 6 Kbl. N. 35° V. fra Øen Repskär. 63° 55' 35" N. Br. 22° 56' 41" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** I 1901 slukkes Larkollen Fyrlampe. 59° 19' 10" N. Br. 10° 39' 55" Ø. Lgd. og paa Hvitnesboen tændes en Fyrlampe. 59° 19' 20" N. Br. 10° 40' 30" Ø. Lgd.

I 1901 tændes følgende Fyrlamper:

**Sagesund, Tvedestrandsfjorden.** 58° 36' 10" N. Br. 8° 58' 35" Ø. Lgd.

**Furasund, Tvedestrandsfjorden.** 58° 35' 40" N. Br. 8° 57' 35" Ø. Lgd.

**Braakenstangen, Tvedestrandsfjorden.** 58° 36' 25" N. Br. 8° 57' 20" Ø. Lgd.

**Blæstholmen, Ytre Flekkerø.** 58° 3' 25" N. Br. 8° 0' 45" Ø. Lgd.

**Sandefjord.** En 10 Fods Grund er funden i Dampskibsløbet uden for Sandefjord, 1 Kbl. SV. t. V. fra Jærnstangen paa Hellene. 59° 2' 16" N. Br. 10° 17' 12" Ø. Lgd.

En 6 Fv. Grund er funden omtrent midt imellem Jærnstangen paa Hellene og Kosten paa Krokeboen. 59° 2' 36" N. Br. 10° 17' 35" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Et Fartøj er sunket i 13 Fv. Vand, Masten er 5 Fod over Vandet. 52° 12' N. Br. 3° 50' Ø. Lgd.

**Norge.** I 1901 tændes og forandres følgende Fyr saaledes:

**Varnes Fyr** faar en rød Vinkel fra fri S. om Skærene ved Rasvaag til fri Ø. om Klubben paa Hittersø. 58° 10' 35" N. Br. 6° 37' 45" Ø. Lgd.

**Skudenes Fyr.** Lysvinklen udvides mod V. til Gjeithing med hurtigblinkende Lys. 59° 8' 25" N. Br. 5° 17' 55" Ø. Lgd.

**Fæsen Fyr** faar hurtigblinkende Lys over Gangvarskjær og V. derfor. 59° 22' 20" N. Br. 5° 10' 40" Ø. Lgd.

**Høvearde Fyr** slukkes. 59° 19' 20" N. Br. 5° 19' 20" Ø. Lgd. Paa Koltrepnyten tændes en Fyrlampe. 59° 18' 30" N. Br. 5° 19' 50" Ø. Lgd. Paa Ringholmen tændes en Fyrlampe. 59° 19' 25" N. Br. 5° 19' 25" Ø. Lgd.

**Slotterø Fyr** forandres til et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Lyn. Fyret er slukket fra 15de Maj—15de Juli. 59° 54' 30" N. Br. 5° 4' 25" Ø. Lgd.

**Rødberget Fyr** slukkes. 63° 29' 15" N. Br. 9° 59' 45" Ø. Lgd. Paa Molen tændes en Fyrlampe. 63° 29' 10" N. Br. 9° 59' 50" Ø. Lgd.

**Skraaven Fyr.** Lysvinklen udvides mod S. til Kvalbaken med rødt Lys V. for den nuværende Lysgrønsø og faar hurtigblinkende og farvet Lys for Leiskallerne og Hella samt for Sandværsøholmerne. 68° 9' 20" N. Br. 14° 40' 40" Ø. Lgd.

**Hekkingen Fyr.** Lysvinklen udvides mod V. til Kjølvaa med rødt Lys over Kvaltyvene og Hurtigblink over Aglafsgrund og V. derfor. 69° 36' 5" N. Br. 17° 50' 15" Ø. Lgd.

Følgende Fyrlamper forandres saaledes:

**Olderkalven Fyrlampe** slukkes. 61° 7' 40" N. Br. 4° 44' 50" Ø. Lgd. Paa Smaaskjærtarren tændes en Fyrlampe. 61° 7' 25" N. Br. 4° 44' 55" Ø. Lgd.

**Drevøund Fyrlampe** slukkes. 61° 12' 10" N. Br. 4° 47' 50" Ø. Lgd. Paa Skomageren tændes en Fyrlampe. 61° 12' 5" N. Br. 4° 47' 40" Ø. Lgd.

**Vetøen Fyrlampe** slukkes. 67° 40' 30" N. Br. 14° 44' 45" Ø. Lgd. Paa Olepersø tændes en Fyrlampe. 67° 40' 10" N. Br. 14° 44' 20" Ø. Lgd.

**Liland Fyrlampe** faar grønt Lys over Voldstua og rødt Lys over Lilandsgrundene. 68° 28' 0" N. Br. 16' 57' 0" Ø. Lgd.

**Klokkerboen Fyrlampe** faar grønt Lys over Kristen-skjærene og Odskjærene. 68° 18' 10" N. Br. 14° 19' 10" Ø. Lgd.

**Finsnes Nordre Fyrlampe** slukkes. 69° 14' 15" N. Br. 17° 58' 20" Ø. Lgd. Paa Bjørnhiskær tændes en Fyrlampe. 69° 14' 20" N. Br. 17° 58' 25" Ø. Lgd.

Paa Tenholmen, Givær, tændes i Efteraaret 1901 et Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Synsvidden: 15<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. 67° 18' 0" N. Br. 13° 31' 50" Ø. Lgd.

Følgende Fyrlamper tændes:

**Kamperholmen.** 59° 38' 35" N. Br. 5° 48' 0" Ø. Lgd.

**Bælkervikund.** 60° 1' 0" — 5° 12' 30" —

**Staaløen.** 60° 8' 40" — 5° 11' 45" —

**Horgesund.** 60° 5' 10" — 5° 7' 45" —

**Balkesund.** 60° 7' 55" — 5° 6' 30" —

**Saltskaar.** 61° 11' 30" — 4° 48' 15" —

**Uløen, Ulvesund.** 61° 57' 45" — 5° 9' 15" —

**Hovdenæs, Vaagsfjord.** 61° 55' 35" — 5° 1' 50" —

**Rundsund.** 62° 22' 40" — 5° 38' 10" —

**Kvalsvik, Nerlandsø.** 62° 21' 50" — 5° 33' 50" —

**Remmingskjær, Ramsøfjorden.** 63° 21' 50" — 8° 17' 20" —

**Kongsvold, Trondhjemsleden.** 63° 33' 35" — 9° 24' 30" —

**Lyngvær, Smølen.** 63° 16' 35" — 7° 46' 25" —

**Hundholmen, Djupleden, Hitteren.** 63° 31' 50" — 8° 20' 40" —

**Haavik ved Bustvik, Frøjen.** 63° 39' 50" — 8° 21' 55" —

**Haldorhavn ved Vallersund.** 63° 51' 0" — 9° 42' 10" —

**Kvalø ved Vallersund.** 63° 52' 20" — 9° 43' 40" —

**Terningen ved Bessaker.** 64° 13' 25" — 10° 14' 55" —

**Sørgjæslingerne, Vigten.** 64° 44' 5" — 10° 47' 15" —

**Rørvik paa Lille Lyngø.** 64° 51' 40" — 11° 16' 40" —

**Stangholmgalten.** 64° 56' 30" — 11° 28' 35" —

**Ivarsholmen.** 64° 58' 40" — 11° 33' 45" —

**Store Kvitholmen.** 65° 1' 0" — 11° 36' 55" —

**Skarholmen, Sandsundsvær.** 66° 7' 10" — 11° 58' 20" —

**Hornnes paa Løkten.** 66° 8' 15" — 12° 43' 15" —

**Æggeløsa ved Lurø, Helgeland.** 66° 23' 30" — 12° 45' 50" —

**Skutvik, Nord-Øksund, Salten.** 68° 0' 20" — 15° 22' 0" —

**Digermulen, Raftsund.** 68° 18' 20" — 15° 1' 0" —

<i>Svendsgam.</i>	68° 24' 0" N. Br. 15° 50' 0" Ø. Lgd.
<i>Børingen, Andenes.</i>	69° 19' 55" — 16° 10' 20" —
<i>Rusholmen, Vengsødybet,</i>	
<i>Tromsø.</i>	69° 47' 35" — 18° 8' 35" —
<i>Servær, Søroen, Finmarken.</i>	70° 38' 15" — 21° 56' 50" —
<i>Makur, Finmarken.</i>	70° 40' 55" — 30° 2' 30" —

I 1902 tændes og forandres følgende Fyr saaledes:

*Egersø* Fyr forandres til et Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 20 Sek. 58° 25' 45" N. Br. 5° 52' 25" Ø. Lgd.

*Paa Fladfløsa, Saltstensleden*, tændes et fast Fyr. Synsvidden: 12 Kml. 62° 50' 20" N. Br. 6° 41' 45" Ø. Lgd.

*Paa Eggeløsa ved Landegodes N.-Punt* tændes et Lynfyr, der hver 10 Sek. viser Tre-Lyn. Synsvidden 17½ Kml. 67° 26' 50" N. Br. 14° 25' 0" Ø. Lgd.

Om Efteraaret og Vinteren holder Rednings-skøjter krydsende ved Norges Kyst, fordelte saaledes:

*I Kristiania Fjords Munding.* 15. Septbr.—15. April.

*I Langesundbugt.* 15. Septbr.—15. April.

*Bonden—Lindesnæs.* 1. Oktbr.—31. Decbr.

*Lister—Egersund.* 1. Oktbr.—31. Decbr.

*Tananger—Espevær.* 1. Jan.—1. Marts.

*Stolmen—Fedje.* 1. Oktbr.—30. April.

*Aalesund—Kristianssund N.* 1. Febr.—31. Maj og 1. Oktbr.—31. Decbr.

*Titran—Nordøerne.* 15. Febr.—15. April og 15. Septbr.—31. December.

*Lofoten—Vesteraalen.* 1. Oktbr.—15. April.

*Senjen.* 1. Jan.—15. April.

*Kjelvik.* 1. Novbr.—15. Juni.

*Kjelvik—Vardo.* 1. Oktbr.—15. Juni.

Skøjterne ere hvidmalede med et rødt Malteserkors li blaa Ring i Bougen og en rød Ring, hvori R S, i Storsejlet.

**Tyskland. Elben.** I *Elben* skal Vraget af Bark „*Weser*“ passeres i saa stor Afstand og med saa langsom Fart som mulig. Vises rødt Flag eller to røde Lanterner fra Stedet, skal den yderste Forsigtighed iagttages.

**Brunsbüttel Red.** Paa *Brunsbüttel Red* ere de tre Lys-tønder atter udlagte.

**Jade. Blauen Baije.** I *Blauen Baije* ligger Tønde B/A nu i 21 Fod Vand. 53° 47' 42" N. Br. 7° 59' 28" Ø. Lgd.

Paa Grund af Uddybningsarbejder i *Jade* ere følgende Tønder udlagte: I *Alte Jade* en Spirtønde i Linien mellem Tønderne A J/3 og Nr. 8, og ved *Mellum Plate* Ø. for en Linie mellem Tønde A J/3 og Nr. 8 en Ankerbøje samt Ø. for Tønde Nr. 15 ved *Hoheweg* en Ankerbøje.

**Holland. Zeegat van Texel. Texelstroom.** I *Texelstroom* er til Brug ved Skydeøvelser udlagt en Flaade. Naar Vejret tillader det, vises fra Flaaden en hvid og rød Lanterne. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd.

**Zeegat van Goeree. Noordergat.** I *Noordergat* ere følgende Tønder flyttede saaledes: Spidstønde Nr. 2 i 13 Fod Vand. 51° 56' 12" N. Br. 3° 59' 46" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 13 Fod Vand. 51° 55' 33" N. Br. 4° 0' 0" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 i 12 Fod Vand. 51° 55' 36" N. Br. 4° 0' 20" Ø. Lgd. Dybden er 12 Fod.

**Zeegat van Zieriksee. Strijenham. Strijenham** Fyrbaake med det grønne og det hvide, faste Fyr skal flyttes c. 400 Alen NØ. hen.

**Belgien. Schelde. Liefkenshoek. Liefkenshoek** Fyr er forandret og vises nu op ad Floden rødt Lys fra den venstre Bred til S. 64° Ø., hvidt Lys derfra til den røde Tønde Nr. 49, grønt Lys derfra til Tønde Nr. 57, hvidt Lys derfra til N. 39° V. og rødt Lys derfra til den venstre Bred.

**Zeebrugge.** Ved *Zeebrugge* er Molen tildels ødelagt og Fyrene paa den slukkede. En rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser grønt, fast Fyr, er udlagt uden for Molens. Yderende. Man skal gaa N. om Tønden.

**England. Downs.** Den hvid og sort lodret sribede Lys-tønde *Elbow*, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, er atter flyttet 4 Kbl. N. 24° Ø. hen i 6 Fv. Vand. 51° 22' 2" N. Br. 1° 31' 15" Ø. Lgd.

**Fyrskibet „St. Nicholas“.** Omtrent den 1ste Juni 1901 forandres Fyret paa Fyrskibet „*St. Nicholas*“ til et grønt Blinkfyr, der hver 10 S. viser Blink i 1½ S., Mørke i 8½ S. 52° 34' 40" N. Br. 1° 46' 50" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Ile Saint Marcouf. Ile du Large.** I 1901 forandres *Saint Marcouf* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 4½ à 7 Sekunder viser Et-Lyn. Lysævnens: 14 Kml. Flammens Højde bliver uforandret 54 Fod.

**Porsal. Corn-Carhai.** I 1901 tændes paa Taarnet paa *Corn-Carhai* et hvidt Lynfyr, der hver 8 à 13 Sekunder viser Tre-Lyn. Flammens Højde: 53 Fod.

Fyret kan før Tændingen brænde til Forsøg.

**Ouessant. Créac'h.** I Foraaret 1901 forstærkes *Créac'h* Fyrs Lysævine til 50 Kml., og samtidig forkortes Lynenes Længde til ¼ Sekund. Flammens Højde bliver uforandret 217 Fod.

Under Arbejderne kan Fyret helt eller delvis skjules ira S. 44° Ø. gennem Ø. til N. 61° Ø., hvilke Linier gaa over

*Pierres-Noires* Fyr og Tønden ved *Basse Paupian*, V. for *Porsal* Klipper. Mellem N. 61° Ø. og N. 86° Ø. samt mellem S. 44° Ø. og S. 56° Ø. kan Formærkelser være ufuldstændig og Fyrets Art forandret, og mellem N. 87° Ø. gennem Ø. til S. 55° Ø. kan Formærkelser være fuldstændig.

Under Arbejderne kan desuden det nye Fyr brænde til Forsøg.

## Nordlige Atlanterhav.

**Spanien. Gibraltar.** Udenrigsministeriet meddeler:

Fra 1ste April 1901 gives Tidssignali i *Gibraltar* fra Krigsskibet „*Cormorant*“ Kl. 12 Middag, *Greenwich* Middeltid, der nu ogsaa er officiel Tid i *Gibraltar*. Signalet gives med en Kugle, der falder fra Mastetoppen. Skibet er mørkegult, har een Mast og ligger tilankers ved den nye Mole.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Ossabaw Sound og Vernon River.** I *North Channel* ere følgende Tønder indtagne: Den sorte Stumpstønde *Bar* Nr. 1, den røde Spidstønde *North Breaker* Nr. 2, den sort og hvid lodret sribede *Inner* Spidstønde og den sort og hvid lodret sribede *Anchorage* Spidstønde.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Cuba V.-Kyst. Antonio Knoll.** *Antonio Knoll* er bleven undersøgt, den mindste Dybde, som findes paa Grunden, er 10½ Fv. Den ligger i dybt Vand, 9 Kml. N. 18½° V. fra *San Antonio* Fyr. Kysten ligger med Hensyn til Fyret 2 Kvm. N.-ligere end angivet i det amerikanske H. O. Kort Nr. 947.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Planier.** I Sommeren 1901 forandres *Planier* elektriske Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Flammens Højde bliver uforandret 200 Fod. Lysævnens: 50 Kml.

Under Arbejderne kan det nuværende Fyr forandres eller skjules i en Vinkel af c. 30° paa hver Side af Linien til Semaforen paa Øen *Pomègues*, N. 3° Ø. til N. 63° Ø. Fra N. 3° Ø. til N. 14½° Ø. og fra N. 51½° Ø. til N. 63° Ø. kan Fyrets Art forandres, og fra N. 14½° Ø. til N. 51½° Ø. være helt formærket.

Under Arbejderne kan desuden det nye Fyr brænde til Forsøg.

**Østerrig-Ungarn. Øen Vrtljac. Canal Mezzo.** Mellem N.-Enden af Øen *Zut* og *Sit* er funden en 20 Fods Grund af c. ½ Kbl. Udstrækning. 43° 54' N. Br. 15° 16' 15" Ø. Lgd.

**Tyrkiet. Sorte Hav. Kap Kalacria.** Fyret paa Kap *Kalacria* er ødelagt af et Jordskælv. Et midlertidigt Fyr, der hver 1 Minut viser Et-Blink, skal tændes paa Stedet. 43° 21' N. Br. 28° 30' Ø. Lgd.

**Algier. Oran.** Det midlertidige faste, grønne Fyr paa Yderenden af den store Mole ved *Oran* lyser over 270° og viser Mørke over 90°, hvis Ø-Grænse gaar over Lodshuset paa Molen *Sainte-Thérèse*. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 3½ Kml. Paa Molen *Sainte-Thérèse* brænder det røde, faste Fyr. Et grønt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af den store N.-Moles Tværarm. Det kan ikke ses fra Søen.

## Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Røde Hav. Dædalus Banke.** Paa *Dædalus Banke* findes Baaken, der stod 1 Kbl. S. for Fyrtaarnet, ikke mere.

# Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert fra

C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

# Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

Hjærtelig Tak for udvist Deltagelse ved  
fhv. Dampskibsfører P. C. IVERSENS Be-  
gravelse.

De Efterladte.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 169 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatoren og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton. Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton. Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade

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

eneste Fabrikanten af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt  
Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg  
Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.  
Conferencetid 12-1 1/2. Admiralitætsstr. 39, 1. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dieotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

### AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,  
KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedere.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, København, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

### Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

**Hans Bonnesen, Læge.**

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

**Kattesundet 29, Aalborg,**

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Skib til Salg.

En Jagt, laster 1000 Centner, og en Fiskekutter, 20 Tons, ere billig til Salg hos

Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.

## LANDMANDSBANKEN

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

# Københavns Børskurs d. 17. April 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....	111	111	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....	93	93	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....		48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49
Dannebrog .....	93	93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	66	66 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	71
Union .....	98	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896 .....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	107	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107
Østersøen .....		99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordøen .....	73—	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	73
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — — —		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> uopsig. Stats .....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Husejer Kreditk. ....		82	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Kbhvns Kreditf. ....		84	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — 2. Serie ..		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — 1. — — —		93	94
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — 7 — — —		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Landkreditk. 3 — — —		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	137 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	137 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	138
Privatbank .....	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118
Grundejerbank .....	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....		67	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		—	—
Sukkerfabr. ....	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	115
Bryggeri Aktier .....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

## Vækselkurser d. 16. April 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.75
London .....	18.16	—
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.15	—

## Notering paa Berlins Børs d. 16. April 1900.

Russiske Noter .....	216.00
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Russiske Consols .....	99.60
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — Boden Kredit .....	94.80
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Mexikanske 1899 .....	97.10
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Rumænske Stats .....	91.50
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — 1890 .....	77.00

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 4,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 26,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 24,000, „Skjold“ 10,000, „Union“ 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 2,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**EMIL STEPHENSEN,**  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.  
Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.  
Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

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

**Michael Lund,**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr-Adr.: Lund.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**SØBORG & BENTHIN,**  
Skibsmæglere,  
**AALBORG.**  
Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

**Peter M. Simoni,**  
Skibsmægler,  
**AALBORG.**  
Telegr. Adr.: Peter.

**Wiese & Co.,**  
Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.  
**Lissabon.**  
Telegr-Adr.: WIESE.

## Nyt Fartøj.

Et nylig paabegyndt Fartøj, 50 Brutto Tons, udbydes til Salg.

Skibsbygmester Rich. Schrøder, Horsens.

**Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner,  
Ventiler m. m.**

**Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.**  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.



## J. E. Schmalfelds

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplag:

Saxogade Nr. 6.  
Telefon 18792.

**Aalborg  
Brøndums Akvavitter.**

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.





# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. April 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

BURMEISTERS.

KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.

ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Efft.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappel  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

**J. D. BEAUVAIS'**

overalt **anerkendte**

**SKIBSPROVIANT**

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING & SUPPER,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER m. m.

anbefales

**ALLE SØFARENDE.**

*Forlang altid*

**Otto Monsted's**

*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**  
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

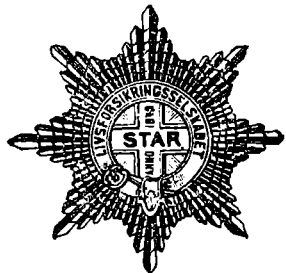
Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preister, Kjøbmagerg. 13.



*Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.*  
Særlige gunstige Tabeller for Søfolk i udenrigs Fart.  
Hovedkontoret for Danmark: Frederiksberggade 11.  
Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmand antages.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Alphas.

## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

## Skibsdæklak!

Af d'Hrr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kolding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontrol dampskibet „Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A.

Lakken blev anvendt til Dækhusene, og da AA til det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Søvand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak, jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontrol dampskibet „Havørnen“, den 24/6 1894.

A. Bloch,

Fiskerikontrollør for Jylland.

Ene-Fabrikanter:

A. D. Burcharth & Søn,  
Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

Min Klinik for

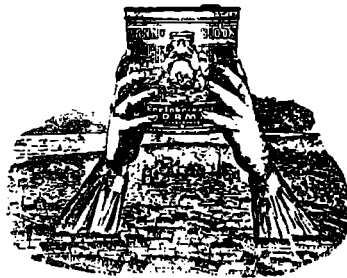
## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Gammel Strand 36.

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

Hans Bonnesen, Læge



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

Frederiksberggade 12.

A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Læge H. C. Lund.

## Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Perten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Skibs-

## Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6066.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. S. Sørensen.

## H. B. MAYMANN,

REBSLAGER.

HELSINGØR.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

## Den ny engelske Eksportafgift paa Kul.

### Skibsredernes Modstand.

I lang Tid har næppe nogen Begivenhed vakt en saadan Opsigt i Handels- og Søfartskredse hele Verden over, som Fremsættelsen af den engelske Finansministers Forslag om at lægge en Eksportafgift paa Kul af 1 Shilling pr. Ton, og det engelske Parlament har behandlet Forslaget saa ekspedit, at det, naar disse Linier læses, vil være en Kendsgerning. Kun den bydende Nødvendighed af hurtigt at skaffe Penge til Dækning af de kolossale Udgifter, den sydafrikanske Krig har paaført England, har kunnet bevæge Regeringen og Parlamentet i England til at gennemføre en Foranstaltning, der i den Grad som denne bryder med den britiske Politikens bedste Traditioner (fri Indførsel og fri Udførsel) og griber forstyrrende ind i Handelen med en af Landets vigtigste Eksportartikler. Der har tidligere lejlighedsvis været Tale om at lægge en Afgift paa Kuleksporten for at begrænse den og derved forhale det Tidspunkt, da England ikke længere er Verdens største Kulproducent, men næppe nogen tænkte sig, at dette vilde blive til Alvor. Den engelske Regering gaar ogsaa nu ud fra, at Landets Kuleksport næppe vil gaa væsentlig ned paa Grund af den ny Afgift; dens Hensigt har ikke været at begrænse Kulproduktionen, men at beskatte den til Fordel for den nødlidende Statskasse.

Det er ikke her Stedet til at omtale de Virkninger, den ny Skat vil faa for Kulforbruget udenfor England og særlig her i Danmark. Men det vil være af Interesse for vore Læsere at lære at kende den Opfattelse, man i britiske Rederikredse har af den. Vi fremhæver da straks, at skønt de britiske Skibsredere vistnok overvejende hører til den nuværende konservative Regerings politiske Tilhængere, synes de dog at have modtaget den ny Afgift med stærk og almindelig Uvilje. Det fremgaar meget tydeligt af den ledende Artikel, i hvilken „Sh. Gaz.“ omtaler den. Bladet udtaler, at den Overraskelse og Indignation, med hvilken Forslaget om Eksportafgift paa Kul er bleven modtaget i Parlamentet (hvor den vedtoges med ringe Flertal) findes endnu stærkere ude i Landet, og det spørger, om det, for at tilvejebringe den forholdsvis ringe Sum af 2,100,000 Lst., var nødvendigt at skabe Forvirring i den store Kulindustri, at forringe Landets Konkurrenceevne og at lægge en alvorlig Byrde paa dets Dampskibsfart, der allerede lider under Manglen af anden udgaende Last end Kul. Det fortsætter derefter: Finansministeren har selv maattet indrømme, at vor Kuleksport giver vore Skibsredere lønnende Fragter og sætter dem i Stand til at tage Laster hjem fra andre Lande til lavere Rater, end det ellers vilde være muligt for dem. Dette er den væsentligste Grund til vort Herredømme paa Handelens Omraade, og i samme Grad som en Afgift paa Kuleksporten vil hindre os i at hjemføre Raastoffer til laveste Omkostninger, i samme Grad forringer vi vor Konkurrenceevne paa en Tid, i hvilken Udlandets Konkurrence er haardere end nogensinde. Det er heller ikke sikkert, som Finansministeren gør gældende, at denne Eksportafgift af 1 Shilling pr. Ton, vil falde

paa Udlandets Forbrugere. Han mener, at Udlandet er nødt til at købe engelske Kul, selv om det maa betale mere for dem; men det er ikke givet, at de vil tage denne Stilling til Sagen, idet Skatten, om end lille, paa ikke faa af Udlandets Markeder vil være stor nok til at vende Stemningen mod det britiske Produkt. I hvert Fald vil det uundgaelige Resultat være, at vi beskytter Udlandets Kulejere med 1 Shilling pr. Ton Kul, og i samme Grad udjævner vi den Forskel i Fragten, der ikke afholdt Amerikanerne fra for nylig at gøre et rask og paa ingen Maade mislykket Bud paa det europæiske Marked. Vor Kulforretning fra Nordengland kan ikke med den ny Afgift vedblive at finde et Marked i Tyskland, fordi Prisforskellen mellem Northumberland Kul og westfalske Kul i Hamburg for Øjeblikket kun er nogle faa Pence til Gunst for de først nævnte. Det er de billige Fragter, der væsentligst har skabt og opretholdt Northumberland og Durhams Kulindustri, og den ny Afgift vil alvorligt true dennes Stilling. Hvis vi for visse Kulsorters Vedkommende afskærer os fra det udenlandske Marked, vil Følgen blive, at en Del af vore Kulværker maa høre op at arbejde. Ser vi hen til vort Skibsrederi, da er det ikke alene faktisk, at formindsket Eksport betyder lavere Fragter, men alle engelske Bunkerkul, som Rederne køber i Udlandet, vil koste dem 1 Shilling mere pr. Ton. Finansministeren mener, at dette intet har at sige, fordi denne ekstra Shilling er en Bagatel sammenlignet med Prisen i Almindelighed i Udlandet og med den Byrde, der i Fjor hvilede paa Skibsfarten gennem de høje Kulpriser; men dette Argument vejer intet, og vi kan heller ikke tro, at Skibsrederne vil føle sig tilfredsstillede ved den Indbildning, at de kan undgaa Skatten ved at give mere Plads om Bord til de billigere Bunkerul og mindre til Last; dette Argument maa vel opfattes som en Spøg. Endelig fortæller man Rederne, at de i den senere Tid har gjort saa fordelagtige Forretninger, at de ikke burde klage over at maatte betale denne Skat, men vi tror, at dersom dette er rigtigt, vilde Rederne foretrække at betale den næsten paa en hvilkensomhelst anden Maade, thi denne Foranstaltning vil ikke alene beskatte, men den vil ødelægge Handelen. De Skibsredere, der er interesserede i Kulhandelen, bør let kunne enes om at rejse Modstand mod denne Skat, og særlig mod at de Kulmineejere, der har kontraheret med Udlandet, kan bryde deres Kontrakt, med mindre den udenlandske Modtager vil betale den ny Skat.

Saa vidt det ledende engelske Søfartsblad, hvis Anskuelser ogsaa ses at være komne til Orde omkring paa de større engelske Afskibningspladser for Kul. Men den ny Skat er allerede traadt i Kraft, og Spørgsmaalet er altsaa kun, om den Modstand, der rejses mod den, vil være stærk nok til at hindre, at den bliver varig, og til at hævde, at dens Eksistensberettigelse ophører, naar Statskassen er kommen ud over de nuværende Vanskeligheder.

## Det østasiatiske Kompagni

har udsendt en Beretning for Aaret 1900, hvori det bl. a. hedder:

Kompagniet har i det forløbne Aar, saa vidt Forholdene har tilladt det, fortsat sin Udvidelse paa de i foregaaende Aarsberetninger nævnte Omraader, dog har

de urolige Forhold i Kina lagt adskillige Vanskeligheder i Vejen herfor.

Handelen paa Østen har lidt en Del Afbræk paa Grund af ovennævnte Uroligheder, der ligeledes har foraarsaget, at navnlig den hjemgaaende Ladning har

været langt fra tilstrækkelig, hvilket har virket forstyrrende paa Kompagniets regelmæssige Fart. Dette har derimod deltaget i Transport af Tropper, Korn etc. for den russiske Regering saavel fra Østersøen som fra Sortehavet til Østasien, og disse Transporter er udførte til fuld Tilfredshed.

Da Kontrakterne for ovennævnte Transporter afsluttedes, var Kompagniets egne Dampere for udgaaende, og saaledes udelukkede fra at tage Del heri; det var derfor nødvendigt at chartre fremmed Tonnage, der maatte betales med meget høje Rater, idet der kort Tid efter Kontraktafslutningerne indtraadte en Stigning i Fragterne paa Verdensmarkedet. En stor Del af de betydelige Summer, der maatte betales i Leje af Dampere, er imidlertid kommen andre danske Skibe til Gode.

Samtidig med Opgangen i Raterne steg Kulpriserne; i Suez-Kanalen noteredes saaledes c. 50 pCt. højere Priser end normalt. Disse høje Kulpriser, de dyre Betingelser, hvorpaa den fremmede Tonnage blev chartret, den Omstændighed, at Handelen paa Kina har lidt under de demoraliserede Forhold siden Urolighedernes Udbrud, i Forbindelse med de Vanskeligheder, Pesten i Kina (navnlig Hongkong) har lagt i Vejen for Skibsfarten, hvorved flere af Kompagniets egne saavel som chartrede Dampere har været underkastede Karantæneophold, og endelig den herskende høje Diskonto, der navnlig øvede sin Indflydelse i det første Halvaar inden Aktiekapitalen fordobledes, har naturligvis influeret paa Resultatet, der dog til Trods for disse Kalamiteter maa anses for tilfredsstillende.

Kompagniet har med forskellige Værfter kontraheret om følgende Nybygninger: En Dampplægt paa c. 700 Tons D. W. til Brug for Bangkok, 2 Dampere paa henholdsvis 2,100 og 2,600 Tons D. W. til Kystfart i østasiatiske Farvande i Forbindelse med Kompagniets lokale Virksomheder derude, samt 2 Dampere paa hver c. 7,000 Tons D. W. til Rutefarten. De 3 første skal afleveres i indeværende Aar, medens de 2 store Dampere bliver færdige henholdsvis i April og Maj 1902. Dampskibet „Natuna“ er solgt paa fordelagtige Betingelser, og den indkomne Sum bidrager til Nybygningerne.

I Juli Maaned fordobledes Aktiekapitalen, saaledes at denne nu andrager Kr. 7,000,000, de ny Aktier oppebære Dividende lig med de gamle, saaledes at der i Virkeligheden svares en Gennemsnitsdividende af  $10\frac{2}{3}\%$ .

Resultatet af det forløbne Aars Virksomhed stiller sig saaledes:

	Kr.	Ø.
Handelen her og i Bangkok har givet et Overskud af .....	588,928	08
Dampskibsfarten og Udbytte i det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab har givet en Indtægt af .....	8,679,636	09
Overført fra forrige Aar .....	454	60
Den samlede Indtægt bliver saaledes ....	9,269,018	77

Herfra gaar Administrationsudgifter i Kjøbenhavn og Siam:

	Kr.	Ø.
Lønninger, Kontorudgifter etc. ....	371,681	85
Dampernes Udgifter .....	7,312,517	62
Rente-Konto .....	265,370	21
og Afskrivninger .....	345,891	79
	8,295,461	47
efterladende en Gevinst af .....	973,557	30

som fordeles i Overensstemmelse med Regnskabet, hvorefter der uddeles 8 pCt. til Aktionærerne og henlægges

til Reservefonden Kr. 265,000, saaledes at denne derved bringes op til  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.

Kjøbenhavn, d. 25. April 1901.

I nærværende Blads sidste Nummer fandtes en kort Anmeldelse af den af Nordisk Skibsrederforening ved dens Bestyrer, Hr. J. Jantzen udgivne Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender, i hvilken dennes gode Egenskaber med Rette fremhævedes. Naar vi i Dag vender tilbage til denne Sag, er det paa Grund af den Udtalelse, der ledsager Samlingens første Aargang, og som gaar ud paa, at Foretagendet ikke har kunnet bære sig. Det synes nemlig af denne Udtalelse at fremgaa, at Domssamlingen ikke af den nordiske Søfartsverden er bleven modtaget med fortjent Paaskønnelse, og vi kunde ønske at bidrage til, at man i hvert Fald her i Danmark fik mere Blik for den Interesse, der knytter sig til den. Det maa da erindres, at Hensigten med en saadan Domssamling ikke fortrinsvis er at afgive en Læsning, der passer for det daglige Liv. Det kan ikke være andet, end at saadanne udførlige Domsreferater er en noget tung Læsning, som det ofte kan være brydsomt nok at komme igennem; de, der naar igennem den, vil sikkert nok erkende, at de har haft virkeligt Udbytte deraf, men det kræver gænske vist Tid og Taalmodighed. Men Domssamlingens væsentligste Betydning er, i hvert Fald efter vor Mening, den, at man her faar en vel ordnet og fuldstændig Samling af de Domme af Betydning for det praktiske Liv, der er afsagte i Henhold til de gældende nordiske Søløve. At have Kendskab til saadanne Domme er i vor Tid af den største Betydning for alle, der har med Søfarten at gøre: for Rederen, Navigatøren, Assurandøren, Mægleren, for Konsulerne i Udlandet, for Sørretsmedlemmer m. fl. — alle er de interesserede i at have let Adgang til at lære at kende de Retsafgørelser, der til hvilkensomhelst Tid kan faa Betydning for dem i deres Virksomhed. Men naar nogle Aar er forløbne efter en Doms Afsigelse, saa er det som Regel et meget brydsomt Arbejde at faa fat i den, og naar det Tilfælde saa indtræffer, at man har Brug for den, staar man ret hjælpeløs. Og hvor ofte hænder det ikke i det praktiske Liv, at man overfor en mødende Vanskelighed, et mødende Tvivlstilfælde eller lignende, spørger sig selv om, hvad Domstolens Mening om det har været. Naar man da har denne Domssamling ved Haanden, finder man ved Hjælp af dens Register let og sikkert, hvad Domstolene har sagt om Sagen, og man har da den Vejledning, man savnede. Det er som en nyttig Haandbog, at denne Domssamling vil faa sin største Betydning, og vi tror, at de, der anskaffer sig den udkomne Aargang og fremtidig abonnerer paa Samlingen, vil komme i Besiddelse af en Haandbog, der ofte vil være dem til uvurderlig Nytte.

Vi vil med disse Linjer paany henlede vor Søfartsverdens Opmærksomhed paa denne Domssamling og raade alle de mange, hvis Interesser den berører, til at anskaffe sig den.

Den her i Bladet tidligere omtalte, nylig oprettede Maritime Federation i Antwerpen har udsendt et Cirkulære om, at den i Forening med nogle andre Organisationer i Antwerpen har stiftet en Forening, der tilsigter Beskyttelse for Arbejdet i Antwerpens Havn (General Union for the Protection of Labour in the Port of Antwerp). Det er denne Forenings Opgave at beskytte sine Medlemmers Interesser og at forhindre Strejker og andre Arbejdervanskeligheder ved

at udvikle Forbindelserne mellem Arbejdsgivere og Arbejdere. Foreningen vil i denne Hensigt oprette Voldgiftsretter til Behandling af alle Spørgsmaal vedrørende Arbejdsvilkaarene. Foreningen tilsigter fremdeles at yde økonomisk Hjælp til Arbejdere i Tilfælde af Arbejdsløshed og i Sygdomstilfælde, samt at yde Alderdomshjælp og Understøttelse til Enker og Forældreløse. For at gennemføre dette omfattende Program, maa Foreningen raade over betydelige Summer, og det er derfor fastsat, at der under Navn af Arbejdsafgift skal opkræves  $\frac{1}{2}$  pCt. af Stuver- eller andre Arbejdsregningers Beløb for alle Skibe, der ankommer til eller afgaar fra Antwerpen fra 15. April d. A., som Skibsredernes Bidrag til Foreningens Fond. Stuverne og de interesserede Foreninger vil yde lignende Bidrag. Foreningen nærer Tillid til, at alle Redere vil være villige til at yde denne lille Afgift, der fuldt ud retfærdiggøres ved de Goder, de derved vil opnaa. Rederne i Antwerpen har givet Foreningens Opgave deres Tilslutning. Cirkulæret slutter med at udtale, at Arbejdsafgiften maa anses for ubetydelig, naar det erindres, at Opgaven er at sikre Arbejdets Regelmæssighed og forbinde Strejker, Lock-outs og lignende Vanskeligheder.

„Fairplay“ gør dog gældende, at det synes urimeligt, at fremmede Rederier skal bidrage til disse Formaal, af hvilke flere hører til dem, som altid varetages af det paagældende Lands egne Rederier. Hvert Lands Arbejdsgivere og Arbejdere bør selv drage Omsorg for at sikre rolige Arbejdsforhold i Havnene, uden hertil at paakalde Udlandets Understøttelse. Dette udelukker jo ikke, at der finder et Samarbejde Sted mellem Organisationerne i de forskellige Lande.

Forskellige Dampskibsredere, som i den sidste Tid har haft deres Fartøjer i Dunkirk, klager if. „Norg. Sjøft.“ bitterlig over de store Udgifter i denne Havn til den saakaldte „Bugserassistance“. Denne Udgift maa betales ifølge en Tarif, der for mange Aar siden blev vedtaget for Bugserbaade, tilhørende Chamber of Commerce, men saa vidt man véd, ejer Handelskammeret for Tiden ikke en eneste Baad.

Der var for en Tid siden to Bugseringsselskaber, som var villige til at gaa ind paa rimelige Priser; men nu har alle Selskaber sluttet sig sammen, saa de høje Priser kan gennemføres. Det er underligt nok, at Bugseringsudgifterne skal være saa store, thi flere Skibsførere mener, at der under almindelige Omstændigheder behøves ringe Bugseringsassistance i denne Havn. Dokbugseringen er ogsaa meget kostbar i Dunkirk, og der benyttes ofte to Bugserbaade, hvor én vilde være tilstrækkelig. Rederne bør gøre deres Kaptajner opmærksomme paa disse Forhold. Man haaber, at Bugseringstaxen snart vil blive forandret.

Det kgl. oktr. Sjøassurance-Kompagni havde i Lørdags, d. 20. April, bestaaet i 175 Aar, idet Kong Frederik den fjerde d. 20. April 1726 gav Privilegium til at oprette et Assuranceelskab i Kjøbenhavn. Faa Dage efter tegnedes Kapitalen, der bestod af 150,000 Rigsdaler i 150 Andele paa 1,000 Rigsdaler, og der valgtes 4 Direktører og en Bogholder; denne lønnes med 200 Rigsdaler aarlig. Præmierne var ret anseelige, fra 8—12 pCt. I 1733 udvidedes Kapitalen til 300,000 Rigsdaler og i 1748 til 600,000 Rigsdaler, der endnu er Kompagniets Kapital, idet det dog foruden har et Reservefond paa 600,000 Kr. Kompagniets Virksomhed har stadig været i Fremgang, og i det nys afsluttede Regnskabsaar tegnedes Forsikringer til ialt c. 200 Mill. Kr.;

Overskudet var c. 198,000 Kr. og Kompagniets Fond 1,966,952 Kr. 85 Øre.

Kompagniets nuværende Bestyrelse bestaar af Grossererne Gustav Hansen, H. P. Lyngbye og Wm. Th. Malling, dets Forretningsfører er Hr. O. Borgen. Kompagniet har haft stor og almindelig anerkendt Betydning for den danske Skibsfart.

Kaptajn W. Iversen, Fører af Skonnert „Camilla“ af Nyborg, tilskriver os:

Den 29. Marts d. A. strandede Galease „Flid“ af Lynæs paa Tangens Nordvestside med et Dybgaaende af  $7\frac{1}{2}$  Fod. Skibet var ladet med Søsten og for at komme flot blev der udkastet 8 store Sten, saaledes at der over disse nu kun er 6 Fod Vand. Da Grunden ligger lige i Kursen for de Smaaskibe, der kommer fra Mariager Fjord, og saaledes er farlig for disse, fremkommer denne Oplysning.

Professor Fritjof Nansen anmoder i norske Blade alle, der med deres Skib har været i „Dødvand“, om at give ham saa udførlige og nøjagtige Oplysninger om dette som muligt, navnlig opgive Stedet, Tiden, Skibet og dets Dimensioner, dets Fart, inden det kom i Dødvand, og dets Forhold, medens det var i det, om hvorledes det kom ud af det o. lign. Saadanne Oplysninger kan sendes enten til Professor Nansen, Lysaker, Norge, eller til Professor Bjercknes, Stockholms Højskole, Stockholm.

D'Hrr. Radau & Co., Kronstadt og St. Petersborg, tilskriver os d. 15. April:

I Anledning af den nær forestaaende Genaabning af Navigationen paa Kronstadt meddeler vi Dem, at Nevaisen allerede i nogle Dage har været i Bevægelse, og at vi i den sidste Uge har haft afvekslende Regn og Sludbyger med forholdsvis varmt Vejr, som har bevirket, at Isen nu er meget svagere. Hvis ikke Frostvejr atter indtræffer, er der al Udsigt til Søfartens Aabning omkring 1. Maj, eller en Uge tidligere end sidste Aar. Dampskibsforbindelsen herfra med Fastlandet begynder i Morgen, Tirsdag, og Isbryderen „Jermak“ ligger i Reval, parat til at afgaa hertil ved første Lejlighed, maaske i Slutningen af Ugen.

## Fra Udlandet.

Englands to haardeste Rivaler er Tyskland og Amerika, Tyskland og til Dels Amerika paa Skibsbygningens og Skibsfartens Omraade, og Amerika især paa Kullenes Omraade, fordi de røgfri Pocahontas Kul\*) mere og mere vinder Indpas og foretrakkes af mange fremfor gode Stenkul. I Marseille, Barcelona og flere andre Steder i Middelhavet samt paa de kanariske Øer har de amerikanske Kul fortrængt de engelske, og Statistiken siger, at de forenede Staters Kulproduktion i

\*) Pocahontas Minerne ligger i Virginia, og i 1899 blev Minernes aarlige Produktion beregnet til  $5\frac{1}{2}$  Millioner Tons.

Løbet af 35 Aar er steget fra 13 pCt. til 34 pCt. af Jordens samlede Kulproduktion, medens Englands er gaaet ned fra 55 pCt. til 33 pCt.

I 1899 indførtes i Frankrig 1,012 Tons Stenkul fra de forenede Stater og 500 Tons til England. I 1900 gik 150,000 Tons til Frankrig og 4,400 til England, og for første Gang indførte Tyskland amerikanske Stenkul, ialt c. 10,000 Tons. I Aar synes det, som om Indførslen til Evropa vil blive endnu større; saaledes ligger den franske Regering efter Forlydende i Underhandling om 200,000 Tons amerikanske Kul i Stedet for de dyre engelske Kul.

Nordamerika kan sagtens opfylde Efterspørgslen. Kuldistrikterne er 12 Gange saa store som alle de evropæiske Kuldistrikter tilsammen, og den økonomiske Kamp lettes ydermere for Amerikanerne ved den rigelige Produktion, thi en amerikansk Arbejder udvinder gennemsnitlig 450 Tons om Aaret, medens den engelske Minearbejder kun udvinder 297, den belgiske 265, den tyske 271 og den franske Arbejder 216 Tons.

Prisen for Kul er højst i Frankrig og de amerikanske Kul har derfor ogsaa lettest ved at trænge ind i dette Land.

Kullene besørger til Evropa paa amerikanske Skibe; ogsaa dette er baade England og Frankrig en Torn i Øjet, og i sidst nævnte Land agiterer man for en Lov om, at Kullene skal besørgeres under fransk Flag. Amerikanerne har ogsaa her vundet en stor Fordel ved at bygge de store Goeletter, som kan tage 5,000 Tons Stenkul i én Ladning, med kun det halve Mandskab af hvad der findes i evropæiske Skibe.

I den seneste Tid er der igen sat en 5-mastet Goelette i Vandet i Bath. Den er 260' lang og maaler 2,374 Brutto-Tons. Endvidere bygges der i Amerika 2 Skibe, der hver for sig kan tage 28,000 Tons, Længden bliver 620 Fod, Bredden 74 Fod og Deplacementet 33,000 Tons. Til Sammenligning kan tjene, at Campania og Lucania maaler 13,000 Tons, Kaiser Wilhelm der Grosse 14,000 Tons, Deutschland 16,000 og Oceanic 17,000 Tons. Skibene, som tilhører Great Northern Steamship Company, faar 5 Hoved- og 3 Hjælpedæk og forsynes med dobbelt Bund, der igen er delt i saa mange Afdelinger, at Dampskibene teoretisk set ikke kan synke. Besætningen skal beløbe sig til 250 Mand. Amerika er saaledes allerede nu i Færd med at overgaa baade England og Tyskland i at bygge Kæmpedampere. Disse Dampere skal rigtignok bruges mellem Amerikas Vestkyst og de kinesisk-japanesiske Farvande, men i April oprettes der med amerikanske Dampere en Linje mellem Chikago gennem de kanadiske Søer til Liverpool og Hamburg til Overførsel af amerikanske Landbrugsprodukter til det evropæiske Marked.

Om den tyske Skibsbygning, der stadig gør store Fremskridt, kommer det skotske Blad „The Steamship“ med følgende Udtalelser:

Af store tyske Skibsværfter findes nu ialt 17, hvis Ledere i sin Tid hovedsagelig blev uddannede paa Clyden og Tyne, og derfor har en indgaaende Forstaaelse af engelske Forhold, der kommer dem til stor Nytte i den tyske Kappelstrid med England paa Skibsbygnings-Området.

Det tyske Skibsbygningscenter er Kiel, hvor der findes 3 store Værfter, der ialt beskæftiger 12,000 Arbejdere. Derefter følger Stettin med 2 Værfter og 8,000 Arbejdere. I Wilhelmshaven findes 7,000 Arbejdere, i Hamburg 6,000, i Dantzig 5,000, i Elbing 4,000, i Flensborg 2,000 og i Rostock 1,000 Arbejdere. Ialt arbejder altsaa over 45,000 Mand paa de tyske Skibsbygningsværfter, og da der stadig oprettes ny Værfter, vokser dette Tal altsaa bestandig.

Den dygtige tyske Arbejder faar endda 40 pCt. mindre og en almindelig Arbejder 30 pCt. mindre end den tilsvarende engelske Arbejder, og da den egentlige Arbejdstid er 10 Timer længere i Tyskland end i Eng-

land, ser det skotske Blad naturligvis mindre lyst paa disse Forhold.

Hamburg-Amerika Linjen udvider stadig sit Arbejdsfelt; den starter nu en ny regelmæssig Forbindelse paa Kanton, Hongkong og Shanghai, nærmest for at konkurrere med England, men det er dog ikke alene England, som mærker Tysklands Konkurrence, ogsaa Italien maa holde for, idet de italienske Dampskibsselskaber kæmper en haardnakket Kamp i deres egne Havne baade med Nordtyske Lloyd og Hamburg-Amerika Selskabet. Imidlertid har Florio-Rubbattino Selskabet nu sat en ny Paket Liguria paa 8,000 Tons i Ført paa Neapel-New York. Denne ny Paketbaad, som er bygget paa et italiensk Værft, skal tilbagelægge Vejen paa 12 Dage, og man forventer, at den skal kunne slaa de tyske Skibes Fart. Den skal tage 1,300 Passagerer.

I mange Retninger viser det tyske Folk, hvor stor en Interesse det nærer for Handelsmarinens Udvikling. Saaledes stiftedes den tyske Flaadeforening eller maritime Liga, hvis Opgave er paa enhver Maade at bidrage til Landets maritime Udvikling, baade i Orlogs- og Handelsretning, og den har fundet en ganske overordentlig stor Udbredelse i Befolkningen; den talte i Slutningen af 1899 246,880 Medlemmer og i Slutningen af 1900 599,140 Medlemmer og har altsaa fordoblet sit Medlems-tal i Løbet af et Aar. Den har da ogsaa udfoldet stor Virksomhed, f. Eks. har den udgivet ikke mindre end 6 Millioner Bøger og Flyveskrifter og trukket megen Kapital til maritime Projekter. Den ejer nu et Reservefond paa c. 150,000 Mark.

I Frankrig gaar Udviklingen i en hel anden Retning end i Tyskland, thi paa Grund af det uheldige Præmie-system bygger de her stadig væk en stor Mængde Sejlskibe. I Februar er der saaledes sat en halv Snes store 3,000 Tons Sejlskibe i Vandet, i Rouen er 3 store Sejlere under Bygning, og i Nantes har et Skibsværft i Løbet af dette Aar sat det 16de store Sejlskib paa 3,000 Tons i Vandet, og inden Oktober 1902 skal 20 saadanne Skibe endnu bygges.

Ved Siden af Sejlskibene er der dog ogsaa bygget nogle Dampere, deriblandt 2 meget store paa 6—7,000 Tons, der hører til de største Dampskibe, Frankrig ejer. De skal anvendes paa østafrikanske Ruter.

## Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har desværre ikke alene ikke bragt nogen Bedring i Fragtmarkedet, men i flere Retninger er Raterne endog gaaet yderligere ned, omendskønt man skulde tro, at det ikke godt kunde blive daarligere end det var. Som vi paa pegede i vor forrige Meddelelse, skal Befragterne nok vide at benytte sig af Lejligheden til at sikre sig billig Tonnage, og blot for at faa deres Baade hjem fra Amerika, Sortehavet, Middelhavet etc. har mange Rederier maattet acceptere Fragter, som man i Forvejen har kunnet kalkulere maa bringe Tab. Vi tror imidlertid nok at kunne sige, at dette for de længere Farters Vedkommende heldigvis ikke gælder de danske Rederier, der vistnok har dækket sig foreløbig til sejlbare Fragter, men mangt et engelsk Rederi lider uden Tvivl svære Tab i denne Tid. Til at gøre Tilstanden i det allerede i Forvejen yderst slette Marked endnu daarligere, kom som et Lyn paa en klar Sommerdag Meddelelsen om den engelske Regerings Bestemmelse om en Udførselstold af 1 Sh. pr. Ton Kul, hvilket ret naturligt bragte stor Uro i de engelske Kuleeksportørers Gemytter; og Befragtningsforretningen i Kul hørte straks op. Medens

dette skrives, er der endnu ikke Enighed til Stede om, hvem det paahviler at betale Udførselstolden, og forinden dette vigtige Punkt er ordnet, bliver der for Kul næppe fragtet ny Tonnage af nogen Betydning. Hvad denne Tilstand i Forbindelse med de elendige Hjemfragter vil sige for Rederierne, behøver vi ikke at anføre; kun vil vi haabe, at der hurtigt vil blive tilvejebragt ordnede Tilstande igen, ellers turde det fornuftigste, som en Reder nu kan gøre, være at lægge op, thi saa kan et Skibs Tab i hvert Tilfælde kalkuleres.

Den i vor forrige Beretning paapegede Bedring i Bombay Markedet holder sig fremdeles, og det er den eneste Kant, hvorfra der foreligger oplivende Efterretninger. For Maj Afskibning er der sluttet flere store Baade fra Bombay til udsøgt Havn til 16/ à 16/6, som kan gentages, medens der fra Kurrachee kan opnaas 6 pence mere. Kulfragterne fra Calcutta ere uforandrede paa Basis af 5 Rupees til Colombo og 6 Rupees til Bombay. Risfragterne fra Burmah er ligeledes uforandrede; der noteres 22/6 à 23/9 til Kontinentet eller U. K. For Sukker fra Java til U. S. Atlanterhavshavn noteres 27/6. Sortehavet er mere end flovt, og der sluttet saa godt som intet. Raten fra Odessa eller Novorossisk til udsøgt Havn er 8/ à 8/6. Salina noteres 10/, og fra Poti kan der for Erts faas 12/6 til Rotterdam, 13/6 til Garston. Fra Eupatoria til Reval, St. Petersburg eller Riga kan opnaas 12/6 à 13/ pr. Ton Salt. Azoff er ligeledes flovt og giver 10/6 à 11/ til Kontinentet. Fra Donauhavn til Antwerpen eller Rotterdam kan Maj Baade placeres til c. 11/6, hvilket er 6 pence lavere end for en Uge siden.

Fra Middelhavet er der heller ingen Bedring at melde; Raterne holder sig uforandret paa forrige Uges elendige Niveau, og der skal sejles heldigt, dersom der skal blive nogen Fortjeneste tilovers. Almeria—Glasgow giver 5/6, og Ergasteria—Antwerpen 7/9 med „free dispatch“. Fra Benisaf til West Hartlepool betales 7/ à 7/1½, Rotterdam 7/, Chartagena—Middlesbro 8/, Elba—Rotterdam 7/6, Villaricos—Rotterdam 8/6, alt „full terms“. Bilbao Raterne er lavere, og det højst opnaaelige for prompte Baade er 3/10½ til Cardiff, 4/1½ à 4/3 til Tynen, 4/6 à 4/7½ til Middlesbro, 4/7½ à 4/9 til Glasgow.

Amerika er vedblivende flovt og Stemningen meget trykket. Raterne kan gennemgaaende ikke siges at være lavere, men Begæret for Tonnage er meget limiteret, især for Korn. Fra „Northern range“ til Cork for Ordre er 2/6 det højst opnaaelige. Paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet er der sluttet til 8 sh, men 3 à 6 pence mere kan antagelig nok betinges nu. Fra Baltimore til Danmark noteres 2/6 til én, 2/7½ til 2 Havne. For Fosfat er der kun faa Ordre fremme; der kan faas 18/6 fra Tampa til Middelhavet og 18/ til Sundhavn. Kul fra Newport News til Genua eller Marseille giver 13/ à 13/6, til La Plata 15/ og til Rio de Janeiro 16/. Fra New Orleans eller Galveston er „berth“ Raten for Korn til U. K. eller Kontinentet 2/9 à 2/10½. Fragterne for Træ fra de nordlige Havne er lavere. Der noteres St. John til Vestkysten af U. K. 40/ for Maj/Juni, Bordeaux 60 Frcs. for samme Termin; Halifax—Caen Frcs. 67 for Juli/August. Pitchpine Fragterne fra Pensacola, Mobile etc. er lavere, og der kan pr. Maj næppe opnaas mere end 92/6 til Holland og 105/ à 107/6 til Middelhavet. La Plata Markedet er livløst. Der noteres pr. prompt fra de øvre Pladser nominelt c. 15/ til U. K. eller Kontinentet, medens Raterne pr. Maj/Juni er lavere end for en Uge siden, idet der nu ikke kan betinges mere end højst 17/6.

Østersømarkedet, der jo særlig for de danske Redere er meget betydningsfuldt, har desværre heller ingen Bedring at opvise. Raterne fra de Havne, som er aabne, er om mulig endnu daarligere, idet Tilbudet af Tonnage langt overstiger Efterspørgslen. Isgangen paa Nevaen har nu fundet Sted, og mange Dage kan det næppe vare,

inden de første Dampere indkommer til Kronstadt, og naar først denne Plads og de sydfinske og mellemsvenske Havne atter bliver tilgængelige, skulde der gerne indtræde lidt mere Balance i Tingene og som Følge deraf ogsaa en Bedring af Fragterne. Pr. f. o. w. noteres fra Haparanda til Grimsby eller Hull 28/ D/B ¼ Boards, fra Skelefteå 25/, Hernøsand—Grangemouth 22/ D/B., Sydfinland—Grangemouth 22/ à 23/. Fra Gamle Karleby eller Jacobstad til Østkysten eller Rotterdam noteres 27/6 à 30 pr. Favv Pulpwood. Kronstadt til London pr. f. o. w. giver 23/9 D/B ¼ Boards, Grangemouth 20/ D/B. West Hartlepool 21/6 D/B. Fra St. Petersburg søges Tonnage inden 3 Uger efter f. o. w. à 1/1½ pr. Qv. Hvedebasis til London eller Hull, 1/3 à 1/4½ til Kontinentet H. H. og 1/6 Rouen. Reval til London eller Rotterdam giver 1/0¾ Hvedebasis, og mindre Baade til 2 skotske Havne kan betinge 17/6 pr. Ton Hør. Riga er i Øjeblikket ganske overordentlig miserabel, idet der næsten ingen disponible Laster findes. Der noteres 18/ D/B til London, Hull eller Grimsby, Hfl. 12 til Rotterdam eller Amsterdam, Frcs. 23 til Antwerpen, Frcs. 27 til Rouen. For Sleepers til Holland kan opnaas 7/ pr. Load. Libau er ogsaa meget flovt, og der udbydes rigelig Tonnage til London eller Rotterdam til 8¼ à 9 pence Havrebasis. Fra Danzig og Königsberg findes saa godt som ingen Laster. Fra Memel til Ardrossan er betalt 7/ for Sleepers, men det er et Spørgsmaal, om der nu kan opnaas mere end 6/9.

Kulfragterne lader sig i Øjeblikket vanskelig bestemme paa Grund af den Forstyrrelse, som Kuleksportafgiften i England har bevirket. Der fragtes nu lidt i denne Tid, men længe kan det næppe vare, førend der igen indtræder ordnede Forhold. De sidst stedfundne Befragtninger var som følger: Cardiff—Colombo 14/ à 14/6, Aden 13/6, Konstantinopel 7/9, Port Said 8/9, Genua 8/, Stockholm 4/9, Buenos Ayres 14/6 à 14/7½. Fra Tyne eller Blyth betales til Stockholm 4/4½, Reval 5/, Riga 4/6, Swinemünde 4/, Lübeck 4/6, Libau 4/6, Firth of Forth til Danmark for mindre Dampere giver 5/ à 6/ pr. Ton. Fra Glasgow til Kronstadt er der sluttet flere Dampere til 5/3.

Sejlskibsmarkedet er for de lange Farter trevent, men Raterne er egentlig ikke lavere. Fra Cardiff til Cape Town er betalt 27/6, til Mozambique 25/6, og fra Tynen til Vestkysten af Sydamerika er der sluttet en Del Skibe til 19/6 à 20/. For Maj/Juni kan fra Vestkysten af Sydamerika til U. K. eller Kontinentet opnaas 22/6 for Nitrate, og pr. Juli/August er der sluttet til 26/3. Fra Fiji Øerne (3 Pladser) til Evropa er betalt 55/ for Coprah, September Afskibning. Nogle enkelte store Skibe for prompt Lastning er sluttet fra Portland (Oregon) til U. K. eller Kontinentet à 32/3. Fra Østersøen slutes fremdeles en Del mindre Sejlere til uforandrede Rater. Fra Hernøsand Distrikt til Danmark betales Rm. 22/25 pr. Std. Brædder, fra Umeå Rm. 23/25, fra Luleå Rm. 24/26, fra Haparanda Rm. 25/27. Sydfinland til Kjøbenhavn betaler Rm. 21/22, og til Provinserne Rm. 23/26. Fra Faxe til Danzig kan sluttet til Rm. 3 pr. Ton Kalksten, fra Stevns til Memel Rm. 3½ for Kridt, til Riga Rm. 4½. Høganäs til St. Petersburg giver Rm. 5½ à 6 pr. Ton Lervarer. For Kridt fra Aalborg til Memel noteres Rm. 4 pr. Ton, til Riga, Kronstadt eller St. Petersburg Rm. 4½. For Majs fra Kjøbenhavns Frihavn kan der opnaas 12 à 13 Øre pr. Centner til Lolland—Falster, 14 à 17 Øre til Jylland og c. 18 Pfennig til Østkysten af Hertugdømmerne.



## Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har afholdt aarlig Generalforsamling i Rønne.

Bestyrelsens Formand, Konsul Rübner-Wissing aflagde Beretning: I det forløbne Aar har Trafiken paa Kjøbenhavn været fortsat uden Afbrydelse. Godsfragten er gaaet c. 5,500 Kr. ned, hvilket væsentlig tilskrives den ringe Sildefangst; paa den anden Side har Passagerfragten vist en Fremgang af c. 1,700 Kr. Postforbindelsen er den 1. November bleven udvidet til daglig Fart. Godtgørelsen for Postens Befordring andrager nu aarlig c. 85,000 Kr.

Selskabets Regnskabsfører, Sparekassebestyrer T. H. Lund, gav en Oversigt over Regnskabet. Der er afskrevet paa Skibene m. v. 11,052 Kr., hvorefter der fremkommer i beregnet Overskud 51,569 Kr., hvoraf 22,400 Kr. er udbetalte i Dividende.

Formanden fremsatte derpaa Forslag om Oprettelse af en Pensionskasse for Selskabets Funktionærer og deres Enker, hvilket blev vedtaget med overvejende Majoritet.

Til Bestyrelsen genvalgte Kaptajn N. A. Koføed.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. <sup>4</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 30. Januar. En Fyrbøder, der havde udskældt en Maskinassistent og blandt andet truet med at slaa ham ned, dømt i Henhold til Sølovens § 308, jfr. § 102 No. 1, til en Bøde paa 40 Kr. og Sagens Omkostninger til det offentlige.

Dom i S. S. No. <sup>8</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 13. Febr. En med Dampskibet „Thingvalla“ forhyret Kok rømt i New York i Haab om at faa en bedre Stilling. Efter Sølovens § 298 dømt til simpelt Fængsel i 3 Uger og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. <sup>9</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 13. Febr. En med Skonnerten „Anna Cecilie“ forhyret Ungmand rømt i Kjøbenhavn, fordi Styrmanden skal have slaaet ham paa Øret. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. <sup>11</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 27. Febr. Det for- enede Dampskibsselskab imod Grosserer L. F. Wellejus.

Indstævnte søgtes til at betale 124 Kr. 60 Øre som Havaribidrag i følge Havariopgørelse af 12. Septbr. f. A. for 2 Kasser Julekort, der havde været om Bord i Damperen „Aarhus“. Da Indstævnte ikke mødte, da Sagen faldt i Rette, afsagdes Dom efter Sagsøgerens Paastand. Sagens Omkostninger satte til 12 Kr. 15 Øre.

Dom i S. S. No. <sup>16</sup>/<sub>1901</sub>. En med Dampskibet Alabama forhyret Sømand rømte i New Orleans uden anført særlig Grund. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. <sup>17</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 13. Marts. Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft mod Dampskibsselskabet Vibem.

Flydedokken søgte Dampskibsselskabet til at indfri en Veksel paa 960 Kr. 39 Øre samt betale et Beløb af

332 Kr. 96 Øre, idet begge disse Beløb skyldtes for Reparationer paa Selskabets Skib Vibem, samt til at betale Renter, Omkostninger ved en Arrestforretning og Sagsomkostninger. Det indstævnte Selskab, der var lovlig værsløst, mødte ikke, hvorfor der gaves Dom efter Sagsøgerens Paastand.

Dom i S. S. No. <sup>14</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 27. Marts. Vekslerer Vald. Reimann mod Dampskibsselskabet Vibem.

Sagsøgeren søgte Dampskibsselskabet til Indfrielse af en Veksel paa 21,250 Kr. med Renter m. m. Det indstævnte Selskab mødte og forlangte Sagen afvist. Afvisningspaastanden kunde ikke tages til Følge. Vekselsbeløbet skyldtes som Rest paa et Laan, der var ydet til Betaling, delvis af Selskabet i sin Tid indkøbte Skib „Vibem“ og Sagen maatte anses for en Søsag; Selskabet maatte endvidere anses for lovlig stævnet ved sin korrespondierende Reder, ligesom Stævningen var lovlig forkyndt paa Selskabets Kontor. Dom efter den nedlagte Paastand.

Dom i S. S. No. <sup>20</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 27. Marts. Jærnstøber og Maskinfabrikant J. F. Mogensens Enke imod Dampskibsselskabet Vibem.

Selskabet søgtes til Betaling af 90 Kr., heraf 61 Kr. 20 Øre for bestilt og leveret Arbejde og 28 Kr. 80 Øre for 24 Ristestænger, der var bestilte og forfærdigede, men ikke modtagne. Indstævnte mødte ikke og der gaves Dom efter Paastanden, saaledes at Betalingen for Ristestængerne gjordes afhængig af disses Udlevering.

Dom i S. S. No. <sup>26</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 13. April. En Fyrbøder, forhyret med Dampskibet Tyr for Rejse til Amerika, rømte sammen med nogle andre Fyrbødere. Efter Sølovens § 298 dømt til simpelt Fængsel i 3 Uger og Sagens Omkostninger.

## Det ny Nordsøkort.

Vi har modtaget følgende Artikel, som vi optager med den Bemærkning, at det ikke staar os ganske klart, hvad den ærede Indsender mener med sine Udtalelser om Kompasserne:

I sin Tid har uden Tvivl de fleste danske Skibsførere sluttet sig til nærværende Blads velvillige Omtale af Søkartarkivets ny Kort over Nordsøen; denne Tilslutning maa ogsaa siges at være fuldt ud berettiget og en Følge af, at dette Kort er et af de smukkeste Arbejder, der i det hele taget findes paa dette Omraade, og særlig hvad angaar de for Navigatorerne mest nødvendige Oplysninger om Dybdekurver staar det over andre bekendte Kort over dette Farvand; ogsaa Lodskud og lignende Meddelelser er angivet paa den heldigste og mest oplysende Maade uden at overfylde Kortet med Bogstaver eller Tal.

Kortet har den Fordel fremfor dets Forgænger, at det med Hensyn til Misvisningen ikke kan blive for gammelt; det forudsættes, at de smaa Tal kan forandres i Pladen; og dette er rimeligvis Aarsagen til, at Kompasserne er aflagte retvisende. Om dette er en Forbedring, kan der være delte Meninger om, men alle, der skal benytte Kortet, er vist enige om, at Muligheden for Fejltagelser tiltager med Antallet af de Rettelser, der skal anvendes paa enhver Kurs og Pejling, som skal sættes ud, særlig om Natten, naar den, der skal gøre

det, ikke kan være fra Dækket ret længe ad Gangen. De fleste danske Skibe er af Træ, altsaa uden Deviation paa Kompasserne. og Navigatørerne i dem er uvante med at anvende Rettelser ved Udsætning i Kystkort, fordi der ellers altid findes misvisende Kompasser i dem. De retvisende Kompasser medfører, at Kortet næppe faar den Betydning, som det burde have for den danske Skibsfart; thi de fleste Førere foretrækker sikkert at afbenytte mindre nøjagtige engelske Kort, fordi de derved undgaar at udsætte Skibene for Følgerne af de Regnefejl, der kan fremkomme ved at korrigere Misvisningen.

De fleste benytter Nordsøkortet som Kyst- eller Specialkort, og derfor maa Kompasserne deri betragtes som en hel ny Opfindelse; at de er retvisende, anser mange for uheldigt; men det fik være, hvad det er, naar bare Inddelingen var saa tydelig, at den med Nøjagtighed kunde aflæses. Saa længe Kortet er helt nyt, gaar det an for dem, der har gode Øjne, men naar det efter kort Tids Brug har faaet den Farve, som det uundgaaelig faar, naar det skal benyttes af Folk i Sætøj, da er det vanskeligt at skelne den ualmindelig fine Inddeling uden Lup, og dette Instrument bør helst undgaas. Sætter Søkortarkivet en Ære i at udføre Kompasser med den allerfineste Inddeling — en for hver Grad —, da bør Roserne for Tydeligheds Skyld være omtrent dobbelt saa store eller ikke mindre end i Pilot Chart over N. A.

I det ny Kort er Misvisningen angivet paa den gamle, forældede Maade med Tal hist og her, og det faar derved ligesom de engelske over samme Farvande noget tilfælles med en Rebus. Det skal dog ikke nægtes, at Misvisningen i de fleste Tilfælde kan findes til den nøjagtige, der behøves for at udsætte en Kurs eller Pejling; men dette er ikke nok for Dampskibsfarten, thi i Dampskibene er det ikke alene nødvendigt, men tillige en Pligt at undersøge Deviationen af og til; men dette er i Søen umuligt med mindre Misvisningen er nøjagtig bekendt. Som oftest benyttes Solen til Deviationsberegning med en Tiendedel Grads Nøjagtighed; men det nytter kun lidt, naar Misvisningen næppe kan findes paa nærmeste Grad.

I vor Tid kan et Søkort ikke kaldes up to date, med mindre det er forsynet med Misvisningskurve, der i Specialkort som det her omtalte maa angives i det mindste hver Grad tilligemed Oplysning om den aarlige Forandring eller det Antal Minutter, som Kurven kan flyttes i den ene eller anden Retning hvert Aar. Dette er ikke noget nyt, det er en Forbedring, der er gennemført i alle amerikanske Atlanterhavskort og paabegyndt i Admiralitetskort. Misvisningskurve findes i gamle danske Nordsøkort. Søkortarkivet vil muligvis henvise til Misvisningskort; men det er i saa lille Bestik, at det ikke kan sammenlignes med den Nøjagtighed, der kan angives af Specialkort. Arkivet vil forhaabentlig indrømme, at de Søfarende trænger til de bedst mulige Oplysninger i den Retning.

Med Tak for Optagelsen

i.

## Smaaskibsfarten.

Vi har modtaget følgende:

Under denne Overskrift skriver Formanden for Ekensund Skipperforening, Hr. M. Møller i dette Blads Nr. 9 af 28. Februar d. A.

Hr. Møller beklager sig over det daarlige Resultat, nævnte Skipperforening opnaaede ved sine Medlemmers Sammenslutning om at holde Murstensfragterne oppe i 5 og 6 Kr. pr. 1,000, henholdsvis til Aarhus og Kjøbenhavn; Resultatet blev, at af 141 Laster, som blev udskibede, fik Foreningens Skibe kun 2 (to) Laster. Vi danske Smaaskippere, i alt Fald vi, som ikke har været der at laste til nedsat Fragt, maa sande, at det er sørgeligt, at vi staa saa splittede, at vi ikke alle som en gaar ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. I sidste Stykke siger Hr. Møller bl. a., at Skipperne i Ekensund for deres Vedkommende har sluttet Overenskomst for Aaret 1901 med Bestyrelsen for Vereinigte Ziegeleien i Ekensund. Men til hvilken Fragt er denne Overenskomst sluttet, maa vi spørge; vil Hr. Møller i dette Blad oplyse os om, paa hvilke Betingelser de har sluttet, saa kan vi rette os derefter; ellers kan vi let blive ført bag Lyset og slutte billigere.

En Mægler paa hver Plads for alle Smaaskibene, det er sikkert det ene rigtige; holder Foreningen i Ekensund sig til én Mægler og hvad hedder denne Mægler?

Samtidig tillader jeg mig at spørge mine ærede Kolleger i hele Landet, om det skulde være ubeskedent, at vi alle paavirker vore respektive Folkethingsmænd, saa at de vil staa os bi med Hensyn til de fabelagtig lave Jærnbane-Godstakster. Vi kan jo dristig spørge: hvad har vi Smaaskippere dog gjort, at Staten falder over os med en saadan ublid Konkurrence. Jærnbannerne giver maaske, alt iberegnet, ikke over 1½ %, Resten kan vi faa Lov at være med til at dække; alle andre Stænder har mere eller mindre Fordel af de lave Godstakster, alene Sømandsstanden skal have det modsatte og være Stedbarn.

Der har nu været talt om at sætte Taksterne 5 % op, for at Funktionærerne kan faa lidt højere Gage; det skal vi ikke misunde dem, de fortjener det sikkert, men lad os ikke tro, at dette vil gavne os med Hensyn til højere Fragt og mere at sejle med; det er kun 1/10 Forhøjelse, altsaa, hvor vi har faaet 10 Øre pr. Centner, skulde vi nu kunne opnaa 10½ Øre. Nej, skal det gavne os, maa Godstaksterne langt højere op; saa vil Banerne rimeligvis tjene mere og vi vil faa en Del mere at sejle med og maaske lidt højere Fragt. Det er mig sagt, at for 3 à 4 Aar siden blev Trafikken saa stor, at Jærnbanestyrelsen saa sig nødsaget til at laane Vogne nede i Tyskland til en Leje af 20 Mark pr. Dag; det Underskud, disse Vogne har givet, er vist betydeligt; havde det ikke været bedre at sætte Godstaksterne op og køre med noget mindre og lade Smaaskipperne være fri for denne unaturlige Konkurrence.

Godstaksterne er meget lavere her i Danmark end i andre Lande, og Følgen heraf er at det, vi faar at sejle med, er til saa lav Fragt, at det næsten umuligt kan betale sig. Og Aarsagen til dette er, naar vi tænker til Bunds, den, at de Stænder, som har Interesse i de lave Godstakster, er rigelig repræsenteret i Rigsdagen, hvorimod Sømandsstanden ikke har nogen til at varetage sine Interesser; derfor gaar det, som det gaar.

Jeg har talt med flere større Grosserere og Købmænd om vor vanskelige Stilling, de har allesammen sagt: „Ja, vi har ikke noget imod, at Skipperne faar en ordentlig Betaling for det, de sejler med, men det maa være ens for alle. Vi tager vore Procenter; Resten lægger vi paa Varerne.

Ens for alle! Ja, her holder jeg paa det samme, jeg altid har sagt, én Mægler paa hver Plads, saa kan det blive ens for alle Købmænd. Saa længe vi har flere Mæglere paa en Plads, kan det ikke blive ens for alle Købmænd, som søger Skibe. Og vilde det ikke blive en stor Lettelse for Købmændene, naar de tilbyder f. Eks. en Last Hvede eller Majs til en eller anden Plads, at vide, at deres Konkurrenter har samme Fragt at betale. Hermed skal ikke være sagt, at vi skal forlange urimelige Fragter. Nej, blot 2, 3 à 4 Øre højere, eftersom der er langt eller kort til Bestemmelsesstedet. Og naturligvis maa vor Mægler saa skaffe alle Købmænd Skibe til en og samme Fragt.

For 2 à 3 Aar siden fik man det Svar af enkelte Skippere: „Ja, hvad kan det nytte, saa bygger de Pramme, og saa faar vi ikke noget“. Men jeg tror nu, at Prammene ikke kan skade os videre, naar vi, som sagt, ikke stiller urimelige Fordringer.

I Marts 1901.

Fr. Nielsen.  
"Nordlyset."

## Fra Sø og Land.

Ved Svendborg Navigations-skole holdtes Eksamen fra den 9. til den 15. April inkl.

Af Skolen var indstillet til den almindelige Styrmandseksamen 8 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 8, Geografi og Vejrlære 9, Søret og Handelsvidenskab 7 samt Engelsk 4. Endvidere var 2 indstillet til Fiskeskipperprøven.

Alle de indstillede Elever bestod.

Skolen begynder paany Torsdag d. 18. April Kl. 8 Form.

## Personalia.

Styrmand H. P. Nielsen af Sønderho har midlertidig overtaget Posten som Fører af Dampskibet „Kronborg“ af Helsingør.

Kapt. P. Petersen fra Dpsk. L. P. Holmblad, der atter har meldt sig til Tjeneste, har overtaget Dpsk. Arkansas, hvorefter Kapt. M. Jespersen har overtaget Dpsk. Hekla, hvis midlertidige Fører W. Gundel foreløbig er sygemeldt.

Styrmand Chr. Kraiberg fra Dpsk. Knuthenborg har indtil videre overtaget Dpsk. Orrik.

Styrmand F. Søberg fra Dpsk. Riberhus har indtil videre overtaget Dpsk. Constantin.

Under Kapt. L. F. Mecklenburgs Sygdom har Kapt. H. Bønnelykke fra Dpsk. Nidaros overtaget Dpsk. N. I. Fjord, hvorefter Dpsk. Nidaros foreløbig er overtaget af Styrmand H. Kolster fra Dpsk. Koldinghus.

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne; Kaptajn Jacob Holm, København; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby Fane, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus.....	—	N. Knudsen.
Assens.....	—	J. Jørgensen.
Esbjerg.....	—	J. Clausen.
Faaborg.....	—	J. Amtoft.
Fredericia.....	—	E. Thiellesen.
Frederikshavn..	—	N. Petersen.
Horsens.....	Overretssagfører	Schouenborg.
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding.....	Overretssagfører	H. C. Bennetzen.
Marstal.....	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart.....	—	Philip Hansen.
Nexø.....	—	H. Mauritzen.
Nyborg.....	—	Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense.....	—	E. Kiorboe og C. Knudsen.
Rønne.....	—	Janus Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører	J. Jacobsen.
Thisted.....	Sagfører	Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører	F. Knudsen.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør.....	„	J. Schmidt, Dragør.
Faxe og Omegn.	„	J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
Rødvig.....	„	J. P. Nielsen, Rødvig.
Stege og Nyord.	„	N. P. Hansen, Nyord, Stege.
Vestsjælland....	„	H. Larsen, Vordingborg.
Lolland-Falster..	„	C. Andersen, Bandholm.
Bornholm.....	„	H. M. Kofoed, Rønne.
Midtysten.....	„	M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
Sydysten.....	„	Th. Nielsen, Svendborg.
Østysten.....	„	W. Iversen, Nyborg.
Langeland.....	„	A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordysten.....	„	C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense
Ærø.....	„	Joh. Albertsen, Marstal.
Sydjylland.....	„	P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.
Midtjylland.....	„	S. Christensen, Aarhus.
Nordjylland.....	„	J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

## Ugens Havarier.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 18. ds. for Udgaende fra Barry været i Kollision med svensk Dpsk Domald. Nordhvalen har faaet en Del Skade og er indgaaet i Barry Dok for Reparation.

Perm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Kieler Kanalen været i Kollision med Dpsk. Norderney af Hamburg. Perm har faaet Skade om Bagbord, men fortsatte Rejsen til London, hvor Skibet reparerer.

M. C. Holm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været i Kollision med argentinsk Skonnert M. Meregá, der fik en Del Skade. M. C. Holm tog Skonnerten paa Slæb og indbragte den til Riachuelo (Buenos Ayres).

Marie, Skonnert af Libau, har Natten til d. 22. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Aarhus med Rug været i Kollision med Skonnerten Congo af Sandefjord, paa Rejse fra Newcastle til Nivaa med Kul. Kollisionen fandt Sted mellem Hornbæk og Viken. Marie indbragtes til Helsingør med Tab af Anker og med oven Bords Skade. Congo mistede Klyverbommen.

G. R. Berg, 3/m Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Harburg til Southampton været paa Grund ved Brunsbüttel. Flot og fortsat Rejsen tilsyneladende ubeskadiget.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dpsk. Elg, bygget til Hr. Thorvald Hansen, Lyngør, Norge, er løbet af Stablen hos Burmeister & Wain. Den skal laste c. 1,650 Tons d. V.

Dampskibsselskabet Urania her i Byen har solgt Dpsk. Saturn til Dampskibsselskabet Vulcan her i Byen; det vil fremtidig føre Navnet Paris. Skibet er bygget i Flensborg 1894 og laster c. 1,900 Tons d. V.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Antwerpen, Wulff, ankom til London 10. April. — Arkansas, Jespersen, ankom til Kbhvn. 8. April. — Chr. Broberg, Harder, er ankommen til Messina. — Hekla, Gundel, ankom til Kbhvn. 18. April. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Kbhvn. 12. April. — Kentucky, Thiedemann, ankom til New York 14. April. — Leopold II, Kruse, Her. — Nicolai II, Michelsen, ankom til Kbhvn. 20. April. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 19. April, best. til Kbhvn. — Xenia, Holst, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til New York. — Alexandra, Thomsen, ankom til Christiania 23. April. — Dagmar, Gade, ankom til Dundee 22. April. — Douro, Ørum, er ankommen til Oporto. — Island, Skjødt, afgik fra New York 13. April, bestemt til Christianssand & Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 23. April. — O. B. Suhr, Lissner, er ankommen til Reval, bestemt til Dunkirk.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 18. April. — Arno, Strubberg, afgik fra Lissabon 16. April, best. til Kbhvn. — Axelhuus, Sørensen, afgik fra Arendal 22. April, best. til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 19. April. — Ceres, Kiær, ankom til Helsingør 8. April. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 22. April, bestemt til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 18. April. — Florida, Koch, afgik fra Newcastle 10. April, best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 19. April. — Georg afgik fra Antwerpen 21. April, bestemt til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, er ankommen til Boston. — Holar i Islandsfart. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til Hamburg. — Kiew, Jacobsen, ankom til Danzig 19. April. — Kursk, Møller, ankom til Antwerpen 20. April. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 18. April, bestemt til Island. — Louise, Christiansen, pass. Skagen 23. April, best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 16. April. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til New York 21. April. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 22. April. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til Stettin. — Moskov, Fischer, ankom til Antwerpen 18. April. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 22. April, bestemt til London. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 22. April, best. til Königsberg. — Omsk, Møller, afgik fra Tarragona 21. April, bestemt til Benicarlo. — Perm, Christensen, ankom til London 16. April. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 21. April, bestemt til Hull. — Skalholt, Gotfredsen, i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Leith 19. April, bestemt til Island. — Valdemar, Kofoed, ank. til Kbhvn. 22. April. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 5. April, best. til Island. — Vesuv, Andresen, ankom til Libau 14. April. — Viking, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 21. April, best. til Ipswich. — Yrsa, Gommesen, afgik fra Kbhvn. 22. April, bestemt til Helsingør.

Constantin, Søeberg, afgik fra Newcastle 24. April, bestemt til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 24. April, best. til Odense. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Grimsby 23. April, bestemt til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 24. April, bestemt til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Odense 24. April, bestemt til Newcastle. — Lol-land, Ankensen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 24. April, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 25. April, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 24. April, best. til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 24. April, bestemt til Odense. — Frej, Rasmussen, afgik fra Randers via Aalborg og Frederikshavn 24. April, bestemt til Newcastle.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Schmidt, ankom til Libau 15. April. — Frode, Wrisberg, ankom til Rosario 14. April. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Sunderland 17. April. — L. H. Carl, Lorentzen, ankom til Buenos Ayres 4. April. — Skjold, Schmidt, ankom til Newcastle 21. April. — Danmark, Kraemer, afgik fra Rotterdam 22. April, best. til Sunderland. — Ragnar, Holst, ankom til Kjøbenhavn 24. April. — Erik II, Hveysel, afgik fra Santa Fee 2. April bestemt til St. Vincent f. O. — Knud II, Hansen, afgik fra Libau 21. April bestemt til London. — Volmer, Riber, ankom til Libau 21. April. — Dan, Tofte, ankom til London 20. April. — Magnus, Jørgensen, ank. til Riga 16. April. — Olaf, Petersen, er ankommen til Bahia Blanca. — Svend II, Risee, afgik fra Bahia Blanca 16. April, bestemt til St. Vincent f. O.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ank. til Blyth 18. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Livorno 20. April. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Shields 18. April. — Pawel Andrejoff, Jensen, afgik fra Libau 21. April, bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Riga 21. April, bestemt til Antwerpen. — Russ, Jensen, afgik fra Newport 20. April. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 29. Marts, bestemt til Calcutta. — Eduard Bary, Thorsee, afgik fra Port Said 14. April, bestemt til Kbhvn.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Burntisland 21. April. — Kamma, Pedersen, ankom til Pomaron 17. April. — Helga, Leth, ank. til Sunderland 18. April. — Martha, Jørgensen, afgik fra Tynen 20. April. — Thérèse, Løffer, ankom til Aarhus 21. April.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til New York 14. April. — Venus, Jørgensen, ankom til Port Limore 15. April. — Urania Degn, ankom til Grangemouth 17. April. — Mars, Nielsen, ankom til Mandal 23. April.

Nordøsen. Wineland, Høgstedt, ankom til Saigon 17. April. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 21. April. — Holland, Jørgensen, ankom til Aarhus 20. April. — Eng-land, Andresen, afgik fra Kbhvn. 22. April.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Riga 23. April, bestemt til Dunkerque. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Cypern 17. April, bestemt til Hull. — Nancy, Nielsen, ankom til Methil 21. April. — Nautik, Mortensen, afgik fra Esbjerg 23. April. — Nora, Christensen, ankom til Riga 19. April. — Neptun, Gram, afgik fra West Hartlepool 17. April, ankom til Aarhus 20. April. — Nerma, Nielsen, afgik fra Ipswich 18. April, ankom til Newcastle 19. April. — Nexos, Sørensen, ankom til Rotterdam 18. April. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Strömstad 20. April, bestemt til Devonport. — Ingrid, Meinertz, ankom til Riga 23. April. — Karen, Degn, ankom til Libau 22. April.

**Dania.** Mary, Lorentzen, ankom til Danzig 22. April. — Lilly, Nielsen, ankom til Portsmouth 23. April.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Dunkirk 19. April, ankom til Aalborg 22. April. — Fyen, Hansen, afgik fra Libau 20. April, bestemt til Rotterdam. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Stettin 18. April, ankom til Blyth 21. April. — Russia, Hansen, afgik fra Sunderland 20. April, bestemt til Swinemünde. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Riga 17. April.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Sunderland 23. April, bestemt til Kbhvn. — Britannia, Nielsen, ankom til Rotterdam 18. April.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Blyth 19. April. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Montevideo 20. April. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Blyth 20. April. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 21. April. — Jomsborg, Kühl, ankom til Glasgow 19. April. — Kronborg, Schultz, afgik fra Port Said 14. April, bestemt til Havre. — Rosenborg, Schultz, ankom til Libau 14. April. — Skanderborg, Larsen, afgik fra Sevilla 16. April, bestemt til Glasgow. — Søborg, Fischer, pass. Dover 23. April paa Rejse til Rotterdam. — Uranienborg, Christiansen, ankom til Kbhvn. 22. April. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Blyth 16. April.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Jensen, ankom til Korsør 20. April. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 21. April. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Newcastle 22. April, bestemt til Riga. — Marselisborg, Andersen, ankom til Savannah 22. April. — Silkeborg, Petersen, ankom til Glasgow 21. April. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Bremerhafen 22. April. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Rotterdam 17. April.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Blyth 18. April. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Reval 19. April, bestemt til London. — Agnete, Jensen, afgik fra Boness 19. April, bestemt til Libau. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 20. April, bestemt til Grangemouth. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 23. April, bestemt til Kiel. — Ajax, Brønsen, afgik fra Methil 19. April, ank. til Wismar 22. April. — Bornholm, Petersen, ankom til Kbhvn. 19. April. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 22. April, best. til Ystad.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Libau 22. April. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Blyth 23. April, best. til Libau. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 23. April. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Dunston 21. April. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 24. April. — Helge, Matthiessen, afgik fra Blyth 23. April, bestemt til Kbhvn.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Kbhvn. 21. April, bestemt til Gøteborg. — Annam, Berg, afgik fra Singapore 11. April, bestemt til Marseille. — Kronborg, Schultz, afgik fra Port Said 14. April, bestemt til Havre. — Normannia, Erichsen, ankom til Kiel 15. April. — Nordkap, Rasmussen, ank. til London 19. April. — Cimbria, Hansen, ankom til Shimoneseke 20. April. — Patria ank. til Suez 23. April.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Kbhvn. 18. April. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til London 19. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 21. April.

**Vendilla.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Rotterdam 20. April.

**Ærs.** Enigheden, Nielsen, ankom 22. April til Bandholm.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Libau 18. April, bestemt til London. — London, Bom, afgik fra Blyth 20. April, best. til Swinemünde. — Paris, Lund, afgik fra Kbhvn. 19. April.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Kjøbenhavn 3. April. — Kai, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til Grangemouth. — Clara, Jensen, ank. til Kbhvn. 21. April.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Kjøbenhavn 14. April. — Svend, Bønnelycke, ankom til Blyth 21. April.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Anna Agnete, Mathiasen, ankom til Gøteborg 15. April fra Helsingborg. — Embla, Jepsen, ank. til Hamburg 15. April fra Antwerpen. — Prinsesse Marie, Lybecker, gik til Søs fra Elben 16. April til Kiautschau. — Aalborg, Clausen, ankom til Port Natal 16. April fra Port Adelaide. — Anna & Mathias, Eriksen, pass. Calf of Man 14. April fra Clyde til Danmark. — Sørine, Andersen, ankom til Valparaiso 18. April fra Samoa. — Gladstone, Nielsen, afgik fra Taltal 18. April til Kanalen f. O. — Casma, Sonnicksen, afgik fra Newport Mon 19. April til Tamatava.

**Fans. Sønderho.** Ane Jenssine, Øhle, afgik 28. Marts fra Bahia til Middlesbro. — Mary, Lydom, afgik 21. April fra Kalmar til Firth of Forth.

**Rønne.** Zephyr, Henrichsen, ankom til Hull 14. April. — Gudmund, Borbye, ankom til Holtenau 15. April. — Odin, Møller, ank. til Bergvara 16. April. — Ane Cathrine, Petersen, ankom til Stolp 16. April. — Coureer, Jacobsen, ankom til Windau 18. Marts. — John Hintze, Jensen, ankom til Madsnedund 19. April.

**Svendborg.** Saga, Clausen, ankom til Swinemünde 16. April. — Kirstine, Sørensen, ankom til Pillau 16. April. — Urania, Hansen, ankom til Chatham 15. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til Rønne 16. April. — Adolfine, Andersen, ankom til Granton 16. April. — Lyø, Jensen, ank. til Aberdeen 16. April. — Magnet, Jensen, ankom til Newhaven 17. April. — Adonis, Andersen, ankom til Hasle 17. April. — Fides, Nielsen, ankom til Danzig 18. April. — Kirstine, Dam, ankom til Carlshamn 18. April. — Iris, Hansen, ankom til Alloa 19. April. — Thetis, Hansen, ank. til Charlestown C. 19. April. — Christine, Nielsen, ankom til Frederiksstad 19. April. — Astræa, Frederiksen, ankom til Portsmouth 20. April. — Martin, Mortensen, ankom til Fowey 19. April. — Newsky, Nielsen, ankom til Plymouth 20. April. — Freja, Jensen, ankom til Baltasound 20. April. — Diana, Fallentin, ankom til Newhaven 20. April. — Belona, Petersen, ankom til Sunderland 20. April. — Standard, Rasmussen, ankom til Padistone 20. April. — Niels Juel, Henriksen, ankom til London 20. April. — Rota, Jørgensen, ankom til Jersey 21. April. — Valkyrien, Hansen, ank. til Cardiff 21. April. — Martha, Christiansen, ankom til Kragerø 21. April. — Peter, Jørgensen, ankom til Par 22. April. — Samson, Hansen, ankom til Odense 22. April.

**Ærs.** Vega, Rasmussen, ankom 13. April paa Leiths Red. — Ære, Christensen, ank. 15. April til Svendborg. — Gjertrud, Jørgensen, ank. 14. April paa Leiths Red. — Christine, Kromann, ank. 15. April til Kjøbenhavn. — Amor, Rasmussen, ank. 15. April til Stubbekjøbing. — Marie, Boye, ank. 16. April til Langesund. — Ane, Christensen, ank. 15. April til Boness. — De 2 Brødre, Boye, ank. 15. April til Kædeby. — Thekla, Fabricius, ank. 17. April til Oscarshamn. — Kiana, Christensen, ank. 17. April paa Kjøbenhavns Red fra St. Ybes. — Wilhelmine, Jensen, afg. 17. April fra Odense til Königsberg. — Hermod, Dreimann, ankom 18. April til Leith fra Reykjavik. — Caroline, Madsen, afg. 18. April fra Odense til Faxø. — Ellen, Svane, ank. 16. April paa Kjøbenhavns Red. — Hosanna, Hay, ank. 18. April til Newcastle. — Niels, Levinsen, ank. 18. April til Leith. — Kodan, Hansen, ank. 19. April til Pillau. — Hebe, Clausen, ank. 18. April til Audierne. — Juliane, Christensen, ank. 18. April til Newcastle. — Wemyss Castle, Andersen, ank. 18. April til Kalmar. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. 31. Marts fra St. Anne (Vestindien) til Nantes. — Argo, Steen, ank. 19. April til Kjøbenhavn. — Lauritz, Folmer, er ank. til Pillau. — Marie, Kromann, ank. 19. April til Kjøbenhavn. — Zephyr, Hansen, er ankommen til Pointe à Pitre (Vestindien). — Anna, Albertsen, ank. 18. April til Kjøbenhavn fra Lübeck. — Svip, Jensen, ank. 19. April til Pillau. — Duen, Christensen, ank. 18. April til Svendborg. — Alma Marie, Hansen, ank. 19. April til Nykjøbing F. — Familien, Frederiksen, ank. 22. April til Præstø. — Theodor, Andersen ank. 21. April til Kjøbenhavn. — Expres, Boye, ank. 19. April til Kjøbenhavn. — Elise Marie, Olsen, afg. 19. April fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Skirner, Thomsen, ank. 19. April til Kjøbenhavn. — Thora Johanne, Christensen, ank. 20. April til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, afg. 20. April fra Kjøbenhavn til Marstal. — Ægir, Rasmussen, ank. 17. April til Aberdeen. — Thøger, Rasmussen, ankom 19. April til Swinemünde. — Marie, Rasmussen, ankom 19. April til Svendborg. — Norden, Rasmussen, ankom 21. April til Honfleur. — Fortuna, Schmidt, ankom 21. April til Nyborg. — Alf, Rasmussen, ankom 22. April til Høganæs. — Debora, Rasmussen, ankom 22. April til Portsmouth.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. til Kiel 21. ds fra Helsingborg.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), KABELLÆNGDER (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 14 Fod.

I *Kanalen* 9½ Fod.

Paa *Fjordgrunden* 9½ Fod.

**Smaalands-Farvandet. Vejrsø N. t. Ø.** En Mastetop, der var c. 5 Fod over Vandet, er observeret, fra *Vejrsø* i N. t. Ø. og fra *Klokketønden* ved *Kirkegrund* i S. ¼ Ø.

Vraget vil blive eftersøgt og eventuelt uskadeliggjort.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Ved *Malmö* er *Klokketønden* ved *Ahus* Lystønderne og *Klokketønden* og i *Sandhamssundet* Lystønden atter udlagte.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Svenska-Bjørn*“ den 19de April 1901 atter udlagt paa Station.

Fyrskibet „*Svenska-Bjørn*“ forlader fremtidig sin Station den 31te December.

**Finland. Bottniske Bugt. Nystad. Janhua Savværk.** Ved *Nystad* er et 1½ Kml. langt Farvand for Skibe med 16 Fods Dybgaende afmærket fra *Nystad* almindelige Farvand Ø. om *Hattukari Holme* i N.-lig Retning til *Janhua Savværk*.

**Tyskland. Stettiner Haff. I Stettiner Haff** er Sommer-afmærkningen nu i Orden og Fyrskibene „*Kaiserfahrt*“ og „*Woitzig*“ udlagte.

**Adler-Grund.** Ved „*Adler-Grund*“ er den hvide Spirtønde Nr. 2 atter udlagt.

**Kiel.** Ved *Kiel* Banegaard er tændt to Par grønne Ledefyr til Vejledning for Postdamperne. Det ene Par er anbragt ved *Jensenbrücke* S. 63° V. og N. 63° Ø. 50 Alen fra hinanden. 54° 19' 11" N. Br. 10° 8' 24" Ø. Lgd.; det andet Par S. 44° V. og N. 44° Ø., 60 Alen fra hinanden. 54° 19' 5" N. Br. 10° 8' 18" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben. Juelsteert V. I Renden V. for Juelsteert** er Afmærkningen inddragen.

**Holland. Zuiderzee. Diemerdam.** Fra 23de April 1901 foretages Skydeøvelser fra Kl. 10 Fm. til Kl. 4 Em. fra *Diemerdam* Batteri i Retning af Pynten, 2,000 Alen S. for *Fort Pampus*. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa *Fort Pampus*, *Muiden* V.-Batteri og *Diemerdam* Batteri. Farvandet inden for Linien *Diemerdam* Kystbatteri—Stumptønde Nr. 5, *Muidenhard* og *Muidenberg* Taarn er spærret. Dampfartøj ligger ude.

**Noord Hollandsch Diep.** I *Noord Hollandsch Diep* er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 6 med Kegel flyttet og ligger nu i 24 Fod Vand. 51° 41' 37" N. Br. 4° 30' 40" Ø. Lgd.

**Zeeget van Goeree. Ribbenplaat.** Paa *Ribbenplaat* er udlagt tre Skiver ØNØ. for hinanden. Den midterste ligger paa 51° 53' 8" N. Br. 4° 0' 8" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Cherbourg.** I 1901 forandres Fyret paa Ø.-Molen ved *Koffardihavnen* i *Cherbourg* til et rødt Lynfyr, der hver 8 à 13 Sekunder viser To-Lyn. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 9 Kml.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Spezia.** En hvid Tønde er udlagt 110 Alen uden for Yderenden af V.-Dæmningen ved *Koffardihavnen* i *Spezia*. For Indgaaende skal man gaa Ø. om Tønden, for Udgaende mellem Tønden og Dæmningens Yderende. Tønden skal passeres langsomt, og naar man nærmer sig den, skal der gives Signal med Dampfløjt.

**Pianosa.** Fra den 15de April 1901 viser *Pianosa* Hovedfyr midlertidig hvidt, fast Fyr.

**Giglio. Punta del Morto.** Fyret paa *Punta del Morto* er atter i Orden og viser hvidt Et-Blink hver 15 Sekunder.

**Giannutri.** Fyret paa *Øen Giannutri* er atter i Orden og viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder.

**Ischia—Procida.** I Løbet mellem *Ischia* og *Procida* er i 8½ Fv. Vand udlagt en Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, ved V.-Enden af *Grunden Formiche di Vivara*, 1½ Kml. N. 80° V. fra *Molen* ved *Ischia* Havn. 40° 44' 34" N. Br. 13° 58' 46" Ø. Lgd.

**Golfo di Taranto. Punta Alice.** Fyret paa *Punta Alice* er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Et-Blink. 39° 23' 53" N. Br. 17° 9' 27" Ø. Lgd.

**Italien Ø.-Kyst. Mola di Bari.** Den 15de April 1901 tændes paa Hovedet af *Molen* ved *Mola di Bari* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden 4 Kml. Fyrpæl. 41° 3' 38" N. Br. 17° 5' 51" Ø. Lgd.

**Bari.** Fyret, der staar 80 Alen fra Yderenden af *Molen* ved *Bari* Havn, er et hvidt, fast Fyr med røde og hvide Blus. Det viser rødt Blus i 5 S., før og efter hvilket det er formærket i 5 S., hvidt, fast Fyr i 9½ S., hvidt Blus i 6 S. 41° 8' 7" N. Br. 16° 51' 50" Ø. Lgd.

**Ancona.** I Planen over *Ancona* Havn i det italienske Kort Nr. 250 af November 1900 er *Grunden* SØ. for *Petroleum-Molens* Hoved udeladt. Den ligger 1,600 Alen S. 24° Ø. fra Fyret paa N.-Molens Hoved, og er afmærket med en Stage med rød Cylinder. 43° 37' 10" N. Br. 13° 30' 16" Ø. Lgd.

**Pesaro.** Det hvide Eyr paa den nye Havns Ø.-Mole ved *Pesaro* er slukket og et grønt, fast Fyr tændt paa Yderenden af den gamle Havns V.-Mole.

**Østerrig-Ungarn. Istrien. Umago.** Paa Hovedet af den nye Mole ved *Umago* Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 Fod.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Hongkong.** Ved Orlogsværftet i *Hongkong* foretages Arbejder. — To Duc d'Alber ere byggede, den Ø.-lige c. 1½ Kbl. N. 83° Ø. fra *Murray Piers* Hoved og i N. 4° Ø. fra Værftets Mastekran; den V.-lige c. ½ Kbl. N. 32° Ø. fra *Murray Piers* Hoved og i N. 32° V. fra Mastekranen. 22° 17' N. Br. 114° 5' 7" Ø. Lgd. Fra hver Duc d'Albe vises et lille rødt, fast Fyr.

De to Tender, *Sandpiper* og Nr. 12, der laa 1½ og ¾ Kbl. N. for *Murray Piers* Hoved, ere inddragne.

Vraget af Uddybningsmaskinen ligger sunket c. ¾ Kbl. N. 33° V. fra *Murray Piers* Hoved.

**Chinkiang. Yangtsekiang. Rosina Rock.** Et Fyrskib er udlagt 2 Kbl. S. for *Rosina-Rock*. Det viser et rødt, fast Fyr. Synsvidden: 4 Kml. For Indgaaende skal man holde Fyrskibet mindst 1 Kbl. om Styrbord.

**Mud Fort.** I *Yangtsekiang* er Baakefyret *Mud Fort* flyttet 500 Alen N. 79° Ø. hen.

**Buckminster Island.** Baakefyret *Buckminster Island* er flyttet fra *Øen Chin Te Chow* og anbragt paa den V.-lige Flodbred ved *Tu Chiao* tæt neden for *Krikens* Udlob. Det hedder nu *Buckminster Fyr*.

**Petchill Bugt. Taku Red. Tsao-Fei-Tien.** I April 1901 forandres *Tsao-Fei-Tien* hvide, faste Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 20 Sekunder viser To-Lyn. Fyrapparat af 4de Orden.

**Japan. Shimonoseki Strait. Manaita.** Ved *Grunden*, der ligger 5 Kbl. S. 16° Ø. fra *Manaita* Baake, skal udlægges en rødmalet Lystønde, der viser fast Fyr med Formærkelser. *Manaita* Baake: 33° 54' N. Br. 130° 54' Ø. Lgd.

**Gani Ze. Kiushu. Hizen.** Ved *Gani Ze* ere følgende Grunde fundne:

En 17 Fods Grund. 33° 5' 26" N. Br. 129° 37' 20" Ø. Lgd.

En 20 Fods Grund. 33° 5' 21" N. Br. 129° 37' 30" Ø. Lgd.

En 11 Fods Grund. *Nakase*. 33° 5' 16" N. Br. 129° 38' 6" Ø. Lgd.

En 10 Fods Grund. *Gamezone*. 33° 4' 2" N. Br. 129° 36' 43" Ø. Lgd.

En 24 Fods Grund. *Kotachidashi*. 33° 4' 8" N. Br. 129° 37' 0" Ø. Lgd.

En 16 Fods Grund. *Ringise*. 33° 3' 47" N. Br. 129° 37' 5" Ø. Lgd.

En 38 Fods Grund. 33° 4' 20" N. Br. 129° 37' 3" Ø. Lgd.

En 32 Fods Grund. 33° 5' 14" N. Br. 129° 35' 40" Ø. Lgd.

**Inland Sea. Shiaku Seto.** Et Vrag ligger sunket 9½ Kbl. S. 78° Ø. fra Fyret *Nabe Shima* tæt ved Løbet gennem *Shiaku Seto*. Spanter ere 6 Fod over Vandet.

### Karantænebestemmelser.

**Spanien.** — *Rio Janeiro* og *Santos* ere erklærede for pestfri. *Rio Janeiro* er erklæret for smittet af gul Feber

**Sverrig.** — *Paraguay* og *Rio Janeiro* ere erklærede for pestfri.

**Alexandria.** — Et Tilfælde af Pest er forefaldet. Afgaaende Skibe gives urent Sundhedspas.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *Alexandria* underkastes 2 Dages Karantæne.

**Grækenland.** — Skibe fra *Egypten* underkastes 10 Dages Karantæne paa *Delos*. Al Indførsel fra *Egypten* er forbudt.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
Danmark .....		83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85
Norden .....		110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Carl .....	47 <sup>8</sup> / <sub>4</sub>	48	47 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		92	93
Skjold .....		65 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	66
Urania .....	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		70 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union .....	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896 .....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
Østasiatiske .....	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1/4	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		99	100
Nordsøen .....	72		71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm .....		92	99
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		58	70
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — .....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> uopsig. Stats .....		97	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Husejer Kreditk. ....		82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Kbhvns Kreditf. ....		84	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — 2. Serie ..		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — 1. — ..		93	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 1/2		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — 7 — .....	91		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Landkreditk. 3 — .....		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	138 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121
Landmandsbank .....		118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120
Handelsbank .....	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....		67 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	68
Helsingørs Jærnsk. ....		87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89
Sukkerfabr. ....		114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 23. April 1900.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.75
London .....	18.16	18.12
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. April 1900.

Russiske Noter ..	216.10
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Russiske Consols .....	—
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — Boden Kredit .....	94.30
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Mexikanske 1899 .....	97.30
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Rumænske Stats .....	91.75
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — 1890 .....	79.25

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 26,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 22,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 36,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 8,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 12,000, „Østasiatiske“ 100,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Esbjerg.**

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Møllerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eftf.**

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon 5560.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

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

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Bitumastic Præparater

fra

**Wales Dove & Co.,**  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust og Syrer** for alle  
Jærndeale i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmester & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**J. CHR. PETERSENS**  
PAPIRHANDEL,  
St. Kirkestræde 1.

**Skibsdagbøger.**

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50  
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

**Skib til Salg.**

En Jagt, laster 1000 Centner, og en Fiskekutter, 20 Tons,  
ere billig til Salg hos

**Skibsbygger Christoffersen, Aarhus.**

Telefon: Frihavn 59.

**Trækompagniet.**

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

# CARL KRARUP,

A maliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.



## J. E. Schmalfelds

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplag:

Saxogade Nr. 6.

Telefon 18792.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers*

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Continentet: Hamburg

Kleiner Grasbrook. Rethwisch 20. Telefon 3994.

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

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:

Børsplads:

Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.



**Esbjerg Maskinfabrik,**  
Jærn- & Metalstøberi.  
**Christoffersen & Larsen.**  
Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
Zoldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibarestavratører  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

## Aalborg Havn.

**Vanddybden 22 Fod.**

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsiirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er **bortfalden** fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Tønderings Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

**Christianshavns Jærnstøberi,**  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Telegram-Adr.: Johnielsen. **JOHNS NIELSEN**, Hædersdiplom:  
Telefon Nr. 89. (Etableret 1886), Kjøbenhavn og Königsberg.

Sejl- & Flagfabrik,  
**Horsens.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

## LANDMANDSBANKEN

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

### AKTIESELSKABET

**NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,**  
KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedere.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

### Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Keleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

## Enhver Kaptajn, spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

### Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Nyt Fartøj.

Et nylig paabegyndt Fartøj, 50 Brutto Tons, udbydes til Salg.

Skibsbygmester Rich. Schrøder, Horsens.

**INDHOLD:** Den ny engelske Eksportafgift paa Kul. — Det østasiatiske Kompagni. — Kjøbenhavn, d. 25. April 1901. — Fra Udlandet. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Sø- og Handelsretsdomme. — Det ny Nordsø-kort. — Smaaskibsfarten. — Fra Sø og Land. — Personalial. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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. Pettilinie à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**  
I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Maj 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

BURMEISTERS.

KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.

ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt  
1799. Amaliegade 30.

udvidet  
1877.

Lord Kelvins

(Sir William

Thomson)

originale

Kompasser,

komplet.

Kompasser

af eget Fabrikat,

komplet.

(efter Lord Kel-

vins Princip).

Alm.

Kompasser.

Baadskompas

m. m.

E. S. Rit-

chie & Sons

originale

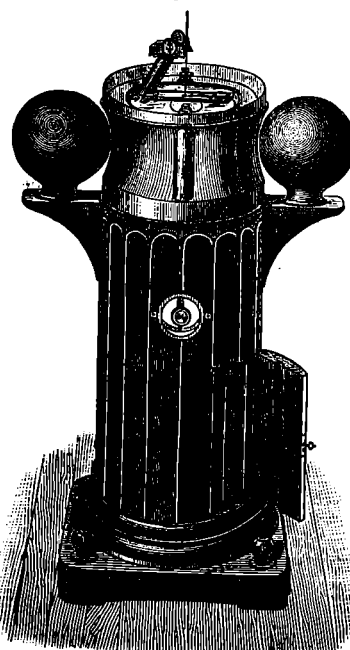
Spritkompasser

med karvet eller

flad Rose med

Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres.



Lord Kelvins

(Sir William

Thomson)

originale

Patent Lod-

demaskiner,

komplet.

Azimuth &

Peil-

instrumenter

efter forskellige

Modeller.

Walkers

originale

Lodde- &

Logge-

maskine

Cherup & A.

Sekstanter

og Oktanter

med Certifikat

fra Kews Ob-

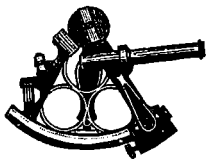
servatory.

Barometre,

enk. og dobb.

Kikkertør

m. m.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preiser, Kjøbmagerg. 13.

**C. HANSEN,**  
GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Nordisk Skibssalg-Bureau**

ved Claus Christensen,  
Toldbodgade 14, København K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe

De danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**

ved

**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

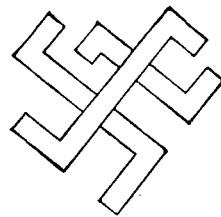
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

**Det østasiatiske Kompagni.**

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,  
Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

**Aalborg  
Brøndums Akvavitter.**



R. v. Sæ

**Kiks de Seigle**

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.

**Til Proviantering  
anbefales**

alle Sorter 1ste Klasses Vik-  
tualier, Fedevarer og Hørkram-  
varer til Dagens billigste No-  
teringer.

**J. Hatting,**

Gothersgade 33.

**Skibsdæklak!**

Af d'Hrr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kol-  
ding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontroldampskibet  
„Havøren“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A.

Lakken blev anvendt til Dækhusene, og da AA til  
det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Sø-  
vand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget  
halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at  
begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde  
modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak,  
jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontroldampskibet „Havøren“, den 24/6 1894.

**A. Bloch,**

Fiskerikontroller for Jylland.

Ene-Fabrikanter:

**A. D. Burcharth & Søn,**  
Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.

**Universal Baadslipperen.**

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.

Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til  
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. *Certifikat følger med hver Lanterne fra os.*

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

**AKTIESELSKABET**

**NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,**  
KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug,  
idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret  
Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere  
Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-  
handlere samt Specialforretninger.

**PETER IBSEN,** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

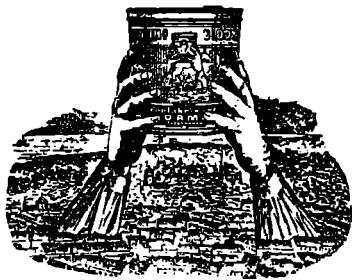
**Lager af Værktøj og Beslag.**

Læge H. C. Lund.

**Hud- og Kønssygdomme.**

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej

i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

**Enhver Kaptajn,** som vil  
spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistes sendes paa Forlangende.

## Danmarks Skibsfart i 1900.

Grosserer-Societetets Komites Handelsberetning for Aaret 1900 er udkommen. Vi gengiver nedenfor Hovedpunkterne af det Afsnit af den, der omhandler Skibsfarten.

Det forløbne Aar har, set fra et Skibsfartsstandpunkt, været saa svingende og rigt paa Overraskelser, som ej oplevet i de forudgaaende 25 Aar. Ikke alene har Fragtraterne været drevne op paa længe ukendte Højder, men undtagelsesvis var alle ledende Fragtmarkeder med i Kapløbet.

Den væsentlige Aarsag til denne usædvanlige Bevægelse skyldes, næst et rigeligt og sundt Begær efter Tonnage, hovedsagelig Urolighederne i Østen paa et Tidspunkt af Sæsonen, hvor de fleste ledende Fragtmarkeder almindeligvis hver behøve ret betydelig Tonnage. I Forvejen var en Mængde store Skibe vedblivende bundne i Transporttjeneste i Anledning af Transvaalkrigen, og dertil kom yderligere ret god Høst i Nordamerika, Argentina og Rusland. Disse Faktorer og andre medvirkende Aarsager i Forening bragte, som sagt, Fragtraterne op til en saa ekseptionel Højde.

Som man turde vente, holdt slige unaturlige Fragtforhold sig ej længe. Saa snart Urolighederne i Østen nogenlunde var dæmpede, favede Markedet kendeligt af, og da andre hæmmende Omstændigheder — saa som dyre Penge, de store Transportdamperes Tilbagevenden til deres regelmæssige Ruter etc. — traadte til, fulgte der efter Markedets abnorme Anspænding en pludselig og voldsom Slappelse, saa at Aaret endte med et fuldstændig „sygt“ Fragtmarked, næsten blottet for Tonnagebegær.

Den stærke Stigning kom dog kun i en mindre Grad den danske Skibsfart til Gode, idet de større Rederier almindeligvis havde inddækket en Del af deres Tonnage allerede tidlig paa Sæsonen, og for de Rederiers Vedkommende, som saaledes havde disponeret paa Forhaand, virkede de ophidsende Tilstande i høj Grad hæmmende, idet blandt andet Priserne for Bunkerkul steg til en vanvittig Højde. Wales-Kul betales saaledes med over 30/ paa Kulpladserne i Wales, samtlige Kontrakter for Kulstationer i Evropa og Østen, hvor Wales-Kul leveres, blev suspenderede. Uhørt langsomme Ekspeditioner overalt, i Forening med Arbejdervanskeligheder og Strejker, lagde dertil i en ikke ringe Grad Hindringer i Vejen for Skibsfarten og foraarsagede ret betydelige Tab for flere Rederier.

Som Følge af det overordentlig store Antal „Liners“, der har været anbragte i Troppetransport-Tjeneste, har disse maattet remplaceres i de regelmæssige Ruter med almindelige „tramps“, og Timecharter-Befragtningen har derfor afvigte Sæson været ualmindelig livlig og til gennemgaaende høje Rater. For Fart paa Nordamerika med Korn og Stykgods betales saaledes, da Markedet var paa det højeste, indtil 12/ pr. Gross-Ton for <sup>5000</sup>/<sub>7000</sub> Tons Baade; i Pacifiktrade opnaaedes indtil 15/ pr. Gross-Ton.

Som et særdeles opmuntrende Moment for vor Skibsfart kan nævnes de, i Anledning af Urolighederne i Østen stedfundne store Transportbefragtninger, saaledes at det blev vort lille Land forundt at deltage, saa langt vor dertil egnede Tonnage strakte til, idet nemlig et herværende større Aktieselskab, ved dets Lederes Dygtighed, Fremblik og klogt ordnede Kombinationer, af en af de evropæiske Stormagter blev overdraget meget betydelige Transporter af Tropper og Varer, hvortil flere større danske Dampere fandt Anvendelse — en Beskæftigelse vor Koffardflaade almindeligvis er udelukket fra, idet det fortrinnsvis forbeholdes de interesserede Landes egne Koffardskibe.

At stille noget Horoskop for det kommende Aar

lader sig ej gøre. Selv om 1900 endte svagt, og 1901 begyndte med samme Tendens, er der næppe nogen Anledning til at se for mørkt paa Forholdene. De fleste større danske Rederier fik i god Tid befragtet en stor Del af deres Tonnage over det meste af 1901 til virkelig gode Fragtrater, nogle endog over fleraarigt Tidsrum. Eksporten fra Botten og Østersøen synes for den kommende Sæson at skulle blive ret betydelig; Østen har, trods den overvældende Tonnage, hvormed Markedet blev overbebyrdet af Transportflaaden, dog haft tilstrækkelig Modstandskraft til ej helt at bukke under, og det vedblivende ret gode Begær efter Timecharterbaade, hovedsagelig fra Amerika, tyder forhaabentlig paa en snarlig Bedring og Fremgang.

Naar den store Tonnage, som hidtil direkte og indirekte er anvendt i Transporttjeneste, er absorberet af de forskellige Markeder, naar Pengemarkedet atter kommer i nogenlunde normal Tilstand og Verdenshandelen i en roligere Gænge, da vil sikkert alt paa ny tegne sig lyst for en af Landets vigtigste Indtægtskilder: Skibsfarten.

Efter en tabellarisk Fremstilling af Fragtraterne paa forskellige Markeder hedder det derefter:

Forøgelsen af Fragtdampere i 1900 andrager 9 Skibe med tilsammen 15,988 Brutto Register-Tons (imod 22 Skibe med 47,201 Brutto Register-Tons i 1899).

Af disse 9 Skibe er intet bygget her i Landet. Det er højst trist at se, at vore hjemlige Værfter er saa slet stillede i Konkurrencen, som Følge af vor for Skibsbyggeri og Skibsfart saa uheldige Toldlov, at de ej kan tage Konkurrencen op med Udlandets Værfter. Det er en Kendsgerning, at Flertallet af vore Redere hellere end gerne vilde give dem af vore hjemlige Værfter, der er konkurrencedygtige i Retning af godt Arbejde, et absolut Fortrin ved Kontrahering af Nybygninger — ja endog bringe mindre Offre — naar blot Værfterne stod paa lige Fod med Udlandet. Dette gør de imidlertid langt fra, idet Indførselstolden af Materialet koster Værfterne c. 6 pCt., medens færdige Skibe, som indføres fra Udlandet, erlægger 3 pCt. — altsaa en Difference i de danske Værfters Disfavør af 3 pCt. — eller for et nymoderne større Atlanterhavsskib til en Pris af omkring 800,000 Kr. 24,000 Kr., et for et dansk Værft meget betydeligt Beløb.

I og for sig føles af Rederne ingen som helst Lømpelse eller Hensyntagen fra Lovgivningsmagten overfor Skibsfarten, der dog efter de sidste 5 Aars Udvikling har skabt Landet en meget betydelig Indtægtskilde. Mange af de i de sidste 4 à 5 Aar anskaffede større Dampere berører jo i meget ringe Grad dansk Marked, men maa tilkæmpe sig Fortjenesten fra Udlandet — ja, flere af de i de sidste Par Aar byggede større Dampere har endnu ikke været i dansk Havn. Hele Fortjenesten indgaar til Danmark og forøger Nationalformuen. Det er saaledes ogsaa en Kendsgerning, at vort Pengemarked vilde have haft et ganske anderledes anstrengt Udseende, saafremt vor Dampskibsflaade ikke i de sidste 3 à 4 Aar havde haft saa gode Resultater at opvise — og ved deres store fra Udlandet høstede Fortjeneste havde støttet Landet.

Nu skulde man tro, at der fra Lovgivningsmagten vilde blive gjort, hvad der kunde gøres, for at hjælpe den danske Skibsfart overfor de konkurrerende Landes. Tværtimod! Frankrig og Tyskland giver udstrakte Subventioner for regelmæssige Linjer og for Skibe, som bygges i Landet. Disse Lande, saa vel som England, reserverer hovedsagelig eller for en stor Del Søtransport for Statens Regning til Landets egne Skibe. Tyskland, Sverrig, Norge — ja, endog Rusland har helt og holdent

ophævet Indførselstolden paa Skibe, hvilken for Ruslands Vedkommende alene androg 30 pCt. Rusland har tilmed nu ved Lov monopoliseret al Fart imellem russiske Havne alene for Skibe under russisk Flag.

Af Lovgivningsmagten har den danske Skibsfart som sagt hidtil været uden Støtte, ja, der har endog været paatænkt en Beskatning af Dampskibsselskaberne, som dog forhabentlig aldrig bliver til Virkelighed. I Forbindelse hermed kan forøvrigt anføres, at „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“, Skibsværfterne og andre i Skibsfarten interesserede er indgaaede med et Andragende til Regering og Rigsdag om Lempelser for Skibsfarten. Som den danske Skibsfarts væsentligste Konkurrenter maa Tyskland, Norge og Sverrig betragtes. Først nævnte Lands Skibsfart har, som foran nævnt, direkte Statsunderstøttelse, samtlige nævnte Landes Skibe er fri for Indførselstold, sejler med en Folkehyre og Kostpenge betydelig billigere end vor — Hyren for Matroser og Fyrbødere endda indtil 25 pCt. billigere —, hvorimod de danske Skibe paa intet Punkt har Adgang til at opnaa højere Fragt end deres Konkurrenter. De danske Skibe maa endda aarlig erlægge et ganske uforholdsmæssig stort Beløb i Konsulatafgift, som for den samlede danske Dampskibsflaade alene andrager c. 280,000 Kr. — en Byrde, som selvfølgelig ogsaa tynger stærkt.

For den danske Skibsfarts vedblivende Trivsel er det derfor at haabe, at Lovgivningsmagten vil tage billigt Hensyn til denne for Danmark saa overordentlig vigtige Erhvervsgren, saaledes at den kan staa jævnbyrdig med Udlandet.

## Kaptajn V. Engelhardts sammenfoldelige Redningsbaad.

En ny dansk Opfindelse.

Kaptajn V. Engelhardt har konstrueret en sammenfoldelig Redningsbaad, som vi i Fredags havde Anledning til at se i Virksomhed. Den er bygget paa Skibsbygmester Bonnesens Værft og har i udslaaet Tilstand lignende Dimensioner som en almindelig Skibsbaad, medens den sammenfoldet ikke optager  $\frac{1}{3}$  af en saadans Plads. Ifølge Opfinderens Meddelelser vil den, i Mod sætning til andre sammenfoldelige Baade, som maa udfoldes inden de bliver satte i Søen, ved en ganske simpel Operation i ethvert Øjeblik kunne bringes til at antage Form af en Baad, der ifølge de anstillede Beregninger er synke- og kæntréfri, og som, foruden at indeholde et vist Kvantum Proviant og Vand, vil yde de om Bord værende Beskyttelse mod Vejrliget. Hele Operationen med at bringe Baaden i udfoldet Tilstand varer kun faa Sekunder og fordrer ikke større Kraft end en halvvoxen Dreng er i Besiddelse af. Da Baaden i sammenfoldet Tilstand skal indtage saa ringe Plads som mulig, er den gjort fladbundet; den kan derfor ikke godt anvendes som Sejlfartøj, men kan, om det fordres, forsynes med en, ligeledes af Kaptajn Engelhardt konstrueret sammenfoldelig Sænkekøl. Fra Kølen udgaar fra hver Side Spanter, og disse saavel som Kølen (for og agter) er forbundne med Essinger ved Hjælp af Knæ. Tværs over Essingen er anbragt 2 Bomme, som hæves ved Hjælp af to Støtter, hvis ene Ende er leddet til Midten af den tilsvarende Boms Underside, og hvis anden Ende er forsynet med den Metalskive, der løber paa en Bane paa Kølens Overside. Disse Støtter, der, naar Baaden er sammenfoldet, næsten ligger vandret, bringes til at indtage en lodret Stilling ved Hjælp af en Klapløber af Staaltraadstov, der fra et midtskibs anbragt lille Spil føres hen over de omtalte

Metalskiver. Naar Støtterne rettes op, hæves de to Bomme og den dermed forbundne Essing, hvorved de derunder anbragte Knæ rettes ud, og Baaden er dermed udfoldet. En Ringtofte, der, naar Baaden er sammenfoldet, ligger i Højde med Essingen, vil ved Baadens Udfoldning paa Grund af Egenvægten glide ned langs Knæene, indtil den hviler paa Klamper, anbragte paa disse. Ved Hjælp af Nager, befæstede paa Ringtoften, stoppes Knæene fra at bukke ud. Mellem Spanterne findes et bærende Lag af passende Materiale, f. Eks. Kork (i den nu byggede Baad findes et 6" tykt Korklag), der giver Baaden en saa stor Opdrift, at den ikke kan synke, selv om den, fyldt med Passagerer, „bordfyldes“. I dette Lag kan indrettes Rum til Proviant, Vand, Kompas, Raketapparat m. m., dækkede af Luger. Hele Skelettet af Fartøjet omsluttes af vandtæt Sejldug. Sejlduget har en dobbelt Bund, i hvilket det omtalte bærende Lag findes. Paa Ringtoften forude er anbragt Sejldug, forsynet med Sytov, saa at det kan sammen snøres og danne Hvilepladser, hvor de om Bord værende kan finde Læ under en Presenning, der udspændes mellem Forbommen og Essingen. Baaden er endvidere forsynet med Aarer, Styreare, Mast, Sejl etc., der ved Bommene og de paa Ringtoften anbragte Tværtoster forbindes i at bortskyldes fra den sammenfoldede Baad. Saafremt den ovenfor omtalte Sænkekøl ønskes anbragt paa Baaden, indrettes i Kølens Underside en omtrent 2" dyb Rille til Optagelse af den sammenfoldede Sænkekøl.

Det er Opfinderens Hensigt saa vidt mulig at lade disse Redningsbaade bygge her i Landet. Paa Opfindelsen er iøvrigt søgt og udtaget Patent i alle vigtigere Lande.

Fartøjet synes os nærmest at maatte betegnes som en Flaade, der kan beskytte de om Bord værende imod Vejret ved at der spændes Sejldug op paa Siderne. Ved de Prøver, der blev foretagne, viste det sig, at den var ualmindelig stiv, idet en Vægt af 7 Mand, anbragt helt ude i den ene Side, kun frembragte en Krængning af nogle ganske faa Grader. Det vilde dog forekomme os at være en Forbedring, om den blev forsynet med Bundventiler for at gøre den selvløsende, samt om den midtskibs paa begge Sider blev forsynet med Stødpuder, den kunde tage mod Stødene imod Skibssiden, naar Baaden under Søgang bliver affiret fra Daviderne.

Blandt de forskellige Redningsfartøjer, som i de senere Aar er fremkomne, forekommer dette os at være blandt dem, der synes at have en Fremtid for sig.

Kjøbenhavn, d. 2. Maj 1901.

Det er naturligvis urimeligt at antage, at den stærke, i vort sidste Nummer omtalte Bevægelse mod den engelske Eksportafgift paa Kul, der har rejst sig blandt engelske Kulmineejere, Skibsredere og Arbejdere, skulde føre til, at den engelske Regering ophæver denne Afgift ligesom den har indført den. Dels vilde i England en Regering, der saaledes pludselig opgav et en Gang indtaget Standpunkt, hurtigt være politisk Bankerot' dels maa det erindres, at de, der er Modstandere af den ny Skat, raaber højere end dens Tilhængere; disse sidstes Tal er maaske adskilligt større end man i Øjeblikket slaar det an til, thi for den store Befolkning betyder Eksportafgiften jo billigere Kul, hvad næppe vil være uden Indflydelse paa dens Standpunkt. At de britiske Rederes Modstand derfor ikke foreløbig vil bære Frugt, indser de formodentlig selv, men trods dette er de fremdeles meget aktive i deres Agitation mod Eksportafgiften. I den forløbne Uge har saaledes 67 Skibsrederfirmaer ved Tyne og Wear, repræsenterende henved 1 Mill. Tons, sendt Finansministeren en Adresse, hvori de gør ham opmærksom paa den store Dampskibsflaade, der til Staddighed fører Kul fra disse Distrikter til Kontinentet og

gaar tilbage i Ballast. Ugentlig afskibes c. 150 Ladninger herfra, og Skibene er gennemsnitlig bemandede med ialt 17 Mand. Den ny Eksportafgift paa Kul vil for det første indskrænke den Eksport, som disse Dampere anvendes til. Dernæst er Konkurrencen med Tyskland, Belgien og Holland altid skarp, og en Forskel af 1 eller 2 Pence pr. Ton er ofte tilstrækkelig til at være afgørende ved Kontraktafslutninger; en Forøgelse af 1 Shilling pr. Ton for britiske Kul vil udelukke dem fra mange Distrikter, hvor de nu bruges, særlig i det indre af ovennævnte Lande. Særlig tyske Kulejere vil benytte den Lejlighed, den ny Skat giver dem, til at trænge ind paa disse Markeder. Foruden at Afgiften vil berøve et stort Antal Dampere deres Beskæftigelse, vil den forringe det Udbytte, mange andre kunde paaregne, og særlig rammer den de mange Dampere, der er byggede specielt med Kulfarten for Øje, og af hvilke en stor Del maa lægges op, hvilket vil medføre store Tab for Rederne, Kaptajnerne, Søfolkene o. m. a.

Den engelske Regering stiller sig imidlertid, selvfølgelig, afvisende overfor alle disse Klager, og de engelske Redere maa ligesom Udlandets regne med den ny Skats Bestaaen indtil videre, og den vil jo være ret følelig. Forhaabentlig vil det dog vise sig, at den vil blive midlertidig, og Haabet herom støtter sig navnlig paa, at den, om den ikke bliver dette, vilde betegne et saa fuldstændigt og uforberedt Omslag i den engelske Finanspolitik.

I Monaco har for nylig været afholdt en international Søfartskongres, hvor man indgaaende diskuterede en Mængde forskellige Æmner, der i og for sig har stor Interesse; vi undlader dog at gøre nærmere Rede for Forhandlingerne, fordi det synes os saa tvivlsomt, om en saadan tilfældig sammenkaldt Kongres kan føre saadanne Forhandlinger med Udsigt til at opnaa praktiske Resultater, uden hvilken de jo ikke har megen Betydning. Vi nævner derfor kun som særlig interessante Æmner Spørgsmaalet om obligatorisk Assistance paa Havet. Indlederen, en Franskmænd, omtalte det beklagelige i, at et Fartøj passerede et andet Fartøj i Havsnød og lod, som det ikke var observeret, og han gjorde gældende, at Dampskibe ved Bjærgningen ofte tiltvang sig Fordele, der maatte betegnes som Aager; der burde derfor af al Kraft arbejdes for en fælles human Lovgivning, der kunde ophæve den Af-tale, der var truffet under Trykket af den forhaanden værende Fare; der fastsatte streng Straf for den Skibsfører, der undlader at hjælpe Skibbrudne, og der indfører rimelig Erstatning for den Fare, han har udsat sig og sit Skib for. En engelsk Deltager henledte Opmærksomheden paa Faren ved de faste Fyr med hvidt Blus paa Grund af Risikoen for Forveksling med Skibes elektriske Lys og med andre Lys paa Land, og der vedtoges en Resolution om, at Fyr saa vidt muligt bør være farvede, Blinkfyr eller Lynfyr. — Den danske Kommandør Münster holdt et Foredrag om Kjøbenhavn som Frihavn, og man vedtog en Resolution, der udtaler sig for Frihavne i Evropa som Middel til at udvikle den internationale Handel. — I Kongressen deltog, hvad vi ikke mindes at have oplevet før, mange Damer, og en af dem holdt Foredrag om de tyske Sømandshjem.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er der for de fleste Markeders Vedkommende ikke indtraadt nogen Forandring til det bedre, men paa den anden Side er det glædeligt at kunne konstatere, at dog enkelte Grene af Verdensmarkedet for visse Positioner har vist en større Fasthed,

og i flere Tilfælde er Fragterne fra disse Kanter endda blevne pressede lidt i Vejret. Dette gælder hovedsagelig om La Plata, som for prompt Afskibning er avanceret flere Shillings i Ugens Løb. Ogsaa Risfragterne fra Burmah er fastere. Den Forstyrrelse, som Udførselstolden paa Kul bragte, har foreløbig lagt sig, idet Eksportørerne og Kulmineejerne er blevne enige om at fortsætte med Kulafskibningerne, hovedsagelig for at undgaa de dyre Liggedagspenge paa Skibene, og de afvente saa Begivenhedernes Gang, for at se, hvem der endelig skal betale den 1/ pr. Ton. Efter nogle meget stille Dage fragtes der nu atter en betydelig Mængde Tonnage for Kul, særlig fra Wales, men det store Tilbud af Tonnage holder Raterne nede. Navnlig gælder dette for Østkystens Vedkommende, hvorfra det i Øjeblikket er ret vanskeligt at finde Beskæftigelse, og navnlig er Raterne til Østersøpladserne meget usle. Som Eksempel herpaa kan anføres, at der fra Tyne eller Blyth til Kronstadt kun kan opnaas 4/ og til Swinemünde 3/9. Den sidst nævnte Rate kan ikke andet end bringe Tab, da en meget væsentlig Del af Fragten sluges af „Despatch money“ paa Lossstedet. At en Reder ser sig nødsaget til at acceptere en saadan Rate, thi han gør det næppe med sin gode Vilje, er sørgeligt, og det maa nærmest komme ind under Begrebet Filantropi at sejle til slige lave Fragter. Uden Tvivl er Markedet nu saa langt nede, at enhver Forandring maa blive til det bedre, og naar Kronstadt og Botten nu om kort Tid aabner, er det ret sandsynligt, at dette vil stive Fragterne af. Som ovenfor nævnt, er Begæret fra Rishavnene i Burmah noget bedre, men alligevel er Fragterne ikke højere paa Grund af, at der ogsaa findes tilstrækkelig Tonnage. Der kan pr. Maj opnaas c. 23/ til U. K. eller Kontinentet. Hvad Bombay angaar, er dette Marked flovet af, og der kan næppe opnaas mere end 15/ à 15/6 for prompt, hvilket er 1 Shilling lavere end for en Uge siden. Fra Kurrachee er der pr. Juni/Juli sluttet til 17/ én, 17/6 to udsøgte Havne, men det er tvivlsomt, om dette kan gentages. For Sukker fra Java til U. S. kan fremdeles betinges 27/6. Kulfragterne fra Calcutta er uforandrede paa Basis af 6 Rupees til Bombay. Sortehavet viser lidt mere Begær, men Raterne er egentlig ikke højere.

Fra Odessa eller Novorossisk noteres 8/3 à 8/6 for prompt til London, Hull, Antwerpen eller Rotterdam, medens der for anden Halvdel af Maj rimeligvis kan betinges 3 à 6 Pence mere. Saltfragterne fra Eupatoria til Østersøen er nærmest uforandrede. Der er betalt 12/6 til Perna, og den samme Rate kan faas til Riga eller Reval. Fra Sulina til udsøgt Havn er der gentagne Gange sluttet til 10/ for Maj Afskibning. Azoff noteres uforandret 10/6 à 11/ til Kontinentet, 11 Frcs. til Middelhavet. Til Bergen/Kjøbenhavn er betalt 11/9 for Afskibning første Halvdel af Maj. Middelhavsfragterne er stadig lige daarlige. Der betales Benisaf—Rotterdam 6/9 à 7/, Cardiff 6/4½, Elba—Rotterdam eller Amsterdam 7/9, Carthagena—Middlesbro 8/, alt med „full terms“. Bona—Dublin giver 6/9 for Fosfat, og til Stettin noteres 8/3. For Esparto paa Afrikas Nordkyst kan opnaas 13/ pr. Ton til Garston eller Firth of Forth. Bilbao er for prompt Lastning betydelig fastere, og Raterne er i Ugens Løb avancerede fra 3 til 7½ Pence pr. Ton. Der noteres nu 5/4½ til Middlesbro, 5/6 til Stockton, 5/4½ à 5/6 til Rotterdam, 4/ til Cardiff eller Newport.

Fra Amerika kommer der en Smule mere Efter-spørgsel, særlig for Korn, men det har ikke influeret noget paa Raterne, der stadig er lave og utilfredsstillende. Fra de nordlige Atlanterhavshavne betales 2/6 à 2/7½ til C. f. O., 2/7½ og 2/9 til 1, resp. 2 danske Havne, 2/6 til Lissabon. Paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet kan opnaas 8/6 à 9/, hvilket betegner en lille Fremgang. Fra Philadelphia eller Newport News til Middelhavet kan der for Kul sluttet til 13/ à 14/ pr. Ton, Buenos Ayres 15/6, Rio de Janeiro 16/. Fernandina til Ghent betaler 14/ pr. Ton Fosfat.

Fra Golfhavnene gøres kun faa Forretninger, da Bomulds-Saisonen nu er forbi. Paa Netto Charter kan betinges 13/ til U. K. eller Kontinentet, 14/3 à 14/6 til Danmark.

Fra Træpladserne synes der nu at være mere Lyst til at fragte, og Raterne er nogenlunde faste. Fra St. John er der sidst sluttet til Vestkysten af G. B. til 41/3 pr. Maj/Juni, hvilket er en Fremgang af 1/3, derimod er Pitchpine-Fragterne fra Pensacola, Mobile etc. uforandrede paa Basis af 92/6 à 95 til Holland. La Plata er, som anført, fastere, og der har fundet ikke saa faa Befragtinger Sted, hovedsagelig for prompte Propositioner. Fra de nedre Pladser til U. K. eller Kontinentet er der for Maj Baade betalt 16/, og fra de øvre Pladser pr. Maj/Juni 18/6 à 19/. For Juli Afskibning er der ligeledes betalt 18/6.

Østersømarkedet er fremdeles saa elendigt, som det omtrent kan være, men Genaabningen af Kronstadt og og en Del andre Havne i den sydlige Del af Botten staa jo nu for Døren, og man maa haabe, at dette vil bidrage til at fordele den enorme Mængde Tonnage, som nu udbydes, og som i saa høj Grad trykker Raterne fra de Havne, der for Tiden er tilgængelige. Det menes, at de første Dampere vil kunne naa ind til Kronstadt i Slutningen af denne Uge. St. Petersburg noterer pr. f. o. w. 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, 1/3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen, Dunkirk, Weser eller Hamburg, 1/6 Rouen. Reval betaler 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til London eller Rotterdam, 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> til Hamburg.

Riga er fremdeles uhørt flov, og det er meget vanskeligt at placere al den Tonnage, som søger Besæftigelse fra denne Plads. Der noteres 18/ D/B til London, Hull, Grimsby eller West-Hartlepool, Hfl. 11/12 D/B og 6/ à 6/3 for Sleepers til Holland, Frs. 23 D/B til Antwerpen, Frs. 27 til Rouen. Til Ardrossan noteres 6/6 à 6/9 for Sleepers. Til Antwerpen, Dunkirk eller Ghent kan ved Anlægning betinges 9 à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. for Korn, Frs. 17/18 for Hør. Libau er ogsaa overordentlig slet, og det højst opnaelige er fremdeles 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. Havrebasis til London, Hull eller Rotterdam. Til Bremen eller Hamburg kan for mindre Baade betinges 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Memel betaler 5/9 d. for Sleepers til London.

Fra Sydfinland til Østkysten af Storbritannien kan opnaas 21/ à 22/6 D/B., fra Råfsø til Hull 25/ D/B. og fra Haparanda til London, Hull eller Grimsby 27/6 pr. f. o. w.

Mindre Dampere kan placeres fra Sydfinland til Kjøbenhavn à Rm. 22/23 for Brædder, til danske Provinshavne Rm. 24/26, Maj Afskibning. Pulpwood pr. Juni fra Gamle Karleby Distriktet til Østkysten eller Rotterdam giver 27/6 à 30/ pr. Favn. Kulfragterne er fra Wales nærmest uforandrede, medens Raterne fra Østkysten er lavere, grundet paa, at der udbydes langt mere Tonnage, end der er Begær for, og navnlig er Fragterne til Østersøen højst tarvelige. Fra Cardiff er der sidst sluttet til Genua 8/, Venedig 9/3, Malta 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Port Said 8/6, Oporto 5/9, Buenos Ayres 14/, Kiel 5/3, Kronstadt 5/3. Sidst nævnte Notering viser en Nedgang af 6 d. pr. Ton i Løbet af nogle faa Dage. Tyne eller Blyth har sikkert sig Tonnage som følger: Odessa 8/, Venedig 8/9 à 9/, Helsingfors 4/6, Memel 4/9, Riga 4/6, Kronstadt 4/, Swinemünde 3/9, Firth of Forth betaler til Alexandria 9/, Genua 7/6, Kronstadt 4/6 à 5/, Neufahrwasser 4/3 à 4/6. Til danske Provinshavne betales 4/6 à 5/6.

## Overbordskyllet Kvæg.

Ved Court of Appeal er der nylig afsagt en Dom, der forandrede en i sin Tid meget omtalt Underrettsdom. Ved Queens Bench Division blev der i Maj 1900 afsagt Dom i en Sag, der af Modtageren af en Ladning levende Kvæg fra Sydamerika var anlagt imod Damperen Aldworths Rederi. Under Rejsen var en stor Del af Kvæget gaaet over Bord, og Modtageren søgte derfor Rederiet til Erstatning, idet han gjorde gældende, at Damperen havde været ude af Stand til at føre levende Dyr, idet den var bekendt som Ruller og i nærværende Tilfælde oven i Købet uheldig stuvet, saa at den havde rullet usædvanlig meget. Fra Rederiets Side gjordes gældende, at Damperen var i udmærket Stand, og at Ulykken alene skyldtes særlig haardt Vejr paa Rejsen, og blev der endvidere fra Rederiets Side henvist til Fritagelsesklausulen i Konnossementet, der blandt andet fritog Rederiet for alt Ansvar for Dyrenes Død og Beskadigelse og for Skade, foranlediget ved Usødygtighed eller Mangler ved Udrustningen ved eller efter Rejsens Begyndelse.

Dommeren i Underretten, Mr. Mathew udtalte, at en Reder ikke kunde fraskrive sig Ansvar for en Usødygtighed, som alene skyldes hans egen Mangel paa Omhu. Og dette maatte siges at være Tilfældet i nærværende Sag, idet Skibets Usødygtighed og dennes Forværrelse ved den uheldige Stuvning var Omstændigheder, der skrev sig fra Mangel paa Omhu fra Rederens Side.

Ved Appelretten forkastedes denne Betragtning, idet det hævdedes, at Rederen personlig var ganske uskyldig i de omtalte Forhold, der alene var hidførte af den paa Afskibningsstedet antagne Mægler og Kaptajnen, men for disse Personers Handlinger var Rederen uansvarlig i Henhold til sit Konnossement. Af Dommerne i Appelretten udtaltes det dels, at den paagældende Fritagelsesklausul var en af de mest vidt gaaende, de havde set, dels, at der kunde være Anledning for Lovgivningen til at forbyde alt for vidt gaaende Fritagelsesklausuler, men at der, som Loven for Øjeblikket var, ikke kunde blive Tale om at dømme Rederen.

Underrettsdommen findes refereret i Dansk Søfartstidende for den 26. Juli 1900.

## De ny Regler for Dampskibes Lastning i Norrlandshavnene.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget Genpart af de paa den svenske Savværks- og Trævareeksportforenings Aarsmøde d. 23. Februar d. A. vedtagne Ladningsregler for Trævareafledning med Dampskibe fra samtlige norrlandske Pladser fra Gefle til Haparanda. Udenrigsministeriet har derhos meddelt Repræsentationen, at der i den endelige Redaktion af disse Ladningsregler paa flere Punkter er taget Hensyn til de fra et Rederistandpunkt mod det oprindelige Udkast til Reglerne rejste Indsigelser, og at det ovennævnte Møde har været sig bevidst, at Reglerne i alt væsentligt indtil videre kun kan faa en vejledende Karakter og nærmest bør betragtes som et Grundlag for de enkelte Trævarepladsers selvstændige Bestræbelser for at fastslaa de for dem ejendommelige Sædvaner.

Reglerne lyder saaledes:

**Forsinket Ankomst.** Ankommer et Dampskib mere end 3 Dage efter den, som er anmeldt af Kaptajnen eller Rederiet, er Kaptajnen pligtig at betale til Afladeren 40 Øre pr. 1' Pbg. Standard pr. Dag for den Last, der ved Skibets Ankomst er udlosset for hans Regning. Tiden beregnes fra 3 Dage efter den anmeldte Ankomstid indtil Lastningen paabegyndes. Undtagelse gøres altid, naar Skibets Ankomst er forsinket ved Ulykkestilfælde eller Naturhindringer.

**Rengøring.** Før Lastningen tager sin Begyndelse skal Damprens Lastrum være ordentlig rengjort.

**Lastning.** Anmeldelse om, at Dampren er klar til at modtage Last, skal, i Overensstemmelse med den svenske Sølov, afgives til Aflasteren mellem Kl. 9 Fm. og 4 Eftm. Lasten leveres efterhaanden, som den kan modtages og stuves i Skibet, hvis ikke ugunstigt Vejr eller Is hindrer det, og i den paa Lasteplassen sædvanlige Arbejdstid. Dog er Aflasteren ikke pligtig at levere Last efter Kl. 6 Eftm. og i intet Tilfælde mere end 90 Standard pr. Dag om Sommeren og et forholdsvis mindre Kvantum paa de kortere Arbejdsdage. Savet og høvlet Trælaster maa ikke lastes i Regnvejr uden Aflasterens Tilladelse. — I Regn- og Snevejr skal Lugerne holdes dækkede. — Toug eller overtrukket Kætting skal ubetinget anvendes, naar Lasten indtages ved Hjælp af Spil, og Lasten bør da beskyttes ved Sidebord, anbragte paa Skibets Sider. Det er desuden Kaptajnens Pligt at tilse, at Pramme fortøjes og losses paa forsvarlig Maade, saa at de ikke tager Skæde eller fyldes med Vand.

**Dækslast.** Kaptajnen skal aflevere skriftlig Rekvision paa den Last, der forlanges paa Dækket, med Angivende af det nøjagtige Standardtal. Hvis nogen Del af den saaledes rekvirerede, for Skibet udlossede Last dog efterlades af Kaptajnen, er denne pligtig at erstatte Afladeren dennes Udgifter herved med 5 Kr. for hver Standard, som overstiger 10 % af den indtagne Dækslast; derimod skal han ikke erstatte Kvantiteter under disse 10 %.

Aflasterens Arbejdere maa ikke anvendes om Bord uden hans skriftlige Tilladelse.

Til Skibets Klarering efter fuldendt Lastning reserveres 12 Timer.

## Lodsforhold ude og hjemme.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ No. 1 for i Aar er under Mærket s. i. optaget en Artikel om norske og danske Lodsforhold, og denne Sammenligning synes at maatte bidrage til, at danske Lodser til deres egen og til de søfarendes Gavn faar Øjnene op for, hvad der andre Steder er Skik og Brug. I Forbindelse hermed kan mulig nogle Oplysninger om Forholdene ved New Orleans og Newcastle have Interesse.

Ved Indsejlingen til den først nævnte Plads er et Fyrskib stationeret udenfor Flodmundingen, saaledes at det ligesom ved Indgangen til Sundet kan tjene som Lodsstation; men Amerikanerne er ikke vant til at vente paa, at stegte Fugle skal flyve ind i Munden paa dem; de anstrenger sig hellere lidt, og derfor holder de Lods-dampere, for hurtigst mulig at betjene Skibene. I den

Tid, der regelmæssig er Taage (Januar—Maj), er det ikke nok med, at de sejler Skibe i Møde, naar de hører saadanne; de gaar saa vidt, at de lader Dampren krydse rundt ved Grænsen af Hørevidden for Fyrskibets gode Sirene. Særlig hen ad Morgenstunden er Lodserne paa Færde for at finde Skibe og faa dem igennem Passet ved Dagen. Paa Grund af denne Omsorg for Skibene har jeg to Gange faaet Lods samtidig med, at Sirenen hørtes, og to Gange før Lyden fra den var hørt.

Tages Hensyn til den enorme Trafik til Newcastle, da er det en Selvfølge, at det vil være en let Sag for de derværende Lodser at anskaffe Dampere, hvori de paa den behageligste Maade kan holde Søen, og hvorfra de kan besætte Skibene, efterhaanden som disse vise sig. En saadan Fremgangsmaade vilde ikke alene være meget besparende, men tillige et stort Gode for deres Helbred; desuagtet vedbliver de at betjene sig af smaa, aabne Baade med en Mand til Assistance for hver Lods, som maa døje mange strenge Ture om Vinteren i Regn, Frost og Sne; men alligevel fortsættes dermed af Hensyn til Skibsfarten; thi man tager Hensyn til, at Lodsdampernes Antal maatte begrænses, og derfor tvinges saadanne til at opholde sig i Nærheden af Flodmundingen, medens de smaa Baade spredes over saa stor en Strækning som mulig. Ved at de bestandig krydser rundt og styrer efter hver Lyd eller hvert Lys, de opdager, byder de de bedste Betingelser for at komme Skibene til Hjælp saa hurtig som mulig, og dette har stor Betydning ved Newcastle, fordi Kysten som oftest er skjult af Røg og Dis; dertil kommer den store Ulempe, at det er vanskeligt for Førerne at orientere sig, fordi Loddet giver liden eller ingen Vejledning.

At sejle gennem Sundet hjemme eller hen til Fyrskibene uden Lods er ikke saa vanskeligt for Kaptajner, der kan huske og kende alle Lys, de faar i Sigte; men enhver, der har prøvet at styre ind mod et snævert Farvand med saa mange Fyr, at det er umuligt at huske Karakter og Navne for dem alle og endnu mindre de Pejlinger, de kan trækkes hen i ved at manøvrere af Vejen for Ankerliggerere og Sejlere, vil indrømme, at forsigtige Førere gør fornuftigst i at ankre op for Natten 2 à 4 Kml. udenfor Fyrskibene; men der maa de afvente Dagning; thi det er utænkeligt, at Lodserne opsøger dem saa langt ude.

Ved Indgangen til Sundet er der i usigtbart Vejr ikke andet at gøre for Fragtdampere end at ankre til Taagen letter. De udmærkede Taageapparater paa Fyrskibene kan være til stor Nytte som Vejledere, men de oplyser ikke, om Farvandet er frit eller fuldt af Ankerliggerere. Skibsførere, der kender disses (særligsmaa Sejlere) Taageapparater, ved af Erfaring, hvor let de kan komme uklar af disse Skibe i snævre Farvande med Strøm; det er naturligt, at de derfor foretrækker at ankre. Helt anderledes blev Forholdet, om det var muligt at finde en Lods, thi ved saadan Lejlighed kan dennes Kendskab til lokale Strømforhold komme til Nytte; endvidere kan han kende Ankerliggereres Antal og Plads saa godt, at han kan bruge dem som Mærker.

P.

## Personalia.

Nordisk Skibsredererforenings Agentur her i Byen er efter Kaptajn Udbyes Død overdraget Kaptajn S. Laub, der har Bopæl Classensgade Nr. 36.



Flv. Skibsreder P. R. Rasmussen af Lindelse er afgaaet ved Døden.

Kapt. C. Nielsen er nu atter rask og har igen overtaget Dpsk. Axelhus, hvorefter den midlertidige Fører N. B. Sørensen er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Kapt. A. Hansen fra Dpsk. Falster har overtaget Tilsyn med Bygningen af Dpsk. Hjelm, hvorefter Kapt. L. Andresen fra Dpsk. Randers foreløbig har overtaget Dpsk. Falster.

Da Kapt. V. Olsen nu er rask, har han atter overtaget Dpsk. Baldur, hvorefter den midlertidige Fører J. Hardt atter er traadt tilbage i Stillingen som 1ste Styrmand.

Da Kapt. H. Rasmussen fra Dpsk. Garonne er sygemeldt, har Kapt. M. Mortensen fra Dpsk. Ella overtaget først nævnte Skib, medens O. H. Brock fra Dpsk. Lion har overtaget Dpsk. Ella.

Kapt. N. C. Niedersøe har atter overtaget Dpsk. Constantin, hvorefter den midlertidige Fører F. Søberg atter har overtaget Stillingen som 1ste Styrmand i Dpsk. Riberhus.

Kapt. Callesen, Fører af Dpsk. Polarstjernen, er under Skibets Ophold i Hongkong bragt i Land, lidende af en Lungesygdom. 1ste Styrmand overtog Kommandoen over Skibet.

### Ugens Havarier.

Fritz Gustav, 3/m. Skonnert af Riga, kom d. 26. April paa Rejsen fra Memel med Trælast paa Grund paa Middeldgrunden. Flot med Assistance af Svitzers.

Enigheden, Slup af Helsingborg, er d. 26. April paa Rejsen fra Hjemstedet til Lübeck med Trælast grundstødt ved Rødvig.

Skjold, Muddermaskine, er under Bugsering fra Nyborg til Kastrup sunket lidt Vest for Falsterbo Fyr paa fem Favne Vand. Mandskabet bjærgedes.

Reina, Kuf af Fredericia, er paa Rejsen fra Faxe med Kalksten grundstødt og sunket paa Kikegrund mellem Omø og Femø paa 7 Favne Vand.

Ved denne Ulykke omkom desværre Skibets Fører, der var 60 Aar gammel, og 1 Mand. — Skibet tilhørte Konsul Rasmussen i Fredericia.

Inspektionsskibet „Beskytteren“, Kapt. Schack, der har Tilsyn med Fiskerierne under Førerne, anløb d. 17. ds. Thorshavn med 15 Mand fra den franske Fiskeskonnert „Esperance“ om Bord. „Beskytteren“ havde øst for Nolsø observeret den grønlandske Handels Barkslib „Nordlyset“, der signaliserede efter Assistance. „Nordlyset“ havde d. 10. April paa Rejse til Grønland truffet „Esperance“ i synkerærdig Tilstand og havde bjærget Mandskabet. To Mand af dette var skyllede over Bord og en tredje slaadet ihjel paa Dækket. Vraget havde drevet omkring i flere Dage og Besætningen havde lidt meget.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Sejlskibsfirmaet B. Wencke Sønne i Hamburg har fra et Værft i Dumbarton bestilt en ny stor Firmaster, der skal have en Bæreevne af 5,300 Tons. I Bunden af Fartøjet indrettes Tanker, der kan indtage 1,600 Tons Vandballast, som atter kan udpumpes ved Hjælp af Pumper, der drives ved en om Bord opstillet Dampkedel. (Norg. Sjøft.)

Det Helsingørske Dampskibsselskab har købt Dpsk. Lochhill, 3,500 Tons, af Lombard Steam Company. Skibet er overtaget og føres af Kapt. Krohn.

Et Konsortium i Marstal (Skibsreder H. Petersen, Kapt. Knudsen og Gæstgiver Knudsen) har købt Dpsk. Viben af Dampskibsselskabet Viben her i Byen. Skibet, der nu faar Navnet Gæa, maaler 144 Br.-Tons og er 1½ Aar gammelt. Købesummen er 34,000 Kr.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Antwerpen, Wulff, afgik fra London 23. April, bestemt til New York. — Arkansas, Petersen, ankom til Kbhvn. 30. April, bestemt til New York. — Chr. Broberg, Harder, pass. Gibraltar 24. April, best. til Kbhvn. — Hekla, Jespersen, afgik fra Christianssand 26. April, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra Kbhvn. 1. Maj, bestemt til Antwerpen. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 20. April, best. til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, ankom til Libau 29. April. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra Kbhvn. 21. April, bestemt til New York. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 27. April, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Holst, ankom til Kbhvn. 16. April, bestemt til New York. — Alexandra, Thomsen, ankom til Kbhvn. 26. April. — Dagmar Gade, ankom til Newcastle 27. April. — Douro, Ørum afgik fra Lissabon 24. April, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 28. April, bestemt til Reval. — O. B. Suhr, Lissner, pass. Holtenau 30. April, bestemt til Dunkirk.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 29. April. — Arno, Strubberg, afgik fra Kbhvn. 29. April, bestemt til Reval. — Axelhuus, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 24. April, best. til Helsingør. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Riga 25. April, best. til Kbhvn. — Ceres, Kiær, ankom til Leith 29. April, bestemt til Island. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 28. April, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Stettin 28. April. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 19. April. — Georg ankom til Libau 29. April. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Boston 17. April, bestemt til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Antwerpen 26. April, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 28. April. — Kursk ankom til Antwerpen 29. April. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 18. April, bestemt til Island. —

Louise, Christiansen, ankom til Pillau 29. April. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 24. April, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til New York 21. April. — Maja, Petersen, ankom til Danzig 26. April. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 27. April. — Moskov, Fischer, ankom til Antwerpen 18. April, best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til London 25. April. — Nordjylland, Kromann, ankom til Pillau 24. April. — Omsk, Møller, i Middelhavsfart. — Perm, Christensen, ankom til London 16. April. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 23. April. — Skalholt i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Leith 19. April, best. til Island. — Valdemar, Kofoed, ank. til London 28. April. — Vendsyssel ankom til Kbhvn. 28. April. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 28. April. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 27. April. — Viking, Lorentzen, ankom til Ipswich 25. April, best. til London. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 29. April

Constantin, Søeberg, afgik fra Aarhus via Frederikshavn 2. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 2. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Malmø via Helsingborg 2. Maj, bestemt til Grimsby. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 1. Maj, bestemt til Helsingør. — Lolland, Ankensen, afgik fra Leith 1. Maj, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 1. Maj, bestemt til Kbhvn. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Frakskov via Svendborg og Aalborg 1. Maj, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 1. Maj, bestemt til Leith.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Libau 15. April. — Frode, Wrisberg, afgik fra Buenos Ayres 25. April, bestemt til St. Vincent f. O. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 29. April, bestemt til Reval. — L. H. Carl, Lorentzen, ank. til Buenos Ayres 30. Marts. — Erik II, Hveysel, afgik fra St. Vincent 28. April, bestemt til Antwerpen. — Knud II, Hansen, ankom til London 26. April. — Skjold, Schmidt, ankom til Lübeck 30. April. — Danmark, Kraemer, ankom til Sunderland 23. April. — Ragnar, Holst, ankom til Riga 28. April. — Volmer, Riber, ankom til Libau 21. April. — Dan, Tofte, ankom til Blyth 26. April. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 26. April, bestemt til Ghent. — Olaf, Petersen, ankom til Buenos Ayres 5. Marts. — Svend II, Riisøe, afgik fra Bahia Blanca 16. April, bestemt til St. Vincent.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, ank. til Blyth 18. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Licata 28. April. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Pillau 29. April. — Pawel Andrejeff, Jensen, afgik fra Rotterdam 30. April, bestemt til Grimsby. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Antwerpen 28. April. — Russ, Jensen, afgik fra Newport 20. April. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 29. Marts, bestemt til Calcutta. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra Port Said 14. April, bestemt til Kbhvn.

**Heimdal.** Kamma, Pedersen, afgik fra Pomaron 27. April. — Helga, Leth, ank. til Stettin 1. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Tyne Dock 29. April. — Elna, Møller, afgik fra Tyne Dock 26. April. — Thérèse, Løffler, ankom til Blyth 30. April.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 28. April. — Venus, Jørgensen, ankom til New Orleans 28. April. — Mars, Nielsen, ankom til Mandal 23. April.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, ankom til Saigon 17. April. — Holland, Jørgensen, ankom til Methil 29. April. — England, Andresen, afgik fra Newcastle 27. April, best. til Kbhvn.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Riga 28. April, ankom til Dunkerque 29. April. — Nancy, Nielsen, afgik fra Methil 26. April, ankom til Esbjerg 29. April. — Nautik, Mortensen, afgik fra Middlesbrough 29. April, best. til Åbo. — Nora, Christensen, afgik fra Riga 27. April, bestemt til Grangemouth. — Neptun, Gram, afgik fra Aarhus 24. April, ankom til Kbhvn. 25. April. — Nerma, Nielsen, afgik fra Newcastle 24. April, ankom til Bandholm 29. April. — Nexos, Sørensen, afgik fra Middlesbrough 27. April, bestemt til Svendborg. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Devonport 25. April, ankom til Swansea 27. April.

**Dania.** Mary, Lorentzen, ankom til London 29. April. — Lilly, Nielsen, dokker i Southampton.

**Jylland.** Karen, Degn, pass. 30. April Kejser Wilhelm Kanalen paa Rejse til Rouen.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Aalborg 25. April, bestemt til Riga. — Fyen, Hansen, afgik fra Rotterdam 29. April, bestemt til West Hartepool. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 24. April, ankom til Libau 29. April. — Russia, Hansen, afgik fra Stettin 26. April, ank.

til Libau 27. April. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 25. April, bestemt til London.

**Union.** Frisia, Skov, ankom til Kbhvn. 26. April. — Gallia, Poulsen, afgik fra Riga 27. April, bestemt til Antwerpen. — Britannia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 24. April, ankom til Hartlepool 25. April.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Korsør 27. April. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Montevideo 20. April. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Aalborg 30. April. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 28. April. — Jomsborg, Kühl, ank. til Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Kronstadt. — Kronborg, Schultz, afgik fra Port Said 14. April, bestemt til Havre. — Rosenborg, Schultz, ankom til Libau 14. April. — Skanderborg, Jensen, ankom til Glasgow 27. April. — Søborg, Fischer, ankom til Rotterdam 24. April. — Uranienborg, Ørbeck, ankom til Sunderland 29. April. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Malaga 28. April.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Kbhvn. 8. Maj, bestemt til Trangsund. — Jøgersborg, Agerlin, ankom til Blyth 28. April. — Klampenborg, Jensen, ankom til Riga 26. April. — Marselisborg, Andersen, ankom til Savannah 22. April. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Glasgow 28. April, bestemt til Middelhavet. — Skodsborg, Larsen, ankom til Blyth 28. April. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Helsingør 26. April. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Barry Red 27. April.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Blyth 25. April, best. til Libau. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra London 28. April, ankom til Newcastle 29. April. — Agnete, Jensen, ank. til Libau 24. April. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 27. April, best. til Kbhvn. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 27. April. — Ajax, Brorson, afgik fra Wismar 26. April, bestemt til Riga. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 25. April, ankom til Newcastle 29. April. — Rønne, Hintze, afgik fra Ystad 28. April, ankom til Kbhvn. 28. April.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Libau 28. April, best. til Antwerpen. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Libau 28. April. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 23. April. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 29. April. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 29. April. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kbhvn. 30. April, bestemt til Newcastle.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn ankom til Antwerpen 26. April. — Annam, Berg, pass. Perim 27. April, best. til Port Said. — Kronborg, Schultz, pass. Gibraltar 24. April, bestemt til Havre. — Normannia, Erichsen, ankom til Kbhvn. 24. April. — Cimbria, Hansen, afgik fra Shimonoseki 27. April. — Patria, Larsen, afgik fra Port Said 24. April, bestemt til Hamburg.

**Ærø.** Energi, Hansen, ankom 23. April til Burntisland. — Enigheden, Nielsen, ankom 29. April til Warkworth.

**Myren.** Kai, Thomsen, afgik fra Grangemouth 29. April, bestemt til Kronstadt. — Clara, Jensen, ankom til Wearmouth 29. April.

**Ægir.** Svend, Bønnelycke, ankom til Aarhus 28. April

## Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Verdande, Nielsen, sejlet fra Pernambuco 3. April til Rio Hasche. — Sixtus, Larsen, afgik fra Manila 23. April til Puget Sound. — Prinsesse Marie, Lybecker, pass Prawl Pt. 23. April fra Hamburg til Kiautschau. — Anna & Emøy, Svarrer, afg. fra Mariager Fjord 24. April, ankom til Laurvig 26. April. — Valparaiso, Jørgensen, ank. til Port Elisabeth 25. April fra Rosario. — Union, Sørensen, afg. fra Port Louis 26. April til Westport. — Emilie, Thomsen, pass. Ascension 24. April fra Molukkerne til Amsterdam. — Mary José, Brinck, sejlet fra Port Germain 27. April til Mosel Bay.

**Fana. Senderho.** Elisabetha, Fischer, afg. 24. April fra Hamburg til Cardiff. — Georg Schwalbe, Petersen, afg. 20. April fra Antwerpen til Macassar. — Martha, Nissen, ank. 24. April fra Hamburg til Maracaibo. — Anna, Hansen, afg. 29. April fra Drammen til Cuxhafen.

**Svendborg.** Doris, Hansen, ank. til Bones 20. April. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til London 22. April. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Par 22. April. — Brage, Jørgensen, ank. til Strømsstad 22. April. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Pillau 22. April. — Gefion, Rasmussen, ank. til Charlestown C. 22. April. — Solon, Nielsen, ankom til Portsmouth 22. April. — Dannebrog, Clausen, ank. til Portsmouth 22. April. — Pallesen, Jansen, ank. til Limhamn 23. April. — Vega, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 24. April. — Ruth, Møller, ankom til Riga 24.

April. — Christian, Jørgensen, ank. til Leith 23. April. — Erhardt, Larsen, ank. til Nykøping 24. April. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Southampton 25. April. — Triton, Nielsen, ank. til Swinemünde 24. April. — Lyø, Jensen, ank. til Leith 25. April. — Peter, Larsen, ank. til Odense 26. April. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Mullerup 25. April. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Masnedusund 25. April. — Hilda, Rasmussen, ank. til Korsør 26. April. — Otto, Baago, ankom til Porsgrund 26. April. — Anna Kirstine, Frantsen, ank. til St. Brioux 26. April. — Odin, Andersen, ank. til Swinemünde 27. April. — Fortuna, Christiansen, ank. til Harburg 27. April. — Neptunus, Jensen, ank. til Leith 27. April. — Magnet, Jensen, ankom til Fowey 27. April. — Flora, Sørensen, ank. til Morlaiz 28. April. — Venus, Jensen, ank. til Norrkøping 28. April. — Casper, Hansen, ank. til Port en Bessin 28. April. — Fremad, Brandt, ank. til Methil 28. April. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Newcastle 29. April. — Freja, Hansen, ank. til Aarhus 29. April. — Astræa, Frederiksen, ank. til Charlestown 25. April. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Stettin 27. April.

**Rønne.** Hermod, Grønwald, ank. til Holtenau 20. April. — Rolf, Hermansen, ank. til Karrebæksminde 22. April. — Næstved, Larsen, ank. til København 23. April. — Bornholm, Jensen, ank. til Stettin 23. April. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til København 25. April. — Odin, Møller, ank. til København 25. April. — Cathrine, Hansen, ank. til Nakskov 24. April.

**Års.** Hildur, Schmidt, ank. 22. April til Gøteborg. — Jørgen, Albertsen, ank. 22. April til Odense. — Apollo, Albertsen, ank. 20. April til Faaborg. — Anna Margrethe, Raahauge, ank. 20. April til Svendborg. — Albert, Fabricius, ank. 23. April til Grebbestad. — Johanne, Østermann, ank. 23. April til Frederiksstad. — Anna, Albertsen, afgik 21. April fra København til Königsberg. — Ingeborg, Rasmussen, ank. 21. April til Kjøge. — Matthæus Rickert, Lauritzen, ank. 23. April til Boness. — Elna, Carlsen, ank. 24. April til Karlshamn. — Elise Marie, Olsen, ank. 25. April til Pillau. — I. A. Kromann, Wulff Christensen, ank. 25. April til Risør. — Nielsine, Christensen, ank. 25. April til Haderslev. — Marie, Boye, ank. 24. April til Odense. — De tre Søstre, Mathiesen, ank. 23. April til København. — Haabet, Christensen, ank. 25. April til Hartlepool. — Fred, Friis, ank. 25. April paa Københavns Red. — Cæsar, Jørgensen, ank. 25. April til Odense. — Henriette, Holm, ank. 24. April til Ostende. — Caroline, Madsen, ank. 24. April til Rudkjøbing. — Marie, Rasmussen, ank. 24. April til København. — Kristine, Kromann, afg. 23. April fra København til Lübeck. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. 26. April til Nakskov. — Ceres, Bager, ank. 26. April til Flensborg. — Maren, Christensen, ank. 26. April til Methil Red. — Ellen, Lauritzen, ank. 26. April til Newcastle. — Fuglen, Petersen, ank. 26. April til Charlestown. — Phoenix, Eriksen, ank. 26. April til Normoutier Red. — Eden, Petersen, ank. 25. April til Folkestone. — Cecilie, Rasmussen, afg. 24. April fra København til Præstø. — Christiane, Petersen, ank. 25. April til Rudkjøbing. — Vera, Hansen, ank. 26. April til Holtenau. — Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 26. April til Morrisonshaven. — Claudia, Simonsen, ank. 25. April til Clara (Brasilien). — Marie, Eriksen, ank. 26. April til Quimper. — Marie, Rasmussen, ank. 26. April til Odense fra Aalborg. — Hans, Hansen, ank. 23. April til Randers fra Lübeck. — Albertine, Albertsen, ankom 23. April til Randers fra Königsberg. — Kristine, Eschen, ank. 24. April til Christiania. — Argus, Rasmussen, ank. 24. April til Christiania. — Alf, Hansen, ank. 27. April til Christiania. — Argus, Jensen, ank. 27. April til Methil Red. — Marie, Christensen, ank. 26. April til København. — Baltic, Christensen, ank. 26. April til København. — Trine, Hansen, ank. 26. April til Königsberg. — Cecilie, Schaarup, afg. 26. April fra København til Island. — Activ, Schmidt, ank. 26. April til København fra Königsberg. — Skirner, Jepsen, ankom 27. April til St. Nazaire. — Fredensborg, Kisby, ank. 27. April til Pernambuco. — Kvik, Andersen, ank. 29. April til Faaborg. — Salvador, Fabricius, ank. 29. April til Kirkcaldy.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for et Øjebøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrte, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland:

**Skagerrak. Skagen.** I Begyndelsen af Maj 1901 ombyttes Lodsdamperen ved *Skagen* midlertidig med en Lodsdaeksbaad.

**Limfjorden. Salling-Sund. Ør-Odde.** Det hvide, faste Fyr paa *Ør-Odde* brænder fremtidig hele Aaret.

**Smaalands-Farvandet. Vejvø N. t. Ø.** Vraget, der laa sunket N. t. Ø. fra *Vejvø*, er uskadeliggjort for Skibsfarten. Mindste Dybde over Vraget er 5 Favne.

**Islands V.-Kyst. Skutilsfjædr. Isafjædr. Tangen.** Paa SØ-Siden af *Tangen*, 900 Alen S. 50° Ø. fra *Isafjædr* Kirke, er tændt et fast Fyr, der viser grønt Lys fra N. 30° Ø. til Ø., rødt Lys fra Ø. til S. 30° Ø. og grønt Lys fra S. 30° Ø. til S. 30° V. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 66° 5' N. Br. 23° 5' V. Lgd.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Falsterbo Fyr VSV.** En Muddermaskine er sunken i c. 5 Fv. Vand, 3 Kml. VSV. fra *Falsterbo* Fyr. Et Vragfyrskib er udlagt tæt V. for Vraget, ved hvilket der ligger en vragvager med grønt Flag. Mindste Dybde over Vraget er 9 Fod.

**Kalmarsund.** Ved *Skansgrundet*, Ø. for *Grimskär*, er Lystønden atter udlagt.

Uden for *Kalmar* ved *Mellersta Gilburn*, tæt N. for den røde Pyramidetønde, er til Forsøg udlagt en Lystønde. 56° 39' 52" N. Br. 16° 22' 50" Ø. Lgd.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Grundkallen*“ udlagt paa Station den 24de April 1901.

**Bottniske Bugt. Ursviken.** Ved *Ursviken* skulle følgende Ledefyr tændes:

Paa *Degerö* N.-Pynt et vekslende Fyr. 64° 41' 10" N. Br. 21° 11' 0" Ø. Lgd. Paa *Sundgrundet*, Ø. for *Degerö*, et Fyr med Formærkelser. 64° 40' 47" N. Br. 21° 12' 6" Ø. Lgd. Holdte overet i N. 51° V. og S. 51° Ø. lede de mellem *Öisgrundet* og *Rönskårsgrundet* samt N. om *Kalkgrundet* til *Reden* ved *Säfvenäs*.

**Finland. Finnske Bugt. Hangöudd Lodsplads. Båtviken.** Et 4, Kml. langt Farvand for Skibe med 23 Fods Dybgaende er afmærket fra det almindelige Farvand til *Bromarf* N. om *Prästön* til *Båtvikens* Ladsplads.

**Tyskland. Pillau N. Saltnicken.** Ifølge Bekendtgørelse af 19de April 1901 fra Lods-kommandøren i *Pillau* er en red Spidstønde med en opadvendt Kost udlagt i c. 11 Fv. Vand, ved *Saltnicken*, fra *Saltnicken* Mølle i V. t. N. 1/4 N. og fra *Germauer* Kirke i V. t. S. 1/8 S.

## Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Vinga.** Fra den 1ste Januar 1902 forandres Betydningen af Signalerne for Is paa *Vinga* og ville da have følgende Betydning:

En hvid Tavle i det øvre, N-lige Hjørne af Rammen betyder: Is i *Øresund*.

En hvid Tavle i det øvre, S-lige Hjørne af Rammen betyder: Is i *Kongsbackafjædr*.

En hvid Tavle i det nedre, N-lige Hjørne af Rammen betyder: Is ved *Varberg*.

En hvid Tavle i det nedre, S-lige Hjørne af Rammen betyder: Is ved *Marstrand*.

En rund Skive over Rammen betyder: Ishindring i Farvandet til *Göteborg*.

**Bohuslän. Hafstensö.** Paa *Hafstensö* skal tændes et hvidt, fast Fyr, der holdt overet med Fyret ved *Hafstensund* i N. 14° Ø. og S. 14° V. leder mellem Skæret *Vakupp* og Landgrunden ved *Vassholmen* samt V. om Skæret *Väcker*. 58° 46' 7" N. Br. 11° 11' 7" Ø. Lgd.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Nordsøen.** Vraget, der ligger sunket paa 52° 12' N. Br. 3° 50' Ø. Lgd., er uskadeliggjort for Skibsfarten ved Mastens Udtagning. En Vager ligger endnu ved Vraget.

**Tyskland. Elben. Altona.** Udenfor den øvre og den nedre Ende af Lededæmningen udenfor *Altona* Havn er opført en Duc d'Albe, hvorfra vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 38 Fod.

Ved Lededæmningen ligger nu i *Elben* i 19 Fod Vand, c. 60 Alen fra Dæmningens Midte, en sort Spidstønde, ca. 1 1/2 Kbl. fra dens nedre Ende, og en sort Spidstønde c. 1 1/3 Kbl. fra dens øvre Ende.

Dybtgaaende Skibe skal gaa 30 Alen uden om Tenderne og c. 90 Alen fra Dæmningens Midte, som er over Vandet.

**Jade. Wangeroog Farvand.** I *Wangeroog Farvand* er Lystønde Nr. 3 atter udlagt.

**Holland. Zeegat van Ameland.** Baaken paa *Boschplaat* SØ-Ende er atter opført. I *Westgat* (er Inderbarren bortskyllet. Dybden er 16 Fod mellem Spidstønderne Nr. 4 og Nr. 5. *Strandgat* er helt spærret af en Sandbanke.

**Zeegat van Texel. Westgat.** I Westgat er *Bollen van Kijkduin* mellem Spidstønde Nr. 4 med Ballon og Spidstønde Nr. 5 tiltagen ud mod Farvandet, saa at Tøndelinien ikke maa tages for nær. En Spidstønde Nr. 4a er i 30 Fod Vand udlagt paa Stedet. 52° 56' 35" N. Br. 5° 6' 49" Ø. Lgd.

**Nieuwe Maas. Rotterdam.** Et Fartøj er sunket ved Rotterdam, c. 4 Kbl. neden for Kilometermærket CXL og 1/2 Kbl. fra den højre Bred. Det skal snarest mulig borttagee.

**Zeegat van Goeree. Zuid Pampus og Veermansgeul.** I Zuid Pampus er Dybden nu kun 3 Fod og i Veermansgeul 6 Fod.

**Frankrig. Calais. Ridens de la Rade.** En Del Vraggods ligger 1/4 Kbl. NV. for Spirtønden ved Ridens de la Rade. 50° 59' 20" N. Br. 1° 51' 3" Ø. Lgd.

**England. Shipway.** Et Vrag, der kun er lidt over Vandet, er observeret i Shipway, c. 3 1/2 Kml. S. 37° V. fra Fyrskibet „Shipwash“. 51° 58' 55" N. Br. 1° 34' 15" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Anse de Primel. Roc'h-an-Trez-Bas.** Den røde Baake med Kegel paa Roc'h-an-Trez-Bas er edelagt. En grøn Tønde er udlagt N. for Stedet. 48° 42' 44" N. Br. 3° 49' 25" V. Lgd.

**England. Southampton Water.** Indtil midt i Maj afholdes Sømineøvelser c. 4 Kbl. NØ. t. Ø. for Calshot Castle. Man skal derfor ikke gaa længere end 3 1/2 Kbl. fra Slottet. 50° 49' N. Br. 1° 18' V. Lgd.

**Hebrider. Mull. Duart Point.** Den 13. Maj tændes paa William Black Memorial Taarn, paa Duart Point 6 Kbl. S. for Duart Castle, et Blinkfy, der hver 1/4 Minut viser Tre-Blink. Lyset er rødt fra S. 14° V. gennem S. til S. 6° Ø., hvidt fra S. 6° Ø. til S. 85° Ø., rødt fra S. 85° Ø. gennem Ø. til N. 81° Ø. over Lady Rock, og hvidt fra N. 81° Ø. gennem N. til c. N. 21° V., hvor det gaar i Skjul af Landet. Flammens Højde: 43 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Der er ikke Vagt ved Fyret. 56° 27' N. Br. 5° 39' V. Lgd.

**Ørken Øer. Holm Sound. St. Mary's Pier.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Ø.-Pieren, som ligger 3 1/2 Kbl. NØ. for Skaidaquoy Point, St. Mary's, i Holm Sound. Højden: 13 Fod. Brændetid: 12. August—31. Marts. 58° 53' N. Br. 2° 54' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Anse d'Aiguillon.** Den store røde og sorte Baaketønde med Ballon i Anse d'Aiguillon er midlertidig ombyttet med en sort Klokketønde. 46° 15' 44" N. Br. 1° 11' 23" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Mount Hope Bay.** I Mount Hope Bay ere Numrene paa de to sorte Spirtønder Nr. 7 og 9 forandrede til 3 3/4 og 3 1/8 og den tidligere Nummerfølge af de Bagbords Tønder er atter indført.

**Delaware River. Penns Grove og Cherry Island Flats.** Indtil den 15de Juni 1901 er Penns Grove nedre, røde Spirtønde paa Ø.-Siden af Løbet Ø. for Cherry Island Flats, og Cherry Island Flats sorte Spirtønde ved den øvre Ende af Grunden paa V.-Siden af det Ø.-lige Løb ud for Cherry Island forreste Ledefyr inddragen.

**South Carolina. Charleston Harbor.** I den N.-lige Arm af den gravede Rende i Main Channel, Charleston Harbor, ere følgende Tønder udlagte:

En sort og hvid lodret sribet, Stumptønde C i 22 Fod Vand, fra Ferris Wheel i S. og fra Charleston Fyr i N. 71° Ø.

En sort Stumptønde Nr. 1 i 20 Fod Vand, fra Ferris Wheel i S. 8° V. og fra Charleston Fyr i N. 69° Ø.

En sort Stumptønde Nr. 3 i 20 Fod Vand, fra Ferris Wheel i S. 11° V. og fra Charleston Fyr i N. 68 1/2° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Venezuela. Puerto Cabello. Brava Point.** Paa Punta Brava Fyrtaarn er tændt et nyt Fyr. Flammens Højde: 118 Fod.

**Cuba V.-Kyst. San Antonio Knoll.** Den mindste Dybde, der findes paa San Antonio Knoll, nemlig 10 1/2 Fv., ligger paa 21° 59' 45" N. Br. 85° 1' 3" V. Lgd., naar man gaar ud fra, at Kap San Antonio Fyr ligger paa 21° 51' 30" N. Br. 84° 57' 38" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Chili. Tongoi Bugt. Pynt Lengua de Vaca.** Paa Pynt Lengua de Vaca er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 30 S. viser To-Blink; Blink 1 S., Mørke 7 S., Blink 1 S., Mørke 21 S. Flammens Højde: 132 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Hvidt, rundt, c. 20 Fod højt Fyrtaarn. 30° 15' 44" S. Br. 71° 37' 15" V. Lgd.

## Københavns Børskurs d. 1. Maj 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		98 1/2	98 3/4
Danmark .....		84 1/2	85 1/2
Norden .....	111 1/2	111 1/2	111 3/4
Kjøbenhavn .....		93	93 3/4
Carl .....	48	47 3/4	48 1/4
Dannebrog .....		92 3/4	93 1/4
Skjold .....		65 3/4	66 1/4
Urania .....		70 1/4	71
Union .....		96 1/2	97 1/2
Dampsk. af 1896 .....	95 3/4	95 1/2	96 1/2
Østasiatiske .....		105 1/2	106
Østersøen .....		98	99
Nordsøen .....		71	72
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		95	97
Hejmdal .....		102	104
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats .....	97 1/2	97 1/4	97 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk. ....		83	84
3 1/2% Kbhvns Kreditf. ....	84 1/2	84 1/2	84 3/4
4% — — — 2. Serie ..	92 — 1/4	92	92 1/4
4% — — — 1. — ..	94 — 95 1/4	95	95 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		26 1/4	26 1/2
4% — — — 7 — ..	92 1/2 1/4	92 1/4	92 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 — ..		84 3/4	86 1/2
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	139 3/4	139 3/4	140
Privatbank .....		120 1/2	121
Landmandsbank .....	119 1/4	119 3/4	120
Handelsbank .....		117 3/4	119
Grundejerbank .....		99	99 1/4
Burm. & Wain .....	67 1/2	67 1/2	67 3/4
Helsingørs Jærnsk. ....		87 1/4	89 1/4
Sukkerfabr. ....	114 3/4	114 3/4	115
Bryggeri Aktier .....	98 3/4	98 1/2	99

### Vekselkurser d. 30. April 1900.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.75
London .....	18.16	18.12
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Børs d. 30. April 1900.

Russiske Noter ..	216.05
4% Russiske Consols .....	99.40
3 1/10% — Boden Kredit .....	94.25
5% Mexikanske 1899 .....	97.40
5% Rumænske Stats .....	91.90
4% — — — 1890 .....	81.00

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 4,000, „Norden“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 22,000, „Carl“ 4,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 32,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Assens.</b>	Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtre over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	<b>Lods i Sommeren</b> 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb c. 18 Fod ved daglig Højvande. Der forsøges paa at uddybe en Rende over Barren med 22 Fods Vanddybde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 13 Fod, i Forhavnen 15 til 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	<b>Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed.</b> Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaertil faste Priser efter Timebeta-ling.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lods penge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkomne Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoerer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsfgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nysted.</b>	Havnen $12\frac{1}{2}$ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand $12\frac{1}{2}$ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		<b>Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.</b>	$2\frac{1}{2}$ & 3 Kr. pr. Mand	
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 & 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 & 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Ende af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.52, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. $5\frac{1}{2}$ & 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift $\frac{1}{2}$ Øre daglig pr. Reg. Ton.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 288 Øre.  <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½, Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast <b>Bugsering</b> . Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod  <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade

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

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

**Patentfarver for Skibsbunde.**

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch,  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Gittervej, Frihavnen, Ø. Telefon 35

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

**DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

SPECIEL AFDELING

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaaler.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Paralellinealer.  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

**Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner, Ventiler m. m.**

**Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.**  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

# Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra

## C. Mollerups

Skibsmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjælpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.



# Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malma og  
Stockholm for

## Lanterner.

### Husk nu! PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

VARE-MÆRKE.



## J. E. Schmalfeldts

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplag:

Saxogade Nr. 6.

Telefon 18792.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

# HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## LANDMANDSBANKEN

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

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Gammel Strand 36.

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

Hans Bonnesen, Læge

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon 5560.



## Skibs-

### Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 9560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. S. Sørensen.



### Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve, kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 2.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Stoberi & Skibsbyggeri.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsiirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar ubindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er **bortfalden** fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.



Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.

Særlige, gunstige Tabeller for Søfolk i udenrigs Fart.

Hovedkontoret for Danmark:

Frederiksbjerggade 11.

Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmande antages.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibarestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**INDHOLD:** Danmarks Skibsfart i 1900. — Kaptajn V. Engelhardt's sammenfoldige Redningsbaad. — Kjøbenhavn, d. 2. Maj 1901. — Fragtmarkedet. — Overbordskyllet Kvæg. — De ny Regler for Dampskibes Lastning i Norrlandshavnene. — Lodsforhold ude og hjemme. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Setafrende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Maj 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

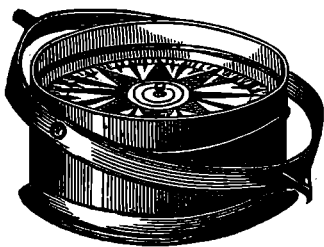
Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.



Kompas justeres.

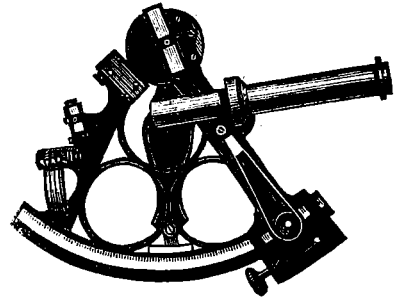
*Frederik Preisler.*

Telf. 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkertøjer med Kew Certifikat fra 30 Kr.



Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 58, Kjøbenhavn.



## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Wald. Petersen's  
Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

Esbjerg Skibsværft.  
S. Abrahamsen.  
Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

## J. D. BEAUVAIS'

overalt anerkendte

### SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING & SUPPER,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER m. m.

anbefales

**ALLE SØFARENDE.**

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

### Skibsdæklak!

Af d'Hrr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kolding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontrol dampskibet „Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A.

Lakken blev anvendt til Dækshusene, og da AA til det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Søvand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak, jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontrol dampskibet „Havørnen“, den 24/6 1894.

A. Bloch,

Fiskerikontrollør for Jylland.

Ene-Fabrikanter:

A. D. Burcharth & Søn,  
Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Læge H. C. Lund.

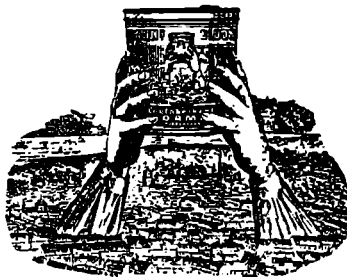
Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.



A. FORMANN'S  
Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej

I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted - Kedelsmedie -

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Tønderings  
Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.



J. E. Schmalfelds

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplag:

Saxogade Nr. 6.

Telefon 18792.

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner,  
Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

## Indførelsen af det maritime Hypotek i Sverrig.

Udenrigsministeriet har stillet til vor Disposition følgende Specialrapport fra det kgl. danske Konsulat i Gøteborg angaaende den nylig vedtagne svenske Lov om Pant i Skibe:

Underpant i Skib har efter svensk Lovgivning hidtil udelukkende været knyttet til visse særlige Fordringer, af hvilke Søfordringerne og Fordringer i Henhold til Sølovens § 17 var de vigtigste. Almindeligt, frivilligt givet Underpant (maritimt Hypotek) kendte Loven derimod ikke. Skulde et Skib belaanes, maatte det gives i Haandpant. I den Komite, der forberedte de fælles nordiske Sølove, havde man vel foreslaaet Forandring i dette Forhold, men Forslaget mødte Modstand og opgaves.

Spørgsmaalet om det maritime Hypoteks Indførelse har imidlertid ofte været paa Bane senere paa Møder og i Komiteer, hvor Søfartens Interesser drøftedes; dog nogen særlig udpræget almindelig Mening i Spørgsmaalet fandtes ikke, hverken for eller imod. Først det 4de nordiske Søfartsmøde i Stockholm 1897 tog fast og bestemt Position for Hypoteket og overdrog til Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening at indgaa med Udtalelser i Sagen til den svenske (og forøvrigt ogsaa til den norske) Regering. Næste Aar anmodede Rigsdagen Regeringen om Overvejelse af Spørgsmaalet, og den derefter nedsatte „Handels- og Søfartskomite“ afgav allerede i November 1898 en Beretning, der anbefalede Indførelsen af Fartøjshypoteket. Efter at samtlige de Institutioner, der skal udtale sig om et sligt Lovforslag, før det forelægges Rigsdagen, derefter var hørte, fandt Forelæggelsen Sted i Januar d. A., og Behandlingen foretoges saa ekspedit, at Loven blev behandlet færdig af Rigsdagen allerede i Marts.

Af den saaledes nu vedtagne Lovs vigtigste Bestemmelser skal her nævnes:

1. Kun ide i Sølovens § 2 omtalte indregistrerede Fartøjer — altsaa i Fartøjer paa over 20 Register-Tons — kan der gives Hypotek (ske „Inteckning“). Der har under Lovens Forberedelse været Tale om at indskrænke Retten til „Inteckning“ til større Fartøjer, fordi det formentlig kun var dem, der vilde faa Brug for den; men for ikke at berøve Lokaltrafikken Mulighed for Udvikling ved Hjælp af Hypoteker, opgav man dog denne Indskrænkning og bestemte sig — ligesom i Danmark — for Registreringspligtsgrænsen. Fra flere Sider var desuden udtalt Ønsket om at betinge Hypoteksretten af Skibets Sødygtighed, eventuelt af et Forbehold, som toges allerede ved den i Henhold til Sølovens § 2 stedfindende Indregistrering. Men begge Dele opgaves som for hæmmende Baand.

2. Der kan kun gives Hypotek i enkelt Fartøj — og hverken i flere Fartøjer under et eller i Fartøjspart. Det var paatænkt at tillade Hypotek i Serier af Fartøjer (f. Eks. Serier bestaaende af mindst 6 Stkr.). Dette vilde have forøget Hypoteksikkerheden for det enkelte Skibs Vedkommende og vilde have opmuntret til Dannelse af større Rederier; men man opgav Tanken paa Grund af praktiske Vanskeligheder. Ved Forbud mod Hypotek i Skibspart har man fulgt den finske Lovs Forbillede. Som Grunde hertil angives, at man har villet undgaa Komplikation i de ved „Inteckningen“ opstaaende Retsforhold, samt at det Formaal, man har for Øje med Indførelsen af det maritime Hypotek: Lettelse af Skibsfartens Adgang til Kapital, ikke befordres ved Hypotek i Skibspart. Loven har heller intet, der svarer til den danske Lovs Bestemmelser om Hypotek i Skib under Bygning. Men dette ligger i, at den tidligere svenske Lovgivning (særlig Handelsbalken)

indeholder Bestemmelser, som byder tilstrækkelig Udvej til Kredit for Fartøj under Bygning.

3. Stockholms Raadstueret er den centrale Inteckningsmyndighed. Skibsregistreringen er i Sverrig ordnet ved kgl. Kundgørelse, saaledes at Registreringens Formaal nærmest er en Konstatering af vedkommende Fartøjs Ret til at føre svensk Flag. Derfor tager man det heller ikke saa særligt nøje med Registrering af Ejendomsforholdene, især ikke naar Fartøjet senere skifter Ejer. Og heri har man ikke ønsket at gøre Forandring, for ikke at volde unødigt Besvær for de mange Skibe, i hvilke der aldrig vil blive givet Hypotek (ligesom i Norge). Men da det jo er nødvendigt, at Ejendomsforholdet ved Fartøjer, i hvilke der gives Pant, nøje konstateres, saa har man besluttet, at denne Konstatering og de dertil knyttede Undersøgelser skal finde Sted samtidig med, at Pantsættelsen begæres „intecknet“. Den nuværende Registreringsmyndighed (Kommerskollegiet) har man imidlertid ikke ment egnet til disse strengt juridiske Forretninger og har derfor bestemt sig for at henlægge dem til Domstolene — der jo allerede varetager „Inteckninger“ i faste Ejendomme — og yderligere af praktiske Grunde bestemt sig for at centralisere dem ved Stockholms Raadstueret. Over svenske Fartøjer, hvori der er tegnet Hypotek, skal der derfor herefter føres Register to Steder: ved Kommerskollegiet for Nationalitetens Skyld og ved Stockholms Raadstueret af Hensyn til Hypoteksforholdene.

4. Med Hensyn til Ejendomsforholdets Konstatering gælder følgende Hovedregel: Pantgiveren maa først og fremmest i Fartøjsregistret staa opført som Fartøjets Ejer. Men har der i de nærmest foregaaende 5 Aar været opført nogen anden som Ejer, saa maa desuden bevises, at den, som nu staa opført som Ejer, virkelig ogsaa er det. Man gaar ved denne Bestemmelse om, at 5 Aars Indtegning i Fartøjsregistret konstaterer Ejendomsretten, ud fra, at var der virkelig nogen Tvivl om den indførte Ejers Ret, saa vilde denne i Løbet af det nævnte Tidsrum være bleven bestridt — eventuelt omstødt. Det turde være tvivlsomt, hvorvidt denne Forudsætning vil holde stik, og hvorvidt den herpaa hvilende Lovbestemmelse er tilstrækkeligt betryggende og opmuntrende for Laangiveren; men det er klart, at en Bestemmelse som denne om de 5 Aar naturligvis er af stor praktisk Betydning for Tilfælde, hvor det paa Grund af Uheld eller tidligere Tiders Forsømmelser ikke er Ejeren muligt at føre tilstrækkeligt Bevis for sin Ejendomsret. — Saalænge Spørgsmaalet om en i Registeret indført Ejers virkelige Ejendomsret verserer for Domstol, kan der selvfølgelig ikke gøres nogen „Inteckning“ om Panteret, og Sagsanlægget skal derfor ogsaa meldes til Registret, en Bestemmelse, som dog ikke findes i selve Loven, men som agtes indført i Registreringsforordningen.

5. Selv om der findes indregistreret Panteret til Sikkerhed for en Fordring, kan dennes Gyldighed godt prøves ved Domstol.

6. Panteretten kan kun gøres gældende mod hele Skibet og ikke mod nogen enkelt Part i det.

7. Panteregistreringen skal fornys hvert 10de Aar. Sker det ikke, er Pantsætningen hævet. Denne Bestemmelse er ganske overensstemmende med, hvad der i svensk Ret gælder for Pante- registrering af fast Ejendom og har samme Fordele og Mangler. Den skyldes den Omstændighed, at svensk Ret ikke kender almindelige Mortifikationsbestemmelser. Fornyselsen kan ogsaa finde Sted for en Del af det indregistrerede Beløb med den Virkning, at Pante-

retten for Resten bortfalder. Fornyelsen behøver ikke at foregaa direkte ved Stockholms Raadstueret, men kan ogsaa ske med en af de andre Underretter som Mellemlid.

8. Pantegælden forfalder straks til Udbetaling, naar Skibet sælges, erklæres uistandsætteligt eller vanrøgtet saaledes, at Pantesikkerheden „mærkeligen“ formindskes.

9. Panthaver gaar forud for Udlægshaver. Heraf følger, at Eksekution i Skibspart ikke kan komme til at berøre Partens Andel i noget i Skibet tegnet Hypotek, samt at der ikke kan indregistreres Panteret i et Skib, saa længe der er gjort Eksekution i det eller i Part af det. Det overlades imidlertid til Vedkommende selv at gardere sig mod saadan Pantsætning, idet der aabnes ham Lejlighed til at anmelde Eksekutionen til Skibsregistret, noget hvormod der agtes indført en Bestemmelse i Registreringsforordningen.

10. Assurancesummen hæfter ikke i Fartøjets Sted overfor Panthaveren. Assurance-sommens Forhold til det maritime Hypotek er altsaa ordnet ganske som dens Forhold til Sjøpanterrettighederne. Raisonnementet er, at Ejeren frivilligt og paa egen Bekostning har assureret Skibet, hvorfor det er ubilligt at give Panthaveren Ret i Assurancesummen. Panthaveren maa selv betrygge sig paa den ene eller anden Maade, hvad han for saa vidt ogsaa er nødt til, da Ejeren jo overhovedet ikke er pligtig til at assurere.

11. Heller ikke Erstatningssummen hæfter i Fartøjets Sted overfor Panthaveren. Dette er imidlertid ikke i Overensstemmelse med Sølovens Forskrift om Erstatningssummen i Forhold til Sjøpanterrettigheder. Men Forholdene er ogsaa forskellige. Kan Fartøjet sættes i Stand, bør Erstatningen bruges til Reparationen, hvilken Anvendelse er i Panthaverens Favør, og han bør derfor i saa Fald ikke kunne gøre Fordring paa nogen kontant Del af Erstatningen. Er Fartøjet derimod uistandsætteligt, eller kondemneres det, turde det vel anses rimeligt, at Erstatningssummen hæftede for Pantet, hvad den gør ifølge nogle andre Lovgivninger, f. Eks. den belgiske. Naar man alligevel har bestemt sig for det modsatte, saa maa Motivet hertil søges i praktiske Hensyn saavel af retslig som anden Art.

12. Erklæres Fartøjet uistandsætteligt, og sælges det derefter, ophører Panteretten i Skibet. Dette er i Harmoni med Bestemmelsen i Søloven om Sjøpanterrettigheders Ophør under samme Forhold. Men Sølovens Bestemmelse om, at Panteretten i saa Tilfælde gaar over paa Købesummen, er ikke fulgt for Fartøjshypotekets Vedkommende. Grunden hertil er, at man har ment, at en saadan Bestemmelse vilde være uden videre praktisk Betydning for Panthaveren, ja tværtimod kunne medføre Vanskeligheder af forskellig Art.

13. Sælges Skib til Udlandet — enten helt eller saa stor Del af det, at det mister Retten til at føre svensk Flag, og Panthaverne ikke i Forvejen har givet Samtykke til Salget, — saa ikke blot forfalder Pantegælden straks, men Sælgeren hæfter for den med alt sit Gods — selv da, hvor et saadant Ansvar ikke forud har paahvilet ham. Er Skibet Partskib, hæfter alle de Parthavere, der har givet Samtykke til Salget eller deltaget i det, paa samme Maade — En for Alle og Alle for En. — Saalænge der ikke eksisterer nogen international Ret vedrørende det maritime Hypotek, er Panthaveren jo altid udsat for, at det Skib, hvori han har sit Pant, sælges i et Land, der ikke anerkender hans Panteret. Det er herimod, Lovgivningen saa vidt muligt maa sikre ham. Opgaven søges løst paa forskellig Maade i de forskellige Lande, enkelte Steder endog ved Forbud (Frankrig) og Straf. Her i Sverrig havde man ogsaa først tænkt paa Forbud mod Salg af Skib til Udlandet, naar der var

Hypotek i Skibet, dog selvfølgelig ikke, naar Hypotekerne havde givet Tilladelse til Salget. Men man opgav Tanken igen. Dels talte praktiske Hensyn imod den, dels den Omstændighed, at Søloven ikke kræver Samtykke til Salg fra Ejerne af Sjøpanterrettigheder. Man valgte saa at forpligte Sælgeren med hele hans Formue som den Vej, der praktisk set mentes mest betryggende.

14. Overgaar fremmed Skib til svensk Eje, forfalder Pantegælden straks til Udbetaling, undtagen hvis Panthaveren har forpligtet sig til ogsaa for dette Tilfælde at lade sit Hypotek blive staaende i Skibet. Søger Panthaveren saa ikke sin Betaling i Løbet af 6 Maaneder efter Skibets Registrering i Sverrig, bortfalder hans Panteret. Denne Bestemmelse om Panterettens Bortfalden forsvares med, at den er nødvendig paa Grund af de meget forskellige Grundsaetninger, der følges i de forskellige Lande baade med Hensyn til, hvad der kan gives maritimt Hypotek i, og med Hensyn til de Former, hvori det gives. Lignende Bestemmelser findes jo ogsaa i andre Lande. Paa den anden Side har man ønsket at skaffe den svenske Skibsfart saa megen Lejlighed som muligt til at nyde godt af fremmed Kredit, og man har derfor sat en vis Frist til Ordning af Forholdet, for at den i Skibet bragte fremmede Kapital kan vedblive at staa i det. Regeringen havde — efter finsk Mønster — foreslaaet Fristen sat til 12 Maaneder. Den endelige Lov siger 6. Hos os i Danmark er Fristen som bekendt kun 3 Maaneder.

Som det vil ses, er den svenske Lov om det maritime Hypotek ikke lidet forskellig fra de danske Lovbestemmelser om dette Æmne. Medens man i Danmark har kunnet nøjes med Skibsregistreringslovens Afsnit V med dettes Princip: saa vidt muligt at stille Underpant i Skib lig Underpant i fast Ejendom, har man i Sverrig skabt en Lov, der — om den end ligesom den danske og i Modsætning til nogle andre Landes Lovgivning i Æmnet vel søger at parallelisere Hypotek i Skib med Hypotek i fast Ejendom — dog i langt højere Grad end dansk Lov omhandler Enkeltgheder og i disse Enkeltgheder, saa vel som paa andre Punkter, afviger fra dansk Ret. Som saadanne væsentligere Afvigelser skal her blot kortelig nævnes: 1) Svensk Lovs Paabud om særlig Undersøgelse af Pantgiverens Ejendomsret og den dermed i Forbindelse staaende Henlæggelse af Panteregistreringen til Domstol. 2) At Underpant i Skibspart ikke kendes i Sverrig. 3) At den nye svenske Lov slet ikke taler om Underpant i Skib under Bygning. 4) Svensk Lovs Bestemmelse om Panteregistreringens periodiske Fornyelse. 5) Dens Ordning af Panthaverens Ret overfor Erstatnings- og Assurancesummen m. m. — Forøvrigt har den vedtagne ny Lov nødvendiggjort Forandringer i en hel Række ældre Love (Handelsbalken, Utsøkningslagen, Konkurslagen, Sjølagen § 2, 3, 5 o. s. v.), Forandringer, som der dog ikke skal gaas nærmere ind paa her.

I Spørgsmaalet om, hvilken Betydning denne ny Lov om det maritime Hypotek kan ventes at ville faa for svensk Skibsfart, er Meningerne meget delte. Naar Lovens ivrigere Forkæmpere paastaar, at de 80 Millioner Kr., der er anlagte i svensk Skibsfart paa Udlandet, i de senere Aar har givet Landet en Fortjeneste af 22 Millioner Kr. aarlig, altsaa 27,4 pCt., samtidig med at Landets øvrige Næringsveje kun har givet omkring 4 pCt. af den til dem knyttede Kapital, og saa heraf uden videre drager den Slutning, at Indførelsen af det maritime Hypotek vil føre store Kapitaler over i Skibsfarten og udvide denne til Gavn for den selv og for Landet, saa turde dette dog vist næppe falde sammen med den almindelige Opfattelse i interesserede Kredse. Denne turde nærmest gaa ud paa, at det maritime Hypotek

her i Sverrig vil blive brugt som en Forstærkning af den personlige Kredit. Alligevel næredes der nu et almindeligt Ønske om at faa en saadan Lov, fordi man saa, hvilken Nytte det maritime Hypotek havde gjort i andre Stater, og fordi man ikke vilde foreholde den svenske Skibsfart den Chance for Udvikling, som det muligvis ogsaa kunde byde denne.

Gøteborg, den 5. April 1901.

*Leerbech.*

Ifølge senere fra Udenrigsministeriet modtagne Oplysninger er Loven bleven henvist til fornyet Prøvelse af Højesteret, hvis oprindelige Betænkning paa vigtige Punkter gik i en fra det senere forelagte Lovforslag afvigende Retning.

*Kjøbenhavn, d. 9. Maj 1901.*

I engelske og amerikanske Søfartskredse har det vakt den største Opsigt, at man i de nordamerikanske Fristater har gjort de første Skridt til Dannelsen af et Dampskibsselskab af kolossale Dimensioner, hvis Skibe skal gaa i Atlanterhavsfart. Begyndelsen er gjort ved, at en Ring af amerikanske Kapitalister har sikket sig Ledelsen af et af de største engelske Selskabers Skibe, nemlig Leyland-Linjens. Den nævnte „Ring“ er Herre over et stort Antal amerikanske Jærnbaner, og man mener, at det er dens Hensigt at erhverve ogsaa andre engelske Linjer. Det er mulig med Henblik paa den nordamerikanske Subventionslov, der stadig ligger i Luften, at de amerikanske Kapitalister har foretaget dette Skridt, der har fremkaldt nogen Uro i England. „Sh. Gaz.“ tager dog Sagen meget roligt, idet den udtaler, at hvis Amerikanerne har flere Penge, end de har Brug for, er der ogsaa andre Skibsinteressenter i England, som vil være glade ved at faa fat i disse Penge, som de saa kan anbringe i ny Skibe, der med Held kan konkurrere med de gamle.

Om Bord paa en Damper i Royal Albert Dock i London er, ifølge „Fairplay“, for nylig foretaget Forsøg med den af The Clayton Fire Extinguishing and Ventilating Company fremstillede desinficerende Gasart. Skibet var lige ankommet fra Østen og havde udlosset. Rederiet overdrog Kompagniet at anstille disse Forsøg med dets Gasart i Skibets Kahytter, Saloner og Lastrum, saa at dens Brugbarhed til Udryddelse af Rotter og andre skadelige Dyr kunde blive godtgjort. Først fyldtes Lastrum Nr. 3 med Gas, og da man kort efter aabnede og undersøgte det, fandtes en Del døde Rotter liggende paa de to Dæk og paa Bunden af Lasten. Alle Rum i Skibet blev nu tæt fyldte med Gas og over 300 Rotter dræbtes derved, foruden en utallig Mængde Kakerlakker og andet Utøj. Paa Bakken fandtes 56 Rotter, i Gangene i Kahytten og i Kabyssen 78, o. s. v.; et forholdsvis langt mindre Antal fandtes i Lastrummene, hvilket man tilskriver den Omstændighed, at mange Rotter var gaaet i Land med Lasten, da denne blev losset. Rederiet er meget tilfreds med Resultatet af dette Forsøg, idet Skibet ikke i nogen Henseende har lidt ved det; det forhandler nu med Kompagniet om at foretage det samme Arbejde om Bord i andre af Rederiets Skibe, og Kompagniet vil nu installere store Maskiner om Bord i Pramme, ved Hjælp af hvilke det vil kunne desinficere de største Dampere, der kommer til London, i Løbet af 24 Timer.

Vi omtalte nylig de hurtige Rejser, der var foretagne med Sejlskibet Potosi af Hamburg. „Fairplay“ oplyser nu, at den italienske Brig Anita, der maaler 373 Reg.-Tons og er bygget i 1876, uden Tvivl holder Rekorden med Hensyn til lange Rejser. Skibet forlod Martinique d. 6. Juni i Fjor, bestemt til Nantes, og d. 11. September, 97 Dage derefter, ankom det læk til Teneriffa. Efter at have anvendt rigelig Tid til Reparation, genoptog det Rejsen, og ankom endelig til Nantes d. 17. April i Aar, mere end 10 Maaneder efter Afgangen. Men Skibets tidligere Rejser viser ganske det samme. Det sejlede fra Rosario d. 5. April 1893 og ankom til Plymouth d. 15. Oktober: 193 Dage; afgik fra Plymouth d. 26. Marts 1894 og ankom til Santos d. 21. Juli: 117 Dage; afgik fra Buenos Ayres d. 12. December og ankom til Plymouth 28. Maj: 166 Dage; afgik fra Cardiff 15. September 1895 og ankom til Montevideo 17. Januar: 122 Dage; afgik fra Paysandu d. 15. August 1896 og ankom til Baltimore (uden at være rapporteret i Mellemtiden) d. 8. Marts 1897: 205 Dage. Afgik fra Brunswick 26. Juni og ankom til Paysandu 31. December: 188 Dage; afgik fra Paysandu d. 11. Oktober 1898 og ankom til Baltimore 8. Juni: 234 Dage; afgik fra Baltimore d. 17. Oktober 1899 og ankom til Maranham d. 9. Januar 1900: 84 Dage. Fra Maranham gik Skibet til Barbados og Martinique paa den nylig afsluttede Rejse.

Blandt Skibsrederne i Marseilles og andre franske Byer har det vakt megen Interesse, at Shell-Linjens Damper Volute nylig har fuldendt en Rejse til Østen og tilbage, der strakte sig over ialt 32,000 engl. Mil, og paa hvilken Skibet udelukkende har anvendt flydende Brændsel. Der har ikke herved været mindste Vanskelighed med Kedlerne, og Rejsen forløb i alle Henseender godt.

Sidste Torsdag afholdtes i Sundet en Prøvetur med en Motorbaad af en ny Type, konstrueret af Hr. P. Jørgensen, beregnet til Fiskeri, særlig Sildefiskeri. Baaden er klinkbygget af Kragejollotypen og har et smalt Sidedæk og Halvdæk for og agter. Maskinen er anbragt et Stykke agten for midtskibs; den er en Petroleums-Motor med to Cylindre, og den driver en tovinget Metalskrue, hvis Blade er til at omstyre, saa at Skruen kan virke baade frem og tilbage. Baaden har Stagsjæl og Fok, og Skruen kan stilles sejlfret. — Baaden gjorde paa Prøveturen 6 Knob, hvilken Fart ved Brugen af Sejl og med gunstig Vind kan forøges til 8 à 9 Knob. Den maaler 44 Tons.

Baaden gør Indtryk af at være praktisk og vel-sejlende. Den synes at maatte kunne faa ikke ringe Betydning for Fiskerne ved Røgtningen af Garn under ugunstige Vind- og Strømforhold, særlig hvor Fiskeriet foregaar i større Maalestok.

Vi har fra Statsprøveanstalten faaet tilsendt Beretning om dens Virksomhed i 1900. Denne Anstalt, der oprettedes for faa Aar siden, har stadig udvidet sit Arbejdsomraade, og dens Virksomhed synes at have stor Betydning. Det er dens Formaal at anstille Prøver med alle Slags Materialer, der kan konstatere disses Styrke, og ved Undersøgelser at paavise forskellige Stoffers Kvalitet; denne Virksomhed er af stor Interesse f. Eks. for Skibsværfter, der her kan faa undersøgt Kvaliteten af de mange forskellige Materialer, de benytter. I det forløbne Aar er der foretaget Cementundersøgelser, fremdeles 813 Prøver af Metal, af hvilke sidste 714 var Trækprøver og 68 var Rørprøver, der gaar ud paa at

finde, hvilke Fordringer der kan stilles til almindelige Gas-, Vand- og Dampværk af smedeligt Jern. Metalundersøgelserne er i stadig stærk Tiltagen, hvilket for en væsentlig Del skyldes den Mængde Prøver, som Anstalten har udført for Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri til dettes hydrauliske Storsmederi. Endvidere har Anstalten undersøgt den her i Landet almindelig benyttede Tjærings og Malings Betydning for Konservering af Træ og Metaller, Styrken af Bambus og Hampereb, Brændværdibestemmelser med Kul, Koks, Brænde m. m. Anstalten modtog i det forløbne Aar Anerkendelse af Bureau Veritas, ligesom den tidligere er anerkendt af Lloyd.

Anstalten er understøttet af Staten, og dens Betydning er almindelig anerkendt. Den bør kendes og benyttes ogsaa af Skibsværfter og lignende Institutioner, hvis Opmærksomhed vi henleder paa den. — Anstaltens Direktør er Professor ved den polytekniske Lærestalt H. I. Hannover.

Fra Fanø skrives til os:

Om 3—4 Uger kan de fra Tyskland bestilte Apparater til Telegrafering uden Traad fra Vyl Fyrskib til Blaavandshuk Fyr ventes at blive opstillede. Der er henvend 4 Mil fra Fyrskibet til Fyret, hvor der er Statstelefon. Det her omtalte Telegrafanlæg vil sikkert blive til Nytte for Søfarten, og er det at haabe, at ogsaa Horns Rev Fyrskib snart maa faa en lignende Forbindelse med Blaavandshuk Fyr, saa at Skibe, der passerer dette Fyrskib, kan blive rapporterede.

Foreningen til Søfartens Fremme valgte paa sin Generalforsamling i Mandags Kommandør Münster til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Kommandør Jespersen, og Bestyrelsen valgte ham i et Møde umiddelbart derefter til Foreningens Formand.

Horsens Byraad har besluttet at søge gennemført en Belysning af Fjorden op til Byen, saaledes at mindre Skibe ikke behøver at overnatte paa Fjorden, men kan gaa helt ind til Byen, og større Skibe kan gaa halvt ind gennem Fjorden. Forslagets Gennemførelse vil koste 8,500 Kr., til Pasning etc. vil medgaa c. 2,000 Kr aarlig.

Skibsfarten paa Kronstadt er nu aabnet, hvilket meddeltes os d. 3. ds. ved Telegram fra Hr. Hans Smith og fra d'Herr. Radau & Co., Kronstadt. Samtidig meddeler Udenrigsministeriet os, at Dwina fra d. 1. ds. er aaben for Skibsfarten, at Sundsvall i flere Dage har været aaben, og at Skibsfarten paa Örnskioldevik og Umeå ventes aabnet c. 10. ds.

Firmaet L. J. Wilson, Port Natal, har sendt os en lille, af det udgivne Bog, hvori findes en Række Oplysninger af stor Interesse for alle Skibsførere, hvis Skibe anløber Port Natal.

Svitseres Bjærgningsentreprise har afsendt sin Damper „Helsingør“ til Havnefjord paa Island, hvor den skal stationeres til sidst i September. De talrige Strandinger, der forefalder under Island, viser, at der er Trang til en Bjærgningsdamper deroppe. Kaptajn N. Mogensen skal føre Skibet, hvorefter „Em. Z. Svitser“ skal føres af Kaptajn Pii.

Om Landsætning af Søfolk i amerikanske Havne meddeler Udenrigsministeriet os:

Danske Skibsførere, der sejler paa Havne i De forenede Stater af Amerika, erindres herved om, at den amerikanske Immigrationslovgivning er anvendelig paa alle ikke bona fide Medlemmer af et Skibs Besætning, derunder indbefattet „stowaways“ og „workaways“, og at det under Strafansvar paahviler Kaptajnen ved Ankomsten at sende en Liste over saadanne Personer til den lokale Commissioner of Immigration eller anden dertil af De forenede Stater ansat Agent, samt at bringe disse Personer til bemeldte Embedsmands Kontor forinden de endelig forlade Skibet.

## Mere om Lodsforhold ude og hjemme.

Vi har modtaget følgende:

I et Indlæg om disse Forhold i „Dansk Søfartstidende“ af 2. Maj d. A. anstiller en Indsender under Mærket P. nogle Sammenligninger mellem Lodstjenestens Udførelse ved Indsejlingerne til New Orleans og Newcastle paa den ene Side og til Sundet paa den anden Side, og drager saa af denne højst mærkelige Sammenstilling — paa de først nævnte Steder er der Overmaal af Lodsefterspørgsel, og paa sidst nævnte er Lodsbegæring kun en Undtagelse — den Konklusion, at danske Lodser er forsømmelige.

En saadan, under Anonymitetens Dække og uden Anførelse af bestemte Fakta fremsat Insinuation imod en vigtig og dog ellers velrenommeret Institution, er alene af disse Aarsager utilbørlig og fortjente tillige som skadelig i flere Henseender en langt skarpere Paatale end her vil ske, hvis ikke Indsenderen, der dog angiver sig som Skibsfører, samtidigt havde godtgjort sin Mangel paa Berettigelse til at opfattes alvorligt ved at fremsætte et saadant Postulat, som at Sundets anerkendt fortrinlige Belysning er saa vildledende for forsigtige Skibsførere, at de bør ankre op for Natten i nogle Kvartmils Afstand fra Fyrskibene indtil Dagens Komme, da Lodserne ikke opsøger dem saa langt ude. Som om det netop ikke er denne Belysnings Skyld, at Lodshjælp er saa lidet tiltrængt og efterspurgt!

Lodserne er ifølge Lodsloven „pligtige at oppasse de Søfarende og skal paa første fra et Skib givet Signal efter Lods straks bestræbe sig for at komme om Bord paa samme“, men selvfølgelig er Lodser ligesaa lidt som Skibsførere og andre Mennesker ufejlbare. Nærværende Indsender, der kender noget til Lodsforhold, ved ogsaa, at naar Klager over Lodseres Forsømmelser fremkommer fra Skibsførernes Side, bliver den paagældende Lods, om han har Skyld, straffet. Har nu Hr. P., der vel er en „forsigtig“ Skibsfører, og som altsaa ankrer op om Natten udenfor Fyrskibene, forgæves derude gjort Signal efter Lods, burde han have indsendt en i saa Fald fuldt berettiget Klage over den enkelte Lodsforsømmelse til den Paagældendes Foresatte, i Stedet for offentlig at søge at nedsætte alle Lodserne i det almindelige Omdømme. De er haardt nok trængte i Forvejen, hvorpaa som Bevis eksempelvis skal anføres, at ved et Sundlodseri — Forholdene er omtrent ens for Helsingørs og Dragørs Lodserier — har der i Foraarets Taagetid, som Hr. P. jo selv tillægger særlig Betydning, nemlig Marts og April Maaneder, af c. 1500 udefra kommende Skibe været forlangt og ydet Lodshjælp til 47 Skibe i Maanedernes 61 Dage, og af disse er der paa 25 Dage ikke faldet en eneste Lodsning. Hvor stort et Personel og hvor meget Damp- og Sejlmateriel tror Hr. P., at der forsvarligt kan underholdes af de deraf flydende Indtægter til at strøs rundt for Bougene af de indkomne Skibe, blot for

at Skibsførerne kan have den beroligende Følelse, at hvis de vilde have taget Lods, havde de knapt nok haft nødtigt at hejse Signal derfor, og kunde desuden, vel at mærke, have faaet denne Lodshjælp gratis fra langt til Søns lige ind til Fyrskibene, idet Taksterne herfor af Hensyn til den svenske Konkurrence, der har strøget dem, ikke opkræves. Naar saa endda den forgæves tilbudte Lodshjælp blev afslaaet med Tak, men tværtimod bliver Lodserne, der dog i det mindste i Ansvar for deres Gerning staa paa lige Fod med Skibsførerne, meget ofte af disse paa en alt andet end høffig Maade afviste for den Ulejlighed, de forvolder ved Prajningen, eller fordi de ikke vil give yderligere Afslag i Lods-pengene, hvad Loven forbyder dem.

Om nu Hr. P. er mere modtagelig for bedre Oplysning i Debat, end han er for Oplysning paa Søen, faar staa hen, og dette Indlæg fremkommer da ogsaa mindre for hans Skyld end som en Kontra-Appel til uheldede Læseres Sympati for vort f. T. uheldigt stillede Lods-væsen imod hans Angreb derpaa. Der er som bekendt nedsat en Kommission til at tage alle de herunder hørende Forhold under Overvejelse og fremkomme med Forslag til forbedrende Forandringer deri. Det kan sikkert kun være denne Kommission kært, at mange af disse Forhold ogsaa gøres til Genstand for virkelig sagkyndig Drøftelse i vore Søfartstidender. — Hr. P. synes dog ikke egnet til at føre an i en saadan. **B.**

I „Dansk Søfartstidende“ af 2. Maj findes en Artikel om „Lodsforholdene ude og hjemme“, undertegnet P.

Hvorledes Forholdene er ved Newcastle og New Orleans skal jeg ikke komme ind paa, skønt der muligvis kunde være noget at bemærke til Hr. P.s Oplysning om disse Forhold. Til Hr. P.s Beretning om Lodsforholdene her i Sundet skal jeg derimod gøre et Par Bemærkninger. Hr. P. kan være ganske rolig for, at hvis kun de Skibe, der søger Sundet, vilde benytte Lods, skulde Lodserne nok opsøge Skibene; men Forholdet er ganske det modsatte af Hr. P.s Beretning; det er ikke Lodsernes, men Skibsførernes Skyld, at Lodsbaadene ikke ligger længere ude end Tilfældet er; jeg har selv personlig været med til, at Lodserne har prajet 15—20 større Dampskibe, som i taaget Vejr har søgt Sundet syd fra, og de har alle faaet det Svar, at de vilde ankre eller blive liggende til det klarede.

Nord fra er Forholdet ikke anderledes: Imellem Middelgrundsfortet og Taarbæk Rev har jeg fra Kjøbenhavns Lodsdampere mange Gange været med til at praje Skibe af alle Nationer, og paa ganske faa Undtagelser nær faaet samme Svar som ovenfor nævnt. Jeg skal nævne Hr. P. et Eksempel paa, hvor bange d'Hrr. Kaptajner er for at benytte en Sundlods. En dansk, ballastet Dampere paa 1,500 Tons Register ankrede paa Grund af Taage nord for Middelgrundsfortet Kl. 11 Fm. og blev liggende til Kl. 9 næste Dag. Lodsdampere var paa Siden af Skibet før det ankrede, og Lodserne tilbød at gaa igennem med Skibet; men Kaptajnen svarede, at han ikke turde benytte Lods for sit Rederi. Hvis nu det var en Kapital, det drejede sig om, var der jo ikke noget at sige hertil; men nævnte Skibs Lodspenge fra Middelgrundsfortet til Dragør Fyrskib er 21 Kr. 82 Øre, og naar en Kaptajn eller et Rederi foretrækker at lade en 1,500 Tons Dampere ligge et helt Døgn for at spare dette Beløb, kan enhver nok forstaa, hvad der er at gøre for Lodserne paa dette Omraade. **I.**

## Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af nogle ganske enkelte Markeder kan der desværre heller ikke denne Gang siges at være indtraadt nogen Bedring af Betydning i Fragtmarkedet. En meget væsentlig Basis for Skibsfarten er jo Kuleksporten fra England, men grundet paa Udførselstolden og de derved opstaaede forskelligartede Forstyrrelser, gaar Befragtningen af Kultonnage kun treven, og Markedet er i en særdeles utilfredsstillende Forfatning. En Del Kulmineejere og Eksportører har henvendt sig til Finansministeren med Anmodning om at faa Udførselstolden beregnet pro rata efter Kullenes Værdi, hvilket synes os at være meget fornuftigt, da de dyre Waleskul dog langt bedre kan taale en højere Told end de billigere Kulsorter. Med Hensyn til de Kontrakter, som er afsluttede inden Loven om Kultolden traadte i Kraft, foreligger der endnu heller ikke nogen Afgørelse, og det er næppe sandsynligt, at der vil blive normale Tilstande i Kulmarkedet igen, førend alle Punkter er endelig ordnede. Navnlig viser Pladserne paa Østkysten meget ringe Aktivitet, og med Undtagelse af Middelhavet, hvortil Begæret er nogenlunde, har det ligefrem sine Vanskeligheder at skaffe en Fragt, især for større Baade. Saa godt som det eneste Marked, hvorfra der kommer glædelige Efterretninger, er La Plata, der i Ugens Løb er avanceret yderligere 1 Shilling. Bilbao er ogsaa vedblivende fast, men Raterne viser ingen Forandring. Ud over dette er der imidlertid intet særlig nævneværdigt at anføre.

Østen er nærmest uforandret. Fra Rishavnene kan opnaas 22/6 til U. K. eller Kontinentet, fra Kurrachee til udsøgt Havn 16/ à 16/6 og fra Bombay c. 15/. For Kul fra Calcutta noteres 5 Rupees pr. Ton til Colombo, 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> til Madras. Der er sluttet flere Dampere med Sukker fra Java til U. S. Atlanterhavshavn à 27/6 pr. Ton for Maj/Juni. 28/9 for August, og der er al Rimelighed for, at der vil kunne betinges 1/3 mere.

Sortehavet viser en ganske lille Opgang i Raterne, og Tonen er noget fastere. Fra Odessa eller Novorossisk til L. H. A. R. noteres pr. Maj 8/6 à 9/, pr. August 10/ à 10/6 og pr. September 11/ à 11/6. Sulina betaler c. 10/ til udsøgt Havn, Maj Afskibning.

Saltfragterne til Østersøen er flovere, da det foreløbige Behov er dækket, og for Juni Afskibning fra Eupatoria kan næppe opnaas mere end 12/6 à 12/9. Azoff er en Smule fastere med bedre Begær; til Kontinentet kan der pr. Maj/Juni betinges 10/9 à 11/, og til Bergen er der betalt 11/6. Ertsfragterne fra Poti er ogsaa bedre paa Basis af 13/ til Middlesbro.

Middelhavet er paa enkelte Omraader lidt livligere, navnlig for Ertsfarten, og der er effektueret en betydelig Mængde Befragtninger i Ugens Løb, delvis til højere Rater. Der betales nu Benisaf-Rotterdam eller Amsterdam 7/, Barrow 7/3, Elba-Dunkirk 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Villaricos-Newport 7/6, Carthagena-Tyne 7/9, Almeria-Barrow 8/, Malaga-Rotterdam 8/, alt „full terms“, Maj Afskibning.

Bona betaler 13/ for Esparto til Firth of Forth og 9/ for Fosfat til Stettin. Fra Alexandria søges Tonnage for Sukker til U. S. Atlanterhavshavn à 8/6 til 9/ pr. Ton. Bilbao er fast og noterer som følger: Stockton eller Middlesbro 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rotterdam 5/6, Dunkirk 5/9. Til Philadelphia eller Baltimore betales 9/6 à 10/ „full terms“.

Amerika viser lidt mere Begær for Tonnage til Korn og tildels Træ, hvorimod det i andre Retninger er meget flovt, navnlig for Bomuld. Fra nordlig Havn til C. f. O. kan let opnaas 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, til Danmark 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 2/9 til én, respek. to Havne, Stettin 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. For Bomuld fra Savannah til Liverpool eller Bremen kan næppe betinges mere end 30/. Paa Nettto Charter fra nordlig Havn til U. K. eller Kontinentet er Raten 8/6 à 8/9. Kulfragterne fra Virginia, Baltimore eller Newport News er lidt lavere paa Basis af 13/ à 13/6 til Middelhavet, 14/6 til Buenos



Ayres og 15/6 til Rio de Janeiro. Fra Golfhavnene noteres for Korn 3/ à 3 1/2 til udsøgt Havn, og paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet c. 12/6 à 13/, til Danmark 14/ à 14/6. Bomuldsbefragtingerne for den kommende Saison ligger helt stille, da Eksportørerne holder sig tilbage. For amerikansk Regning er der stadig Ordre for Dampere i Maanedsfragt, men der kan næppe betinges mere end ca. 4/3 af Dødvægt Kapaciteten. For Tømmer ser Markedet fast med godt Begær, hvorimod det for Brædder er flovt. Fra Pensacola til Holland er Raten avanceret til 95/, og til Leith eller Sunderland er der pr. Maj betalt 96/3. St. John eller Pugwash til Vestkysten af G. B. betales 41/3 pr. Maj/Juni, Montreal til West Hartlepool 45/, London 46/3, samme Termin.

La Plata har været meget aktiv, og der er sluttet en Mængde Dampere baade pr. Maj, Juni og Juli. Fra de øvre Pladser paa Floden til U. K. eller Kontinentet betales 20/ for Annullering 25. Juni, og 19/ for 15. Juli. Fra Buenos Ayres til udsøgt Havn kan opnaas 15/ à 15/6 pr. Juni/Juli.

Østersømarkedet er fremdeles utilfredsstillende. Den 3. Maj indkom de første Dampere til Kronstadt og St. Petersborg, og da en Del sydfinske og svenske Træpladser nu ogsaa er tilgængelige, maa man haabe, at dette vil bidrage til at stimulere Markedet. Der har indtil Dato kun fundet forholdsvis faa Befragtinger Sted, og da Rederne gennemgaaende er tilbageholdende, medens mange Befragtere endnu langt fra har dækket sig, hverken for prompt eller senere, tør man nok imødesee en Opgang i Raterne inden alt for længe, men, som sagt, afhænger meget af Rederiernes Holdning. St. Petersborg har allerede en Stigning at opvise, og prompt Tonnage kan nu placeres à 1/3 Hvedebasis til London, 1/3 à 1/3 3/4 til Rotterdam eller Amsterdam, 1/4 1/2 Hamburg, Weser, Dunkirk eller Ghent. Fra Kronstadt til London noteres 23/6 D/B, 1/3 Boards 25/, Leith eller Grangemouth 20/ à 21/ D/B., alt prompt Afskibning. Fra de nordligste Pladser i Botten kan pr. f. o. w. opnaas c. 27/6 til Englands Østkyst. Sundsvall (2 Pladser) til Honfleur pr. Juni giver Frcs. 33 for Brædder, Haparanda Calais Frcs. 35/36. For Pitprops fra Gamle Karleby eller Jacobstad til Østkysten kan faas 25/ pr. Gøteborg Std. Mindre Dampere fra Sydfinland (Kotka, Wiborg etc.) kan placeres til Kjøbenhavn med Brædder à c. Rm. 22 pr. Std., til danske Provinshavne Rm. 23/25, Juni Afladning.

Riga er fremdeles meget flovt, trykket af det store Tilbud Tonnage i Forbindelse med Knaphed paa disponible Varer. Der kan kun opnaas 18/6 à 19/ for D/B. til London eller Østkysten. Hfl. 11/12 D/B til Holland, Frcs. 17/18 for Hør til Dunkirk eller Ghent, 6/6 for Sleepers til Ardrossan. Libau noterer 8 1/4 à 9 Pence Havrebasis til London eller Rotterdam, 10 1/2 til Bremen, 1/ à 1/0 3/4 til Rouen. Fra Memel til London betales 5/9 à 6/ for Sleepers, til Holland 6/ à 6/3. Fra Archangel til Holland noteres Hfl 22/23 D/B. B. pr. f. o. w., og til Grimsby er der sluttet til 40/.

Kulfragterne fra England er, som foran anført, langt fra tilfredsstillende, og navnlig gælder dette fremdeles for Østersøens Vedkommende. Den store Mængde fragtsøgende Tonnage har trykket Raterne ganske betydeligt, og er der saaledes bleven sluttet fra Tyne til Swinemünde til 3/6, som maa siges mildest talt at være en ruinerende Fragt. Til Kronstadt fra Tynen har Raten været nede paa 3/9, men er atter kommen op til 4/, hvortil der er sluttet ikke saa faa Baade, omendskønt Fragten jo er yderst tarvelig. Forøvrigt er der fra Tyne eller Blyth sluttet til 4/3 Neufahrwasser, 3/9 à 3/10 1/2 Pillau, 4 à 4/3 Riga, 4/3 Malmø, 4/ Kronstadt, 6/9 Oporto, 7/6 Genua, 8/ Barcelona, 8/6 Smyrna, 9/ Alexandria. Fra Firth of Forth betales 4/3 à 4/6 til Kronstadt eller Riga, 3/7 1/2 til Swinemünde, 4/ à 4/6 Gefle, 4/3 à 5/ til danske Provinshavne. Cardiff er en Smule livligere end Østersøhavnene og har sluttet som følger: Stettin 4/9,

Helsingør 5/, Kronstadt 5/, Malta 6/9, Genua 8/, Alexandria 8/9 à 9/, Port Said 8/3, Rio de Janeiro 15/9.

Sejlskibsmarkedet er nogenlunde godt for de lange Farter, derimod er det meget stille for de hjemlige Færvandes Vedkommende. Fra Portland (Or.), Tacoma eller San Francisco til U. K. eller Kontinentet er der pr. November sluttet til 37/6 og pr. December til 38/9, hvilket betegner en Stigning af 2/6. Pr. Maj/Juni betales 35/ fra San Francisco. Melbourne til Evropa har sikket sig et Par Skibe pr. Juli til 32/6, og der er yderligere Efterspørgsel. Fra Vestkysten af Sydamerika vises mindre Aktivitet, og prompte Skibe kan næppe betinge mere end 20/ à 21/3, medens der for Juli Afskibning betales 25/, med en Reduktion af 1/3 til direkte Havn.

Fra Firth of Forth er de sidste Befragtinger som følger: Methil-Sundhavn £ 4.15/, Burntisland-Ystad £ 5/1, Kolberg £ 6.7/6, og fra Hull £ 4.12/6 til Sundhavn, £ 4.10/ til Sundsvall, alt for Kul. For Træ fra Sydfinland til Danmark varierer Fragten fra 21/25 Rm. pr. Std. Brædder, alt efter Lastplads og Destination. Fra Aalborg til Riga betales Rm. 4 1/4 pr. Ton Kridt, til Kronstadt eller Petersborg Rm. 4 1/2 à 5. Helsingborg betaler til Helsingfors eller Wiborg Rm. 5 for Lervarer, til Stockholm Kr. 3 1/4 à 3 1/2. For Mursten og Ler fra Rønne til St. Petersborg kan faas Rm. 4, til Wiborg Rm. 4 1/2 og til Riga Rm. 3 1/2 à 3 3/4 pr. Ton.

## Spørgsmaal og Svar.

De bedes i Deres ærede Blad give mig Svar paa nedenstaaende:

I Overenskomsten af 29. September 1900 mellem Dampskibsrederi-Foreningen og Sømandenes Forbund staar i § 2: Dæksfolkene kan ikke forlange Overtid for Arbejde i Forbindelse med Ankomst, Dokning og Afgang. Der spørges: Hvad menes med Arbejde, henhørende til Ankomst? Kan ogsaa dertil henregnes Oprigning af Lossegrejer, tage Luger af, og i det hele gøre Skibet klar til at losse, naar dette er paa en Hverdag og Frivagten bliver kaldt paa Dækket 1 à 2 Timer før Skibet kommer i Havn? Eller skal der betales Overtid for dette?

*Skibsfører.*

Oprigning af Lossegrejer, tage Luger af og i det hele gøre Skibet klar til at losse maa henregnes til det Arbejde, der i § 2 af den nævnte Overenskomst nævnes som „Arbejde i Forbindelse med Ankomst“, og for hvilket der ikke skal betales Overtid. Efter de Oplysninger, vi har indhentet, antager vi, at Frivagten, uden Betaling for Overtid, kan kaldes paa Dækket saa lang Tid før Skibets Ankomst, som normalt behøves til at udføre de Arbejder i Forbindelse med Losningen, der sædvanlig udføres inden Skibet kommer i Havn.

## Generalforsamlinger.

### Foreningen til Søfartens Fremme

har afholdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Grosserer Carl Melchior. Kassereren, Grosserer Moses Melchior fremlagde Regnskabet for 1900. Indtægten var ialt 39,136 Kr. Beholdningen ved Aarets Slutning 27,613 Kr. Foreningens Formue er 208,810 Kr., hvilket er en Fremgang fra det foregaaende Aar af 1,081 Kr. Medlemsantallet er 157, hvilket er en Tilbagegang af 12. Der gaves Decharge.

Den fungerende Formand, Kommandør N. Jacobsen mindedes i hjertelige Ord den i det forløbne Aar afdøde

Formand, Kommandør N. I. Jespersen, og ligeledes afløde Kaptajn H. F. Harboe, der var Medlem af Bestyrelsen. Foreningens Virksomhed havde mest samlet sig om Navigationsskolen i København, som man, særlig ved Uddannelsen af gode Lærerkæfter, havde gjort til en Mønsterskole. Skolen havde været meget stærkt besøgt, saa at man steds mere trængte til bedre Lokaler, hvorfor man havde under Overvejelse at opføre sin egen Bygning. Foreningen var iøvrigt, efter Oprettelsen af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, i hvilken den var repræsenteret og som den støttede økonomisk, naturligt traadt mere i Baggrunden, idet Regeringen nu henvendte sig til Repræsentationen i Stedet for, som tidligere, til Foreningen, og Repræsentationen synes at løse de Opgaver, der stilles den, meget godt.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Harald Hansen og Kaptajn Jacob Holm og valgtes Kaptajn H. W. Knudsen og Kommandør Münter. Revisorerne genvalgtes.

#### Det østasiatiske Kompagni

har afholdt aarlig Generalforsamling. Bankdirektør Glückstadt aflagde Beretning, med Hensyn til hvilken vi henviser til Referatet i Bladets Nr. 17. Det meddeltes yderligere, at det russisk-østasiatiske Kompagni giver 9 pCt. Udbytte og henlægger og afskriver 130,713 Rbl.

Der gaves Decharge. Bestyrelsen har suppleret sig med Kaptajn af Marinen Maegaard; fremdeles genvalgtes Admiral Richelieu. Revisorerne genvalgtes.

### Personalia.

Kapt. H. P. Lassen, Fører af Barkskibet „Sixtus“ af Fanø, er d. 28. April afgaaet ved Døden i Manilla (Filipinerne). Skibet gik fra Manilla d. 23. April, paa hvilken Dag det afgik til Puget Sound for at laste Træ til Hamburg, men uden Kapt. Lassen, der maatte lades syg tilbage, lidende af Feber og Dysenteri, for hvilken han nu har maattet bukke under.

Kapt. Struckmann, Fører af Skibet „Copley“, vil i den nærmeste Tid overtage Bark „Sixtus.“

Maskinmester A. W. P. Ømann paa D. F. D. S. Skib „Arkansas“ fejrede i Mandags sit 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste.

### Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Marts Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 7 amerikanske, 19 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 8 franske, 1 tysk, 10 italienske, 10 norske, 2 svenske, 2 tyrkiske, ialt 61; Dampkibe: 2 amerikanske, 14 britiske, 1 brasiliansk, 1 dansk, 1 hollandsk, 3 franske, 2 tyske, 2 japanesiske, 3 norske, 2 svenske, ialt 31. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 29, Kollision 4, sunkne 4, forladte 5, Kondemnation 14, borteblevne 5; for Dampskibene: Stranding 21, Kollision 3, sunkne 1, Kondemnation 3, borteblevne 3.

Hans, Galease af Tønning, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Harburg til København paa Grund ved Gjedser. Skibet kom flot ved Højvande uden Assistance.

Mester, Skonnert af Nykjøbing F., kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til København med Korn paa Grund ved Dragør. Flot ved egen Hjælp.

Kasan, Dpsk. af København, har d. 30. April ved Libau været i Kollision med Dpsk. Trieste af Liverpool, der led en Del Skade.

Usko, 3-m. Skonnert af Rauno, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Cadix til Trångsund med Salt paa Grund paa Lillegrund. Flot med Assistance af Svitzers og Dragør Bjærgere og indslæbt hertil.

### Fra Sø og Land.

Styrmandseksamen. Til Styrmandseksamen i Aarets 1. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 53, (afvist 5). Anden Afdeling i Navigation 45, (afvist 1), Geografi og Vejrlære 43, (afvist 3), Engelsk 27, (afvist 2), Søret og Handelsvidenskab 42, (afvist 1.)

Udenrigsministeriet meddeler, at ved kgl. Resolution af 12. f. M. er det spanske Reglement af 20. Februar i Fjor angaaende Trafikkatten ændret derhen, at Konsulatsvisa paa Passagerlister for Skibe fra Udlandet ikke længere fordrer, naar der ingen Passagerer er om Bord.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag den 15. Maj. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100.000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster saaledes, at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom for 2. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kunne eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Islandsk Købmand H. P. Duus har fra Helsingborg købt Jærnskonnert Alma, 84 Reg.-Tons, for ca. 17,000 Kr. Skibet er ca. 4 Aar gammelt; det skal nu have Navnet Asta og Hjemsted paa Island.

Ved Københavns Skibssalgs-Bureau, Charles Hvilsom, er Skonnerten „Diana“, 99 N. Reg.-Tons, lossende Havre her i Havnen, bleven solgt til Kapt. Henrik Persson i Kivik for en Købesum af Kr. 9,200. Skibet har Klasse 5. 6. 1. 1. og er bygget i 1878.

Fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri sattes d. 1. ds. en Hjuldampfærge, bygget paa Bestilling af de danske Statsbaner, i Vandet. Færgen, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 165' lang i Hoveddækket, 26' 6" bred og 11' 11" dyb i Rummet og bliver forsynet med Compound Maskine med Overflade Kondensation af 500 ind. H. K. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til København.

# Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.  
**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Antwerpen, Wulff, afgik fra London 23. April, bestemt til New York. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 30. April, bestemt til New York. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Hekla, Jespersen, afgik fra Christianssand 26. April, bestemt til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Antwerpen 4. Maj. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 20. April, bestemt til Kbhvn. — Leopold II, Kruse, afgik fra Libau 4. Maj. — Nicolai II, Michelsen, er ankommen til Boston. — Norge, Knudsen, afgik fra New York 27. April, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Holst, ankom til New York 6. Maj. — Alexandra, Svensson, er ankommen til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Newcastle 2. Maj, bestemt til Genoa. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, er ankommen til Reval.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Hull 2. Maj. — Arno, Strubberg, afgik fra Reval 6. Maj, bestemt til Skotland. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Helsingør 24. April. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Riga 5. Maj. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christiansund, Kjelsen, ankom til Arendal 6. Maj. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 1. Maj. — Frederik, Thomsen, pass. Skagen 7. Maj, best. til Kbhvn. — Georg afgik fra Libau 4. Maj, bestemt til London. — Georgios I, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Island, Skjødt, Her. — Jolantha, Ingvarsen, afgik fra Antwerpen 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 6. Maj. — Kiew, Jacobsen, ankom til London 5. Maj. — Kursk ankom til Antwerpen 2. Maj. — Louise, Christiansen, afgik fra Pillau 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 24. April, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, er ankommen til Boston. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Maj. — Morse ankom til Arendal 2. Maj. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 3. Maj. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, best. til Antwerpen. — Omsk, Møller, afgik fra Cadix 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, pass. Hirtshals 5. Maj, bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Skalholt, Gotfredsen, i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, ankom til Liverpool 6. Maj, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Newcastle 4. Maj, bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobsen, ankom til Danzig 2. Maj, best. til Kbhvn. — Vesta, Holm, ankom til Kbhvn. 23. April. — Vesuv, Andresen, ankom til Hull 21. April. — Viking, Lorentzen, ankom til Cardiff 6. Maj. — Seine, Staal, afg. fra Dunkirk 6. Maj, best. til Kbhvn. — Loire, Rabe, ankom til Kbhvn. 6. Maj. — Garonne, Rasmussen, ankom til Riga 6. Maj. — Jyden, Erichsen, afgik fra Riga 5. Maj, bestemt til Kbhvn. — Yrsa, Gommessen, afgik fra Kbhvn. 5. Maj, bestemt til Riga. — Eos, Christensen, ankom til Hamburg 6. Maj. — Rita, Rasmussen, ankom til Libau 7. Maj.

Constantin, Nidersee, afgik fra Newcastle 7. Maj, bestemt til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 8. Maj, bestemt til Aarhus. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Grimsby 8. Maj, bestemt til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, i Newcastle paa Bedding, afgaar til Kbhvn. 11. Maj. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov via Svendborg og Odense 8. Maj, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 8. Maj, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Newcastle 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 8. Maj, bestemt til Odense. — Frejr, Rasmussen, afg. fra Randers via Aalborg og Frederikshavn 9. Maj, bestemt til Newcastle.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra London 6. Maj, bestemt til Grimsby. — Frode, Wrisberg, afgik

fra Buenos Ayres 25. April, bestemt til St. Vincent f. O. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Reval 2. Maj. — L. H. Carl, Lorentzen, afgik fra Puert Ensenada 3. Maj, bestemt til St. Vincent f. O. — Erik II, Hveysel, afgik fra St. Vincent 28. April, bestemt til Antwerpen. — Knud II, Hansen, ankom til Newcastle 3. Maj. — Skjold, Schmidt, ankom til Riga 7. Maj. — Danmark, Kraemer, ankom til Stettin 5. Maj. — Ragnar, Holst, afgik fra Riga 7. Maj, bestemt til Rouen. — Volmer, Ribber, afgik fra Libau 2. Maj, best. til London. — Dan, Tofte, ankom til Libau 5. Maj. — Magnus, Jørgensen, ankom til Ghent 2. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Bahia Blanca 4. Maj. — Svend II, Risec, afgik fra Bahia Blanca 16. April.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, ankom til Blyth 18. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Licatia 4. Maj, best. til St. Petersburg. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Danzig 2. Maj. — Pawel Andrejef, Johnsen, afgik fra Grimsby 7. Maj, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Antwerpen 28. April. — Russ, Jensen, ankom til Alexandria 4. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 25. April, bestemt til Sydafrika. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til Kbhvn. 4. Maj.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Stockholm 7. Maj. — Kamma, Pedersen, afgik fra Rotterdam 7. Maj. — Helga, Leth, ankom til Westervik 5. Maj. — Elna, Møller, ankom til Barcelona 7. Maj. — Thérèse, Løffler, afgik fra Blyth 4. Maj.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ankom til Fernandina 2. Maj. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 30. April. — Urania, Degn, ankom til Riga 1. Maj.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, afgik fra Hongkong 1. Maj. — Nordland, Pii, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, best. til St. Petersburg. — Holland, Jørgensen, ankom til Aarhus 7. Maj. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 1. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Kbhvn. 5. Maj.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Dunkerque 4. Maj, ankom til Newcastle 6. Maj. — Nancy, Nielsen, afgik fra Esbjerg 3. Maj, ankom til Methil 5. Maj. — Nautik, Mortensen, ankom til Abo 5. Maj. — Nora, Christensen, ankom til Grangemouth 2. Maj. — Nerma, Nielsen, afgik fra Bandholm 1. Maj, ankom til Riga 4. Maj. — Nordsøen, Schmidt, afgik fra Swansea 2. Maj, ankom til Kbhvn. 7. Maj. — Nexos, Sørensen, afgik fra Svendborg 7. Maj, bestemt til Kronstadt.

**Dania.** Mary, Lorentzen, afgik fra Hull 5. Maj, best. til Helsingborg. — Lilly, Nielsen, afgik fra Chantenay (Nantes) 5. Maj, bestemt til Kings Lynn.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra Riga 2. Maj, best. til Rouen. — Karen, Degn, ankom til Rouen 3. Maj.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ankom til Riga 23. April. — Fyen, Hansen, afgik fra West Hartlepool 4. Maj, ankom til Kbhvn. 7. Maj. — Russia, Hansen, afgik fra Libau 4. Maj, bestemt til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, ankom til London 30. April.

**Union.** Frisia, Jørgensen, afgik fra Blyth 6. Maj, best. til Lübeck. — Gallia, Poulsen, ankom til Antwerpen 3. Maj.

**Dannebrog.** Kronborg, Schultz, ankom til Liverpool 7. Maj. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Montevideo 20. April. — Søborg, Fischer, ankom til Blyth 3. Maj. — Skanderborg, Jensen, ankom til Glasgow 28. April. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kronstadt 7. Maj. — Uranienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 6. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Rotterdam 6. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 6. Maj. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Helsingør 7. Maj, bestemt til Jacobstad. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Aalborg 30. April. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Sevilla 4. Maj.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Marselisborg, Andersen, ankom til Savannah 22. April. — Skodsborg, Larsen, afgik fra Blyth 3. Maj, best. til Kronstadt. — Klampenborg, Jensen, ankom til Windau 4. Maj. — Jøgersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Guldborg, Christensen, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, bestemt til Trangsund. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Glasgow 28. April, best. til Middelhavet. — Ulfborg, Hveysel, ankom til Cardiff 5. Maj.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Libau 1. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Newcastle 4. Maj, bestemt til Swinemünde. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 5. Maj, bestemt til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, ankom til Kbhvn. 1. Maj. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 2. Maj, ankom til Burntisland 6. Maj. — Ajax, Brorson, ankom til Riga 1. Maj. — Bornholm, Petersen, afgik fra Newcastle 1. Maj, ankom til Aarhus 4. Maj. — Rønne, Hintze, ankom til Malmø 30. April.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Antwerpen 3. Maj. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Libau 28. April. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 5. Maj, bestemt til Hull. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Kbhvn. 29. April. — Hamlet, Sommer, afgik fra Reval 2. Maj, bestemt til Rotterdam. — Helge, Matthiessen, ankom til Newcastle 3. Maj.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, ankom til Antwerpen 26. April. — Annam, Berg, pass. Suez 3. Maj. — Kronborg, Schultz, afgik fra Havre 4. Maj, bestemt til Liverpool. — Normannia, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 4. Maj, bestemt til Cardiff. — Cimbria, Hansen, ankom til Hongkong 4. Maj. — Patria, Larsen, afgik fra Port Said 24. April, bestemt til Hamburg.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Kbhvn. 6. Maj. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Methil 4. Maj. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Kbhvn. 5. Maj.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Newcastle 2. Maj.

**Æra.** Gæa, Knudsen, ankom 3. Maj til Kbhvn. fra Landskrona. — Energi, Hansen, ankom 2. Maj til Kallundborg. — Enigheden, Nielsen, ankom 4. Maj til Kjøge.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Methil 6. Maj, bestemt til Kronstadt. — London, Bom, afgik fra Windau 5. Maj, bestemt til Boness. — Paris, Lund, afgik fra Kbhvn. 7. Maj, bestemt til Hernøsand.

**Myren.** Kai, Thomsen, afgik fra Grangemouth 29. April, bestemt til Kronstadt. — Clara, Jensen, ankom til Aarhus 5. Maj.

**Æglr.** Svend, Bønnelycke, ankom til Windau 5. Maj.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Esmeralde, Petersen, ank. til Bombay 28. April fra East London. — Cingalese, Harrebye, ank. til Port Louis 1. Maj fra St. Denis. — Copley, Struckmann, afgik fra Hamburg 2. Maj, ank. til Cardiff 7. Maj.

**Fans. Senderho.** Anna, Hansen, ank. 30. April til Schwartzehyten fra Drammen. — Mary, Lydom, ank. 30. April til Burntisland fra Kalmár. — Killeena, Hansen, afg. 2. Maj fra Falmouth til Havre.

**Rønne.** Tordenskjold, Larsen, ank. til København 28. April. — Laurentine Emilie, Jensen, ank. til Lindhamn 30. April. — Charles, Kjeldsen, ank. til Sunderland 30. April. — Freja, Bech, ank. til Riga 30. April.

**Svendborg.** Marie, Petersen, ank. til Barri 28. April. — Grethe, Brandt, ank. til Bremen 30. April. — Roma, Jensen, ank. til Antwerpen 30. April. — Emanuel, Bentzen, ank. til København 30. April. — Lilly, Rasmussen, ank. til Norrkøping 29. April. — Agnete, Møller, ank. til Antwerpen 1. Maj. — Roska, Petersen, ank. til Gefle 3. Maj. — Delos, Andersen, ank. til St. Valery 3. Maj. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Boulogne 1. Maj. — Martha, Christiansen, ank. til Boulogne 3. Maj. — Agnes, Andreassen, ank. til Arendal 4. Maj. — Kirstine, Dam, ank. til Danzig 4. Maj. — Ane, Rasmussen, ank. til Portsmouth 4. Maj. — Urda, Rasmussen, ank. til Drobak 3. Maj. — Hansine, Nielsen, ank. til Rønne 4. Maj. — Niels, Hansen, ank. til Hasle 1. Maj. — Phoenix, Petersen, ank. til Danzig 4. Maj. — Rota, Jørgensen, ank. til Dunkirque 4. Maj. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Karlshamn 4. Maj. — Mercur, Lund, ank. til Limhamn 4. Maj. — Diana, Vallentin, ank. til Fowey 4. Maj. — Agnes, Andreassen, ank. til Arendal 7. Maj. — Standard, Rasmussen, ank. til Charlestown C. 6. Maj. — Niord, Svennevig, ank. til Isafjord 6. Maj.

**Æra.** Harboe, Hansen, ankom 29. April til Kbhvn. — Argo, Steen, afgik 28. April fra Kbhvn. til Island. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 30. April til Nantes fra St. Francois (Guadeloupe). — Dannebrog, Bøye, ankom 30. April til Wemyss. — Immanuel, Hansen, ankom 30. April til Sunderland. — Mathilde, Hansen, ankom 29. April til Boness. — Harris, Forsteinson, ankom 30. April til Frederiksstad. — Hebe, Clausen, ankom 30. April til Charlestown. — Erik Kirstine ank. 29. April til Kbhvn. — Christian den 9ende, Knudsen, ankom 1. Maj til Grimsby. — Alf, Rasmussen, ankom 30. April paa Kbhvn.s Red paa Rejse fra Høganäs til Gefle. — Thea, Friis, ankom 2. Maj til Pillau. — Anna, Hansen, ankom 1. Maj til Leith. — Marie, Bøye, ankom 1. Maj til Morisandshaven. — Carl, Lindegaard, ank. 30. April til Plymouth f. O. — Vilhelmine, Jensen, ankom 29. April til Pillau. — Anna, Kromann, ank. 30. April til Castletown. — Ellen, Folmer, ank. 2. Maj til Odense fra Königsberg. Jørgen, Albertsen, afg. 1. Maj fra Odense til Rusland. — Ellen, Hansen, afg. 1. Maj fra Odense til Faxø. — Familien, Frederiksen, ank. 4. Maj til Landskrona. — Norden, Rasmussen, ank. 4. Maj til Fowey. — Dorthea,

Christensen, ank. 4. Maj til Barbados. — Albert, Fabricius, ank. 4. Maj til Newcastle. — Thekla, Fabricius, ank. 4. Maj til Aberdeen. — I. A. Kromann afg. 2. Maj fra Risør best. til Pontrioux. — Karen, Eriksen, afg. 3. Maj fra Kjøbenhavn til Oscarshamn. — Maren Christine, Svinding, ank. 3. Maj til Kjøbenhavn. — Kiana, Christensen, ank. 6. Maj til Vestervik. — Wemyss Castle, Andersen, ank. 6. Maj til Aberdeen.

**Andre Sejlskibe.** Louise, Moritz, ank. til Aarhus fra Königsberg 1. Maj. — Ossian, Carlsen, ank. til Aarhus fra Flensborg 1. Maj. — Den danske Eg, Nielsen, ank. til Aarhus fra Bandholm 1. Maj. — Emanuel, Nielsen, ank. til Aarhus fra Svendborg 1. Maj. — Vega, Petersen, ank. til Aarhus fra Lübeck 1. Maj. — Betty, Pettersen, ank. til Aarhus fra Falkenberg 1. Maj. — Elis, Andersen, ank. til Aarhus fra Halmstad 1. Maj. — Ellen, Sørensen, ank. til Aarhus fra Ekensund 2. Maj. — Johanne, Jessen, ank. til Aarhus fra Nyborg 2. Maj. — Danneskjold, Larsen, ank. til Aarhus fra Nakskov 2. Maj. — Marie, Sørensen, ank. til Aarhus fra Königsberg 3. Maj. — Erik Hansen, Hansen, ank. til Aarhus fra Wismar 4. Maj. — Anna, Sophie, Petersen, ank. til Aarhus fra Ekensund 4. Maj. — Marie, Jørgensen, ank. til Aarhus fra Nakskov 4. Maj. — Møen, Nielsen, ank. til Aarhus fra Aalborg 4. Maj. — Juno, Gotfredsen, ank. til Aarhus fra Wismar 4. Maj. — Anna, Lübking, ank. til Aarhus fra Aalborg 4. Maj. — Mercur, Hansen, ank. til Aarhus fra Halmstad 4. Maj. — Laura, Iversen, ank. til Aarhus fra Ekensund 5. Maj. — Katrine, Jensen, ank. til Aarhus fra Svendborg 6. Maj. — Faders Minde, Petersen ank. til Aarhus fra Ekensund 6. Maj. — Marie, Jensen, ank. til Aarhus fra Aalborg 7. Maj. — Laura, Hansen, ank. til Aarhus fra Ekensund 7. Maj. — Hansine, Christensen, ank. til Aarhus fra Ekensund 7. Maj.

Ingeborg, af Bandholm, Andersen, ank. til Rostock fra Kiel 3. Maj.

### Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvilde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen, Jyllands V.-Kyst, Thyborøn-Kanal.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 13 $\frac{1}{2}$  Fod.

I *Kanalen* 11 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 9 Fod.

**Østersøen, Bornholm, Rønne.** Ved *Rønne* Havn gives nu følgende Signal: En Ballon hejst paa Flagstangen ved Fyrtaarnet paa Havnens V.-lige Bolværk betyder, at Adgangen til Havnen ikke er fri.

**Farvandet Syd for Fyen, Faaborg Fjord.** En stor Baad er sunken i 22 Fod Vand mellem *Gabel* og *Faaborg*. Paa Mastetoppen, som er 3 Fod over Vandet, er paanajet en Stage med Flag. Vraget vil snarest mulig blive uskadeliggjort.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig, Sundet, Landskrona.** Afmærkningen i Renden til *Landskrona* er nu foretagen.

Ifølge Telegram fra Løds-kaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Vestra Banken*“ den 30te April 1901 atter udlagt paa Station.

**Geflebugten, Iggön.** Stagen med Kost S. for *Iggön* er inddragen. 60° 51' 35" N. Br. 17° 19' Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt.** Opmaalinger foretages i 1901 mellem *Prestgrundet* og *Jättholmarne* i *Norra-Quarken*. 61° 20' N. Br. 17° 21' Ø. Lgd. og 61° 57' N. Br. 17° 31' Ø. Lgd., samt mellem *Kågnäset* og *Rödkallen*. 64° 45' N. Br. 21° 18' Ø. Lgd. og 65° 18' N. Br. 22° 22' Ø. Lgd. Paa Kysterne rejses Mærker af Træ eller Sten, og Prikker med Flag kunne udsættes. Skibsførere advares mod Forveksling med Sømærkerne.

**Finland, Finske Bugt, Hangöudd.** De tre Fyr *Russarö*, *Gustavsvärn* og *Udhugningen* ere forstærkede.

**Tyskland, Als-Sundet, Sønderborg.** Et Fartøj er sunket lidt N. for Broen ved *Sønderborg*, paa V.-Siden af Farvandet. En grøn Vragtønde med Cylindere er udlagt Ø. for Vraget, og om Natten vises en hvid Lanterne ved det.

## Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Göteborg—Marstrand.** En 10 Fods Grund er funden SØ. t. S. for *Sälö*. Den er afmærket med en Stage med Kryds. 57° 48' 50" N. Br. 11° 37' 45" Ø. Lgd.

**Ramskär.** Paa *Ramskär* er Sømærket atter opført.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Skjelanger.** Det *Naue*. Det *Naue* Fyrlampe er nedbrændt. Den tændes atter den 15de Juli 1901. 60° 34' 0" N. Br. 4° 59' 20" Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben. Nienstedten.** Damperen *Lenno* er sunken i *Elben* mellem *Nienstedten* og *Mühlenberg* ved Tønde T, lidt S. for Linien *Tinsdal* og *Wittenbergen* Fyr overet. Fra Vraget vises de sædvanlige Signaler for Vrag og desuden en hvid Lanterne, saavel for som agter. Vraget skal passeres saa langsomt som muligt. Dykkerdampere ligge ved Vraget og vise *Hamborgs* Flag, naar der arbejdes under Vandet.

**Weser. Brake.** Til Afmærkning af *Brake* Red er udlagt tre røde Lystønder, der vise hvidt Fyr med Formærkelser. Tønde A ligger oven for *Klippkammer* Dyb i 22 Fod Vand. 53° 20' 14" N. Br. 8° 29' 46" Ø. Lgd. Tønde B ligger lige over for S.-Enden af *Brake* Kaj i 19 Fod Vand. 53° 19' 33" N. Br. 8° 29' 30" Ø. Lgd. Tønde C ligger lige neden for Vandstand-Signalet ved *Fünffhausen* i 15 Fod Vand. 53° 19' 9" N. Br. 8° 29' 30" Ø. Lgd.

**Jade. Wilhelmshaven.** En Muddermeskine er sunken 1/2 Kbl. SØ. for den nye Havns S.-Mole i *Wilhelmshaven*.

**Holland. Zuiderzee. Steenen van Vollenhove.** En Stump-tønde Nr. 11 med afkortet Kegle er i 8 Fod Vand udlagt ved *Steenen van Vollenhove*, *Hock van Voorst*. 52° 40' 22" N. Br. 5° 52' 46" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 10 er flyttet og ligger nu i 8 Fod Vand. 52° 40' 4" N. Br. 5° 53' 40" Ø. Lgd.

**Zeegat van Texel. Schulpengat.** Paa Barren i *Schulpen-gat* er der nu midt i Farvandet 16 Fod Vand paa 52° 57' 32" N. Br. 4° 43' 9" Ø. Lgd.; men klos til den røde Tøndekant er der 25 Fod Vand.

**Zeegat Hoek van Holland og Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** I *Zeegat Hoek van Holland* er Stump-tønde Nr. 1 med afkortet Kegle inddragen. Stump-tønderne ere nu mærkede 1—12 og Spidstønderne 1—16. Stump-tønderne 1, 6, 8 og 10 have afkortet Kegle og Spidstønderne 1, 2, 10, 12 og 16 have Ballon

**Zeegat van Goeree. Aardappelengat.** I *Aardappelengat* er den mindste Dybde nu 10 1/2 Fod. S. for Løbet uddybes et nyt Løb; det er afmærket med to røde og to sorte Tønder. Midt i dette Løb er der 12 1/2 Fod og langs Tønderne 9 1/2 Fod Vand.

I det nye Løb S. for *Aardappelengat* ligger den V.-lige røde Tønde i 14 Fod Vand. 51° 47' 12" N. Br. 4° 10' 13" Ø. Lgd., den V.-lige sorte Tønde i 11 Fod Vand. 51° 47' 16" N. Br. 4° 10' 16" Ø. Lgd., den Ø.-lige røde Tønde i 10 1/2 Fod Vand. 51° 47' 6" N. Br. 4° 10' 51" Ø. Lgd. og den Ø.-lige sorte Tønde i 12 Fod Vand. 51° 47' 14" N. Br. 4° 10' 4" Ø. Lgd.

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

**England.** Paa *Portland* nye Bølgebryder, som er under Bygning, kan ved Springtids Lavvande brænde forskellige Lys. Skibsførere advares mod at forveksle dem med Fyrene paa Duc d'Alberne. 50° 35' N. Br. 2° 25' V. Lgd.

**Bristol Channel. Newport Deep.** Vraget af Damperen *Mistor*, der laa sunket i *Newport Deep*, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

**Caermarthen Barre.** Skibet *Australia* er sunket paa S.-Enden af den V.-lige Del af *Cefn Sidan Sand*. En grøn Vragtønde er i 12 Fod Vand udlagt tæt SV. for Vraget, fra *Pendine* Kirke i S. 41° Ø. 3/8 Kml. og fra *Llan Ishmael* Kirke i S. 63° V. 51° 42' 12" N. Br. 4° 30' 0" V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Dordogne.** Tønderne Nr. E5 og E7 ved *Banc de Plagne* og *Banc du Platin de Valentours* ere ombyttede med sorte Spidstønder mærkede E5 og E7. De ligge paa 44° 59' 22" N. Br. 0° 28' 30" V. Lgd. og 44° 56' 34" N. Br. 0° 27' 2" V. Lgd.

**Portugal V.-Kyst. Kap St. Vincent S.** Damperen *Clan Mac Gregor*, der var sunken S. 35° Ø. fra Kap *St. Vincent* Fyr, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 7 Fv.

**Newfoundland Ø.-Kyst. Hearts Content Harbor.** Den 1ste Maj 1901 tændes paa Ø.-Pynten ved Indløbet til *Hearts Content Harbor* et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 81 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Det lyser fra S. 83° V. gennem V. til N. 7 1/2° V. Hvidt og rødt, c. 40 Fod højt cylindrisk Jerntaarn ved et lille, hvidt Beboelseshus med sort Tag. 47° 53' 10" N. Br. 53° 23' 20" V. Lgd.

## Newfoundland V.-Kyst. Ingornachois Bay. Keppel Island.

Den 1ste Maj 1901 tændes paa *Keppel Island*, tæt ved Pladsen for det gamle Kors, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 105 Fod. Synsviddens: 14 Kml. Rødt og hvidt vandret stribet, firkantet, pyramideformet, c. 30 Fod højt Trætaarn. 50° 38' N. Br. 57° 19' V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound.** Den 1ste Maj 1901 ombyttes Fyrskibet *„Sow and Pig“* Nr. 41 midlertidig med Reservefyrslib Nr. 58. Det viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 41.

**Woods Hole.** Den sorte Lystønde ved *Nonamesset Point Shoal*, der viser hvidt, fast Fyr, ligger fremtidig paa Station hele Aaret.

**Florida. Cape Florida Swash Channel.** Den rød og sort vandret stribede Vragtønde, som laa ved et Vrag i *Cape Florida Swash Channel*, 1, Kml. S. 36° Ø. fra *Cape Florida* gamle Taarn, er inddragen.

**Florida Reefs. Hawk Channel.** I *Hawk Channel*, indenfor Revene paa Ø.-Siden af *Florida*, ere følgende Tønder inddragne: *Coral Bunches* sorte Tønde Nr. 1, *North of Bowles Bank* sort og hvid lodret stribede Tønde, *Margot Fish Shoal* røde Tønde Nr. 4, *Old Rhodes Bank* røde Tønde Nr. 8, *Four Foot Shoal*, *Mosquito Bank*, sorte Tønde Nr. 7, *West End of Triangle (Pork Barrel)* sorte Tønde Nr. 9, *Seven Foot Shoal (Jacobs Harbor Heads)* røde Tønde Nr. 14, *Loggerhead Key Bank* røde Tønde Nr. 16 og *Eleven Foot Shoal* rød og sort vandret stribede Tønde, 5 1/4 Kml. N. 74° V. fra *American Shoal* Fyr.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay.** *The Narrows* i *Tampa Bay*, lige over for *Mangrove Point*, uddybes. Følgende Tønder ere udlagte, men kunne flyttes eller inddrages paa Grund af Uddybningsarbejderne.

*South Narrows* sorte Stump-tønde ved SØ.-Kanten af 18 Fods Kurven, fra Baakefyr Nr. 8 i S. 36° Ø. og fra *Point Pinelos* Baakefyr i N. 54° Ø. Dybtgaaende Skibe skulle gaa ca. 100 Alen Ø. om den.

*East Narrows* røde Spidstønde Nr. 2 ved V.-Kanten af 18 Fods Kurven, fra Baakefyr Nr. 8 i S. 37° Ø. og fra *Indian Hill* Baakefyr i N. 19° Ø. Dybtgaaende Skibe skulle gaa c. 100 Alen V. om den og styre N. 9° V. til *Middle Narrow* Tønde.

*West Narrows* sorte Stump-tønde Nr. 1 ved Ø.-Kanten af 18 Fods Kurven, fra Baakefyr Nr. 8 i S. 35° Ø. og fra *Indian Hill* Baakefyr i N. 12° Ø. Dybtgaaende Skibe skulle gaa c. 1/4 Kml. Ø. om den.

*Middle Narrows* røde Spidstønde i 19 1/2 Fod Vand, fra Baakefyr Nr. 8 i S. 42 1/2° Ø. og fra *Point Pinelos* Baakefyr i N. 48° Ø. Dybtgaaende Skibe skulle gaa klos V. om Tønden, og derpaa styre lige paa *East Seventeen Foot Shoal* Tønde.

*East Seventeen Foot Shoal* rød og sort vandret stribede Spidstønde i 17 Fod Vand ved en 17 Fods Grund ovenfor *The Narrows*, fra Baakefyr Nr. 6 i S. 85° Ø. og fra *Indian Hill* Baakefyr i N. 12° Ø. Dybtgaaende Skibe skulle gaa c. 1/4 Kml. S. om Tønden og derpaa styre N. 82° V. efter Baakefyr Nr. 6.

**Yucatan Ø.-Kyst. Herrero Point.** Paa *Herrero Point*, S.-Siden af Indløbet til *Espiritu Santo Bay*, findes intet Fyr.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Argentina. Buenos Aires.** Ved Indløbene til *Buenos Aires* Havn ligge nu følgende Lystønder:

I N.-Kanalen til Lystønder ved 1 Klm. og to ved 5 Klm., i S.-Kanalen to ved 5 Klm., ved Skæringen af N.- og S.-Kanalen, c. 60° Ø. for S.-Baaken en sort og hvid vandret stribet Lystønde, mærket C., og ved Klm. 11 to, ved Klm. 14 to og ved Klm. 17 to Lystønder, alle i Stedet for de tidligere der liggende Tønder.

Lystønderne ved 5 Klm. ligge fra *San Juan Evangelista* Kirketaarn i N. 72° Ø., Lystønden ved Skæringen af N.- og S.-Kanalen fra samme Kirke i N. 72° Ø. og fra *Skorstenen Bæckert* i S. 86° Ø., og Lystønden ved 17 Klm. fra *San Isidro* Kirke i S. 57 1/2° Ø.

For Indgaaende vise alle Lystønderne om Bagbord rødt, om Styrbord grønt Fyr, undtagen den ved 17 Klm., der viser hvidt Fyr. Tønden ved Skæringen af N.- og S.-Kanalen viser grønt Fyr.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Almeria.** Vraget, der i *Almeria* Havn laa sunket 4 Kbl. SØ. fra *Citadel Pillar*, er borttaget.

De to nye Havnemoler ere næsten fuldførte.

**Italien. Neapel.** En Lystønde, der viser grønt, fast Fyr,

er udlagt 2 Kbl. N. 79° Ø. fra Hovedet af Molen *San Vincenzo* og angiver under Arbejderne paa den nye Dæmning i *Neapel* Havn Ø.-Siden af Farvandet i Løbet.

**Sicilien S.-Kyst. Sciacca.** Den 1ste Maj 1901 tændes det røde, faste Fyr paa Yderenden af Molen ved *Sciacca* Havn atter.

**Italien. Anzio.** Vraget, der laa sunket i *Anzio* Havn, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

**Østerrig-Ungarn. Lesina.** Et lille, fast Fyr er tændt paa S.-Enden af den nye Kaj ved *Lesina* Havn. Det viser rødt Lys fra S. 73° Ø. gennem S. og V. til N 73° V. og hvidt Lys over Kajen N. for Havnen. Sigalet besvares fra Lods-Stationen med Hejsning af et Flag, hvilket betyder, at Lodsens kommer ombord. Sigalet besvares fra Lods-Stationen med Hejsning af et Flag, hvilket betyder, at Lodsens er afgaaet til Skibet. Hejses en sort Ballon, er det Signal for, at Lods ikke kan komme ombord. Skibe lodeses ikke om Natten.

**Rusland. Kertch Stræde.** I *Kertch Stræde* ere Lods-Stationer oprettede i Fyrskibet „*Tuslinski*“, ved *Kertch* og *Yenikale* samt i Vagtskibet „*Yenikale*“. Skibe, der ønske Lods, skulle hejse et Signalflag, der skal forblive hejst, til Lodsens kommer ombord. Sigalet besvares fra Lods-Stationen med Hejsning af et Flag, hvilket betyder, at Lodsens er afgaaet til Skibet. Hejses en sort Ballon, er det Signal for, at Lods ikke kan komme ombord. Skibe lodeses ikke om Natten.

**Fyrskibet „Tuslinski“ flyttet.** *Tuzla Bank* er tiltagen SV. hen. Fyrskibet „*Tuslinski*“ er derfor flyttet 1,7 Kml. S. 19° V. hen og ligger nu 1,7 Kml. N. 83° Ø. fra *Kamish Burun* og i S. 6° Ø. fra *Porlofski* Fyr. 45° 14' N. Br. 36° 29' Ø. Lgd.

**Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.**

**Forindien. Gulf of Manar. Manapad Point.** Omtrent den 1ste Maj 1901 forandres *Manapad Point* røde, faste Fyr til et Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 135 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Hvidt Fyrtaarn; det nuværende Taarn borttages. 8° 22' N. Br. 78° 3' 15" Ø. Lgd.

**Coromandel Kyst. Mahabalipur.** Den 1ste Juli 1901 forandres *Mahabalipur* eller *Seven-Pagodas* røde, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser Tre-Blink. Det skal lyse fra S. 35° V. gennem S. og Ø. til N. 24° Ø. Flammens Højde: 131 Fod. Synsvidden: 18 Kml. 12° 37' N. Br. 80° 11' Ø. Lgd.

**Divi Point. Kistna River.** Omtrent den 1ste Maj 1901 tændes *Kistna* Fyr paa Kysten mellem *False Point* *Divi* og *Point Divi*. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 135 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Hvidt Fyrtaarn. 15° 47' N. Br. 80° 59' Ø. Lgd.

Samtidig slukkes det hvide, faste Fyr paa *Divi Point*; Taarnet bliver staaende.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**China. Amoy.** Paa Ø.-Siden af *Amoy* indre Havn er bygget en lille Pier med en Duc d'Albe paa hver Side. Fra hver af disse vises et rødt Fyr. 24° 27' N. Br. 118° 4' Ø. Lgd.

**Karantænebestemmelser.**

**Grækenland.** — Karantænen overfor *Ægypten* er nedsat til 1 Dag.

**Spanien.** — Der gives Skibe med rent Sundhedspas fra *Smyrna* og *Vourla* fri Praktika.

**Italien.** — Sanitære Foranstaltninger overfor *Rio Janeiro* ere ophævede.

**Tyrkiet.** — Karantænen overfor *Alexandria* er ophævet.

**Københavns Børskurs d. 8. Maj 1901.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	99 1/4	99	99 1/4
Danmark .....		85	85 1/4
Norden .....	112 1/4	112 1/4	112 1/2
Kjøbenhavn ..	93 1/4	93 1/4	93 1/2
Carl ..		48	48 1/4
Dannebrog ..	93	92 1/2	93
Skjold .....		65 1/4	66 1/2
Urania .....		70 1/4	71
Union .....		96	97
Dampsk. af 1896 ..		95 1/2	96
Østasiatiske .....	97 3/4	98 1/4	98 1/2
Østersøen .....		98	99
Nordsøen .....		70	72
Torm .....		91 1/2	99
Gorm .....		102	108
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		102	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats .....		97 1/4	98
3 1/2% Husejer Kreditk. ....	88 3/4	88 3/4	84
3 1/2% Kbhvns Kreditf. ....		84 1/2	86
4% — — — 2. Serie ..	92	92	92 1/4
4% — — — 1. — — —		94 1/2	95
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 1/2	87 1/4
4% — — — 7 — — —		92	92 1/4
3 1/2% Landkreditk. 3 — — —		86 3/4	88
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		139 1/2	139 3/4
Privatbank .....		121 1/4	121 1/2
Landmandsbank .....	120	119 3/4	120
Handelsbank .....		118	119
Grundejerbank .....		99	99 3/4
Burm. & Wain .....		67 1/2	68
Helsingørs Jærnsk. ....		88	90
Sukkerfabr. ....		116 1/2	117
Bryggeri Aktier .....	99 1/4	98 3/4	98 3/4

**Vekselkurser d. 7. Maj 1901.**

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.85	83.65
London .....	18.16	18.14
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.70	—

**Notering paa Berlins Bers d. 7. Maj 1901.**

Russiske Noter ..	216.15
4% Russiske Consols .....	99.60
3 1/10% — Boden Kredit .....	94.50
5% Mexikanske 1899 .....	97.40
5% Rumænske Stats .....	92.30
4% — — — 1890 .....	80.20

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 12,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 2,000, „Dampskibs-selskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 28,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Esbjerg.**

Jærnskibs-Maskinreparationer udføres hurtigst og sikkert fra

**C. Møllerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik. Petroleumsmotorer og Hjulpekskrer til Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eftf.**

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

**Lanterner.**

Min Klinik for

**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

Hans Bonnesen, Læge

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionstorretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Telegram-Adr.: Johnielsen.

Telefon Nr. 89.

### JOH'S NIELSEN

Hædersdiplom:

Kjøbenhavn og Kongensberg.

(Etableret 1886).

Sejl- & Flagfabrik,

Horsens.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

## LANDMANDSBANKEN

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

# Enhver Kaptajn,

som vil

spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

Telefon

G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.

Telefon

Nr. 6.

Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

## 29. Series

2den Trækning begynder Onsdag den 15de Maj 1901.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1	Gevinst paa 800 Kr.	1	Gevinst paa 1200 Kr.	1	Gevinst paa 800 Kr.
1	460 -	1	900 -	1	460 -
1	300 -	1	600 -	1	300 -
3	150 -	3	300 -	3	150 -
30	100 -	30	200 -	30	100 -
55	50 -	55	100 -	55	50 -
68	25 -	68	50 -	68	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
1341	8 -	1341	10 -	1341	8 -

Desuden 225 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 5,025 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 150 og 75 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 1 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nødde træ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

## For en Søofficer eller en Skibsfører

er en udmærket Kikkert med 12 Glas billig til Salg i Nørrevoldgade 32, 1. Sal tilvenstre, mellem 9—12 og 5—7.

## Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i **Christiania Lørdag den 29. Juni** først-kommende.

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem. (H. O.)

**J. Melander,**

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**Nordisk Skibssalg-Bureau**

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

# Aalborg Brøndums Akvavitter.

# PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

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

enesté Fabrikant af  
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt  
Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg,  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

# HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

\*\*\*\*\*

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

\*\*\*\*\*

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Ilwo-Kaffebrød 80 øre pr. 1/2 lb.

Ilwo - Kaffebrød

Beer-Rusks Søn  
Hofbager Olsen  
17, Ilwo-Hofbager Copenhagen

Særdeles velsmagende.  
Erstatter engl. Bisquit ved  
Frokost- og Affens-Bordet.

Ilwo - Kaffebrød

Ilwo-Kaffebrød





## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
bahedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Allphas.

## Esbjerg Maskinfabrik,

Jærn- & Metalstøberi.

## Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrers Skibarestavratører

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fy, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen  
over Hals Barré, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaende, er bortfalden  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Skibs- Provisianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

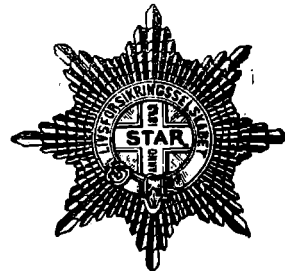
Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.  
S. Sørensen.



Alle Arter Livs-, Kapital-  
og Børneforsikring.

Særlige, gunstige Tabeller for  
Søfolk i udenrigs Fart.

Hovedkontoret for Danmark:

Frederiksberggade 11.

Agenter blandt Skibskap-  
tajner og Styrmand antages.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## AKTIESELSKABET

## NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug;  
idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret  
Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere  
Maanedes.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovisianterings-  
handlere samt Specialforretninger.

## Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kødler og lignende Arbejder.  
Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil  
800 Tons Egenvægt.

**INDHOLD:** Indførelsen af det maritime Hypotek i Sverrig. — Kjøbenhavn, d. 9. Maj 1901. — Mere om Lodsforhold ude  
og hjemme. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Personalie. — Ugens Ha-  
varier. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sø-  
farende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Maj 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.  
5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

**Aut. Forhyringsagenter,**

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Købbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze's Enke

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Enesforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

*Forlang altid*

**Otto Monsted's**

*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

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

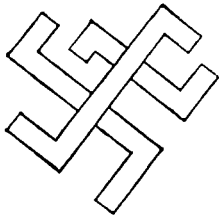
**OTTO MONSTED, LIMITED,**  
Southall, near LONDON.

**Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,** Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preislser, Kjøbmagerg. 13.



R. v. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

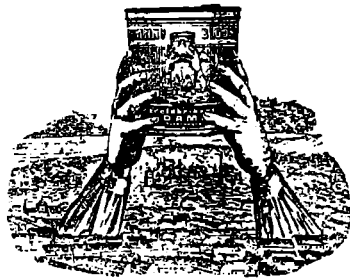
Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.

**Anders Nielsens**

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

**A. FORMANN'S**

Blodbudding.

**A. Formann's**

Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**

Leverpostej

i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

**C. Bonnesen,**

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 3.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**N. M. Hansen,**

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

**J. Melander,**

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

**Nordisk Skibssalg-Bureau**

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

## Skibsdæklak!

Af d'Herr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kolding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontroldampskibet „Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A.

Lakken blev anvendt til Dækshusene, og da AA til det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Søvand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foråret viste det sig, at begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak, jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontroldampskibet „Havørnen“, den 24/6 1894.

**A. Bloch,**

Fiskerikontrollør for Jylland.

Ene-Fabrikanter:

**A. D. Burcharth & Søn,**

Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

De danske Svineslagteriers  
**Konserverfabrik**

ved

**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

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

eneste Fabrikanter af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat fulgjer med hver Lanterne fra os.

**Havnefy, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

**LANDMANDSBANKEN**

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

Læge H. C. Lund.

**Hud- og Kønssygdomme.**

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

## Trafiken i Kejser Wilhelm-Kanalen.

Firmaet Sartori & Berger i Kiel har sendt os et lille, af Firmaets Chef Hr. Sartori udarbejdet Skrift om Udviklingen af Trafiken i Kejser Wilhelm-Kanalen. Skriftet er affattet paa dansk, skønt ganske vist paa slet dansk, og det henvender sig altsaa til danske Læsere. Selvfølgelig tør det ogsaa paaregne at blive modtaget med Interesse af disse, fordi den danske Skibsfart har ydet et anseligt Kontingent til Trafiken i den nu fem Aar gamle Kanal, og fordi den altsaa i ikke ringe Grad er interesseret i denne — sikkert en hel Del mere, end man oprindeligt antog.

Af Skriftets Enkeltheder skal vi fremhæve, at i 1896 passeredes Kanalen af 20,668 Skibe med 1,751,065 Reg.-Tons Netto (de tyske Krigsskibe ikke medregnede), medens den i 1900 passeredes af 29,571 Skibe med 4,292,258 Reg.-Tons Netto. Straks da Kanalen aabnedes, benyttedes den stærkt af Lokaltrafiken, der holdt sig paa det indtagne Standpunkt omtrent uforandret, indtil den i 1900 tog et anseligt Opsving. Kanalen har ydet Trafiken til Rendsburg fra øst og vest store Lettelsers ved at spare Skibene for den tidligere Omladning i Holtenau, naar de kom øst fra, og ved at de nu kan gaa lastede til Rendsburg. Den lokale Trafik understøttes desuden af de mange ny Losse- og Ladepladser, der er opstaaet langs Kanalen. — Den gennemgaaende Trafik er i det omtalte Femaar mere end fordoblet med Hensyn til Antallet af Skibe og næsten tredoblet med Hensyn til Tonnagen. Det er selvfølgelig Skibe af en Mængde forskellige Nationaliteter, der deltager i denne Trafik. At den vokser saa betydeligt, er jo ganske naturligt, da Trafiken i Almindelighed tiltager saa stærkt, og da en ny Vandvej som Kanalen mellem Nord- og Østersøen i sin første Levetid altid vil kunne paaregne en stærkt tiltagende Trafik. Om Forfatteren har Ret i den isvrigt let henkastede Paastand, at den vokser paa Bekostning af Trafiken gennem Sundet og Bælterne, er mere end tvivlsomt; der anføres intet andet Bevis herfor end dette, at Kanaltrafikken er tiltaget saa stærkt, og det er, som sagt, intet Bevis. Af Trafiken mellem Elbhavnene og Østersøen benyttes Kanalen stærkt: i 1896 af 5,103 Skibe med 751,951 R.-T. Netto, i 1900 af 10,393 Skibe med 1,236,365 R.-T. Netto. Derimod er Kanalen ikke saa stærkt benyttet, som man havde ventet, af Trafiken mellem Weserhavnen og de andre tyske Nordshavne paa den ene Side og Østersøen paa den anden Side; den er dog steget stærkt: fra 1,389 Skibe med 331,124 R.-T. i 1896 til 2,909 Skibe med 955,403 Skibe i 1900. Trafiken mellem den ikke tyske Del af Nordshavnen og andre længere bortliggende Havne paa den ene Side og Østersøen paa den anden Side er i stadig Tiltagende; den var i 1896 782 Skibe med 338,803 R.-T. og i 1900 2,862 Skibe med 1,647,196 R.-T. Forfatteren beregner, paa Grundlag af den anslaaede aarlige Stigning i Trafiken mellem Nord- og Østersøen (2,6 pCt.), at en samlet aarlig Tonnage af c. 11 Mill. Tons nu med Fordel skulde

kunne benytte Kanalen. Dette Tal er jo langt fra naaet, men Forf. haaber, at engelske og hollandske Skibe, der hidtil kun i forholdsvis ringe Grad har benyttet Kanalen, fremtidig i højere Grad vil gøre dette.

Det er et anseligt Antal Skibe, der paa én Dag kan passere Kanalen, saaledes d. 15. Juni 1900 118 Skibe med 20,649 R.-T. Ogsaa meget store Skibe kan passere den, saaledes den tyske Krydser „Fürst Bismarck“, hvis Længde er 126 m., Bredde 21,5 m. og Dybgaaende 8,4 m.; den brugte 13 Timer 20 Minutter til at gaa igennem Kanalen; dens Passage var forbundet med den Vanskelighed, at Skibet har tre Skruer, af hvilke de to anbragtes paa dets Sider, saa at man med stor Omhu maatte holde Skibet i Midten af Farvandet, for at Skrueerne ikke skulde berøre Kanalens Skraaninger og beskadige baade sig selv og disse. Gennemsnitsstørrelsen af de Kanalen passerende Skibe er overhovedet stigende fra Aar til Aar; i 1896 var Dampernes Gennemsnitsstørrelse 338,69 R.-T. og Sejlskibenes 61,97 R.-T., i 1900 henholdsvis 397,83 og 68,45.

De Ishindringer, der har været i Kanalen, har ikke fremkaldt nogen almindelig Forstyrrelse af Trafiken, heller ikke i den strenge Vinter 1896—97. — Antallet af Havarier og Kollisioner er aftaget betydeligt. Procenttallet for samtlige Uheld i Kanalen er gaaet ned fra 7,83 pCt. i 1896 til 3,26 pCt. i 1899. Det fremhæves, at Skibsførerne og Lodserne efterhaanden har vænnet sig til Kanalen og at Kollisionsfaren paa Nedre Elben derfor ikke er saa stor som tidligere.

Sluttelig opstilles en noget urimelig Sammenligning mellem Trafiken i denne Kanal og i Suez-Kanalen, ved hvilken man dog, som det fremhæves, maa erindre, at Suez-Kanalen forkorter Søvejen 3,300 Mil, medens Kejser Wilhelm-Kanalen kun forkorter den med 100—400 Mil efter Afgangs- eller Bestemmelseshavnenes Beliggenhed. Gennemgangstrafiken i Kejser Wilhelm-Kanalen var i 1900 i Tonstal langt større end den var i Suez-Kanalen i dennes 11te Driftsaar; selvfølgelig spiller dog her Nutidens langt større Trafik en væsentlig Rolle.

Vi har ret udførligt refereret Hovedpunkterne af dette Skrift, fordi det forekommer os interessant at kaste et saadant Tilbageblik paa Kejser Wilhelm-Kanalens første Femaar. Men naturligvis er dette Tilbageblik ensidigt og ikke udtømmende; Skriftet er en Reklame for den ny Kanal og giver sig heller ikke ud for andet. Og det staar over tidligere Publikationer af denne Art ved at undlade at fremstille Søvejen rundt Skagen som den næsten sikre Undergang for dem, der benytter den. Det er naturligvis urimeligt at forlange, at den stadig større Sikkerhed, som denne sidste Søvej yder Skibsfarten, skulde finde Omtale i et Skrift, hvis Hensigt er at gøre Propaganda for Kanalvejen, der jo isvrigt ogsaa har bragt den danske Skibsfart mange Fordele.

## En tysk Rigsretsdøm.

### Brug Loddet!

Kieler Damperen „St. Georg“ grundstødte, if. „Norg. Sjøft.“, d. 22. Juli i Fjor Kl. 7 Morgen ved Kap Hatteras. Sørretten i Flensborg havde vel erkendt, at den midlertidige Fører, Kaptajn Hengsbach var Skyld i Uheldet, da han havde forsømt at bruge Loddet, men lod ham dog beholde sit Patent, uagtet Rigskommis-

særen havde insisteret paa, at dette skulde fratages ham.

Damperen var paa Rejse fra Daquiri til Chester. Den 21. Juli om Middagen var den paa 32° 6' N. Br. og 75° 34' V. Lg. I Betragtning af, at han allerede tidligere en Gang ved Kap Hatteras havde iagttaget en stærk

Strømsætning mod øst, satte Føreren Kursen til N.  $\frac{1}{2}$  V. Efter  $17\frac{1}{2}$  Times Fart, under hvilken man havde tilbagelagt 160 Kvm., saa Kaptajnen Land ret forud, som han gissede at være c. 20 Kvm. af. Da Strømsætningen derved konstateredes, forandrede han nu Kursen fra N.  $\frac{1}{2}$  V. til Øst og fik saa efter en halv Times Forløb Fyret paa Kap Hatteras i Sigte, hvis Afstand han anlog til 6 Kvm. Han forandrede Kursen yderligere 4 Streger og holdt denne, indtil Skibet Kl. 7 grundstødte uden dog at tage videre Skade. I Begyndelsen var enhver Anstrengelse for atter at faa Skibet flot forgæves, og først hen imod Kl. 12 Middag lykkedes det atter at faa det af Grunden, saa at han kunde naa sit Bestemmelsessted og faa Lasten losset.

Efter Førerens Overbevisning maatte Strømmen have sat ham lige ind paa Land. Han vidste vel, at Vandets Dybde ved Kap Hatteras kun er ringe, og ligeledes vidste han, at han i det højeste turde nærme sig Landet indtil 12 Favne Vand. Han havde ikke brugt Loddet, fordi han nøjagtig havde vidst, hvor han var. Kortet havde han først bagefter raadført sig med.

Rigskommissæren forfægtede indgaaende sin Mening. Efter at have gennemgaaet de forskellige Manøvrer, som Kaptajnen havde foretaget sig, dadlede Rigskommissæren særlig skarpt, at han ikke havde brugt Loddet. Denne Forsømmelse var netop i dette Tilfælde en grov Mangel paa Omsorg for Fartøjet og maatte anses som en uundskyldelig Letsindighed, da Kaptajnen var nøje kendt med Farerne i dette Farvand. Han havde ikke alene passeret Kap Hatteras adskillige Gange, men han havde ogsaa læst og kendt de Sailing Directions, som paa det mest indtrængende advarer mod at nærme sig Diamond Shoals. Navnlig havde han vidst, at en Strøm, til Tider med 3 til 5 Knobs Fart, sætter hen over disse Grunde, og at man, naar man kommer syd fra, i det højeste tør nærme sig dem indtil 12 Favnes Dybde, og sluttelig, at man, naar man nærmer sig dem, maa bruge Loddet. Men Skibets Fører havde ogsaa undladt, baade at pejle Fyrtaarnet paa Kap Hatteras og, da han fik Fyrskibet i Sigte, at tage en Krydspejling af dette og Fyrtaarnet. Han havde mod bedre Vidende undladt at benytte enhver Forsigtighed ved Navigeringen, saa at den selvstændige Kommando af et Skib i Fremtiden ikke burde betros ham.

Kaptajnen fremførte kun, at han havde holdt omhyggeligt Udkig og gjort alt muligt for igen at komme ud af det Farvand, han uforsigtig var kommet ind i. Han var dertil meget anstrengt, da han, foruden at skulle pleje den syge Kaptajn, havde et fuldstændigt upaalideligt Mandskab om Bord.

Efter at Rettens Medlemmer havde voteret i Sagen, afgav Præsidenten den Kendelse, at Rigs-Overretten havde forandret den af Flensborg Spret afgivne Dom, idet den fratog Kaptajnen hans Patent som Skibsfører. Han begrundede Dommen paa omtrent de samme Motiver som Rigskommissæren, idet han udtalte, at det havde været Skibsførerens Pligt omhyggelig at gøre Brug af de Hjælpemidler, som den nautiske Videnskab giver ham. Han kunde uden Vanskelighed have efterkommet dette. Kaptajnens Forseelse var saa stor, at man ikke længere burde betro ham at fare som Skibsfører.

Kjøbenhavn, d. 16. Maj 1901.

Om den i vort sidste Nummer omtalte Overdragelse af Parterne i den engelske Leyland-Linje til Nordamerika skriver „Fairplay“ nu, at hvis den ikke er Begyndelsen til Udførelsen af en langt mere vidt gaaende Plan, er den ganske uforstaaelig. Amerikanerne, baade de enkelte og naar de optræder samlede, har ikke den Vane at betale  $1\frac{1}{2}$  Dollar for at faa 1 Dollar. Ved den Forret-

ning, der nu er afsluttet, har de købt en Dampskibsflaade for 50 pCt. over dens Værdi, og det tilmed i et nedad gaaende Marked, hvor Fragterne rask gaar ned fra den usædvanlige Højde, til hvilke et særlig stærkt Begær efter Tonnage havde bragt dem op, og hvor ogsaa Priserne for baade ny og gamle Dampskibe daler. Det er derfor tydeligt nok, at der ligger noget bagved, men hvad dette er, vil forblive uopklaret indtil den hele Forretning er i Orden. Naar Amerikanerne indlader sig paa at konkurrere med de bestaaende Linjer i Atlanterhavsfarten, der ledes af Verdens første Kapaciteter paa dette Omraade, skulde dette synes voveligt, hvad Amerikanerne ogsaa tidligere har erfaret, at det er. Men naar de, trods denne Erfaring, rask kaster sig ud i denne Konkurrence, kan man være vis paa, at de har beregnet Omkostningerne, og at de er sikre paa Resultatet. Det er givet, at de under visse Forudsætninger har det i deres Magt at beherske saa meget af Atlanterhavsfarten, som de ønsker, og hvis britiske Redere nægtede at sælge dem deres Skibe, vilde dette kun opsætte den Dag, da de vil anvende denne Magt, til de selv kan bygge de nødvendige Skibe. Leyland-Linjens Ledere har derfor været fuldkommen berettigede til at sælge Selskabets Ejendele paa saa gunstige Betingelser. Den amerikanske Regering vil før eller senere tage Skridt til at genoplive Amerikas Skibsfart, og det er Udsigten til Subventioner fra Staten, der har været Drivfjedren ved den Forretning, der nu har fundet Sted, selv om disse Statssubventioner maaske aldrig bliver nødvendige. Naar Amerikanerne først raader over en mægtig Handelsflaade, bag hvilken der staar Kapitaler af ubegrænset Størrelse, vil der ske en af to Ting: de bestaaende Linjer, hvis Kapital er begrænset, vil enten blive købt eller tvungne bort, og det er i denne Henseende, at Handlen med Leyland-Linjen er saa betydningsfuld. Der er naturligvis den Mulighed, at de øvrige Selskaber kan komme til en Overenskomst med Leyland-Linjen om Taksterne og Sejladsen, men det er ikke rimeligt, at Amerikanerne vil være tilfredse med det halve, naar de kan faa det hele.

„Fairplay“ antyder, at England, hvis disse Forhold udvikler sig, kan blive tvungen ind paa en Beskyttelse af sin Skibsfart, ligesom Amerika nu vil etablere den og som Frankrig forlængst har haft den. Det er dog vanskeligt at se, om den stedfundne Handel virkelig betyder saa meget, som det engelske Blad vil lægge i den. Foreløbig er Amerikanerne jo kun bleven Ejere af de fleste Parter i Leyland-Linjen, men dens Skibe vedbliver indtil videre at gaa under engelsk Flag.

Føreren af svensk Skonnertbrig „Levande“, Kaptajn Anthon J. Gerberg, tilskrives os fra Rønne d. 13. Maj:

De bedes i Deres ærede Blad give Plads for følgende Advarsel. Mit Skib er sluttet fra Rønne til St. Perersborg og skal laste efter Tørn. Jeg har nu ligget en Uge i Tørn og har Udsigt til at ligge endnu i 14 Dage, inden jeg kan begynde at laste, da her ligger to store Fartøjer, som skal laste før mig (300 og 250 Tons), og da her kun lastes 50 à 60 Tons pr. Dag, saa varer det temmelig længe. Det er fra Hr. Edelstein i Kjøbenhavn, at jeg skal have Last. Jeg advarer nu alle Skibsførere mod at underskrive Dansk Chamottevarefabriks Certepartier uden at stryge Tørn-Klausulen, thi den, som i disse Dage kommer hertil, har intet godt at vente. Jeg haaber, at de Blade, der interesserer sig for Skibsfarten, vil optage disse faa Oplysninger og derved hindre Skibsførere fra at komme i saadanne Vanskeligheder.

Et nybygget Dampskib paa c. 5,600 Tons d. V., om hvilket der for et Aarstid siden kontraheredes for

c. 43,000 Lst., og for hvilket der for et halvt Aar siden forgæves blev budt 48,000 Lst., er nylig solgt for c. 38,000 Lst. Dette viser den stadige Nedgang i Priserne for Dampskibe.

I Rusland forbereder man en gennemgribende Reform af de Afgifter, der betales i russiske Havne, og som for største Delen betales efter ganske forældede Principer. Det skal nu være Meningen at fordele Afgifterne paa en mere retfærdig Maade paa Skibene og paa Varerne. For Skibenes Vedkommende vil Afgifterne blive paa-lignede Netto-Tonnagen med 3 Kopek pr. Ton.

White Star Linjens ny Damper Celtic, Verdens største Skib, der maaler 20,880 Brutto Tons, er bleven fragtet til at sejle fra New York d. 2. Februar n. A. paa en 74 Dages Lysttur i Middelhavet.

Med Cunard-Damperen Saxonica afgik forleden Dag til Boston 2,260 Passagerer, vistnok det største Antal, en Damper nogensinde har ført fra England.

## Sidste Nyt fra „Krigshavnen“.

Vi har modtaget følgende:

Medens Orlogsflaaden har sin Krigshavn, hvor der dog altid er Fred, saa har Handelsflaaden derimod en rigtig Krigshavn, en Havn, hvor der stadig er Ufred mellem Skipperne og Købmændene. Enhver véd saa, at det er Horsens Havn, jeg mener.

Jeg var derfor ikke glad, da jeg fik Ordre til at gaa til Krigshavnen med en Ladning Melasse; det er jo ikke saa rart at skulle i Krig paa sine gamle Dage. Men man maa jo for Kammeratskabets Skyld finde sig i de Ubehageligheder, der falder af. At forlade sin Post og opgive sin Stilling, det gør ingen.

Modtageren af Ladningen var Hr. Købmand H. Meulengracht, Horsens, og han kvædede jo den gamle Vise om, at jeg baade skulde holde Folk i Lasten og hive Sækkene saa højt, at de kunde svinges over paa Vogne paa Kajen. Det vilde jeg naturligvis ikke, og det endte da efter lang Trætte med, at han skulde lade Arbejdet i Lasten udføre, hvorimod jeg saa lod Sækkene hive saa højt, det forlangtes.

Jeg havde 3 „løbende Arbejdsdage“, der begyndte Mandag d. 6. ds. Skønt det var fint Vejr om Mandagen, lod Hr. Meulengracht Dagen gaa hen uden at paabegynde Losningen, skønt han havde god Tid. Men det var naturligvis Meningen, at jeg ikke maatte slippe, førend alle mine 3 Dage var udløbne.

Om Tirsdagen regnede det noget, da turde han ikke løse af Frygt for at faa Ladningen ødelagt.

Der blev saa hængt i om Onsdagen, i Gaar, men Losningen blev ikke endt. Det skete først i Dag Formiddag.

Jeg forlangte da ifølge Certepartiet 10 Kr. for en halv Liggedag, men han nægtede at betale under Paaskud af, at Tirsdagen ikke kunde regnes med blandt de „løbende“ Arbejdsdage, fordi det havde været Regnvejrr paa den Dag.

Derefter henvendte jeg mig til vor Forenings juridiske Konsulent i Horsens, Overretssagfører Schouenborg, der gav mig et Bind af sin Domssamling, hvori var af-

trykt en Sø- og Handelsretsdom, der udtaler, at daarligt Vejr ikke kommer i Betragtning, naar Arbejdstiden er ansat som „løbende Arbejdsdage“. Men Hr. Meulengracht vilde slet ikke læse, hvad der stod i Dommen, da jeg lagde den foran ham, og betale for en halv Dag vilde han heller ikke.

Da jeg senere kom igen for at faa min Fragt, forlangte jeg naturligvis ogsaa det Konnossement, han havde faaet. Nu fløj han atter op, gav Ubehageligheder af sig og vilde slet ikke erkende, at jeg havde Ret til Konnossementet, skønt det jo tydelig staar i Sølovens § 139; omsider fik jeg det dog, men uden den lovbevalde Kvittering. — Overretssagfører Schouenborg gik da til Hr. Meulengracht og fik Kvittering paa Konnossementet, og samtidig benyttede Hr. Meulengracht nok Lejligheden til at skælde mig ud for en „Kabyler“.

Nu skal han stævnes baade for de 10 Kr. og for „Kabyleren“.

p. t. Horsens, d. 9. Maj 1901.

J. Jensen,  
„Constance“, Lohals.

## Fragtmarkedet.

Set under et har den forløbne Uge ikke bragt nogen særlig Forandring i Tilstanden paa Fragtmarkedet, som med ganske enkelte Undtagelser fremdeles er trevent. Navnlig for Korn fra Nordamerika, som jo ellers er et meget vigtigt Marked, er Begæret efter Dampere ringe, ligeledes fra Middelhavet, og for Baade, som losses i den vestlige Del af dette, har det sine Vanskeligheder at finde Beskæftigelse, som ikke giver Tab. Der er sluttet en Masse Baade fra England, navnlig fra Wales, til Middelhavet, og de fleste af disse er rimeligvis henvist til at sejle tilbage med Erts, for hvilken Vare Fragterne ogsaa er mindre faste. Derimod er La Plata atter fast, efter at have været underkastet nogle mindre Svingninger med nedadgaende Tendens. De Forstyrrelser, som indtraadte, da Loven om Kultolden traadte i Kraft, er nu ved at jævne sig, og de britiske Kulmineejeres og Kulminearbejderes fornuftige Beslutning om ikke at standse Driften i Gruberne indtraf særdeles belejligt, omtrent samtidig med at Underhuset med saa stor Majoritet havde vedtaget Loven, og virkede meget beroligende i Mod-sætning til de sidste Ugers unormale Tilstande paa Kulmarkedet. Omendskønt Kulbeholdningerne er store og der er rigelig Tonnage i Markedet, hæmmes ny Forretninger dog for en stor Del ved Vanskeligheden ved at arrangere „turn“, idet Lastepladserne er overfyldte med Skibe, som venter paa at faa deres Ladning. I de nu nær forestaaende Pinsehelligdage vil der antagelig intet Arbejde blive i Kulminerne, hvilket ogsaa bidrager til, at Befragtningsforretningen ikke foregaar saa livligt, som den kunde.

Det østlige Marked er, med Undtagelse af Java, overalt svagere, tildels med lavere Noteringer. For Kul fra Calcutta til Bombay betales nu kun  $5\frac{1}{2}$  Rupees pr. Ton, hvilket betegner en Nedgang af  $\frac{1}{2}$  Rupee. Fra Rishavnene er Begæret yderst ringe; der noteres 22/6 til U. K. eller Kontinentet og 25/ à 26/3 til Kjøbenhavn eller Flensborg. Bombay er igen 6 d. lavere, og det højst opnaelige for Maj/Juni er nu 14/6 til udsøgt Havn. Der har været gjort en stor Forretning fra Java, især til U. S., hvortil der er sluttet til 30/ pr Juni, 28/9 pr. Juli/August, hvilke Rater uden Tvivl kan gentages.

Sortehavet viser saa godt som intet Liv for prompt Afskibning; Raten fra Odessa eller Novorossisk til L. H. A. R. er uforandret 8/6 à 9/. Derimod er der for Oktober/Novbr. betalt 12/6 à 12/9. Fra Sulina kan Maj

Tonnage placeres til 10/6, Juni Tonnage til 10/9. For Salt til Østersøen er der ingen Efterspørgsel; der noteres nominelt 12/6 à 13/. Azoff har været ret livlig, men Raterne er paa det nærmeste uforandrede. Der kan for Maj/Juni opnaas 10/9 til udsøgt Havn, 11/ „any“, 11/6 Hamburg, og til Vestitalien er der pr. Maj sluttet til 11 Frcs. én, 11½ Frcs. to Havne. Taganrog-Christiania har betalt 11/6 for 5. Juni Annullering.

Middelhavet er, som anført, flovere, især for Erts, men da der er Brug for en betydelig Mængde Tonnage, vil Raterne næppe falde, eftersom de i Forvejen er temmelig lave. Der er for Maj Baade sidst betalt Benisaf-Rotterdam eller Amsterdam 7/, Elba-Middlesbro 8/, Rotterdam 8/3, Bona-Rotterdam eller Amsterdam 7/, Carthage-Tyne 7/7½, alt „full terms“. Fra Nordkysten af Afrika noteres 13/ à 13/6 for Esparto til Firth of Forth, og for Fosfat fra Sfax 7/9 til Rotterdam, 8/3 til London eller Bristol, 8/6 til Liverpool. Alexandria har pr. Maj/Juni betalt 9/ for Sukker til U. S., hvilket betegner en Stigning af 3 d. Bilbao er fremdeles fast og kan gøre 5/6 til Middlesbro eller Glasgow, 5/6 à 5/7½ til Rotterdam, 5/3 til Boness, 5/9 til Dunkirk.

Amerika er særdeles flov, især for Korn, og det har til Tider ikke været muligt at opdrive en hel Kornladning. De regelmæssige Turbaade sikkrede sig ikke ubetydelige Partier, og i Slutningen af forrige Uge accepteredes af disse rask væk 1 Penny pr. Bushel til Liverpool, 1½ d. til Glasgow eller London. Fra nordlig Havn til C. f. O. noteres nominelt 2/6 à 2/7½, til Danmark 2/7½ og 2/9 for én, resp. 2 Havne, til Stettin 3/. Paa Netto Charter Form er Raten til udsøgt Havn uforandret 8/6 à 8/9, medens den fra Golfhavn er c. 12/9 pr. Maj/Juni.

Kulfragterne fra Newport News, Norfolk etc. til Middelhavet er lavere, idet der nu ikke kan opnaas mere end 12/6, derimod er de uforandrede til Sydamerika paa Basis af 15/6 à 15/9 til Rio de Janeiro, 14/6 à 14/9 til Buenos Ayres. For Tømmer er Markedet mat, og til de mere favoriserede Lossehavne er Raterne lavere paa Basis af 92/6 pr. Maj/Juni fra Pensacola til Holland. For Brædder var Begæret bedre, og fra St. John til Vestkysten af U. K. er der bleven betalt 42/ pr. Maj/Juni. Fra Miramichi til Vestkysten noteres 43/9 à 45/, og samme Plads har til Nantes eller Rochefort betalt 68 Frcs. for en Juni Baad. Der er stadig Begær fra Amerika for Baade i Timecharter, men Raten er næppe over 4/3 pr. Ton d. w. for Tidsrum fra 3/12 Maaneder.

Fra La Plata har der været gjort en stor Forretning. Paa Grund af Rygter om en mindre Høst end fra først antaget, flovede Markedet lidt af for nogle enkelte Dage, men der kom hurtig Liv i det igen, og det er medens dette skrives fast paa Basis af 19/3 à 19/6 pr. Maj/Juni fra de øvre Pladser til U. K. eller Kontinentet. Fra Buenos Ayres kan faas 15/6.

Østersøen er paa det nærmeste uforandret. Der er nu aabent indtil Jacobstad og Umeå, begge inklusive, og ret længe kan det næppe vare, førend hele Botten er aaben. Det gaar imidlertid stadig yderst trevnt med Befragtingerne, hovedsagelig paa Grund af, at der i Aar ikke er saa meget Træ at skibe som i Fjor, thi Forholdene paa Træmarkedet er ret ugunstige, og det er svært for Eksportørerne at komme overens med Køberne om ny Salg. Fra Haparanda til Hull eller Grimsby er betalt 27/6 pr. f. o. w. og fra Raumo til London 24/ D/B. B. pr. Maj. Sundsvall til nordfransk Havn giver Frcs. 32/33 for Brædder, og fra Umeå Distriktet til Østkysten af England kan opnaas 25/ à 26/ D/B. For Pitprops fra Gamle Karleby eller Jacobstad til Østkysten noteres pr. Juni 23/6 à 25/ pr. Gøteborg Std. Til Rotterdam noteres 30/ pr. Favn. Kronstadt noterer 21/ D/B til Grangemouth, 23/9 D/B 1/3 Boards, 25/ til London, Hfl 14/ D/B. 1/2 Boards til Holland. For mindre Dampere fra Sydfinland til Danmark er Raterne uforandrede paa Basis af Rm. 21/22 pr. Std. Brædder fra Wiborg Distrikt til Kjøbenhavn,

Rm. 23/25 til Provinshavn, Juni Afskibning. St. Petersborg har nærmest holdt sig uforandret. Der er sluttet til og noteres fremdeles 1/3 Hvedebasis til London, 1/3 à 1/3¾ Rotterdam eller Amsterdam, 1/4½ à 1/5¼ Weser, Hamburg, Antwerpen, Dunkirk, 1/6 à 1/7½ Rouen. Riga er lidt højere, men Forretningerne gaar fremdeles slæbende. Der noteres 10½ d. Havrebasis til London, Hull, Rotterdam eller Schiedam. Til Antwerpen eller Dunkirk betales 25 Frcs. D/B., Rouen Frcs. 29/30, Bordeaux Frcs. 33/34. For Hør til Skotland kan faas 15/ pr. Ton. Libau betaler nu 10½ d. Havrebasis til London, Hull, Leith eller Rotterdam, 1/ Bremen, 1/3 Rouen. Mindre Baade kan sluttet til Østkysten à 1/1½ à 1/3, option Kanalen 3 d. mere. Fra Reval kan opnaas 1/2¼ Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 21 for Hør til Dunkirk. Fra Archangel til Holland kan pr. f. o. w. fremdeles betinges Hfl. 22/23 D/B. B. og til Østkysten af England 40/.

Medens Kulfragterne fra Wales er ret faste undtagen for „coasting“, er Østkystpladserne flove i næsten alle Retninger, og især til Østersøen, hvortil det i disse Dage ingenlunde er let at finde Beskæftigelse, navnlig for Baade over 2,000 Tons. Grunden hertil er, at Eksportørerne langt fra har Brug for den Mængde Tonnage, som udbydes, idet mange Dampere, som har f. o. w. Lastning i Østersøen, for enhver Pris søger at skaffe sig en Kulladning ind efter, men enkelte Baade, som i Forvejen har sikkret sig en god Hjemfragt, der kan taale en Ballasttur fra Nordsøen, foretrækker dog at løbe ballastet op i Østersøen fremfor at spilde Tiden paa en ussel Kulfragt. Fra Tynen eller Blyth kan ikke opnaas mere end 4/ til Kronstadt, Libau eller Pillau, 4/3 Riga, 3/6 à 3/7½ Swinemünde, 4/1½ Korsør, 4/ Aarhus, 7/6 à 8/ Genua, 7/3 Malta, 8/6 Port Said. Et Par store Baade (over 4,000 Tons) har accepteret 3/9 til Kronstadt, Wales er, som anført, en hel Del livligere, og fra Cardiff kan betinges 5/ til Kronstadt, Helsingfors 5/6, Stettin 4/9, Pillau 5/3, Genua 8/ à 8/3, Alexandria 9/, Port Said 8/6, Barcelona 9/3, Venedig 9/6, La Plata 13/ à 13/6, Rio de Janeiro 15/.

Sejlskibsmarkedet er for de lange Farter fremdeles ret tilfredsstillende, især hjem efter, og der har fundet ikke saa faa Befragtinger Sted for senere Terminer. Der er saaledes fra Portland (Or.) til U. K. H. A. D. betalt 39/ pr. Novbr./Decbr., hvilket atter er lidt højere end de forrige Afslutninger. Pr. Januar er sluttet til 37/6 og pr. Februar til 36/3. Fra San Francisco er der for prompt betalt 36/3 og pr. Juli/August 37/. Begæret fra Sydamerikas Vestkyst holder sig, og pr. Juni/Juli er der fragtet yderligere Skibe til 25/, med en Reduktion af 1/3 til direkte Havn. Fra Cardiff til Rio kan faas 16/, til Honolulu 20/, til Cape 24/. I den hjemlige Fart er der ingen videre Forandring. For Kul fra Boness til Sundhavn betales £ 4.10.0 pr. Keel, og Hull til Malmø giver £ 4.7.6 for 4/500 Tons Skibe. Fra Umeå til Hull kan betinges 27/ D/B., og fra Skellefteå er der betalt 28/. For Brædder fra Sydfinland til Kjøbenhavn noteres Rm. 20/22 og til Provinshavn Rm. 22/25 pr. Std. Fra Haparanda og Luleå Distrikterne noteres 2 à 3 Rm. mere. Kridt fra Aalborg giver Rm. 4 til Memel, 4¼ til Riga, 4½ til Kronstadt eller Petersborg. Stevns-Riga betaler ogsaa Rm. 4¼. Fra Helsingborg eller Høganäs kan faas Rm. 5 pr. Ton Lervarer til Wiborg eller Helsingfors. For Mursten og Ler fra Rønne betales Rm. 4 pr. Ton til St. Petersborg, Rm. 4 à 4½ til Wasa, Rm. 3¾ til Riga.

D'Hrr. Henschell & Co., Barbados, meddeler under 27. April:

„Sejlskibstonnagen er stadig ringe og Befragtingerne som Følge deraf ubetydelige, men Raterne holder sig dog for de fleste Retningers Vedkommende faste. Hvad de franske Øer angaar, hvor Høsten nu staar for Døren, er Raterne svagere, omendskønt endnu sejbare. For Log-

wood, Cedar og Mahognitræ er Efterspørgslen nogenlunde god baade til Evropa og U. S. Den sædvanlige Efterspørgsel for Sommerafskibning af Naval stores nærmer sig nu, ligeledes for Skibe af passende Størrelse til Pitch Pine til Sydamerika, Sydafrika og Evropa. Alle saadanne Fragter kan nu afsluttes her til højst gangbare Rater.

Sukkerudførslen til New York sker hovedsagelig ved de regelmæssige „liners“, der sejler til de samme Rater som „outsiders“, der lejlighedsvis kommer i Markedet. Raterne fra Barbados til New York er for Tiden 11 c. pr. 100 lbs. Sukker i Sække (vaadt Sukker) og 13 c. pr. 100 lbs. i Tønder. Henimod  $\frac{2}{3}$  af Høsten afskibes nu i Sække. C. 30,000 Tons vil endnu blive høstet og afskibet, og Saisonen vil næppe være forbi førend i Juli. Vi noterer som følger:

Kokosnødder: Trinidad/London 22/6 og 32/6, c. 250 Tons. Dividivi: Rio Hacha, C. f. o. 50/, c. 200 Tons. Logwood: Sydkysten af Cuba/C. f. o. 34/ til 36/, Cape Haiti og Ft. Liberte/C. f. o. 33/. Cedar og Mahognitræ: Sydkysten af Cuba/C. f. o. 37/6—40/, flere Skibe ønskes, Nuevitas/C. f. o. 42/6, 350 Tons. Sukker og Rom: Martinique/Frankrig direkte Frcs. 38. Sukker: Jamaika/New York \$  $2\frac{3}{4}$ , St. Lucia, Antigua, St. Croix/Delaware Breakwater 13—14 c. Melasse: Porto Rico/U. S. Havn \$  $2\frac{1}{2}$  pr. 110 Gallons, Porto Rico/Nova Scotia eller New Brunswick \$  $2\frac{1}{2}$  pr. 110 Gallons.

## Sejlruten fra Nordsøen til Nordamerika.

I det nordamerikanske Pilot Charts Nummer for indeværende Maaned gives en Række meget værdifulde Oplysninger om denne Sejlroute, som vil være velkomne for de talrige Skibsførere, der befarer den.

Føreren af et Skib, der er bestemt fra Nordsøen til Atlanterhavet, har Valget mellem to Veje: enten gennem Kanalen eller mellem Orkney og Shetlands Øerne. Den første giver en Rejse paa flere hundrede Mile gennem Verdens mest befærdede Farvand, i hvilket der tilmed hyppigt forekommer Taage og hvor Navigeringen er vanskelig. Den anden giver straks Adgang til rum Sø og rigelig Plads for Navigeringen, og tilmed er de Vanskeligheder, som Taage, Sø og Strømforhold kan fremkalde, sandsynligvis ikke større end i Kanalen.

Imidlertid benyttes i Vintermaanederne næsten udelukkende Ruten gennem Kanalen, skønt dens sædvanlige Vanskeligheder paa denne Aarstid forøges ved, at Skibene næsten hele Tiden møder vestlige Vinde. Den nordlige Rute benyttes omtrent ikke, idet de Fordele, som den frembyder, i de søfarendes Øjne mere end opvejes ved Vejrets Barskhed og Dagenes Korthed. Om Sommeren tillægges der disse Indvendinger mod den nordlige Rute langt mindre Betydning, og mange Skibe foretrækker den da, naar de kommer fra Skagerrak, Nordsøhavnene paa Kontinentet eller fra de nordligere Havne i Storbritannien.

Den afgørende Faktor, naar man skal vælge sin Rute, er hvilke Vinde, der er fremherskende, og deres Karakter, naar Sejladsen begynder, og dette afhænger igen af Lufttrykkets Fordeling. En lav Barometerstand over de forenede Kongeriger eller Vest for Irland (bestemt ved faldende Barometer over Nordsøen), er Forløber for S.V.lige Vinde i Kanalen, medens Vindene over det nordlige Skotland og Orkney Øerne sandsynligvis ikke vil være stærke og vil have en østlig eller sydøstlig Retning. Et Skib, der forlader sin Havn under disse Forhold (om hvilke Oplysninger altid kan faas fra de daglige Vejrkort, der offentliggøres af det engelske og det tyske

meteorologiske Institut), bør ikke betænke sig paa at vælge Ruten nord om Skotland. Men har det valgt den, maa det anstrenge sig til det yderste for at tilbagelægge Vejen mellem Afgangshavnen og Fair Island saa hurtigt som muligt, idet Vejret kan skifte meget hurtigt, saa at et Tidsrum af 48 Timer ofte er nok til fuldstændig at forandre Vindforholdene og Barometerstanden.

Omvendt vil et højt Lufttryk, der nærmer sig fra det vestlige eller midterste af Storbritannien eller Nordsøen, let forandre disse Forhold, i det mindste hvad angaar Kanalen, hvor Vindene da vil have en østlig Retning; og hvis et saadant højt Lufttryk, naar det først er til Stede, varer flere Dage i Træk, vil Kanalen rimeligvis være den fordelagtigste Rute, selv i Sommermaanederne. De Vinde, der hersker under disse Forhold, er ikke stærke og ledsages gerne af taaget Vejr.

Har man valgt den nordlige Rute og lykkeligt er kommen fra Nordsøen ud i Atlanterhavet, er det første Spørgsmaal, der frembyder sig, det om under hvilken Bredde, man kan vinde bedst vestefter, eller, med andre Ord, under hvilken Bredde man kan vente det største Antal gunstige Vinde.

Den forholdsvise Hyppighed af østlige Vinde imellem 50° og 60° N. i Atlanterhavet kan ikke for Tiden nøjagtig fastslaaes. Man vil vente at finde disse Vinde fremherskende i den nordlige Halvdel af de lave Lufttryk, der udgaar fra den amerikanske Kyst i Nærheden af Newfoundland og gaar i Ø.N.Ø.lig Retning over Oceanet, og et Skib, der afaar fra det nordlige Skotland, bestemt til en amerikansk Havn, vil som Regel følge en Kurs, der saa stadig som muligt vil holde det nord af den Vej, som Centret for disse Tryk følger. Imidlertid er de Tilfælde, i hvilke det System af cyklonagtige Vinde, der omgiver disse Tryk, er fuldstændigt, ikke hyppige nord for den 50de Længdegrad, idet de østlige Vinde, der er særegne for den nordlige Halvkreds, sjældent mødes og da kun for kort Tid; dette skyldes rimeligvis, at paa disse høje Breddegrader ophører det lave Lufttryk at være centralt, men bliver en Forlængelse af det permanente lave Tryk, der har sit Centrum S.V. for Island, Aksens udstrækkende sig efterhaanden i S.V., S. og S.Ø.lig Retning, indtil den gaar op i denne permanente Cyclon.

Paa Grund af denne Uvished med Hensyn til Hyppigheden af østlige Vinde, er det vanskeligt bestemt at angive hvilken Kurs, Skibet bør have efter at det har forladt Orkney Øerne. Det britiske Admiralitet anbefaler en Rute, hvorved man naar de store Banker nær 47° 30' N., et Punkt en eller to Grader indenfor den store Cirkel, der forener Fair Isle og Kap Race, og der kan næppe anvises nogen bedre Rute end en saadan stor Cirkel. En saadan Rute giver en besværlig Rejse sydpaa, efter at man har passeret Bankerne, imod de lette S.V.lige Vinde, der blæser langs den amerikanske Kyst om Sommeren. Men man opnaar stedse at være nord for Golfstrømmen, og med Hensyn til Vinden er Vanskeligheden ikke meget større end en Rute paa sydligere Breddegrader.

Et Eksempel herpaa frembyder Jærnskipet „Ferdinand Fischer“s Rejse. Da det sejlede fra Hull d. 27. Maj i Fjor, gav lavt Lufttryk N.V. for Skotland lette S.lige Vinde over Nordsøen. I de to følgende Dage gik Vejrcentret østpaa, saa at Vindene langs Skotlands Østkyst sprang om til S.V., V. og N.V., hvilket opholdt Skibet noget. Den 30. Maj fik man Sumburgh Head i Sigte. Paa denne Dag fremkom et højt Lufttryk, der fulgte efter det lave, over Norge, saa at der fremkaldtes lette østlige Vinde med taaget Vejr paa Skibets Rute. Dette varede til d. 4. Juni, paa hvilken Dag Skibets Stilling ved Gr. Middeltid var 60° 10' N. 15° 10' V. Her faldt Barometret, og Nedgangen steg i de næste 24 Timer til  $\frac{70}{100}$  af en Tomme; Vinden gik om til S. S. Ø., Styrke 7, og en stærk vestlig Dønning opstod, alt tydende paa et Lufttryk, der nærmede sig fra Vest. Skibets Kurs, omtrent V. S. V., var tilstrækkelig



til at holde det i den nordlige Halvcirkel, idet Vindens Omdrejninger, efterhaanden som Minimumet nærmede sig og passerede, var S. S. Ø., Ø., N., N. N. V. og tilsidst S. S. V. De østlige var imidlertid, af den ovenfor fremstillede Aarsag, lette og varede kun en enkelt Vagt. De vestlige Vinde mod Slutningen af Luftrykket var stærke, naaende en Styrke af 10. Fra sin Stilling d. 6. Juni, 56° 35' N., 26° 45' V., fjernede Skibet sig derfor mod syd, saa at det d. 10. Juni var paa 48° N. Br. 32° 30' V. Lgd., medens Vinden i den Tid skiftevis havde været N. V. og S. V. Den 11. Juni kom Skibet indenfor Rækkevidden af et lavt Luftryk, der herskede over St. Johns, N. F. I de næste fire Dage førte Skibets Kurs det over den sydlige Side af dette Tryk mod de der herskende vestlige Vinde; de samtidige Observationer fra andre Skibe viste imidlertid et Bælte af østlige Vinde Nord for 47°, udstrækkende sig til den amerikanske Kyst. Den 16. og 17. og indtil d. 18. Kl. 6 Eftm. maatte Skibet arbejde mod de vestlige Vinde, der ledsagede et ringe Luftryk, der gik over Havet i Ø. N. Ø. Retning. Men paa den nævnte Dag og Tid gik Vinden om til Øst paa Grund af, at det lave Luftryk, der den 17. Juni fremkom ved Kap Hatteras, nærmede sig og i de følgende tre Dage udviklede sig til en Orkan. Stormcentrets Stilling d. 18. Juni var 35° N., 75° V., d. 19. Juni 36° N. 68° V., d. 20. Juni 40° N. 65° V., den 21. Juni 42° N. 59° V.; denne sidste Dag aftog Stormen i Styrke. I de tre først nævnte Dage var Skibet i den nordlige Halvcirkel af Luftrykket, havde østlige Vinde og avancerede godt. Den sidst nævnte Dag passerede Centret Skibet. Rapporten for den Dag lyder saaledes: Det begyndte med stærke S. V. lige Vinde, henimod Middag aftagende til Stille; lavest Barometer (29.05 inch.) Kl. 1.25 Eftm.; Kl. 1.30 Eftm. meget svag S. Ø. lig Vind, der pludselig sprang om til N. Ø., 7—8; Kl. 2 Eftm. stærk N. V. Vind, senere stormende fra Vest, men meget hurtigt aftagende; smukt Vejr efter Midnat.

De østlige Vinde, som dette Luftryk fremkaldte, var de sidste gunstige Vinde, Skibet mødte. Fra 22. Juni til 4. Juli, paa hvilken Dag man fik Fenwick Island Fyrskib i Sigte, var Sejladsen et stadigt Kryds mod svage S. V. lige Vinde, afbrudt af helt Stille. Rimeligvis vilde Skibet havet avanceret bedre ved at holde mere mod nord, da Overflade-Temperaturen i Vandet tyder paa, at Skibet har været indenfor Golfstrømmens Grænser.

## Personalia.

Dødsfald. Paa Kommunehospitalet døde d. 10. ds. Matros Peter Funk, 78 Aar gammel. Hans Navn er kendt i vide Kredse, fordi han var Stifter af Sømandsforeningen, som han oprettede i 1856, og hvorved han lagde Grunden til en Institution, der i en lang Aarrække har udrettet meget godt for Sømandstanden ved at støtte Søfolk og deres Efterladte og paa andre Maader. Han ledede med stor Dygtighed Foreningen i dens første Aar. Efter at han var fratraadt, var han i høj Grad misfornøjet med Foreningens Ledelse, som han paa flere Generalforsamlinger angreb skarpt, ligesom han paa andre Maader arbejdede for sine Ideer med Hensyn til Foreningens Organisation og Virkemaade. Om hans Ansuelser var rigtige eller ikke, er vi ude af Stand til at bedømme, men den gamle Matros fortjener at mindes for den varme Interesse, han altid nærrede for sin Stand.

Under Kapt. V. Rohdes Sygdom har Styrmand K. Fischer foreløbig overtaget Føreren af Dpsk. Moskov.

Styrmand J. Meyer fra Dpsk. Norge har indtil videre overtaget Dpsk. Esbjerg, hvorefter den midlertidige Fører C. Simonsen atter er til Disposition som 1ste Styrmand.

## Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 1ste Eksamenstermin af 1901 har 8 af Skolens Elever taget den almindelige Styrmandseksamen, og i 2den Afdeling har 7 Elever taget den udvidede Eksamen i Navigation, 5 i Geografi og Vejrlære, 7 i Engelsk og 6 i Særet og Handelsvidenskab. Desuden har 6 Elever underkastet sig Sætteskipperprøven. Elever modtages fremdeles til enhver Tid; uformuende kan vente Statsunderstøttelse.

## Ugens Havarier.

Fra Nordby, Fanø, skrives til os 13. ds.: I Følge Telegram af 12. ds. fra Progresso i Mellemamerika er Barkskibet Nanna, Kaptajn L. M. Nielsen, hjemmehørende her i Byen totalt forlist paa Yucatan-kysten og erklæret for Vrag. Mandskabet er reddet.

Nanna, der er bygget her i Byen i Aarene 1886—87 og maalte 343,66 Register-Tons, sejlede i forrige Maaned fra Angustura, var d. 17. April ved Orinoco-flodens Munding og skulde gaa til Yucatan-kysten for at laste. Skibet er formodentlig forlist under Ladningens Indtagelse.

Nordby Handelsflaade har lidt voldsomme Tab i det sidste Aar, og der er desværre kun ringe Udsigt til at faa Tabene erstattede.

Elida, Skonnertbrig af Kallundborg, strandede d. 6. ds. paa Rejsen fra Aarhus til Norge med en Ladning Kartofler paa Pullerne ved Refsnæs. Skibet, der er fuldt af Vand, maa betragtes som Vrag.

Passeret Vrag. Thyra, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 3. ds. paa 61° 30' N. Br. og 16° 5' V. L. passeret Skonnerten Esperance af Dunkerque. Skibet, der var forladt af Mandskabet, syntes at være fuldt af Vand og Søerne skyllede over det. Sejlene var iturevne.

Amandus, svensk Skonnert af Oscarshamn, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Oscarshamn til Nykjøbing S. med Bræddelast paa Grund paa Sydenden af Amager. Flot med Assistance af Svitzers.

Eos, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 9. ds. paa Rejsen fra Hamburg hertil været i Kollision med Havnemølen i Brunsbüttel, som erholdt nogen Skade. Eos er ankommet hertil med Skade i Bougen.

Lars Jørgensen, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen til Skutskär med en Ladning Natron indbragt til Gravesend af Slæbedpsk. Jona med Tab af Spryd og Skade paa Stevn. Skonnerten blev, medens den laa for Anker ved Southend, paasejlet af Barkskibet Castle Holme af Maryport.

Clytia, 3-m. Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Danzig med Trælaster grundstødt paa et Sandrev paa Grund af en Bøjes fejlagtige Opankringsplads.

Bornholm, Postdpsk., blev d. 7. ds. ved Rønne paasejlet af en tysk Torpedobaad og erholdt en Del Skade, som repareres her hos Burmeister & Wain.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Flensborg Skibsværft løb d. 9. ds. en ny Damper, bygget til det tysk-australske Dampskibsselskab i Hamburg, af Stablen. Skibet har følgende Hoveddimensioner: 408' 8" × 47' 8" × 32' og skal gaa i Fragt- og Passagerfart mellem Hamburg og Australien. Det er det tolvte Skib, som Værftet bygger for dette Dampskibsselskab, og det har endnu to af noget større Dimensioner under Bygning til Selskabet. Skibet fik Navnet Laeisz til Minde om den i en ung Alder afdøde, i vide Kredse ansete Skibsreder Laeisz i Hamburg.

Til et Rederi i Marstal er i disse Dage paa Odense Skibsværft lagt Kølen til en Skonnert paa 200 Tons Brutto, der skal være færdig til næste Sommer.

Fra N. Jensens Værft i Marstal er bestilt en ny 3-m. Skonnert paa c. 200 T. for Regning Agent N. Petersen. Skibsreder C. H. Nymann m. fl. i Marstal. — For Regning Skibsreder F. H. Andersen m. fl. i Marstaler paa Boas Værft i Rudkjøbing bestilt en ny 3-m. Skonnert. — For Regning Agent N. Petersen, Skibsreder H. I. Clausen m. fl. bygges paa A. Jensens Værft ved Svendborg en 3-m. Skonnert paa 200 Tons. Efter dens Fuldendelse bygges paa Værftet en 3-m. Skonnert af samme Størrelse, ligeledes til Marstal. — Paa Joh. Petersens Værft i Marstal er en 3-m. Skonnert, 178<sub>66</sub> Tons Brutto, løbet af Stablen til Skibsreder Jens Carlsen m. fl. i Marstal. Skibet fik Navnet Hydra og skal føres af Kapt. Herman Albertsen.

Tankdamperen Christine er af Det danske Petroleum Aktieselskab solgt til New York. Skibet er bygget 1890 hos Burmeister & Wain, maaler 1,423 Reg.-Tons Netto og laster c. 2,800 Tons Petroleum.

Med Dpsk. Dagny, bygget hos Wm. Gray & Co. til Dampskibsselskabet Heimdal her i Byen, er foretaget Prøvetur. Skibets Dimensioner er: 232' x 34' x 18' 10", engl. Maal. Prøveturen, ved hvilken Rederiet var repræsenteret af d'Hrr. Hans Nielsen, Madsen og Bahnsen, var vellykket. Gennemsnitsfarten var 9½ Knob med lastet Skib. Skibet afgik derefter til Kjøbenhavn.

Fra Svendborg skrives til os d. 14. ds.:

Søndagen d. 12. Maj blev et særdeles smukt og stærkt bygget nyt Skib sat i Vandet fra Skibsbygmester Chr. Andersens Værft paa Frederikseen. Skibet, der fik Navnet Sophie, maaler 237 Brutto Tons og skal rigges som tremastet Skonnert, er bygget for et Aktieselskabs Regning med d'Hrr. N. Jensen & Co. som bestyrende Reder. Dets Fører bliver Kapt. P. Mikkelsen, tidligere Fører af tremastet Skonnert Karen af Svendborg.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Antwerpen, Wulff, er ankommen til New York. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 30. April, bestemt til New York. — Hekla, Jespersen, ankom til New York 11. Maj. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — I. C. Jacobsen, Norden, er ankommen til Antwerpen. — Kentucky, Thiedemann, ankom til Stockholm 11. Maj. — Leopold II, Kruse, ankom til Hull 10. Maj. — Nicolai II, Michelsen, ankom til New York 13. Maj. — Xenia, Holst, afgik fra New York 10. Maj, bestemt til Christiania. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, bestemt til New York. — Dagmar, Gade, afgik fra Newcastle 2. Maj, bestemt til Genoa. — Douro, Ørum, ankom til St. Petersborg 12. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Rotterdam 13. Maj.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Hull 12. Maj. — Arno, Strubberg, ank. til Dundee 12. Maj. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Helsingør 24. April. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 11. Maj. — Ceres, Kiær, afgik fra Leith 1. Maj, bestemt til Island. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 13. Maj. — Christiansund, Kjølens, afgik fra Stavanger 14. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ella, Mortensen, ankom til Danzig 10. Maj. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 13. Maj, bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 13. Maj. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn.

15. Maj, bestemt til Boston. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 11. Maj, bestemt til New York. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Pillau 13. Maj. — Kasan, Hansen, ankom til London 12. Maj. — Kiew, Jacobsen, afgik fra London 12. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, afgik fra Antwerpen 8. Maj, best. til St. Petersborg. — Laura, Aasberg, ankom til Kbhvn. 12. Maj. — Louise, Christiansen, ank. til Hull 9. Maj. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 24. April, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 13. Maj. — Morse, Frisenette, ank. til Kbhvn. 14. Maj. — Moskov, Rohde, ankom til Riga 12. Maj. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra La Pallice 10. Maj. — Nordjylland, Kromann, ankom til Antwerpen 8. Maj. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Rotterdam 14. Maj. — Omsk, Møller, afgik fra Cadiz 4. Maj, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 11. Maj, bestemt til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 11. Maj, best. til Hull. — Skalholt, Gotfredsen, i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Liverpool 10. Maj, bestemt til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 12. Maj. — Vesta, Holm, ank. til Kbhvn. 9. Maj. — Vesuv, Andresen, ank. til Kbhvn. 10. Maj. — Viking, Lorentzen, ank. til Cardiff 8. Maj, bestemt til Kanariske Øer. — Rita ankom til Kbhvn. 14. Maj. — Yrsa ankom til Kbhvn. 14. Maj. — Jyden ankom til Riga 12. Maj, bestemt til Kbhvn. — Seine, Staal, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, best. til St. Petersborg. — Loire, Rabe, ank. til St. Petersborg 12. Maj. — Garonne, Mortensen, afgik fra Kbhvn. 14. Maj, bestemt til Bordeaux.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus via Frederikshavn 16. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 16. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Simonsen, afgik fra Malmø via Helsingør 16. Maj, bestemt til Grimsby. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 16. Maj, best. til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afg. fra Newcastle 15. Maj, bestemt til Randers. — Hengest, Lund, afgik fra Esbjerg 14. Maj, bestemt til Hongkong. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 15. Maj, best. til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 15. Maj, bestemt til Middelfart. — Primula, Thomsen, paa Bedding i Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Naksø via Svendborg og Aalborg 15. Maj, bestemt til Newcastle. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense via Aarhus og Aalborg 15. Maj, bestemt til Leith.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra Grimsby 14. Maj, bestemt til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra St. Vincent 14. Maj, bestemt til Belfast. — Sigurd, Jørgensen, ankom til London 13. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Puert Ensenada 3. Maj, bestemt til St. Vincent. — Erik II, Hveysel, afgik fra St. Vincent 28. April, bestemt til Antwerpen. — Knud II, Hansen, afgik fra Newcastle 9. Maj, best. til Kronstadt. — Skjold, Schmidt, afgik fra Riga 12. Maj, bestemt til Rotterdam. — Danmark, Kraemer, ankom til Riga 11. Maj. — Ragnar, Holst, afgik fra Riga 7. Maj, best. til Rouen. — Volmer, Ribber, ankom til Newcastle 13. Maj. — Dan, Tofte, ankom til Libau 5. Maj. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 14. Maj, best. til Lübeck. — Olaf, Petersen, afgik fra Bahia Blanca 4. Maj, bestemt til St. Vincent. — Svend II, Risøe, afgik fra St. Vincent 11. Maj, bestemt til Falmouth f. O.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Blyth 10. Maj, bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Gibraltar 9. Maj, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Danzig 10. Maj, bestemt til London. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ankom til Kronstadt 13. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Newcastle 13. Maj, bestemt til Kronstadt. — Russ, Jensen, ankom til Alexandria 4. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 26. April, bestemt til Port Natal. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til Kbhvn. 4. Maj.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Stockholm 14. Maj. — Kamma, Christensen, afgik fra Dunston 11. Maj. — Helga, Leth, ank. til Skonvik 10. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Ørnskjoldsvik 13. Maj. — Elna, Møller, ankom til Huelva 14. Maj. — Thérèse, Løffer, ankom til Kronstadt 11. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Fernandina 11. Maj. — Eklipika, Nielsen, afgik fra Mobile 30. April. — Venus, Jørgensen, ankom til Port Simon 6. Maj.

Nordøen. Wineland, Høgstedt, ankom til Foochow 5. Maj. — Nordland, Pii, afgik fra St. Petersborg 11. Maj. — Holland, Jørgensen, afgik fra Aarhus 11. Maj. — Eugland, Andresen, ankom til Warkworth 12. Maj. — Rusland, Møller, afgik fra Kbhvn. 11. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 9. Maj, bestemt til Kronstadt. — Niobe, Jørgensen, ank. til Hull 8. Maj. — Nancy, Nielsen, afgik fra Methil 9. Maj, ankom til Pillau 14. Maj. — Nautik, Mortensen, afgik

fra Åbo 10. Maj, ankom til Forsley 11. Maj. — Nexos, Sørensen, ankom til Kronstadt 13. Maj. — Nordsoen, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, ankom til Christiania 12. Maj. — Nora, Christensen, afgik fra Methil 11. Maj, ankom til Frederikshavn 14. Maj. — Neptun, Gram, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, ankom til Hernøsand 11. Maj. — Nerma, Nielsen, afgik fra Riga 9. Maj, bestemt til Bridport.

**Dania.** Mary, Lorentzen, ankom til Søderhamn 14. Maj. — Lilly, Nielsen, ankom til Kings Lynn 11. Maj.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Rouen 9. Maj. — Karen, Degn, ankom til Grangemouth 12. Maj.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Riga 12. Maj, bestemt til Dunkerque. — Eyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, best. til Reval. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Libau 10. Maj, ankom til Rotterdam 14. Maj. — Russia, Hansen, afgik fra Rotterdam 14. Maj, bestemt til Riga. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra London 11. Maj, bestemt til Riga.

**Union.** Gallia, Poulsen, afgik fra Antwerpen 13. Maj, best. til Sunderland.

**Dannebrog.** A malien borg, Dømel, afgik fra Helsingør 7. Maj, bestemt til Jacobstad. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Colastine 8. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Aalborg 12. Maj, bestemt til Riga. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 11. Maj. — Jomsborg, Kühl, ankom til St. Petersborg 11. Maj. — Kronborg, Schultz, ankom til Cardiff 12. Maj. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Glasgow 10. Maj, bestemt til Kronstadt. — Søborg, Fischer, afgik fra Blyth 8. Maj, bestemt til Kronstadt. — Uranienborg, Ørbeck, ankom til Sunderland 12. Maj. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Sevilla 4. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 11. Maj.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Trangsund 13. Maj, bestemt til Borgå. — Jæggersborg, Agerlin, ankom til Blyth 12. Maj. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Windau 9. Maj, best. til Vliessingen f. O. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Norfolk 13. Maj, bestemt til Bremen. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Genua 11. Maj. — Skodsborg, Larsen, ankom til Kronstadt 10. Maj. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 10. Maj, best. til Stettin.

**Neptun.** Kallundborg, Lund, ankom til Glasgow 12. Maj. — Vordingborg, Clausen, afgik fra Riga 9. Maj, bestemt til Jacobstad.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Libau 10. Maj, ankom til Hamburg 13. Maj. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Swinemünde 9. Maj, ankom til Reval 11. Maj. — Agnete, Jensen, ankom til Rotterdam 12. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 9. Maj, ankom til Reval 11. Maj. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 10. Maj, ankom til Kiel 14. Maj. — Ajax, Brorson, afgik fra Riga 10. Maj, bestemt til West Hartlepool. — Bornholm, Petersen, afgik fra Aarhus 9. Maj, ankom til Burntisland 12. Maj.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Leith 11. Maj. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Libau 10. Maj, bestemt til Hull. — Ansgar, Larsen, ankom til Hull 10. Maj. — J. N. Madvig, Olsen, ankom til Newcastle 9. Maj. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 13. Maj. — Helge, Matthiessen, afgik fra Newcastle 9. Maj, bestemt til Kronstadt.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Vliessingen 11. Maj, bestemt til Port Said. — Annam, Berg, afgik fra Marseille 13. Maj, bestemt til St. Nazaire. — Normannia, Erichsen, ankom til Cardiff 9. Maj. — Cimbria, Hansen, afgik fra Hongkong 8. Maj. — Patria, Larsen, ankom til Hamburg 14. Maj.

**Ærs.** Gæa, Knudsen, ankom 9. Maj til Kbhvn. fra Lånskrona.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Methil 6. Maj, bestemt til Kronstadt. — London, Bom, ankom til Boness 10. Maj. — Paris, Lund, ankom til Hernøsand 11. Maj.

**Myren.** Clara, Jensen, ankom til Kotka 14. Maj. — Kai, Thomsen, ankom til Kronstadt 8. Maj.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Kbhvn. 14. Maj, bestemt til St. Petersborg. — Svend, Bennelycke, ankom til Dunkirk 13. Maj.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Valparaiso, Jørgensen, afgik fra Port Elisabeth 3. Maj, ankom til Delagoa Bay 11. Maj. — Bertha, Nørholm, afgik fra Porto Gallegos 7. April til Hamburg. — Neiros, Sonnicksen, ankom til Port Madoc 4. Maj fra Drammen. — Hans, Jensen, ankom til Gravesend 8. Maj fra Amsterdam. — Amete, Nielsen, afgik fra New York 26.

April til Corinto. — Prins Valdemar, Beck, prajet 18. April paa 3° N. 30° W. fra Iquique til Falmouth. — Tercera, Pedersen, ankom til Capetown 10. Maj fra Oamaru. — Verdande, Nielsen, ankom til Barbados 17. April fra Pernambuco, afgik 19. April til Rio Hasche. — Clara, Carstensen, afgik fra Dar es Salaam 10. Maj til Calcutta. — Rosa, Brinck, ankom til Santos 11. Maj fra Hamburg.

**Fans. Sønderho.** Killeena, Hansen, ankom 7. Maj til Havre fra Bahia Blanca.

**Rønne.** John Hintze, Jensen, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Ane Cathrine, Petersen, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Rolf, Hermansen, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Kastor, Clausen, ankom til Holtenau 5. Maj. — Prøven, Bidstrup, ank. til Stockholm 7. Maj. — Næstved, Larsen, ank. til Rügenwalde 7. Maj. — Kirstine, Dick, ankom til Ørebæk 27. April. — Hermod, Grønwald, ankom til Rendsborg 9. Maj. — Coureer, Jakobsen, ankom til Windau 10. Maj. — Ansgar, Clausen, ankom til Hartlepool 10. Maj.

**Svendborg.** Samson, Hansen, ankom til Gøteborg 4. Maj. — Confidence, Mouritzen, ankom til Wisbeck 5. Maj. — Hertha, Hansen, ankom til Poole 6. Maj. — Vesta, Poulsen, ankom til Carlestown C. 6. Maj. — Solon, Nielsen, ankom til Fowey 6. Maj. — Garibaldi, Andersen, ankom til Kragerø 7. Maj. — Clythia, Nielsen, ankom til Pornice 7. Maj. — Hanne, Jørgensen, ankom til Valdemarsvik 7. Maj. — Marie, Nielsen, ankom til Guernsey 7. Maj. — Pallelsen, Jensen, ankom til Roumo 9. Maj. — Sofie, Jensen, ankom til Skutskær 9. Maj. — Athene, Hansen, ankom til Åbo 9. Maj. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Kirckaldy 9. Maj. — Urania, Hansen, ankom til Leith Red 9. Maj. — Embla, Mikkelsen, ankom til Helsingfors 7. Maj. — Concordia, Henriksen, ank. til Kirckaldy 9. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Middlesborough 9. Maj. — Valdemar, Andreasen, ankom til Newhaven 9. Maj. — Rasmus, Nielsen, ankom til Isafjord 26. April. — Kruse, Larsen, ankom til Gøteborg 7. Maj. — Elise, Andreasen, ankom til Åbo 9. Maj. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Gøteborg 11. Maj. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Sundswall 11. Maj. — Ariel, Nielsen, ankom til Newcastle 12. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Swinemünde 12. Maj. — Saga, Clausen, ankom til Åbo 12. Maj.

**Ærs.** Sylphe, Petersen, ankom 7. Maj til Swinemünde. — Nicolines Minde, Schøsler, ankom 5. Maj til Kjøbenhavn. — Harboe, Hansen, afgik 5. Maj fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Marie, Rasmussen, afgik 5. Maj fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Baltic, Christensen, afgik 5. Maj fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Elise Marie, Olsen, ankom 6. Maj til Randers. — Pauline, Jørgensen, afgik 9. Maj fra Kjøbenhavn til Randers. — Juno, Gotfredsen, ankom 3. Maj til Aarhus. — Expres, Bøye, ankom 7. Maj til Odense. — Debra, Rasmussen, ankom 8. Maj til Blyth. — Hosanna, Hay, ankom 7. Maj til Karrebæksminde. — Christiane, Petersen, ankom 8. Maj til Laurvik. — Anna, Albertsen, ankom 6. Maj til Kjøbenhavn fra Egersund. — Maren, afgik 9. Maj fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Marie, Christensen, ankom 10. Maj til Kjøbenhavn fra Egersund. — Vera, Hansen, afgik 11. Maj fra Hamburg til Sundswall. — Matthæus Rickert, Lauritzen, afgik 6. Maj fra Boness. — Aktiv, Petersen, afgik 7. Maj fra Dysart til Cappel. — Olga, Jørgensen, ankom 11. Maj til Danzig. — Alfa, Rasmussen, ankom 11. Maj til Middlesbrough. — Freya, Østermann, ankom 9. Maj til Sundsvall. — Fædrenes Minde, Christensen, ankom 8. Maj til Kjøbenhavn. — Enigheden, Fris, ankom 4. Maj til Pillau. — Venus, Fris, afgik 3. Maj fra Vliessingen til Saffi (Marokko). — Thor, Kromann, ankom 9. Maj til Grangemouth. — Alf, Rasmussen, ankom 9. Maj til Gefle. — Agnes, Henriksen, ankom 5. Maj til Korsør. — Ingeborg, Svane, ankom 8. Maj til Assens. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 7. Maj til Väneröik. — Kodan, Hansen, ankom 9. Maj til Gefle. — Aktiv, Schmidt, afgik 9. Maj fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Ydun, Christensen, ankom 8. Maj til Leith. — Ægir, Rasmussen, afgik 5. Maj fra Leith til Königsberg. — Duen, Christensen, ankom 9. Maj til Pillau. — Niels Juel, Nielsen, ankom 10. Maj til Stugsund. — Svip, Jensen, afgik 6. Maj fra Aalborg til Kalmar. — Fred, Fris, ankom 8. Maj til Stockholm. — Freden, Bøye, ankom 9. Maj til Leith fra Island. — Hermod, Dreimann, ankom 13. Maj til Faaborg. — Elna, Carlsen, ank. 12. Maj til Aberdeen. — Brødrene, Petersen, ank. 10. Maj til Kjøbenhavn. — Kristian, Eschen, ank. 9. Maj til Frederikshavn paa Rejse fra Drammen. — Mette, Andersen, afg. 9. Maj fra Rudkjøbing til Sverrig. — Alma Marie, Hermansen, ank. 13. Maj til London. — Fuglen, Petersen, afg. 9. Maj fra Charlestown til Nakskov. — Marie, Bøye, afg. 9. Maj fra Morrisonshaven. — Martha, Haagenen, afg. 6. Maj fra Pillau til Cardiff. — Hjalmar, Rosenbeck, afgik 9. Maj fra Boness til Nykjøbing. — Hekla, Jørgensen, ank. 10. Maj til Laboe.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 13. Maj til Bremen fra Rostock.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske. Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Østersøen. Præstø-Fjord.** I *Præstø-Fjord* er en Rende med 12 Fod Vand gravet over *Middelgrund*, saa at der nu er 12 Fod Vand fra Søen til *Præstø* Havn. Renden er afmærket saaledes: S.-Siden, Ø.-ligst og V.-ligst med en rød og hvid stribet Stage med en Riskost over en Halmvisk og mellem dem fem hvide Stager, hver med en Halmvisk, alle i 12 Fod Vand; N.-Siden ved Knækket med en rød Stage med Riskost, i 10 Fod Vand.

**Farvandet Syd for Fyen. Faaborg-Fjord.** Vraget, der laa sunket mellem *Gabet* og *Faaborg*, er uskadeliggjort ved Mastens Udtagelse. Mindste Dybde over Vraget er 19 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Finngrundet*“ den 10de Maj 1901 atter udlagt paa Station.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Grepen*“ atter udlagt paa Station den 9de Maj 1901.

**Tyskland. Memel.** Ved *Memel* er det røde Fiskerfyr paa *Baaken*, c. 1 Kbl. S. 65° V. fra Fyrtaarnet, slukket paa Grund af S.-Molens Forlængelse.

**Stettiner Haff. Papenwasser.** I *Papenwasser* er Kurven ved *Stepenitz* Baake angivet ved to Baaker, hvorfra vises hvide, faste Fyr. Bagbaaken er 54 Fod høj og har en Fir-kant paa Toppen, Forbaaken er 32 Fod høj med Diamant paa Toppen.

Lige over for de to Steder, hvor denne Fyrlinie skærer de to Ledelinier, *Sandhof* Baake overet med *Stepenitz* Baake og *Büchenort* Baake overet med *Stepenitz* Baake, er udlagt en sort Spidstønde.

*Werder* Baake og *Ganseriner* Baake ere borttagne.

**Adler-Grund.** Til Brug ved Opmaaling af *Adler-Grund* ere flere Tønder udlagte. De inddrages, naar Arbejdet er færdigt.

**Kieler Fjord. Friedrichsort.** Ved *Friedrichsort* er Fortøj-tønde Nr. 30 flyttet til 54° 23' 21" N. Br. 10° 11' 19" Ø. Lgd. og en Fortøj-tønde Nr. 29 udlagt paa 54° 23' 15" N. Br. 10° 11' 14" Ø. Lgd.

**Kiel.** Mellem *Ellerbeck* og Farvandstønderne Nr. 7 og 8 foretages Boringer. Naar der paa Boreprammen er hejst en sort Ballon, skal Stedet passeres ganske langsomt.

**Kieler Fjord.** Fra 3die Juni til 20de Juli 1901 afholdes Skydeøvelser i den N.-lige Del af *Wiker Bugt*. Pladsen begrænses mod V. og N. af Kysten fra *Vossbroker Skov* S.-Ende til *Friedrichsort* Lazaret, mod Ø. og S. af gule Tønder med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads.

Fra 22de Juli til 24de August 1901 afholdes Skydeøvelser i *Strander Bugt*. Pladsen begrænses mod NV. og V. af Kysten fra *Kaltenberg* til *Bülk*, mod NØ., Ø., SØ. og S. af gule Tønder med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Sejlads.

**Silen.** Vraget af Uddybningsmaskinen, der var sunket paa *Stubber Haken* ved *Lindaunis*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Varberg. Ryggen.** Den røde Spidstønde er nu udlagt ved *Ryggen* i Indløbet til *Varberg*. 57° 5' 44" N. Br. 12° 13' 0" Ø. Lgd.

**Nidingen.** Ved *Nidingen* er Klokketønden atter udlagt.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Lister Dyb N.** Vraget af det paa *Rüst Sand* sunkne Fartøj er tilsandet og uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddragen.

**Holland. Friesche Zeegat.** *Noordwestgat* er nu afmærket med fem Spidstønder Nr. 1-5, hvoraf Nr. 3 har Ballon, og med fire Stumpstønder Nr. 1-4, hvoraf Nr. 3 har afkortet Kegle. Den mindste Dybde er 8½ Fod. I *Noordoostgat* er Dybden 7 Fod.

**Zeegat van Terschelling.** I *Thomas Smit Gat* er den mindste Dybde nu 13½ Fod mellem Spidstønde Nr. 3 med Kors og Tønden ved *Engelschhoek*, midtfarvands-er Dybden 15 Fod.

I *Noordoostgat* er den røde Kugletønde Nr. 4 flyttet og ligger nu i 27 Fod Vand. 53° 23' 48" N. Br. 5° 6' 36" Ø. Lgd. I *Thomas Smit Gat* er Spidstønde Nr. 3 flyttet og ligger i 17 Fod Vand. 53° 23' 52" N. Br. 5° 5' 59" Ø. Lgd.

I *Stortemelk* findes den mindste Dybde, 16 Fod, nu mellem Spidstønde Nr. 1 og Nr. 2.

I *Schuitengat* er der langs Stumpstønde-Kanten 16 Fod.

I *Monnikensloot* Indløb er rød Kugletønde Nr. 1 flyttet og ligger i 23 Fod Vand. 53° 17' 44" N. Br. 5° 8' 45" Ø. Lgd. og Stumpstønde Nr. 1 i 13 Fod Vand. 53° 17' 41" N. Br. 5° 8' 47" Ø. Lgd.

I *Slenk* er der paa *Barren* 8 Fod Vand, men tæt ved Stumpstønde Nr. 2a kun 7 Fod.

**Zuiderzee.** Til Brug ved Skydeøvelser ere Skiver udlagte ved V.-Kanten af *Oude Vluc* mellem Stumpstønde Nr. 8 og Nr. 9, og paa *Lutjeswaard* tæt ved den røde Vager Nr. 3. I Nærheden af Skiverne udlægges rød og sort tærnedede Stumpstønder. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag.

**Zeegat van Texel. Schulpengat.** Paa Fyrpælene til *Schulpengat* Ledefyr er anbragt brune Topbetegnelser, saa de nu kunne anvendes som Dagmærker. Den gamle Fyrbygning er nu borttagen.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden** og **Hoorn** kunne nu besjles af Skibe med et Dybgaende af 23 Fod, Farvandet S. for *Maassluis* af 21½ Fod.

**Zeegat van Goeree. Noordergat** og **West Maas.** I *Noordergat* er der nu 10 Fod Vand og i *Brielsche Gat* kun 4 Fod.

**Zeegat van Brouwershaven. Noordergat.** I *Noordergat* er Lystønde Nr. 3 flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand paa 51° 39' 12" N. Br. 4° 13' 49" Ø. Lgd. Spidstønden uden Nummer er inddragen.

**Karolinageul. Karolinageul** kan ved Lavvande besjles med 13½ Fods Dybgaende, naar man fra Lystønde Nr. 1 i *Volkerak* til Stumpstønde Nr. 1 holder sig langs Stumpstønde-Kanten og derfra styrer over mod Spidstønde-Kanten, hvor Dybden tiltager.

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

**Jersey. Alderney.** I *Alderney* Havn er Vraget af Damporen „*Blanch*“ forsvundet.

**England. Spithead. Ryde Middle Shoal.** I Begyndelsen af Maj 1901 ombyttes SØ- og V.-Tønderne paa *Ryde Middle Shoal* hver med en Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sekunder. Tøndernes Form og Farve bliver uforandret, men V.-Tønden faar ingen Topbetegnelse. SØ-Tønden ligger paa 50° 45' 55" N. Br. 1° 12' 25" V. Lgd.

**Isle of Wight. Cowes.** Paa Yderenden af den nye Pier, som er under Bygning paa V.-Kysten af *Cowes Harbour*, er tændt to grønne, faste Fyr lodret for hinanden. 50° 45' 55" N. Br. 1° 17' 50" V. Lgd.

**Irland V.-Kyst. Galway Bay.** Vraget af „*White Rose*“, der var sunket i Indløbet til *Galway*, 4 Kbl. S. for Sømærket paa *Black Rock*, er borttaget og Afmærkningen inddragen. 53° 13' 55" N. Br. 9° 6' 20" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest. Portzie Fyr.** I *Portzie* Fyr er indsat en Vinkel, hvori Fyret viser rødt, fast Fyr med rødt Et-Blink hver 3 Minutter. Den lyser fra Kysten Ø. for Fyret til N. 74° Ø. Lysævnen i den røde Vinkel er 21 Kml. for Blinkene, 14 Kml. for det faste Lys.

**Port Louis. Roches de Bangavres.** Den røde Baake med Kegle paa *Roches de Bangavres* er ødelagt. 47° 42' 5" N. Br. 3° 21' 20" V. Lgd.

**Loire. Moutons og Ramée Est.** Taarnet paa *Moutons* er nu rød og sort vandret stribet med Ballon og 22 Fod højt over Højvande. 47° 18' 11" N. Br. 2° 1' 54" V. Lgd. Taarnet *Ramée Est* er nu rødt med Kegle og 19 Fod højt over Højvande. 47° 16' 46" N. Br. 1° 59' 29" V. Lgd.

**Nova Scotia. Cross Island.** Omtrent den 15de Juni 1901 slukkes Fyret med Formærkelser og det hvide, faste Fyr paa *Cross Island* Ø.-Pynt. Samtidig tændes et Blinkfyr, der hver 1 Minut viser tre Blink, Blink 3 S., Mærke 15 S., Blink 3 S., Mærke 15 S., Blink 3 S., Mærke 20 S. De to første Formærkelser ere ikke totale. Flammens Højde: 95 Fod. Synsviden: 15 Kml. 44° 19' N. Br. 64° 10' V. Lgd.

Nogle Nætter før Forandringen viser det nuværende Fyr med Formærkelser fast Fyr.

**Nova Scotia Ø.-Kyst. Chedabucto Bay. Crow Harbor.** *Crow Harbor* hedder fremtidig *Queensport*, og Fyret har samme Navn.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Great Round Shoal Channel.** En sort og hvid lodret stribet Stumptønde er i 9 $\frac{1}{2}$  Fv. Vand udlagt for at afmærke det dybe Vand ved det V.-lige Indløb til *Great Round Shoal Channel*. Den ligger fra *Great Round Shoal* Fyrskib i N. 53 $\frac{1}{2}$ ° V. og fra *Nantucket, Great Point*, Fyr i N. 52° Ø.

**New York. Fishers Island Sound.** Fyrskibet "*Ram Island Reef*" Nr. 23 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Stormasten. Taagesignal gives med Klokke.

**Delaware River. Newcastle Ledefyr.** *Newcastle* forreste Ledefyrtaarn er malet hvidt, Bygningerne derved lysebrune. Paa det bageste Fyrtaarn er Forsiden malet sort, iøvrigt er hele Fyrtaarnet hvidt.

**Virginia. James River. Graveyard Reach.** I *James River* ere følgende Fyr tændte: *Graveyard Reach* hvide, faste Fyr ved Løbets nedre Ende paa Flodens Ø.-Side. *Kingsland Creek* hvide, faste Fyr paa Yderenden af den første Bro ovenfor *Kingsland Creek* ved *Graveyard Reach* øvre Ende.

**North Carolina.** Fyrskibet "*Frying Pan Shoal*" Nr. 1 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 29 inddraget.

**South Carolina. Charleston Harbor.** I *Charleston Harbor* er *Mount Pleasant* forreste røde Ledefyr forandret til et hvidt, fast Fyr. Lysstyrken er formindsket. Fyret hedder nu *Moultrieville* Baakefyr.

Et nyt, rødt, fast Forfyr er tændt 1 $\frac{2}{11}$  Kml. N. 54° V. fra Forfyret. Det vises 14 Fod over Vandet fra en rød Baake, som staar i 3 Fod Vand. 32° 46' 45" N. Br. 79° 53' 13" V. Lgd.

*Mount Pleasant* bageste Ledefyr er ombyttet med et rødt, fast Fyr og flyttet  $\frac{3}{4}$  Kml. V. hen og staar nu c. 1,400 Alen N. 43° V. fra det nye Forfyr. Flammens Højde: 39 Fod. Det vises fra en hvid Baake. 32° 47' 6" N. Br. 79° 53' 35" V. Lgd.

Den nye Ledefyrlinie skærer *Main Channel* Ledelinie i Nærheden af *Sixth South Side* Tønde Nr. 9 og leder derfra til Skæringen med *South Channel* Ledelinie.

*Inner North Side* røde Spidstønde Nr. 8 er flyttet  $\frac{1}{2}$  Kml. S. 66 $\frac{1}{2}$ ° Ø. hen i 19' Fod Vand, 100 Alen NØ. for den nye *Mount Pleasant* Fyrlinie, fra *Charleston* Fyr i N. 38 $\frac{1}{2}$ ° Ø. og fra Fort *Sumter* Fyr i S. 62 $\frac{1}{2}$ ° Ø. *Seventh South Side* sorte Stumptønde Nr. 9 $\frac{1}{2}$  er udlagt i 23 Fod Vand, c. 120 Alen SV. for den nye *Mount Pleasant* Fyrlinie, fra *Charleston* Fyr i N. 31° Ø. og fra Fort *Sumter* Fyr i S. 64° Ø.

Fyrskibet "*Martins Industry*" Nr. 53 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Fyrene ere uforandrede, men Taagesignalet gives med Klokke.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Øen San Sebastiao. Boi Pynt.** Paa *Boi Pynt* er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr i Stedet for Blinkfyret, der eftersees. 23° 58' $\frac{1}{2}$  S. Br. 45° 15' $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Rio Grande do Sul.** I Marts 1901 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 23 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 $\frac{1}{2}$  Fod.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Neapel.** Den midlertidige Lystønde, der viste grønt, fast Lys, ved Hovedet af Molen *San Vinsenzo* i *Neapel* Havn er atter inddraget.

**Brindisi.** I den indre Del af Løbet til *Brindisi* Havn er det grønne, faste Fyr midlertidig slukket.

**Tyrkiet. Sorte Hav. Kap Kaliakra.** Paa Kap *Kaliakra* er tændt et midlertidigt, hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Et-Blink. Synsvidden 15 Kml. 43° 21' $\frac{1}{2}$  N. Br. 28° 30' $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

**Rusland. Adjigiol.** Ved *Adjigiol* er udlagt et nyt Fyrskib. Skroget er sort, har to Master med en sort Ballon paa hver. Fra hver Mast vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Lysævnens: 7 Kml. Taagesignal gives med Klokke.

**Tunis. Kuriat.** Ved Øen *Kuriat* er udlagt Fiskeredskaber mellem 35° 52' N. Br. og 35° 45' N. Br., 10° 54' Ø. Lgd. og 11° 3' Ø. Lgd. Ved Yderenden ligger et Fartøj, der viser to hvide Lanterner lodret for hinanden.

**Monastir.** N. for *Monastir* ligge Fiskeredskaber indtil 2 $\frac{1}{2}$  Kml. NØ. for Øen *Chedemsi* NØ.-Pynt. Ved Yderenden ligger et Fartøj, der viser to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. 35° 49' 0" N. Br. 10° 52' 25" Ø. Lgd.

**Algier. Bougie.** Fyrskibet, der laa ud for Yderenden af Molen *Abd el Kader* ved *Bougie* Havn, er inddraget, og det røde Fyr paa Molen er slukket. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Molen, 30 Alen fra dens Yderende. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden: 7 Kml. 36° 45' 10" N. Br. 5° 45' Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Forindien V.-Kyst. Cahp (Kaph).** Omtrent den 1ste Juni 1901 tændes *Cahp* hvide Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink. Flammens Højde: 136 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Det vises fra et hvidt Taarn paa en Klippe tæt ved *Cahp* gamle Batteri. 13° 13' $\frac{1}{2}$  N. Br. 74° 43' $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

**Birma. Rangoon River. China Bakir.** Omtrent den 1ste Maj 1901 tændes *China Bakir* faste Fyr med Blus hver 1 Minut atter. Det vises sandsynligvis fra den nye Fyrbygning. 16° 17' N. Br. 96° 11' Ø. Lgd.

Samtidig inddrages det midlertidige Fyrskib.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Yangtsekiang. Shanghai** autoriserede Lodser skulle nu søges ved den røde og sorte Klokketønde i den S.-lige Indgang til *Yangtsekiang*. Med NV-Storm eller naar den kan ventes ligge de dog enten inden for Fyrskibet "*Tungsha*" eller i Læ af Kap *Yangtse* eller *Saddle Islands*. Klokketønden ligger paa 31° 3' $\frac{1}{2}$  N. Br. 122° 9' $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

**North Tree Rocks.** Den røde Tønde SV. for *North Tree Rocks* er inddragen. En sort Spidstønde er udlagt 3 $\frac{1}{4}$  Kbl. ØNØ. for Klipperne. Afstanden mellem den venstre Flodbred og Klipperne er nu 1 $\frac{1}{16}$  Kml. Grunden *Johnson Bank* er tiltagen NØ. efter, saa at der nu ikke mere findes noget Løb mellem denne Grund og *North Tree Rocks*.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert  
fra

### C. Møllerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjælpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

**T**irsdag den 21de Maj, Form. Kl. 11, afholdes paa Orlogsværftet paa Marineministeriets senere Approbation offentlig Auktion over Skroget af:

## Opmaalingsfartøjet Hauch

med en Del deri værende fast Inventarium.

Fartøjet henstaar i Flydedokken i Maskingraven og kan paavises fra 15de Maj og følgende Søgnedage mellem 10—2 ved Henvendelse i Centralkontorets Bogholderi, hvor Kataloger med Salgsbetingelser til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Regnskabsvæsen, 11. Maj 1901.

**T**irsdag den 21de Maj 1901 Kl. 11 $\frac{1}{2}$  Form. bliver ved offentlig Auktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt:

4800 Pd. Tovværk, 4800 Pd. Spild af Tov, 800 Pd. Klude, 800 Pd. gl. Metal, 270 Pd. Kobber, 39,300 Pd. gl. Jærn, 52,000 Pd. Staalaffald, 8,100 Pd. Zinkaske, 19,700 Pd. Jærnsaaner, 1 Boremaskine, 4 gl. Ambolte, 40 Vinfustager, 17 Tdr., 4 Skabe, 2 Fartøjer m. m.

Sagerne paavises Lørdag den 18. Maj og følgende Søgnedage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 13. Maj 1901.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prisliister sendes paa Forlangende.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale 2/3 Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svaje bassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kæ.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 233 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatører og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6', Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast <b>Bugsering</b> . Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhulingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade

## Skibsmæglere, Speditører m. fl. PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg: Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg.

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

### LISSABON.

ALBERT OLSEN & C<sup>TA</sup>.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers

### Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

### Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

### Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

### AKTIESELSKABET

## NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedre.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-  
handlere samt Specialforretninger.

## For en Søofficer eller en Skibsfører

er en udmærket Kikkert med 12 Glas billig til Salg i  
Nørrevoldgade 32, 1. Sal tilvenstre, mellem 9—12 og  
5—7.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	87	87	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	114 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 95	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
Carl .....	50	49 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....	94 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 69	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....		72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	74
Union .....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
Dampsk. af 1896 .....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....		99	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....	100	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
Nordsøen .....	72	72	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm .....		93	98
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — .....		—	—
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Norden .....		100	105
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> uopsig. Stats .....		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Husejer Kreditk. ....		83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Kbhvns Kreditf. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — 2. Serie ..		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — 1. — ..		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — 7 — .....	92	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Landkreditk. 3 — .....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....		119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....		118	119
Grundejerbank .....	99	99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....		68	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 118	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118
Bryggeri Aktier .....	103 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkursor d. 14. Maj 1901.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.85	88.65
London .....	18.16	18.12
Paris .....	72.40	—
Amsterdam .....	150.95	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Maj 1901.

Russiske Noter .....	216.45
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Russiske Consols .....	99.50
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — Boden Kredit .....	94.40
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Mexikanske 1899 .....	97.30
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Rumænske Stats .....	91.50
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — 1890 .....	79.25

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

„Det Foren. Dampskib.“ 16,000, „Danmark“ 18,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 32,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 26,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 16,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 10,000, „Østasiatiske“ 58,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon 5560.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

**Astronomisk Navigation**

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tøllges Boghandel.



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Ph. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

1ste Klassees saavel Haand- som Maskineyet Fodtøj.

Telefon 4819.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Min Klinik for

**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12—2. Onsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.

Hans Bonnesen, Læge

**Aalborg**  
**Brøndums Akvavitter.**

VARE-MERKE.



**J. E. Schmalfelds**

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

Saxogade Nr. 6.

Telefon 18792.

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner, Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

**PETER IBSSEN.**

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.



## Skibs-

### Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.  
Randers. Chr. Laursen.  
S. Sørensen.

### Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

### C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

### Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation  
af Jærn- og Træskibe.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.

Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn.

Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsiirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaende, er bortfalden  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

## J. CHR. PETERSENS

PAPIRHANDEL,

St. Kirkestræde 1.

## Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførhandlere Rabat.

## Marius Hoffgaard,

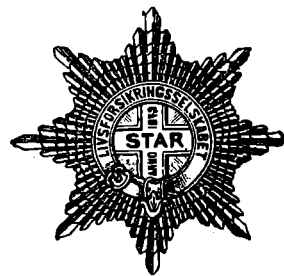
Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 2.

Fotografier af forskellige danske  
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.



Alle Arter Livs-, Kapital-  
og Børneforsikring.

Særlige, gunstige Tabeller for  
Søfolk i udenrigs Fart.

Hovedkontoret for Danmark:  
Frederiksberggade 11.

Agenter blandt Skibskap-  
tajner og Styrmand antages.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

## Café van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Alphas.

INDHOLD: Trafiken i Kejser Wilhelm-Kanalen. — En tysk Rigsretsdøm. — Kjøbenhavn, d. 16. Maj 1901. — Sidste Nytt fra „Krigshavnen“. — Fragtmarkedet. — Sejlruten fra Nordseen til Nordamerika. — Personalie. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.

adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for

5 Gange

10 Gange

25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . .

20 %

30 %

50 %

Mindre end 1/2 Side . . . . .

10 %

20 %

40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Maj 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkereren.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

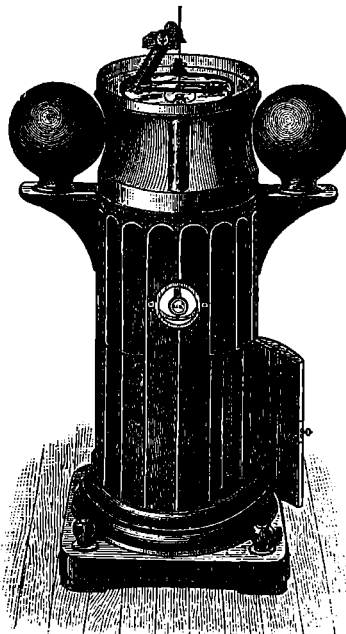
Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
efter Lord Kel-  
vins Princip).

Alm.  
Kompasser.

Baadskompass  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale  
Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres

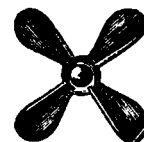


Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.  
Azimuth &  
Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine  
Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.  
Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkertør  
m. m.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.

16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

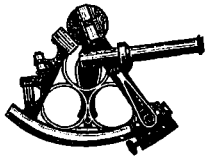
Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preislær, Kjøbmagerg. 13.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner, Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

# Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

## Skibsdæklak!

Af d'Hrr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kolding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontrolampskibet „Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A.

Lakken blev anvendt til Dækshusene, og da AA til det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Søvand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak, jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontrolampskibet „Havørnen“, den 24/5 1894.

A. Bloch,

Fiskerikontrollør for Jylland.

Ene-Fabrikanter:

A. D. Burcharth & Søn,  
Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## De danske Svineslagteriernes Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

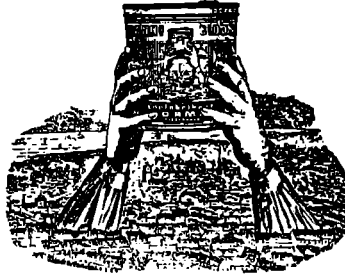
## S. FRICH'S EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.



## A. FORMANN'S Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej

I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

Frederiksberggade 12.

## A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

Telegram-Adr.: Johnielsen. JOH'S NIELSEN Hædersdiplom:  
Telefon Nr. 89. Kjøbenhavn og Kønigsberg.

(Etableret 1886).

Sejl- & Flagfabrik,  
Horsens.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

Læge H. C. Lund.

## Hud- og Kønssygdomme.

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Hamburg-Amerika Linjen og dens ny Damper „Deutschland“.

Efter „Engineering“ ved C. J. Hansen.

Det Held, som har fulgt den ny Hamburg-Amerika Damper Deutschland, er egentlig kun et Bevis paa den Fremgang i den tyske Skibsbygning og Skibsfart, som først rigtig blev forstaaet, da Nordtyske Lloyds Damper Kaiser Wilhelm der Grosse var bygget, idet denne Damper overgik alle andre Handelsskibe, ikke alene i Fart, men ogsaa i de Egenskaber, der kan forenes i Begrebet „Sødygtighed“. „Kaiser Wilhelms“ Bygmestre paa Vulcan Værftet i Stettin blev da opfordret af Hamburg-Amerika Linjen, der konkurrerer med Nordtyske Lloyd, til at bygge en Damper, der kunde overgaa Kaiser Wilhelm i Hurtighed, idet der tilføjedes, at der ikke vilde blive taget Hensyn til Bekostningen for at naa dette Maal.

Efter at den ny Damper nu har præsteret en Fart af 23,36 Knob paa sin c. 3,000 Kvml. lange Rejse over Atlanten, og da den paa sin Rejse hver 3dje Uge bestandig er fuld af Passagerer, tør man nok sige, at Maalet blev naaet.

Inden vi gaar over til at beskrive denne Damper, vil det maaske have Interesse at se lidt paa de Fremskridt, som den tyske Handelsmarine og især Hamburg-Amerika Selskabet har gjort i de senere Aar.

For 10 Aar siden ejede Tyskland 741 Dampere paa 928,911 Tons og 1,135 Sejlskibe paa 640,400 Tons. Ifølge samme Kilde, Lloyds Register, har Tyskland nu 1,209 Dampere paa 2,159,919 Tons, altsaa en Forøgelse paa 1,231,000 Tons, medens Sejlskibenes Antal er formindsket til 501 Skibe paa tilsammen 490,114 Tons. Af disse Tal ses, at Dampernes Gennemsnitsstørrelse er bleven stærkt forøget. Det er netop en Ejendommelighed ved den tyske Skibsbygning, at den har frembragt store Skibe paa 13,500 Register-Tons og 20,000 Tons Displacement. Af saadanne Skibe over 10,000 Tons ejer Hamburg-Amerika Linjen ialt 10, Nordtyske Lloyd 13, medens de engelske Dampskibsselskaber tilsammen ejer 22.

Samtidig med Handelsflaadens Udvikling er der tillige foregaaet en lignende stærk Udvikling paa Skibsværfternes Omraade. I „Dansk Søfartstidende“ er denne Sag tidligere berørt i en Artikel om Vulcan Værftet i Stettin, hvor saa mange udmærkede Skibe er blevne byggede. Af efterfølgende Tabel 1 ses bedst, hvorledes Skibsbygningen er gaaet frem i Tyskland i Løbet af en Menneskealder.

Tabel 1. Skibsbygningens Vækst i Tyskland.

Aar.	Antal Værfter.	Antal Arbejdere.	Beddinger.	Dokker.
1870	7	2,800	16	2
1880	18	8,500	47	9
1890	25	21,800	103	17
1900	39	37,750	154	27

Tonnagen forøges stadig, for de sidste 3 Aar andrager Forøgelsen saaledes 496,000 Tons, for 1899 alene 190,000. Af de 94 Skibe, som blev byggede sidste Aar, var 87 over 500 Tons, heraf 9 over 6,000 og 6 mellem 5,000 og 6,000 Tons. Dette er naturligvis endnu langt under engelske Forhold, men Fremskridtet er alligevel betydeligt, og 30,675 Tons var for udenlandske Selskaber.

Hamburg-Amerika Selskabet har, ligesom Nordtyske Lloyd, udfoldet stor Energi, i de sidste 5 Aar; det havde 14 Skibe under Bygning ved dette Aars Begyndelse. Det ejer Ekspreslinjerne mellem Hamburg, Southampton, Cherbourg og New York; en Middelhavslinje fra Genua og andre Havne til New York; en Linje med de to omtalte store Dampere mellem Hamburg via Boulogne og Plymouth til New York. Alt dette er ugentlige For-

bindelser, medens 14-Dages Forbindelse holdes paa Montreal via Antwerpen; til Galveston og New Orleans; fra Stettin til New York via Kjøbenhavn og Christiania. Endvidere har begge Selskaber mange Linjer paa Mellemamerika, til Vestindien og Sydamerika, til Østasien og Penang, Shanghai, Nagasaki, Yokohama og Hiogo; samt Linjer fra New York gennem Middelhavet til Østasien, og eu anden fra de samme Havne til Vestindien.

Alle disse Linjer er Resultaterne af mange Aars taalmodigt Arbejde, idet Hamburg-Amerika Selskabet blev stiftet for 50 Aar siden paa Grund af de mange Udvandrere, der vilde over til de ny opdagede Guldejer i Colorado. Ogsaa Nordtyske Lloyd og flere engelske Selskaber stiftedes af samme Aarsag, men Hamburg-Amerika Selskabet begyndte med Sejlpaketter.

Tre Skibe blev da bygget i 1847 i Hamburg for 220,000 Kr. Det største, Deutschland, der var paa 700 Tons, havde Plads til 200 Mellemdækpassagerer med 20 i Kahytten, og Rejsens Varighed til Amerika var 40 Dage. Forandringerne og Fremgangen ses bedst ved at se hen til den nuværende Deutschland, som kostede henad 11 Mill. Kr., er paa 16,500 Tons og tager 467 første Klasses, 300 anden og 300 tredje Klasses Passagerer. Først i 1852 begyndte Selskabet at give noget Udbytte, men store Sejlskibe byggedes baade i 1851 og 1853. Skibene gjorde den Gang 3 Rejser aarlig. Passagerernes Antal var i 1848 168; i 1849 1474; i 1850 1420 o. s. v., men i sidste Aar besørgede Selskabet 55,000 Passagerer til New York alene.

I 1854 byggedes den første Damper paa 1,800 Tons og af 300 Hestekraft. De første Dampere, Hammonia og Borussia, holdt 12 Knob og brugte 2 Tons Kul i Timen. Dimensionerne ses af Tabel 2. Med disse Dampere begyndtes 14-Dages Forbindelsen med New York. Selskabet blev nu ved med at anskaffe Dampere, men ikke før i 1868 skilte man sig af med de sidste Sejlpaketter.

I 1870 oprettedes en maanedlig Forbindelse med Vestindien, men paa Grund af Krigen begyndte Farten dog ikke før i Marts 1871, og 8 Aar gik hen, før man kunde tænke paa at faa noget Udbytte paa denne Rute, som der blev anvendt over 3½ Mill. Kr. paa at oprettholde.

Tabel 2. De vigtigste Hamburg-Amerika Damperes Dimensioner.

Navn	Bygningsaar.	Længde i Fod.	Dybde i Fod.	Gross Reg.-T.	Hestekraft.
Borussia I . . .	1855	280	26	—	375 nom.
Cimbria . . . .	1867	330	33	3,037	1,300 ind.
Pommerania . .	1873	360	33	—	—
Wieland . . . .	1874	371	32	3,504	3,000 —
Hammonia III .	1882	373	31	3,969	4,250 —
Columbia . . .	1889	460	38½	7,578	12,300 —
Fürst Bismarck	1890	504	34	8,430	16,500 —
Pensylvania . .	1896	560	41	13,500	15,000 —
Deutschland . .	1900	684	44	16,200	35,000 —

I Begyndelsen af Firserne begyndte man at sætte Skibenes Hastighed op overalt, og flere hurtige Dampere som Servia og City of Rome viste sig. I Begyndelsen gik Hamburg-Amerika Linjen ikke ind paa at sætte Farten op, idet den større Dybgaende vilde forhindre Dampere fra at afaa fra selve Hamburg. Man gik en Mellemsvej og byggede Hammonia III (se Tabel 2), der med passende Dybgaende ogsaa havde flere Forbedringer, baade med Henblik paa Passager- og Fragtfarten.

I 1881 steg baade Udvandringen og Fragtfarten,

saaledes at man blev nødt til at sende Skibene afsted 2 Gange om Ugen, og en særlig Anlægsplads blev anskaffet i New York for c. 2,7 Mill. Kr. med Pakhuse, Værfter og Kontorer.

I 1887 begyndte man paa at reorganisere Flaaden, idet Selskabet efter engelsk Mønster nu vilde lægge mere Vægt paa Hastigheden. Baade paa Vulcan-Værftet og hos Laird & Birkenhead blev en Toskruedamper sat under Bygning, og det var første Gang, at saa stor en Damper byggedes i Tyskland. I 1888 sattes Aktiekapitalen 27 Mill. Kr. op, samtidig med at to ny hurtige Dampere blev bestilt.

De to første hurtige Baade, Augusta Victoria og Columbia, var færdige i 1889, medens Fürst Bismarck og Normannia leveredes i 1891. Augusta Victoria, som fra først af var 140½ Meter lang, blev senere forlænget til 159 Meter.

I 1886 havde Selskabet indført Triple Ekspansions Systemet, men i den senere Tid er Selskabet gaaet over til Kvadruple Ekspansions Maskiner. Kulforbruget er naturligvis steget stærkt, efterhaanden som Selskabet udvidede Materiellet. Saaledes brugtes i 1886 800 Tons. Alt i alt har Selskabet brugt 10 Mill. Tons. For at faa et Overblik over, hvorledes Farten er steget, vedfølger vi nedenstaaende Liste:

			Dage.	Timer.	Min.
1858.	Southampton-New York,	Hammonia I	13	1	
1858.	New York-Southampton,	Hammonia I	12	6	20
1867.	Southampton-New York,	Hammonia II	9	3	0
1869.	Havre-New York,	Westphalia	9	6	0
1869.	New York-Plymouth,	Holsatia	9	10	0
1891.	Southampton-New York,	Fürst Bismarck	6	11	46
1900.	Plymouth-New York,	Deutschland	5	15	4
1900.	New York-Plymouth,	Deutschland	5	14	6

Af nedenstaaende Tabel 3 fremgaar tydelig Hamburg-Amerika Selskabets store Fremgang. Især kan man ikke undgaa at lægge Mærke til det stigende Antal Varer, som Skibene har besørget i de sidste Aar. Nettofortjenesten er ogsaa stadig bleven forøget i samme Forhold som Varernes Mængde er tiltaget. Vareantallet er i 8 Aar steget med 130 pCt., Nettofortjenesten med 100 pCt, og medens Flaadens Værdi er gaaet fra 36 Mill. Kr. op til 60 Mill. Kr., er Aktiekapitalen bleven for-

doblet. Rejseantallet er ikke forholdsvis forøget sammen med Skibenes Antal, fordi man nu foretager længere Rejser. Endvidere ses, at medens en Middellast for 8 Aar siden var 3,600 Kubikmetre, er den i 1898 forøget til 6,550 Kubikmetre, et Bevis paa, at man nu bruger saa meget større Skibe.

Vi gaar dernæst over til nærmere at beskrive Deutschland, hvis Længde overalt er 684 Fod, mellem Perpendikulærene 663 Fod, Bredde 67 Fod, Dybde 44 Fod, Gross-Tonnage 16,502 og Netto 5,196. Med et Displacement af 23,620 Tons er Dybgaende 29 Fod.

Skroget er bygget af Staal, og ialt medgik der 9,600 Tons til Bygningen. Skroget deles ved vandtætte Skodder i 17 vandtætte Rum, medens et Længdeskod adskiller de to Maskinrum fra hinanden. Rummet mellem Bundene er endvidere delt i 24 Rum.

Skibet fører 28 Redningsbaade paa c. 30 Fods Længde; de rummer ialt 2,000 Personer, og fire af dem drives ved Elektricitet.

Der findes 5 Staaldæk: Orlogsdækket, Underste-, Hoved-, Øverste- og Promenadedækket, hvorover der atter findes et Dæk til Fartøjernes Anbringelse, til Saloner og Lukafer. Paa det øverste Dæk findes 136 1ste Klasses Lukafer, hvorfor der gennemsnitlig betales c. 600 Kr. for en Person, men Prisen falder for hvert Dæk, man kommer ned i Skibet.

Den store Spisesalon, der kan give Plads til 416 Personer, er naturligvis overdaadig udstyret med mørkt Mahogni Møblement, udskaarne og hvidlakerede Lofter med elektriske Lamper, og Væggene, der er prydet med store Malerier af tyske og amerikanske Landskaber, er draperet med rød japanesisk Silke mellem Malerierne.

Forsamlings- og Rygesaloner, Børnens Saloner o. s. v. er alt udstyret med overordentlig Elegance og en gennemført Stil; i Børnens Saloner findes der saaledes paa Væggene Scener fra Børnelivet og fra Æventyrets Verden. Foruden alle Saloner og Lukafer findes rummelige Kabysser for de forskellige Klassers Passagerer samt for Skibs- og Maskinbesætningen; endvidere Hospitaler og Apoteker, Bageri og Slakteri, Postkontorer med engelske, tyske og amerikanske Afdelinger, samt et Trykkeri.

Ialt findes der Plads til 693 første Klasses, 302 anden Klasses og 288 tredje Klasses Passagerer, altsaa ialt 1,283 Personer.

Besætningen bestaar af ialt 543 Mand, hvoraf Officere og Officianter 17, Maskinister og Fyrfolk 254, Køkkenpersonale 218, og Dæksfolk 54 Mand.

Tabel 3. Hamburg-Amerika Selskabets Fremskridt.

Aar	Aktiekapital	Reservekapital	Antal Skibe	Skibenes Værdi	Nettofortjeneste	Rejser	Ladning i Kubikmeter	Passagerer
	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.			
1847 .....	419,000	—	2 Sejlskibe					
1850 .....	460,000	35,440	4 —	498,000	28,300	11	—	1,420
1855 .....	2,700,000	140,800	6 —	2,759,000	443,600	14	—	3,999
			2 Dampere					
1860 .....	2,600,000	58,900	6 Sejlskibe	3,861,000	1,066,200	36	18,630	12,879
			5 Dampere					
1865 .....	3,200,000	458,000	3 Sejlskibe	4,911,000	1,624,100	38	23,460	30,002
			6 Dampere					
1870 .....	6,750,000	355,000	11 —	11,114,000	979,000	44	35,803	29,441
1875 .....	20,250,000	176,350	28 —	31,849,300	1,898,100	67	193,700	29,924
1880 .....	13,500,000	851,130	20 —	16,103,200	3,915,600	94	273,126	57,873
1885 .....	13,500,000	147,700	23 —	18,307,700	1,361,300	123	423,420	57,383
1890 .....	27,000,000	2,962,550	41 —	37,352,700	5,289,200	288	1,038,792	86,156
1895 .....	27,000,000	2,962,550	51 —	44,515,300	5,920,100	295	1,363,099	91,638
1896 .....	27,000,000	2,962,550	62 —	49,451,700	8,134,300	344	1,808,108	84,250
1897 .....	32,500,000	4,300,000	66 —	47,771,000	8,462,300	456	2,304,785	73,089
1898 .....	58,500,000	4,874,000	74 —	62,130,000	10,475,600	365	2,388,640	47,661

Der findes ialt 66 selvstændige Maskiner i Skibet. De to Hovedmaskiner indicerer hver 16.500 HK., men have i Atlanterhavet tilsammen indiceret 37.000 HK. Hver Maskine har 6 Cylindre med Kvadruple Ekspansion, og heraf har de to Højtrykscylindre en Diameter af 37", Lavtrykscylindren en Diameter af 106", medens Slaglængden er 73". Der findes 16 Kedler med 112 Fyr, Damptrykket er 220 lbs. og Kulforbruget var med 77 Omdrejninger og under den højeste Middelhastighed, som Deutschland til Dato har opnaaet, 572 Tons i 24 Timer. Skruerne er firbladede med 22 Fod i Diameter.

Den elektriske Installation er naturligvis saa fuldkommen som mulig. Elektriciteten leveres af 5 Dynamoer til 2.550 Glødelamper af fra 16—25 Lys' Styrke. Elektriciteten anvendes tillige til Ventilation, til 23 Motorer paa 50 HK. hver, til Ophejsning af forskellige Sager, saasom til Kul, Aske, Post etc., samt til Køkkenbrug. Skibslanternerne har elektrisk Belysning, ja selv Dampfløjen er sat i elektrisk Forbindelse med Kommandobroen, hvorpaa findes Tegnapparater, som underretter Kaptajnen og de Vagthavende om Lanterne brænder eller ikke.

I Sommeren 1900 gik Deutschland paa sin første Tur over Atlanterhavet, hvor den paa en af sine Ture opnaaede en Middelhastighed af 23,36 Knob og tilbagelagde Vejen fra New York til Plymouth paa 5 Dage 7 Timer 48 Minutter.

Om denne Damper kan betale sig er derimod et Spørgsmaal. Betaler den sig ikke, er den i al Fald en god Reklame for Selskabet. At Taksterne imidlertid er høje nok, beviser følgende Summer, som rige Amerikanere har betalt for Rejsen. En gav c. 30.000 Kr. for 17 Personer, en anden betalte c. 10.000 Kr. for en Familie paa 6 Personer, en tredje 4.500 Kr. for sig og sin Kone.

Hver 3dje Uge kan Deutschland naa tilbage til Hamburg, men denne forcerede Tjeneste vil naturligvis opslide Deutschland hurtigere end ellers; Selskabet mener imidlertid med Rette, at de moderne Passagerdampers Udvikling gaar saa hurtig for sig, at det endnu før Deutschland er opslidt bliver nødt til at bygge dens Afløser.

## Statsbanernes Takster og Skibsfarten.

Ved forskellige Lejligheder, ogsaa her i Bladet, er omtalt den Konkurrence, som de danske Statsbaner ved deres uhørt billige Takster paafører Skibsfarten. Denne Konkurrence føles stærkt af meget forskellige Dele af vor Skibsfart; navnlig de Dampskibe, der gaar i Indenrigsfart, og de mange mindre Sejlskibe har i Statsbanerne faaet en Konkurrent, mod hvem de vanskeligt kan staa sig. I den nylig afsluttede Rigsdagssamling har Spørgsmaalet om Statsbanernes Takster flere Gange været indgaaende drøftet, og det vil derfor have Interesse at se, hvorledes man fra de forskellige Sider stiller sig til det.

Det Udbytte, som Statsbanerne giver, er i de senere Aar blevet stedse mindre. Staten har en efter vore Forhold enorme Kapital anbragt i Banerne, vel omtrent 240 Mill. Kr., og det Udbytte, den har af disse mange Penge, er nu saa ringe, at det faktisk slet ikke er Udbytte; det er under 1 pCt. Aarsagerne hertil er dels det forholdsvise store Antal Tog, der maa benyttes, dels den betydelige Prisstigning for de Materialer, Banerne benytter, navnlig Kul, og endelig, at man samtidig med disse store Forøgelser af Udgifterne reducerede Taksterne meget betydeligt, baade for Person- og for Godsbefordring. Da nu Banerne efter denne Takstnedsættelse, der fandt Sted for fem Aar siden, til Trods for en stedse

stigende Trafik Aar for Aar har givet mindre Udbytte, er man meget naturligt kommet til at tænke over, hvorledes Stillingen vil udvikle sig, saafremt man vedbliver at befordre Personer og Gods til de nu gældende Takster, og fra næsten alle Sider synes man nu at erkende, at man da vil komme til at staa overfor saa alvorlige økonomiske Vanskeligheder, at man gør rettest i at søge dem afværgede i Tide. Men selv om det ringe Udbytte, som ovenfor nævnt, ogsaa har andre Aarsager end de lave Takster, saa er det dog klart, at man ikke kan afhjælpe den finansielle Elendighed uden at forhøje disse Takster. Regeringen fremsatte i sidste Rigsdagssamling et Forslag til en saadan Forhøjelse; der var dog kun ringe Udsigt til dets Gennemførelse, navnlig fordi en Kommission for Tiden har hele Spørgsmaalet om Statsbanernes Organisation, ogsaa om deres Takster, under Overvejelse, og fordi man ikke vilde foregribe Resultatet af dens Arbejde; den foreslaaede Forhøjelse var for Resten ogsaa kun ringe. Men det fremgik af Forhandlingerne, at Stemningen i Rigsdagen langt overvejende er for at gaa til en Forhøjelse af Taksterne.

Hvorledes nu Statsbanerne forrenter sig, er et Spørgsmaal, der ikke vedrører Skibsfarten som saadan. Naturligvis kan de af Landets Borgere, der driver Skibsfart, kun med Beklagelse se, at de Statsmidler, som de jo dog er Medejere af, forvaltes paa en saadan Maade, at de snarere giver Tab end Udbytte. Men hvad der vedkommer Skibsfarten som Næringsvej, er den Konkurrence, som de lave Statsbanetakster paafører den, og her rejser sig da Spørgsmaalet om, hvor vidt Staten er berettiget til at gaa i denne Konkurrence.

Staten har det jo i sin Magt, om den vilde det, helt at opgive ethvertsomhelst Udbytte af sine Baner, ja endog at drive dem med direkte Underskud. Det er klart, at den paa denne Maade vilde berøve Skibsfarten en meget væsentlig Indtægt; en stor Del af den Trafik, som Skibsfarten nu besørger, vilde Banerne trække til sig, og hvad der af den Trafik, der her er Tale om, blev tilbage for Skibsfarten, vilde denne blive tvungen til at besørge til rent minimale Priser. Men et saadant Skridt fra Statens Side vilde være et Misbrug af dens Magt. Det vilde være at begunstige de Samfundsklasser, der er interesserede i de lave Jærnbaneltakster, særlig paa Skibsfartens Bekostning; ja, det vilde være at begunstige Udlandet, der jo særlig er interesseret i lave Transitfragter, paa vor egen Skibsfarts Bekostning. Alle vilde vistnok være enige om, at Staten ved at handle saadan tilsidesatte de Hensyn, den skylder Skibsfarten, og at denne med Rette kunde protestere mod en Konkurrence af denne Art, overfor hvilken den stod ganske magtesløs. Men ved de Jærnbaneltakster, der nu har været i Kraft i fem Aar, har Staten i Virkeligheden gjort et Skridt, og det endda et meget væsentligt Skridt, i den her angivne Retning.

For at skaffe særlig Landbrugets Produktion billige Forsendelsesvilkaar, har Staten set bort fra, om dens Baner gav et rimeligt Udbytte eller ikke, og har derved tilføj et Del af vor Skibsfart betydelig Skade. Vi har med nogen Forundring set, at man i Rigsdagen har kunnet udtale sig for, at man „dels af Hensyn til Landbruget og dels af Hensyn til den Konkurrence, som rejses fra Skibsfartens Side“, bør holde Godstaksterne paa Statsbanerne lave. Men man glemmer, at i den Konkurrence, Skibsfarten udøver med Banerne, er den tvungen til altid at tage ét Hensyn: om dens Arbejde kan betale sig, og naar Statsbanerne ganske rolig tilsidesætter dette Hensyn og kører med Gods og Personer, enten det kan betale sig eller ikke, saa tvinger den Skibsfarten ud af Konkurrencen ved Midler, som denne er udelukket fra at benytte, og saa har Skibsfarten Ret til at sige, at den begunstiger enkelte af Landets Næringsveje paa en andens Bekostning.

Der findes næppe noget Land i Verden, hvor Gods og Personer beforders saa billigt med Banerne som i

Danmark. Til Begrundelse heraf anføres det, at den Udvikling af Trafiken, som dette medfører, fremmer kulturelle Formaal. Dette kan maaske ikke helt benægtes, om end Værdien af dette Argument er noget tvivlsom. Men hvad der næppe er tvivlsomt, er at Trafiken vokser, om end langsommere, saa meget som Produktionen og Omsætningen kræver det, uden Hensyn til Statsbanernes Takster. Det naturlige er jo, at disse rettede sig efter Produktionen, saaledes at en stigende Omsætning tvang dem ned, i Stedet for at de sættes ned for at hidføre den stigende Omsætning. Men vil man endelig fastholde de lave Taksters kulturelle Betydning, saa kan denne i hvert Fald kun gælde Persontaksterne. At den ogsaa skulde gælde Godstaksterne, vil næppe nogen paastaa.

Vi tror, at man fra Skibsfartens Side bør være opmærksom paa, at de billige Jærnbantakster for Gods ret beset er et Præmieringssystem, der er og yderligere kan blive stærkt skadeligt for vor Skibsfart. Det er et glædeligt Resultat af Forhandlingerne i sidste Rigsdags-samling, at man fra næsten alle Sider var enig om, at de bør forhøjes. Skibsfarten har Ret til og bør gøre gældende, at de forhøjes ikke alene saaledes, at Statsbanernes Udbytte bliver lidt mindre usselt end nu, men saaledes, at Banerne giver et rimeligt Udbytte. Trafiken finder nok alligevel de Veje, den er bedst tjent med at benytte, og Staten paafører da ikke den private Skibsfart og Havnene en Konkurrence, i hvilken Statens Overmagt forud er givet.

Kjøbenhavn, d. 23. Maj 1901.

Den 20. Novbr. f. A. afsagde den engelske Admiralitetsret Dom i en Sag, i hvilken det drejede sig om et Sammenstød i St. Georges Kanalen mellem Dampskibet *Campania* og Barken *Embleton*. Ved Sammenstødet blev *Embleton* skaaret helt igennem. Ved Admiralitetsretten udtalte Dommeren Mr. Barnes, at *Campanias* Fart, mellem 9 og 10 Knob, under de givne Forhold med den stærke Taage, der herskede, var altfor stærk. 9 à 10 Knob var ikke moderat Fart; kunde man ikke paa anden Maade sætte Farten ned, var det en Pligt at stoppe af og til og tage Farten af Skibet. *Campania* havde ved at gaa med den omtalte Fart overtraadt Søvejsreglernes Art. 16 om moderat Fart i Taage og var at anse for alene skyldig i Sammenstødet.

*Campanias* Rederi appellerede Sagen, men Court of Appeal kom ved sin d. 15. ds. afsagte Dom til samme Resultat, at *Campania* havde overtraadt Budet i Art. 16. En Fart af 9 à 10 Knob kunde ikke kaldes moderat, idet det med den Fart var umuligt at undgaa Sammenstød med et Skib, der først opdagedes i 150 Fods Afstand. Man kunde ikke godkende de Indvendinger, der fra Damprens Side var rejst mod Fordringen om ringere Fart; de søkyndige Medlemmer af Admiralitetsretten havde udtalt, at der intet havde været i Vejen for at *Campania* kunde have stoppet af og til og paa den Maade taget Farten af Skibet; den eneste Ulempe vilde have været, at Skibet var blevet lidt længere opholdt.

„Sh. Gaz. udtaler i Anledning af denne Dom bl. a. følgende: Ingen Dommer har forsøgt at fastslaa, hvad der er moderat Fart, udregnet i Knob, og det er klart, at dette heller ikke lader sig fastslaa, idet det maa afhænge af de foreliggende Omstændigheder, Taagens Tæthed m. m. Men den Regel har man dog fulgt, at et Skib har for megen Fart, naar det ikke kan undgaa Sammenstød med et andet Skib ved Manøvre efter at have set dette andet Skib. Saaledes var netop Forholdet i nærværende Sag, og det syntes klart, at *Campanias* Fart maatte kaldes for overdreven stærk. Det vilde have været en farlig Opmuntring til hensynsløs Sejlsads, naar man havde anerkendt 9 à 10 Knob for at være

moderat Fart i Taage, og man maa være glad over, at Court of Appeal ikke har anerkendt dette.

Med Hensyn til Sagens Behandling for Admiralitetsretten henvises til „Dansk Søfartstidende“ for d. 29. Novbr. 1900.

Vi har fra en Del Førere af Sejlskibe modtaget Anmodning om at henlede Det forenede Bugser-selskabs Opmærksomhed paa det uheldige i, at Selskabets herværende Kontor først aabnes Kl. 9 om Morgen. Det indtræffer meget jævnlige, at Skibsførere tidligere paa Dagen ønsker at rekvirere Assistance fra Selskabet, og det paafører dem da ikke ringe Tidsspilde, at saadan Rekvisition først kan modtages Kl. 9. Denne Ordning er, særlig naturligvis i Sommermaanederne, meget uheldig, og det synes et rimeligt Forlangende, at Selskabets Kontor aabnes Kl. 7, i hvert Fald for Modtagelse af Rekvisitioner paa Assistance. Vi henstiller derfor til Selskabet at imødekomme en stor Del af dets Kunders Ønske i denne Henseende.

Det meddeles os samtidig, at Bugsererselskabet i Fjor forhøjede Bugserafgiften med 10 pCt. af Hensyn til de høje Kulpriser. Man venter derfor, at den Nedgang i Kulpriserne, der nu har fundet Sted, vil blive efterfulgt af en tilsvarende Nedgang i Bugserafgiften.

Ifølge Beretning til Udenrigsministeriet fra det danske Generalkonsulat i Stockholm vil for Fremtiden Toldvisitation ikke kunne finde Sted ved Holmsund Ladeplads og Sandvik (ved Umeå). Derimod vil Skibe, bestemte til Umeå, men som ikke kan gaa ind i Byens Havn, kunne losse ved Djupvik under Toldopsyn, saaledes at Ladningen ligeledes under Toldopsyn befordres til Umeå.

Der er nu aabnet en direkte Dampskibslinje mellem Chicago og Evropa. Skibene benytter Welland Kanalen og St. Lawrence Floden. Det første afgik fra Chicago d. 24. April, bestemt til Hamburg, og skal returnere herfra d. 21. ds. I denne Maaned vil endnu et Skib afgaa fra Hamburg foruden et fra Liverpool og et fra Hamburg. Disse fire Skibe er særlig indrettede for denne Fart, idet de kan passere Welland Kanalen og dog er tilstrækkelig store til at gaa over Atlanterhavet. De har en Lastevne af 3,600 Tons. Udviklingen af Trafiken paa denne Linje vil blive fulgt med stor Opmærksomhed paa begge Sider af Atlanterhavet, særlig da den vistnok er Forløber for lignende Forbindelser mellem Havnene ved de kanadiske Søer og Evropa.

Hamburg-Amerika Linjen har udvidet sin store Flaade betydeligt ved i disse Dage at købe den britiske Atlas-Linjes Skibe, syv i Tallet, repræsenterende 14,975 Tons Brutto. Disse Skibe løber mellem De forenede Stater og Vestindien, og det er det tyske Dampskibsselskabs Hensigt at opretholde denne Rute.

Fra Handelskamret i la Rochelle har vi faaet tilsendt en overordentlig smukt udstyret Bog, indeholdende en udførlig, illustreret Beskrivelse af Byens Havn og det tilstødende Bassin ved la Pallice, samt Oplysninger om Byens og Havnens Udvikling. Det ses, at der er gjort store Anstrengelser for at bringe Havnen og alle dens Indretninger paa Højde med Nutidens Fordringer, og den foreliggende Bog giver det Indtryk, at dette er lykkedes. Trafiken paa Havnen er i det sidste Decennium

vokset betydeligt; i 1890 besøgte Havnen af 9,171 Skibe med 667,090 Tons og i 1899 af 10,525 Skibe med 1,524,490 Tons. Fremgangen i den samlede ind- og udgaaende Tonnage har fra 1890 til 1899 været 129 pCt. I Fortegnelsen over de udenlandske Dampskibsselskaber, der har regelmæssige Ruter paa la Rochelle finder vi Det forenede Dampskibsselskab, med hvis Skibe der hveranden Uge sendes Gods direkte til Kjøbenhavn og andre danske Havne, til tyske og russiske Østersøhavne, til Finland og St. Petersborg, og paa gennemgaaende Konnossementer til Moskow, Kiew og Charkow.

Nordisk Skibsrederforening har i April og indeværende Maaned haft en Tilgang af 54,616 Tons. Foreningen repræsenterer nu 1,763 Skibe med 1,200,636 Tons, nemlig fra Norge 782,762 Tons, fra Sverrig 231,185 Tons, fra Danmark 152,975 Tons og fra Finland 33,714 Tons.

En svensk Kaptajn anker i „Helsingborg Dagblad“ meget stærkt over Losningsforholdene i Tuborg Havn, som han betegner som skandaløse, idet der ikke findes Oplagspladser f. Eks. for Stenkul, og Adgangen til at losse i Jærnbanevogne er yderst slet, saa at Losningstiden bliver uforholdsmæssig lang. Han skriver fremdeles, at Vandstanden i Havnen, som i „Danske Lods“ opgives at være 16 Fod, kun er 15 Fod, og at hans Fartøj, der kun laa 13 Fod dybt agter, dog stod paa Grund. Da Udgifterne i Havnen tilmed er en Tredjedel højere end i Kjøbenhavns Havn, advarer han mod at slutte Fragter til Tuborg Havn.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af den af Hr. Kaptajn Anthon J. Gerberg, „Levante“, i Deres ærede Blad indrykkede Artikel, beder jeg Dem venligst optage følgende:

Det er en Selvfølge, at Fabriken er nødt til i Foraarstiden, naar Afskibningerne begynder, at slutte de Skibe, der tilbyder sig, efterhaanden som de kommer frem, og det er et Uheld — der i de sidste 25 Aar kun er indtruffet en eneste Gang før — at Skibene ved vedholdende Østenvind blev opholdt saa længe, at Størstedelen af dem indkom næsten paa en Gang, og saaledes forklarer sig den usædvanlig lange Tørn, nogle Skibe har haft; at vi ikke kan slutte Skibe anderledes end at laste efter „regulær Tørn“ er vel indlysende, da vi fra Rønne aarlig eksporterer 25,000—30,000 Tons i Sejl-skibe.

Det er imidlertid fuldstændig urigtigt, naar Hr. Kaptajn Gerberg skriver, at vi kun laster 50 à 60 Tons pr. Dag, idet der i Almindelighed lastes fra 120—130 Tons pr. Dag.

Med Tak for Optagelsen tegner

Med Højagtelse

Dansk Chamottevare-Fabrik lim.  
*Ludvig Edelstein.*

## Vore Søkort.

Vi har modtaget følgende:

Vær saa venlig at optage følgende i Deres ærede Blad:

Jeg købte for faa Dage siden et nyt Nordsøkort, udgivet af Søkortarkivet; jeg husker ikke dets Nummer i Kataloget, men naar jeg siger, at det naar fra Jomfruland til Kanalen, vil De vide, hvilket jeg mener.

I Kortets ene Hjørne staar trykt „rettet til 1901“ og paa et andet Sted i Kortet staar „Misvisningerne ere ved Udgangen af 1874“. Det er navnlig dette sidste, jeg herved ønsker at beklage mig over, fordi jeg finder det meget uheldigt. Jeg har ikke megen Forstand paa Kortlavning, men derimod nok nogen paa, om et Kort er formaalstjenligt eller ikke. Er det virkelig meget vanskeligt ved Trykning af ny Kort at rette Kompasserne til den til Dato værende Misvisning? jeg kan næppe tro det, i hvert Fald udgaar engelske Kort aldrig med nogen gammel Misvisning; det Kort, som mit ny nu skulde afløse, er udgivet af James Imarg & Son, London, 1896, og Kompasserne i det er nedlagt med samme Aars Misvisning, men nu skal jeg altsaa i et nyt Kort til at regne med en Misvisning fra 1874, enhver Kurs eller Pejling maa rettes for 2—3<sup>o</sup> fejl Misvisning; har man Tid nok, saa gaar det vel, men i en Hastighed er der en stor Mulighed mere for Fejltagelse, og naar man kan undgaa den ved at købe engelske Kort til samme Pris som de danske, saa løber Søkortarkivet Fare for, at selv danske Førere benytter sig deraf.

Betyder det „rettet til 1901“ kun at Sømærker i og ved Land er rettede? Er f. Eks. Dybdemaalene i Lighed med Kompasserne ogsaa fra Anno 1874? der kunde dog muligvis i Løbet af 26 Aar ogsaa være fundet Forandring i dem.

Haabende gennem Deres ærede Blad at faa lidt Oplysning paa nærværende Spørgsmaal er jeg Deres

Med Højagtelse  
A. N. P.

## Fragtmarkedet.

Det er vanskeligt at give nogen bestemt Karakteristik af Fragtmarkedet i al Almindelighed, thi i nogle Retninger er det lavere eller uforandret, medens der i andre Retninger ligesom gør sig en fastere Tendens, til Dels med stigende Rater, gældende, men om denne Fasthed, resp. Stigning vil blive ved, eller maaske forplante sig til andre Grene af Verdensmarkedet, er det i Øjeblikket vanskeligt at have nogen begrundet Mening om. Man har jo saa ofte været Vidne til, at en eller anden uforudset Begivenhed utrolig hurtigt har givet Fragtmarkedet et andet Fysiognomi, og da vi jo lever i en urolig Tid, baade socialt og politisk set, kan der, medens man mindst aner det, let indtræffe Overraskelser, som vil have betydelige Forandringer til Følge. Amerika, som jo er en af de væsentligste Forbrugere af Tonnage, og som ogsaa flere Gange har været den toneangivende Faktor paa Verdensmarkedet, er fastere, uden at der dog endnu er noget rigtig Sving i Forretningerne, især ikke for Korn, men da Høstudsigterne synes at være gode, er det jo muligt, at der vil komme betydelig Bedring i Tingene, naar Amerika først begynder at fragte for Alvor. Hvad der særlig for Danmark har Interesse er, at Østersøen er fastere, til Dels med højere Fragter, men det kan der sandelig ogsaa trænges til, især da Raterne for Kul indefter fremdeles er yderst tarvelige. Til Middelhavet er Kulfragterne derimod faste, navnlig fra Wales, men Hjemfragterne er fremdeles elendige. Der hersker en enorm Travlhed paa Kulpladserne, som næsten alle Vegne er overfyldte med Skibe, der skal have Last, og det er derfor særdeles vanskeligt for Eksportørerne at arrangere „turn“. Paa Grund af Pinsehelligdagene, som jo nu staa for Døren, har det ogsaa været svært at placere gennemgaaende prompte Baade, idet man ikke har kunnet garantere Lastning. For Afskibning efter Helligdagene er Tendensen i Redernes



Disfavør, da der vil blive en Mængde fragtsøgende Tonnage til den Tid.

Det østlige Marked er overalt flovere. Fra Bombay til Middelhavet er der pr. Maj/Juni betalt 13/, og til udsøgt Havn kan der næppe opnaas mere end 14/. Der noteres 6 Pence mere fra Kurrachee. Kulraten fra Calcutta til Bombay er igen denne Uge  $\frac{1}{2}$  Rupee lavere og er saaledes nede paa 5 Rupees pr. Ton. For Ris er Begæret ringe; der kan ikke betinges mere end 23/9 til U. K. eller Kontinentet. Da der tilbødes megen Tonnage for Sukker fra Java, faldt ogsaa dette Marked, og til U. S. eller Evropa kan der nu kun opnaas 28/ pr. Juli/August, hvilket betegner en Nedgang af 9 Pence i Ugens Løb.

Sortehavet er mat med lavere Rater. Der gøres kun faa Forretninger baade for prompt og senere. Odessa eller Novorossisk noteres 8/6 til L. H. A. R. for prompt. Fra Sulina kan der ikke opnaas mere end 10/, fra Donau 10/9. For Afskibning pr. anden Halvdel af Juni betales 6 Pence mere. Fra Azoff kan prompte Baade opnaa 10/ à 10/3 til Rotterdam, 10/9 til Hamburg. Ertsraterne fra Poti er uforandrede paa Basis af 12/ til Rotterdam eller Middlesbro, 12/6 til Philadelphia eller Baltimore.

Middelhavet holder sig fremdeles paa samme lave Niveau. Alexandria betaler kun 8/9 for Sukker til U. S. Atlanterhavshavn. Fra Nordkysten af Afrika til Garston eller Firth of Forth kan opnaas 13/ pr. Ton Esparto. Ertsfragterne er uforandrede. Fosfat fra Sfax giver 7/6 til Rotterdam, 8/3 til London, 8/ à 8/3 til Bristol. Fra Bilbao har der været gjort en stor Forretning til stigende Fragter. Markedet fra denne Plads er fast paa Basis af 5/10 $\frac{1}{2}$  til Middlesbro eller Stockton, 6/ til Rotterdam, 6/3 til Dunkirk for prompt Afskibning. Pr. Juli/August er der betalt 8/ til Stettin.

Fra Amerika er Begæret noget bedre, især for Træ; men ogsaa for Korn gøres der flere Befragtninger. Raterne er stegne lidt i Ugens Løb, og paa Basis af Cork f. O. noteres nu fra nordlig Havn 2/9, hvilket er  $1\frac{1}{2}$  Pence højere. Til Danmark kan opnaas 2/7 $\frac{1}{2}$  og 2/9 til én, resp. to Havne. Paa Netto Charter er Raten fra nordlig Havn 8/6 à 8/9 til U. K. eller Kontinentet, fra Golfhavn c. 13/ for prompt, medens der for Oktober/Novbr./Decbr. noteres 15/ à 15/6. Til Middelhavet kan der pr. Juni/Juli opnaas 13/6 à 14/ paa Netto Charter fra New Orleans eller Galveston. For Bomuld er der pr. Juni fra Brunswick betalt 30/ til Liverpool eller Manchester, 32/6 til Bremen. Kulfragterne er lidt lavere og noteres som følger: 12/ til Vestitalien eller Marseille, 15/6 til Rio de Janeiro, 14/6 til Buenos Ayres. For Tømmer fra Pensacola, Ship Island eller Mobile er der mere Begær, og der kan pr. Juni/Juli opnaas 95/ til Holland. Fra Montreal til London er der betalt 46/3 for Deals pr. Maj/Juni, og kan dette gentages. Fra St. John til udsøgt Havn noteres 41/3 à 42/6. Der er sluttet nogle Dampere fra San Francisco eller Portland til U. K. eller Kontinentet à 40/ for Afskibning pr. Efteraaret, og der er yderligere Efterspørgsel. For Dampere i Maanedsfart til transatlantisk Fart betales 4/3 pr. Ton d. w. for 12/18 Maaneder.

La Plata er fremdeles fast, men paa Grund af Helligdage har der fundet færre Befragtninger Sted. Fra de nedre Pladser paa Floden til U. K. eller Kontinentet kan der opnaas 16/ à 16/6 pr. Maj/Juni, og fra de øvre Pladser 19/6 pr. samme Position og 19/ pr. Juli.

I Østersømarkedet er det glædeligt at kunne konstatere en Forandring til det bedre. Navnlig er Raterne fra Riga højere, men de var rigtignok ogsaa komne ned paa et meget lavt Niveau paa Grund af Knaphed paa disponible Varer i Forbindelse med et enormt Tilbud af Tonnage. Nu er der imidlertid kommen mere Balance i Tingene. Nordbotten til Hull eller Grimsby betaler pr. f. o. w. 27/6 D/B.; fra Torneå til Kings Lynn er der for samme Termin sluttet til 31/3, og fra Skellefteå til Hull til 24/6 D/B. pr. Juni. For Props fra Gamle

Karleby Distriktet noteres pr. Gøteborg Std. 25/ til Boness, 27/6 til Cardiff eller Newport. Fra Sydfinland til Hull, Hartlepool eller Tyne noteres 22/, alt prompt Afskibning. Fra Kronstadt kan opnaas 21/ D/B. til Grangemouth, 23/9 D/B.  $\frac{1}{4}$  Boards 25/ til London, Hfl. 14/ D/B. B. til Holland. Mindre Dampere kan placeres fra Wiborg til Kjøbenhavn med Brædder à Rm. 21/23 pr. Std. for Juni/Juli, og til dansk Provinshavn kan opnaas 1 à 2 Rm. mere. St. Petersborg er paa Grund af stort Tilbud af Tonnage flovet lidt af og for prompt Afskibning noteres 1/3 d. pr. Havrequarter til London eller Rotterdam,  $1\frac{1}{2}$  à  $1\frac{1}{4}$  til Kontinentet, 1/6 Rouen. For Juli Afskibning kan opnaas 2 $\frac{1}{4}$  à 3 Pence mere. Riga noterer 1/ à  $1\frac{1}{2}$  pr. Havrequarter til London, 20/ D/B. til London, Hull eller Grimsby, Hfl. 12 D/B til Rotterdam og 7/ Sleepers, Antwerpen Frcs. 27 D/B., Rouen Frcs. 31/32 D/B. Fra Libau kan faas  $1\frac{0}{3}\frac{1}{4}$  à  $1\frac{1}{2}$  pr. Havrequarter til London, Hull, Leith eller Rotterdam. For Sleepers fra Memel noteres 6/ til Boness, 7/ til Newport.

Kulfragterne fra England er svage for Østkystpladsernes Vedkommende, hvorimod der fra Wales har været gjort en stor Forretning, til Dels til uforandrede, til Dels til højere Rater. Cardiff er fast og har sidst sluttet til 8/3 à 8/6 Genua, 8/ Piræus, 7/, Malta, 8/6 à 8/9 Port Said, 9/6 Venedig, 14/9 Rio de Janeiro, 13/ La Plata, 5/ Kronstadt, 5/3 Stettin, 5/ Malmø. Fra Tyne eller Blyth er Raten 4/ til Kronstadt, 4/ Lübeck,  $4\frac{1}{2}$  à  $4\frac{3}{4}$  til Danmark,  $3\frac{7}{12}$  til Swinemünde, 7/9 à 8/ Genua, 9/6 Venedig.

Sejlskibsmarkedet er fast for de lange Farter, og der har fundet en Mængde Befragtninger Sted for sene Terminer. Fra Portland (Or.) til U. K. eller Kontinentet kan opnaas 38/9 à 39/6 pr. Oktbr./Novbr., og pr. Juli/Aug. er der betalt 38/6, med Option af San Francisco Lastning til 6 Pence mindre. For prompt Lastning fra sidst nævnte Plads kan opnaas 37/6. Vestkysten af Sydamerika er fast og betaler pr. Oktbr./Novbr. 28/9 for Guano til Evropa, medens der for Nitrate pr. Juli betales 25/, med en Reduktion af  $\frac{1}{3}$  til direkte Havn. Fra Cardiff til Cape betales 23/ for Kul, og til Bahia eller Pernambuco 18/6. Tyne/Cape giver 24/ for Kul, og fra Hull er betalt £ 4.10.0 pr. Keel til Landskrona eller Gefle. For Brædder fra Sydfinland til Kjøbenhavn noteres Rm. 21/22 og til Provinshavn Rm. 23/25. Kridt fra Aalborg til Memel giver Rm. 4, til Riga Rm.  $4\frac{1}{2}$ , til Kronstadt Rm.  $4\frac{1}{2}$  pr. Ton. Fra Helsingborg eller Høganäs kan opnaas Rm. 5 pr. Ton Lervarer til Wiborg eller Helsingfors. For Mursten og Ler fra Rønne betales Rm. 4 pr. Ton til St. Petersborg og Rm. 4 à  $4\frac{1}{2}$  til Wasa, Rm.  $4\frac{1}{2}$  à 5 til Reval. For Kridt fra Malmø kan faas Rm.  $4\frac{1}{2}$  pr. Ton til Wiborg, Rm.  $4\frac{1}{2}$  à 5 til St. Petersborg. Fra Windau til Kjøbenhavn betales Kr. 19/20 pr. dansk Kb. Favns Brænde.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. <sup>56</sup>/1900, afsagt d. 8. Maj 1901. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise imod Føreren af Dampere Bavarica af Swinemünde, Kapt. Jørtz, ved Konsul Robert Lund i Helsingør.

Natten mellem d. 1. og 2. Septbr. 1900 kom Bavarica paa Rejsen fra Newcastle til Stettin med Kul paa Grund paa Lappen; Skibet, hvis Dybgaende var 19' 6" baade for og agter, var løbet paa Grund med fuld Kraft og stod fast paa Sandbund med Stævnen i Syd; der fandtes 21' Vand agter og 18' for. Der kastedes Ladning ud, men Skibet blev staaende. Den 2den om Morgenen ankom Svitzers „Kattegat“ og der afsluttedes en Kontrakt,

hvorefter Kattegat skulde tage Damperen af Grund og indbringe den til Helsingør for en Betaling, der skulde fastsættes af den af de københavnske Sjøassurandører nedsatte permanente Voldgiftskommission, medens ingen Bjærgeløn skulde betales, naar Bjærgningen ikke lykkedes. Kattegat begyndte da Afhivningsforsøgene samtidig med, at Bavaria arbejdede med sin Maskine.

Kl. 11 $\frac{1}{2}$  gik Svitzers Dykker ned og fandt, at Skibet stod i hele sin Længde, dog saaledes, at der ved Agterenden var dannet et Hul i Havbunden, hvorved Agterstævn, Rorstævn og Køl i c. 25 Fods Længde var fri af Grunden; man begyndte nu at losse af Ladningen og 20 Mand af Helsingørs Bjærgelav kom om Bord i Bavaria, og man vedblev hele Dagen at kaste over Bord af Ladningen. Om Aftenen tiltog Vinden og efter Sagsøgenes Fremstilling blæste det en Storm fra Nord med høj og uregelmæssig Sø; Kattegat arbejdede haardt i Søen, og Kl. 2 Morgen d. 3. Septbr. sprang Staalslæberen, netop i samme Øjeblik som Bavaria kom flot. Først Kl. 4 fik Kattegat atter Forbindelse med Bavaria, der imidlertid var drevet nærmere hen imod den paa Grunden værende Blokhustul, hvor der var Stengrund, og nu stod fast i en Afstand af c. 120 Favne fra Pullen paa Sandbund med Sø og Strøm tværs. Da Søen skyllede over Dækket, maatte Lugerne lukkes og aabnedes først igen Kl. 6 $\frac{1}{2}$ , hvorefter der fortsattes med Kastning af Ladning. Kattegat forsøgte nu at hive Bavaria af Grunden med en ny, paa Agterskibet anbragt Staalslæber. Kl. 9 skiftedes denne Slæber til Bavarias Forende, og Kattegat satte sit Anker med 75 Favne Kæde i sydvestlig Retning. Kl. 12 Middag begyndte Bavaria at glide frem og Kl. 12 $\frac{1}{2}$  naaede den over Grunden ud i den smalle Rende mellem Grunden og Landet, hvorefter det lykkedes Kattegat at svinge den rundt og bugsere den gennem Renden. Slæberen blev derefter kastet los og Bavaria gik med egen Hjælp til Espergårde, hvor den undersøgtes af Dykker. Skibet fandtes ikke at have faaet anden Skade end en ubetydelig Bule i en Plade og nogen Afskrabning af Maling; den bragtes da til Helsingørs Red, hvor den ankrede Kl. 4 Eftm. d. 3. Septbr.

Da Indstævnte inden den i Sølovens § 227 fastsatte Fristes Udløb begærede Bjærgelønnen fastsat af Retten, indstævnte Svitzer Indstævntes Befuldmægtigede, Konsul Robert Lund til at betale i Bjærgeløn for den omtalte Bjærgning 3,000 £ eller 54,000 Kr., med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 2. Oktober 1900, og Sagens Omkostninger. Indstævnte paastod, at Bjærgelønnen var for høj, og paastod den fastsat af Retten og sig tillagt Sagsomkostninger.

Bavaria havde en Tonnage af 1,785 Brutto og 1,125 Netto Tons; den var bygget af Staal i 1888; Parterne var enige om Ladningens Værdi, nemlig 49,059 Kr. 30 Ø., men var derimod uenige om Skibets Værdi. Indstævnte henviste til en Synsforretning fra Stettin, ved hvilken Skibet var ansat til 240,000 Rm., men imod Rigtigheden af denne Vurdering protesterede Svitzers, og da Konsul Lund gik ind paa at lade 3 Mænd, der i Helsingør besigtigede Bavaria, foretage en Værdiansættelse, blev der fra 2 af disse — den 3dje var bortrejst — tilvejebragt en Erklæring, hvorefter Værdien ansattes til 251,500 Kr., en Værdi, som Svitzers isvrigt ogsaa fandt for lav, hvorimod Indstævnte protesterede imod Værdiansættelsen. Efter de Retten forelagte Oplysninger om Bavaria skønnedes det imidlertid, at denne sidste Værdiansættelse omtrent vilde ramme den rigtige Værdi, saa at Skib og Ladning kunde antages at have haft en samlet Værdi af 300,000 Kr.

Sagsøgerne hævdede, at der var haard Kuling, da Bjærgningen foretoges, og at det Natten mellem d. 2. og 3. Septbr. var Storm med meget stærk sydgaende Strøm, hvorimod Indstævnte hævdede, at Vinden, naar den var stærkest, kun var torebet Mærsejlskuling, og at Strømmen heller ikke var særlig stærk, og henviste i saa Henseende til Observationer fra Lappegrundens Fyrskib. Efter nogle af Sagsøgerne fremlagte Meddelelser fra

meteorologisk Institut og det isvrigt foreliggende maatte det imidlertid antages for sandsynligt, at Vind og Strøm havde været noget stærkere end angivet i Fyrskibets Observationer, og der skønnedes at have været ikke ringe Fare for Bavaria, medens den Skade, Bavaria led, kun var ringe, og Kattegat ikke led anden Skade end at den omtalte Slæber sprang.

Retten fandt, at Bjærgelønnen burde fastsættes til 38,000 Kr. med Renter og at Indstævnte burde betale Sagsomkostninger med 250 Kr.

Statskassens Ret forbeholdtes med Hensyn til, at det ikke af den fremlagte Genpart af Bjærgningskontrakten fremgik, at Originalen var skrevet paa stemplet Papir.

Dom i S. S. No. <sup>74/1900</sup>, afsagt d. 8. Maj 1901. Malermester Peter Sørensen imod Skibsbygmester Bonnesen.

Striden drejede sig om noget Malerarbejde, udført paa en til Norge solgt Lystkutter, og drejede sig dels om hvor mange Kvadratalen, den malede Del af Kutteren udgjorde, dels om i hvilket Omfang Arbejdet var udført. To af Retten udmeldte Mænd angav de malede Dele til 163 Kv. Al., hvortil de dog, da Malere ikke i Almindelighed kan maale saa nøjagtig som Skibskonstruktører, mente at maatte lægge 10 %.

Sagsøgeren paastod endvidere, at Bæltepartiet, foruden at faa anden Maling, var blevet slibestrøget og at Dækket var yderligere malet.

Sagsøgerens Paastand gik ud paa 173 Kr. 04 Øre eller — med Fradrag af å Konto modtagne 100 Kr. — 73 Kr. 04 Øre, medens Indstævnte paastod sig frifunden mod at betale 49 Kr. 66 Ø., idet han benægtede, at der var foretaget Slibestrygning og protesterede mod det Tillæg af 10 pCt., som de sagkyndige havde fastsat.

Retten fandt ikke, at der fandtes nogen Hjemmel til det omtalte Tillæg, og fandt ikke, at Sagsøgeren havde ført Bevis for Slibestrygning eller nogen yderligere Maling af Dækket end den af Indstævnte anerkendte.

Indstævnte frifandtes mod at betale 49 Kr. 66 Ø. Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. Nr. <sup>31/1901</sup>, afsagt d. 1. Maj. En med Dampskibet Hekla forhyret Fyrbøder rømte i New York. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til 14 Dages simpelt Fængsel og Sagsomkostninger.

V. M.

## Personalia.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører H. N. Halberg i Svendborg er afgaaet ved Døden.

## Ugens Havarier.

Delfin, russisk Skonnert, har paa Rejsen fra London til Riga været paa Grund paa Falsterbo Rev. Skibet er bragt flot af Svitzers og indkommet hertil lidt læk.

Ivy, Dpsk. af W. Hartlepool, har paa Rejsen til Southampton været paa Grund ved Rødsand. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen uden Skade.

I. N. Madvig, Dpsk. af København, har for sydgaende i Drogden stødt mod en Sten. Da Skibet lakkede, blev det sat paa Grund paa Ravngrund nord for Dragør. Flot og indbragt hertil af Svitzers. Skibet var paa Rejsen fra Blyth til Kronstadt med Kul.

Kosmos, Barkskib af Christianssand, har været paa

Grund ved Dragør. Flot med egen Hjælp og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Nonine Aglaë, Brig af Nantes, er paa Rejsen fra Wales til Kallundborg med en Ladning Kul grundstødt ved Gisseløse.

Jenny, Brig af Brantevik, er strandet ved Falsterbo og er Vrag.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Bornholms Maskinfabrik i Rønne er sat et nyt Staalsejlskib i Vandet, bygget til Firmaet P. Berg i Nexø. Skibet, der fik Navnet Karen, er bygget til Veritas højeste Klasse, laster c. 400 Tons d. V. og rigges som 3-m. Skonnert. Det skal føres af Kaptajn Øbergesen, Nexø.

Der er foretaget en fuldt ud tilfredsstillende Prøvefart med det hos Burmeister & Wain til Th. Hansen, Lyngør, nybyggede Skruedampskib Elg, hvis Dimensioner er 246' × 34' × 16' med en Triple Ekspansions Maskine paa c. 650 H. K.

D'Hrr. Chr. H. Rasmussen, Herman C. Boye & Co. m. fl. i Marstal har fra Norge købt en 3-m. Skonnert Bjørn, 364 R. T., bygget i Arendal i 1899. Skibets Fører bliver Styrmand Carl Albertsen.

Den her i Bladet Nr. 10 for d. 7. Marts i Aar omtalte Turbinedamper, der bygges hos Messrs. W. Denny & Brothers i Dumbarton og er bestemt til Fart paa Clyden, løb d. 16. ds. af Stablen. Det er den første Passagerdamper, der forsynes med Turbiner, og den bygges for et Selskab, der vil arbejde for disse Maskiners Indførelse i Passagerdampere, hvorfor dens Præstationer, naar den nu snart kommer i Fart, vil blive fulgt med stor Opmærksomhed. Den skal løbe mellem Greenock og Campbeltown. Skibet er 250' langt og 30' bredt og forsynes med 3 Turbiner af Parsons Patent. Hver Turbine har sin Aksel, den midterste har en Propeller, de andre to, ialt fem Propellere. Skibet kan rumme 2,000 Passagerer.

Firmaet C. K. Hansen her i Byen har fra Newcastle købt Dampskibet Deneweel, bygget 1898, laster c. 2,000 Tons d. V.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Antwerpen, Wulff, ankom til New York 11. Maj — Hekla, Jespersen, afgik fra New York 18. Maj, bestemt til Kjøbenhavn. — I. C. Jacobsen, Norden, Her., — Kentucky, Thiedemann, i Stockholm. — Leopold II, Kruse, i Antwerpen. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 19. Maj, bestemt til Kbhvn. — Xenia, Holst, afgik fra New York 10. Maj, bestemt til Christiania. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, bestemt til New York. — Dagmar, Gade, ankom til Genua 14. Maj. — Douro, Ørum, i Finland. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 18. Maj.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 20. Maj. — Arno, Strubberg, afgik fra Newcastle 18. Maj, bestemt til Genua. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Trondhjem 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Antwerpen 11. Maj, bestemt til Kbhvn. — Ceres, Kiær, afgik fra Leith 1. Maj, bestemt til Island. — Chr. Broberg, Harder afgik fra St. Petersburg 19. Maj, bestemt til Levo. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 19. Maj. — Christianssund, Kjølens, ankom til Stettin 19. Maj. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 17. Maj. — Florida, Koch, afgik fra New York 11. Maj, best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kongsberg 21. Maj, bestemt til Kbhvn. — Georg, Buhr, ankom til Libau 20. Maj. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 15. Maj, bestemt til Boston. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 11. Maj, bestemt til New York. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Pillau 13. Maj, best. til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til Hull 17. Maj, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ank. til Pillau 19. Maj. — Kursk, Møller, ankom til St. Petersburg 15. Maj. — Laura, Aasberg, ankom til Kbhvn. 12. Maj. — Louise, Christiansen, afgik fra Hull 19. Maj, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, pass. Dunnet Head 20. Maj, bestemt til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Helsingør 14. Maj. — Morsø, Frisenette, ankom til Helsingør 14. Maj. — Moskov, Rohde, afgik fra Riga 18. Maj, bestemt til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn 17. Maj. — Nordjylland, Kromann, ankom til Kbhvn. 18. Maj. — Norge, Knudsen afgik fra Kbhvn. 22. Maj, bestemt til New York. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra Kbhvn. 19. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Møller, ankom til Kbhvn. 16. Maj. — Perm, Christensen, ankom til Havre 20. Maj. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 20. Maj. — Skalholt, Gotfredsen, paa Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, bestemt til Riga. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 20. Maj. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Libau 20. Maj. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 15. Maj, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ank. til Libau 16. Maj. — Eos, Christensen, afgik fra Libau 18. Maj, bestemt til London. — Rita, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 20. Maj. — Jyden, Erichsen ankom til Kbhvn. 20. Maj. — Yrsa, Gommesen, ankom til Danzig 17. Maj. — Garonne, Rasmussen, ankom til Bordeaux 20. Maj. Loire, Rabe, afgik fra St. Petersburg 21. Maj, bestemt til Sørnæs. — Seine, Staal, ankom til St. Petersburg 14. Maj.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 21. Maj, bestemt til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 25. Maj, bestemt til Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 22. Maj, bestemt til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 22. Maj, bestemt til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers via Aalborg, Frederikshavn 23. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov via Svendborg, Odense 22. Maj, bestemt til Newcastle. — Lolland, Ankensen, afgik fra Odense via Aarhus, Aalborg 22. Maj, bestemt til Leith. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 23. Maj, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afg. fra Newcastle 22. Maj, bestemt til Nykjøbing F. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 22. Maj, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, ankom til Kronstadt 20. Maj. — Frode, Wrisberg, afgik fra St. Vincent 14. Maj, bestemt til Belfast. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Newcastle 19. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Puert Ensenada 3. Maj, bestemt til St. Vincent f. O. — Erik II, Hveysel, ankom til Antwerpen 15. Maj. — Knud II, Hansen, afgik fra Kronstadt 19. Maj, best. til Bjørneborg. — Skjold, Schmidt, ankom til Rotterdam 18. Maj. — Danmark, Kræmer, afgik fra Riga 18. Maj, bestemt til Rouen. — Ragner, Holst, ankom til Rouen 14. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 17. Maj, best. til Libau. — Dan, Tofte, ankom til Bremen 18. Maj. — Magnus, Jørgensen, ankom til Lübeck 17. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Bahia Blanca 4. Maj, bestemt til St. Vincent. — Svend II, Risøe, afgik fra St. Vincent 11. Maj, bestemt til Falmouth f. O.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 17. Maj. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Gibraltar 9. Maj, bestemt til St. Petersburg. — Johan Siem, Knudsen, ankom til London 15. Maj. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ankom til Kronstadt 13. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Tyne 13. Maj, bestemt til Kronstadt. — Russ, Jensen, ankom til Alexandria 4. Maj. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 26. April, bestemt til Port Natal. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til St. Petersburg 20. Maj.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Sundsvall 20. Maj. Helga, Lagesen, afgik fra Sundsvall 16. Maj. — Martha, Jørgensen, afgik fra Ørnskjoldsvik 20. Maj. — Elna, Møller, afgik fra Huelva 18. Maj. — Thérèse, Løffer, ankom til Tormo 19. Maj.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ankom til Kronstadt 16. Maj. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Hull 16. Maj, bestemt til Kronstadt. — Nancy, Nielsen, afgik fra Pillau 19. Maj, best. til Roytta. — Nautik, Mortensen, afgik fra Forsley 16. Maj bestemt til Caen. — Nexos, Schmidt, ankom til Kronstadt 19. Maj. — Nordsoen, Sørensen, afgik fra Drammen 15. Maj, ankom til Gravelines 19. Maj. — Nora, Christensen, afgik fra Frederikshavn 17. Maj, ankom til Holmsund 21. Maj. — Neptun, Gram, afg. fra Hernesand 21. Maj, bestemt til Ghent. — Nerma, Nielsen, ankom til Bridport 16. Maj. — Alfa, Nørby, afg. fra Esbjerg 21. Maj, best. til Gefle.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Burntisland 19. Maj. — Karen, Degn, ankom til Kbhvn. 19. Maj.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ankom til Dunkerque 18. Maj. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 18. Maj, best. til Hull. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Rotterdam 18. Maj, ankom til Sunderland 19. Maj. — Russia, Hansen, ankom til Riga 19. Maj. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 17. Maj.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Lübeck 16. Maj, ankom til Riga 18. Maj. — Gallia, Poulsen, afgik fra Sunderland 18. Maj, best. til Swinemünde.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ank. til Jacobsstad 14. Maj. — Brattingsborg, Schmidt, ankom til Celastine 8. Maj. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til Riga. 16. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 18. Maj. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 20. Maj, best. til Rotterdam. — Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 17. Maj, bestemt til St. Johns. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 19. Maj. — Skanderborg, Jensen, ankom til Kronstadt 20. Maj. — Søborg, Fischeer, afgik fra Kronstadt 19. Maj, bestemt til Yxpila. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 19. Maj. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Sevilla 14. Maj, bestemt til Glasgow. — Vordingborg, Clausen, afgik fra Jacobsstad 18. Maj, bestemt til Aberdeen.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Borgå 21. Maj, bestemt til Honfleur. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 19. Maj. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Terneuzen 21. Maj, best. til Burntisland. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Norfolk 13. Maj, bestemt til Bremen. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Genua 15. Maj, best. til Sevilla. — Skodsborg, Larsen, ankom til Lavik 20. Maj. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Helsingør 21. Maj, bestemt til Tormo. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Stettin 17. Maj.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Hamburg 20. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Reval 15. Maj, bestemt til Rotterdam. Agnete, Jensen, afg. fra Rotterdam 15. Maj, ankom til Grangemouth 18. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Reval 15. Maj, bestemt til Rotterdam. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 14. Maj. — Ajax, Brorson, ankom til Hartlepool. 15. Maj. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 16. Maj, ankom til Kiel 20. Maj.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Kbhvn. 21. Maj. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Methil 20. Maj. — Ansgar, Larsen, afgik fra Hull 17. Maj, bestemt til Kronstadt. — J. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 15. Maj, best. til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afgik fra Newcastle 18. Maj, bestemt til Kronstadt. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 16. Maj.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Antwerpen 10. Maj, bestemt til Port Said. — Annam, Berg, afgik fra St. Nazaire 21. Maj, bestemt til Havre. — Normannia, Erichsen, afgik fra Cardiff 17. Maj, bestemt til Singapore. — Cimbria, Hansen, ankom til Bangkok 15. Maj.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Åbo 16. Maj. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kronstadt 19. Maj. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Aalborg 21. Maj.

**Vendla.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Jacobsstad 19. Maj.

**Ærs.** Enigheden, Nielsen, ankom 19. Maj til Ræfsø,

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Kronstadt 18. Maj, ankom til Spietsund 20. Maj. — London, Bom, ankom til Boness 10. Maj. — Paris, Lund, afgik fra Hernesand 19. Maj, bestemt til Aberdeen.

### Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Alexandra, Ankensen, afgik fra Elben 14. Maj til Port Elisabeth. — Embla, Jepsen, afgik fra Hamburg 15. Maj til Tahiti. — Anne & Emmy, Svarrer, afgik

fra Laurvig 12. Maj, ankom til Ramsgate 16. Maj. — Sørine, Andersen, afgik fra Valparaiso 18. Maj til Antofagasta.

**Fanø Sønderho.** Mary, Lydom, afgik 10. Maj fra Burntisland til Egholm. — Elisabetha, Fischer, afgik 15. Maj fra Cardiff til Rio Grande. — Merida, Jørgensen, ank. 20. Maj til Rio Grande fra Cardiff.

**Rønne.** Veset, Ølsted, ank. til Riga 12. Maj. — Gudmund, Borbye, ankom til Rendsborg 13. Maj. — Freja, Bech, ankom til Flensborg 14. Maj. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 17. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Stolpemünde 17. Maj. — Prøven, Bidstrup, ankom til Wisby 18. Maj. — Amarant, Kyhn, ankom til Wisbæk 14. Maj.

**Svendborg.** Brage, Jørgensen, ankom til Portsmouth 14. Maj. — Christine, Nielsen, ankom til St. Austel Red 14. Maj. — Freja, Hansen, ankom til Nørresundby 15. Maj. — Christian, Jørgensen, ankom til Kallundborg 16. Maj. — Skirner, Pilegaard, ankom til Hasle 16. Maj. — Fortuna, Christiansen, ankom til Kings Lynn 15. Maj. — Erik, Hoffmann, ankom til Limham 17. Maj. — Urda, Rasmussen, ankom til Dover 14. Maj. — Ane, Rasmussen, ankom til Fowey 15. Maj. — Fides, Nielsen, ankom til Cherbourg 15. Maj. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Kings Lynn 16. Maj. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Åbo 16. Maj. — Flora, Sørensen, ankom til Charlestown C. 15. Maj. — Embla, Mikkelsen, ankom til Åbo 17. Maj. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Swinemünde 17. Maj. — Doris, Hansen, ankom til Koldbykaas 17. Maj. — Agnes, Andreasen, ankom til Stettin 17. Maj. — Rasmus, Nielsen, ankom til Dysart 13. Maj. — Fylla, Rasmussen, ankom til Nantes 18. Maj. — Pallesen, Jensen, ankom til Ræfsø 18. Maj. — Carl, Clemmesen, ankom til Calmar 18. Maj. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Stettin 18. Maj. — Niels, Hansen, ankom til Wisby 18. Maj. — Thetis, Hansen, ankom til Swinemünde 19. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Ekerfærde 20. Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Wasa 19. Maj. — Martin, Mortensen, ankom til Swinemünde 19. Maj. — Emanuel, Bentzen, ankom til Ræfsø 20. Maj. — Freja, Jensen, ankom til Nysted 18. Maj. — Peter, Larsen, ankom til Libau 19. Maj. — Adolphine, Andersen, ankom til Königsberg 19. Maj. — Lyø, Jensen, ankom til Danzig 19. Maj. — Galathea, Bom, ankom til Ræfsø 20. Maj.

**Ærs.** M. Hay, Petersen, ankom 14. Maj til Grebbestad. — Juliane, Christensen, ankom 14. Maj til Haderslev. — Marie, Hermansen, ankom 13. Maj til Kjøbenhavn fra Stolpemünde. — Haabet, Fabricius, ankom 13. Maj til Kjøbenhavn fra Rostock. — Hildur, Schmidt, ankom 13. Maj til Ramsgate. — Paket, Friis, afgik 12. Maj fra Kjøbenhavn til Marstal. — Brødrene, Petersen, afgik 12. Maj fra Kjøbenhavn til Nykjøbing S. — Anne, Albertsen, ankom 14. Maj til Königsberg. — Kirstine, Rasmussen, ankom 14. Maj til Rudkjøbing. — Frederikke, Knudsen, ankom 14. Maj til Kjøbenhavn. — Marie, Christensen, afgik 14. Maj fra Kjøbenhavn til Faxe. — Marie, Rasmussen, ankom 14. Maj til Riga. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 14. Maj til Pontrioux. — Abba, Petersen, ankom 17. Maj til Frederikssund. — Noah, Eriksen, afgik 12. Maj fra Sunderland til Frederikssund. — Emanuel, Hansen, afgik 13. Maj fra Sunderland til Svendborg. — Elise Marie, Olsen, ankom 15. Maj til Warberg. — Theodor, Andersen, ankom 15. Maj til Kjøbenhavn. — Juliane, Petersen, ankom 15. Maj til Kjøbenhavn. — Marie, Boye, ankom 15. Maj til Rudkjøbing. — Thekla, Fabricius, afgik 12. Maj fra Aberdeen til Seaham. — Nicoline, Hansen, afgik 11. Maj fra Boness til Mariager. — Debora, Rasmussen, afgik 13. Maj fra Blyth til Ærskjøbing. — Ærs, Christensen, afgik 13. Maj fra Blyth til Luleå. — Hekla, Jørgensen, er indkommen i Kiel Havn. — Althæa, Albertsen, afgik 14. Maj fra Boness til Ristinge. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 17. Maj til Kjørteminde. — Anne, Christensen, ankom 17. Maj til Lohals. — Ellen, Svane, afgik 13. Maj fra Rochester til South Alloa. — Skirner, Jepsen, afgik 10. Maj fra St. Nazaire til Fowey. — Argus, Jensen, ankom 17. Maj til Svendborg. — Wemyss Castle, Andersen, ankom 16. Maj til Middlesborough. — Niels, Levinsen, ankom 17. Maj til Odense. — Elna, Carlsen, ankom 18. Maj til Inverkeithing. — Dannebrog, Boye, ankom 18. Maj til Ærskjøbing. — Concordia, Madsen, ankom 17. Maj til Daglykke. — Hansigne, Clausen, ankom 16. Maj til Maracaibo. — Uffo, Grube, ankom 18. Maj til Helsingborg. — Dronning Louise, Christensen, ankom 18. Maj til Pillau. — Ellen, Lauritzen, ankom 18. Maj til Kjøbenhavn. — Fuglen, Petersen, ankom 18. Maj til Nakskov. — Magda, Hansen, ankom 14. Maj til London. — Ellen, Svendstrup, ankom 16. Maj til Kjøbenhavn. — Expres, Boye, ankom 18. Maj til Carlshamn. — Alf, Hansen, ankom 18. Maj til Swinemünde. — Margrethe, Petersen, ankom 18. Maj til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Ellen, Hansen, ankom 17. Maj til Kjøbenhavn. — Dagmar, Hansen, ankom 17. Maj til Kjøbenhavn. — August, Dreieø, ankom 17. Maj til Kjøbenhavn. — Gertrud, Jørgensen, ankom 17. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Davids til Königsberg. —

Marie, Boye, afgik 16. Maj fra Burntisland til Faxe. — Albert afgik 17. Maj fra Tynen til Åbo. — Debora, Rasmussen, ankom 19. Maj til Ærøskjøbing. — Sylphiden, Boye, ankom 18. Maj til Kjørteminde. — Activ, Dreimann, ankom 20. Maj til Mullerup. — Prøven, Schmidt, afgik 1. Maj fra St. Francisco (Guadeloupe) til Nanke. — Johanne, Hansen, ankom 16. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Lissabon til Oscarshavn. — Astræa, Svane, ankom 16. Maj til Swinemünde. — Carl, Lindegaard, ankom 17. Maj til Bridgewater. — Sigrid, Petersen, ankom 17. Maj til Portsmouth. — Forældrenes Minde, Christensen, ankom 19. Maj til Kotka. — Phønix, Eriksen, ankom 20. Maj til Fowey. — Immanuel, Hansen, ankom 20. Maj til Svendborg.

**Andre Sejlskibe.** Henriette, Christensen, afgik 19. Maj fra Aalborg til Assens. — Thomas, Petersen, afgik 19. Maj fra Ekensund til Kjøbenhavn. — Jensine, Olsen, afgik 19. Maj fra Danzig til Horsens. — Katrine, Jensen, ankom 18. Maj til Aarhus fra Svendborg. — Danneskjold, Larsen, ankom 18. Maj til Aarhus fra Samsø. — Freja, Andersen, ankom 20. Maj til Aarhus fra Samsø. — Enigheden, Petersen, ankom 17. Maj til Aarhus fra Ekensund. — Falken, Hansen, ankom 17. Maj til Aarhus fra Kallundborg. — Romanus, Tofte, ankom 15. Maj til Aarhus fra Rugaard. — Alf, Rasmussen, ankom 15. Maj til Aarhus fra Ekensund. — Jakobine Christine, Skjøth, afgik 15. Maj til Faxe fra Aarhus. — Anna, Nielsen, ankom 17. Maj til Aarhus fra Halmstad.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom til Geestemünde 20. Maj.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Skagerrak. Skagen.** Lodsdamperen ved *Skagen* er atter paa Station.

**Kattegat.** Lystønden „*Hatter-Barn*“ er slukket. Den vil snarest muligt blive tændt igen.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Trelleborg. Kullagrundet.** Ifølge Tillæg Nr. 7 til Svenske Lotsen er *Kullagrundet* nu kun afmærket med en rød Fløjtetønde.

**Karlskrona.** Den ved *Karlskrona* Orlogsværft fundne Grund, paa hvilken der er 11 Fod Vand, skal afmærkes med en Stage. Den ligger paa 56° 8' 50" N. Br. 15° 34' 55" Ø. Lgd. Den SØ. for denne liggende 16 Fods Grund skal afmærkes med en Stage. 56° 8' 45" N. Br. 15° 35' 7" Ø. Lgd.

**Gotland V.-Kyst. Klintehamn.** I Sommeren 1901 foretages Uddybning i *Klintehamn* Havn. Uddybningsmaskinen maa kun passeres, naar et Flag er hejst paa den, og den skal passeres paa den Side, hvor Flaget vises.

**Bottniske Bugt. Piteå. Pitsundet.** I Sommeren 1901 foretages Uddybning i *Pitsundet* tæt N. for Færgestedet. Naar Uddybningsmaskinen ligger i Løbet, er en sort Kugle med hvid lodret Stribe hejst der ombord og iland paa V.-Kysten. Naar Signal med Dampfløjte eller Taagehorn gives fra Skib, flyttes Uddybningsmaskinen. Naar ingen af Kuglerne er hejst, er Løbet frit. Uddybningsmaskinen skal passeres langsomt.

**Rusland. Kronstad. Nikolajev.** I Linien *Nikolajev* Ledefyr overet i S. 73° Ø. er der 3¼ Kml. fra Fortyret kun 26 Fod Vand. Dybtgaaende Skibe skulle derfor mellem 28¼ Fods Grænsen og de første Tønder ved Indløbet holde Mærket: „det V.-lige Fyrtaarns S.-Kant til det Ø.-lige Fyrtaarns N.-Kant.“ De gaa derved c. 180 Alen S. om 26 Fods Grund.

**Tyskland. Danzig Bugt. Neufahrwasser.** Til Pladsbestemmelse ved *Neufahrwasser* tjene følgende nye Landmærker: *Langfuhr* Kirke paa 54° 22' 36" N. Br. 18° 36' 54" Ø. Lgd. *Zoppot* Kirke paa 54° 26' 41" N. Br. 18° 34' 8" Ø. Lgd., og Skorstenen ved den elektriske Centralstation paa 54° 23' 57" N. Br. 18° 40' 39" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Büsum V.** Ved Foreningen af *Norderpiep* og *Süderpiep*, V. for *Büsum*, er til Forsøg udlagt en sort,

elektrisk Lystønde, der giver Tre-Slag, hvorefter følger Et-Blink af 4 S. Varighed.

**Norderpiep.** I *Norderpiep* har der paa S.-Siden af Farvandet neden for *Blawortsand* Baake dannet sig en Sandbanke, der naar ud til midt i Farvandet. Den er afmærket med to røde Spirtønder, mærkede A og B.

**Elben. Brunsbüttel Red.** Paa *Brunsbüttel* Red er Lystønde B flyttet c. 3 Kbl. op ad Floden.

**Weser.** I *Neue Weser* er *Rother Sand* tiltaget N. efter Rød Spirtønde C med Kors er derfor flyttet N. efter og ligger nu i 86 Fod Vand. 53° 51' 3" N. Br. 8° 2' 14" Ø. Lgd.

**Fedderwarden** øvre Farvand har forandret sig, hvorfor følgende Tønder ere flyttede og nu ligge saaledes: Rød Stumpstønde F/B i 12 Fod Vand. 53° 39' 56" N. Br. 8° 21' 38" Ø. Lgd. Rød Stumpstønde F/C i 19 Fod Vand. 53° 39' 21" N. Br. 8° 22' 39" Ø. Lgd. Sort Spidstønde F/1 i 16 Fod Vand. 53° 40' 29" N. Br. 8° 20' 32" Ø. Lgd. Sort Spidstønde F 2 i 14 Fod Vand. 53° 40' 0" N. Br. 8° 21' 42" Ø. Lgd. Sort Spidstønde F 3 i 15 Fod Vand. 53° 39' 29" N. Br. 8° 22' 48" Ø. Lgd.

**Holland. Zuiderzee.** Paa *Staart van Schieringhals*, c. 4 Kbl. S. for Spidstønde Nr. 4 i *Vlietstroom*, er udlagt tre Skydeskiver og i Nærheden af dem en rød og sort tærnet Tønde. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag.

**Zeegat van Goeree. Haringvliet og Aardappelengat.** I det nye Løb i *Aardappelengat* er der nu 14 Fod Vand. En Spidstønde er i 21 Fod Vand udlagt paa 51° 47' 15" N. Br. 4° 9' 42" Ø. Lgd. og en Stumpstønde i 19 Fod Vand paa 51° 47' 20" N. Br. 4° 9' 58" Ø. Lgd. Vragtønden ved *Johannes Cornelis* paa *Hellevoetsluis* Red er inddragen. I *Haringvliet* er en Spidstønde Nr. 0 udlagt i 21 Fod Vand. 51° 48' 47" N. Br. 4° 7' 4" Ø. Lgd.

**Zeegat van Vliessingen.** I *Wester Schelde* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

I *Honte*, Spidstønde Nr. 3 i 35 Fod Vand. 51° 24' 52" N. Br. 3° 41' 20" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 4 i 25 Fod Vand. 51° 24' 36" N. Br. 3° 42' 26" Ø. Lgd.

I *Zuidergat*, Stumpstønde Nr. 36 med afkortet Kegle i 16 Fod Vand. 51° 22' 33" N. Br. 4° 4' 56" Ø. Lgd.

I *Nauw* og Farvandet oven for *Bat*, Spidstønde Nr. 38 i 19 Fod Vand. 51° 23' 46" N. Br. 4° 12' 14" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 37 med Kegle i 37 Fod Vand. 51° 23' 50" N. Br. 4° 11' 55" Ø. Lgd.

De grønne Vinkler i *Bat* og *Rilland* lave Fyr ere drejede efter Tønderne.

**England. Themsen. Gravesend Reach. Shorne Mead Pier.** Paa Midten af Yderenden af Pieren, 1½ Kbl. N. 72° V. fra *Shorne Mead* Batteris Flagstang, er tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Højden: 8 og 14 Fod. 51° 26", N. Br. 0° 26' Ø. Lgd.

**The Wash. Lynn Channel.** Fyrerne paa Lystønderne i Løbet til *Kings Lynn* ere forandrede, saa at man nu for Indgaaende har Fyr med Formærkelser om Bagbord, faste Fyr om Styrbord.

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

**England. Channel Islands.** Indtil Udgangen af 1901 ligger et engelsk Orlogsskib i Nærheden af *Channel Islands* for at tage Strøm-Observationer. Naar det er tilankers, viser det samme Signaler som Mærkeskibe for Vrag, og Taagesignal gives som af andre Skibe til Ankers; men naar det ligger paa Sejlruter, gives desuden et Kanonskud hver 10 Minutter.

Skibsførere anmodes om at holde vel klar af Skibet. **Holyhead.** I Juni 1901 forandres Afmærkningen ved *Holyhead* nye Havn saaledes:

**NE. Platters** Tønde faar Stage og Bur, i Stedet for Stage og Ballon.

**NW. Platters** Tønde faar ingen Topbetegnelse. **Skimmers Rock** Tønde forandres til en rød Spidstønde, der ligger i 19 Fod Vand, 1,4 Kbl. N. 22° V. fra Meteorologisk Observatorium.

**Salt Island Point** Tønde forandres til en sort og hvid tærnet Stumpstønde, der ligger i 19 Fod Vand, 1 Kbl. N. 15° V. fra Observatoriet.

**Gyby Reef** Tønde forandres til en sort og hvid tærnet Stumpstønde med Stage og Bur, der ligger i 23 Fod Vand, 1¼ Kbl. N. 38° Ø. fra Observatoriet.

**East Platters** Tønde forandres til en rød og hvid vandret sribet Kugletønde med Stage og Diamant, der ligger i 24 Fod Vand, 2,2 Kbl. N. 7° Ø. fra Observatoriet.

Meteorologisk Observatorium ligger paa 53° 19' N. Br. 4° 37,2' V. Lgd.

**Skotland. Firth of Clyde. Pladda.** Den 1ste August 1901 tændes i *Pladda* høje Fyrtaarn et hvidt Blinkfy, der hver ½ Minut viser Tre-Blink. Samtidig slukkes det hvide, faste Fyr, der nu vises fra *Pladda* lave Fyrtaarn. 55° 26' N. Br. 5° 7' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Howth Bailey.** Omtrent den 1ste November 1901 forandres *Howth Bailey* hvide, faste Fyr til et

Blinkfyr, der hver  $\frac{1}{2}$  Minut viser hvidt Et-Blink.  $53^{\circ} 22'$  N. Br.  $6^{\circ} 3'$  V. Lgd.

Fyrskibet „South Arklow“. Omtrent den 1ste November 1901 forandres Fyret paa Fyrskibet „South Arklow“ til at vise hvidt Blink hver 45 S. i Stedet for hver 30 S.  $52^{\circ} 41'$  N. Br.  $5^{\circ} 57'$  V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ouessant. Gorié-Bihan. Baaken paa *Gorié-Bihan* er ødelagt af Seen.

Madeira. Porto Santo Ø. Ilhéu de Cima. Den 11te Maj 1901 tændes det midlertidige Fyr paa *Ilhéu de Cima*.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware River. Skonerten „Mary Baxter“ er sunken i Løbet i *Delaware River* i den nedre *Billingsport* Ledelinie.

Virginia. Assateague Ankerplads. Fishing Point. *Fishing Point*. *Assateague Island* S.-Ende Fyr er flyttet 110 Alen NØ. hen. Flammens Højde: 16 Fod.

York River. Purtan Bay. *Purtan Bay* hvide, faste Pælefyr Nr. 1 er atter tændt. Flammens Højde: 29 Fod. Det vises nu fra en Pæl paa SV.-Hjørnet af *Allmond's* Værft, c.  $\frac{1}{2}$  Kml. S.  $57^{\circ}$  Ø. fra den gamle Plads.

South Carolina. St. Helena Sound. Combahee Bank. En rød, trekantet Baake med Firkant paa Toppen er i 9 Fod Vand opført paa SØ.-Enden af *Combahee Bank*, 400 Alen N.  $81\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Ruinen af det gamle *Combahee Bank* Fyrtaarn.  $32^{\circ} 27' 54''$  N. Br.  $80^{\circ} 25' 37''$  V. Lgd.

Florida. St. Johns River. *Cedar Creek Cut* røde, faste Pælefyr Nr. 2 er tændt ved V.-Enden af *Cedar Creek Cut* Lededæmning. Holdt overet med *Great Marsh Island Shoal* Pælefyr Nr. 1 leder det til det V.-lige Indløb i *Cedar Creek Cut*.

*Quarantine Island* Pælefyr Nr.  $7\frac{1}{2}$  er ødelagt. Opføres igen.

*Dame Point* Pælefyr Nr. 9 er ødelagt. Det er usikkert, om det opføres igen.

*Nine Mile Flat* Pælefyr Nr. 60 er flyttet c. 2 Kbl. N.  $21^{\circ}$  V. hen til *Orange Mill Flat Cut*.

*Dancey Point* hvide, faste Pælefyr Nr.  $47\frac{1}{2}$  er tændt S. for Midten af *Orange Mill Flat Cut*. *Dancey Point* Pælefyr Nr. 49 er flyttet  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. hen, c.  $\frac{3}{8}$  Kml. S.  $41^{\circ}$  V. fra Nr.  $47\frac{1}{2}$ . Holdte overet lede de gennem *Orange Mill Flat Cut*.

*Whetstone Point* Pælefyr Nr. 66 er slukket, men Baaken bliver staaende.

Hawk Channel. Triangles. *Triangles* Baake og ikke *Eastern Triangle* Baake er mærket med et T.

Key West. Northwest Bar Baake. Et rødt, fast Fyr er tændt paa *Northwest Bar* Baake. Flammens Højde: 32 Fod. Holdt overet med *Sand Key* Fyr i S.  $5^{\circ}$  Ø. leder det til Klokketønden ved Indløbet til *Northwest Channel*, og efter at være passeret Barren betegner det Stedet, hvor man skal dreje ind i *Northwest Channel*.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. *Bird Key* Baakefyr Nr. 2 er slukket, da Baaken er ødelagt.

*Terraceia Bay* Baakefyr Nr. 1 hedder *Terraceia Point* Baakefyr Nr. 1.  $27^{\circ} 32' 48''$  N. Br.  $82^{\circ} 38' 34''$  V. Lgd.

*Point Pielos* Baakefyr staar paa  $27^{\circ} 41' 46''$  N. Br.  $82^{\circ} 36' 27''$  V. Lgd.

Mississippi. Horn Island Pass og Mississippi Sound. *Bar* sort og hvid lodret stribede Fløjetønde er flyttet  $\frac{3}{8}$  Kml. SV. hen i 31 Fod Vand,  $\frac{1}{2}$  Kml. uden for Barren i Linie med de tre *Channel* Tønder i *Horn Island Pass*.

*Gap* Stumtønde Nr. 5 hedder nu *West Spit* Tønde Nr. 5. En sort Stumtønde Nr. 5 A, *Gap*, er udlagt i 15 Fod Vand ved N.-Kant af Grunden lige over for *Gap*.

En rød Spidstønde Nr. 8 A, *East End Dredged Cut*, er udlagt i 18 Fod Vand paa N.-Siden af Ø.-Enden af det langs *Horn Island* N.-Kyst gravede Løb.

*Bulkhead* Stumtønde Nr. 9 hedder nu *East End Dredged Cut* Tønde Nr. 9; den er flyttet til S.-Siden af Ø.-Enden af det langs *Horn Island* N.-Side gravede Løb og ligger i 19 Fod Vand.

To røde Spidstønder *Dredged Cut* Nr. 8 B og *West End Dredged Cut* Nr. 8 C ere i 18 Fod Vand udlagte paa N.-Siden af samme Løb og en sort Stumtønde *Dredged Cut* Nr. 9 A i 19 Fod Vand paa S.-Siden af samme Løb.

*Biloxi Harbor*. I *Biloxi Harbor* ere følgende Tønder inddragne: Den sorte Stumtønde, mærket „*Cable*“ og Spidstønderne *Outer* Tønde Nr. 2, *First Channel* Tønde Nr. 4, *Second Channel* Tønde Nr. 6, *Third Channel* Tønde Nr. 8 og *Turn* Tønde Nr. 10.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Ilha Grande. *Castelhanos Point*. Paa *Castelhanos Point* er tændt et hvidt, fast Fyr med To-Blus hver  $\frac{1}{2}$  Minut. Flammens Højde: 337 Fod. Synsvidden 25 Kml. Det lyser fra N.  $31^{\circ}$  V. gennem N. og Ø. til S.  $27^{\circ}$  V. Fyrapparat af 3die Orden. Hvidt, firkantet, 51 Fod højt, Fyrtaarn med Beboelsesbygning.  $23^{\circ} 9' 50''$  S. Br.  $44^{\circ} 5' 25''$  V. Lgd.

Ilha Grande Bay. *Jacuacanga Bay*. I *Jacuacanga Bay* ligger følgende Grunde:

*Bernardo Rock* med 2 Fv. Vand ligger fra Midten af *Saracura Island* i N.  $25^{\circ}$  Ø., 1 Kml. og fra Ø.-Pynten i N.  $41^{\circ}$  V.

*Badejo Rock* med 4 Fv. Vand ligger fra Midten af *Saracura Island* i N.  $61^{\circ}$  Ø.,  $4\frac{1}{2}$  Kbl. og fra Ø.-Pynten i S.  $88^{\circ}$  V. En 4 Fv. Klippe ligger i Kbl. N.  $75^{\circ}$  V. for den.

*Laginha Rock* med  $5\frac{1}{2}$  Fv. Vand ligger fra Midten af *Saracura Island* i N.  $22^{\circ}$  Ø.,  $2\frac{1}{2}$  Kbl. og fra Ø.-Pynten i V.

*Saracura Rock* med 4 Fv. Vand ligger fra Toppen af *Saracura Island* i S.  $51^{\circ}$  V.,  $3\frac{1}{2}$  Kbl.

*Baixa Rock* med  $2\frac{1}{2}$  Fv. Vand ligger fra *Homes North Rock* i N.  $30^{\circ}$  V.,  $2\frac{3}{4}$  Kbl. og fra Toppen af *Peregrino Island* i S.  $60^{\circ}$  V.

*Saracura Island* ligger paa  $23^{\circ} 3'$  S. Br.  $44^{\circ} 16'$  V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Dnieper Liman. Den første Baake i *Dnieper*, der staar paa de lave Øer ved Kysten og angiver Indløbene til *Zburiev* og *Bielogrudov*, er ødelagt af Storm.  $46^{\circ} 29'$  N. Br.  $32^{\circ} 19'$  Ø. Lgd.

Sorte Hav. Kodor. *Kodor* røde og hvide vekslende Fyr er ødelagt i en Storm.

Tunis. Bizerte. Skibe, der stikke 22 Fod og derover, kunne røre Grunden flere Steder ved Indløbet til *Bizerte*, og bør derfor tage Lods.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav. Sawakin. *Starkey Patch*. En  $3\frac{1}{4}$  Fv. Korallgrund, *Starkey Patch*, er funden i Nærheden af *Sawakin*,  $4\frac{1}{2}$  Kml. NØ. t. N.  $\frac{1}{2}$  N. fra *Chiltern Patch*.  $19^{\circ} 7' 20''$  N. Br.  $37^{\circ} 53' 55''$  Ø. Lgd.

Hindostan V.-Kyst. *Aguada*. *Aguada* Fyr viser midlertidig hvidt, fast Fyr paa Grund af *Eftersyn*.  $15^{\circ} 29'$  N. Br.  $73^{\circ} 46'$  Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Yangtsekiang. Wuhu Reach. *Shensi Point*. Paa *Shensi Point*, c.  $4\frac{1}{2}$  Kml. ØSØ. for Fyrbaaken paa *Haines Point*, er tændt et hvidt, fast Fyr. Det vises fra en Baake.

Sibirien. Vladivostok. I *Vladivostok* er de nye Ledefyr V. for Admiralsens Have røde, faste Fyr, der staa c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. fra hinanden. Flammens Højde: 91 og 75 Fod.

Taiwan V.-Kyst. Kap Hakusa (Paksa Point). Fyret paa Kap *Hakusa* er et Blinkfyr, der hver 10 S. viser afvekslende rødt Et-Blink og hvidt Et-Blink. Det lyser fra S.  $55^{\circ}$  V. gennem V. og N. til N.  $55^{\circ}$  Ø. Hvidt, c. 90 Fod højt Fyrtaarn.

Japan. Inland Sea. *Kami Kama Gari Shima*. Ved *Kami Kama Gari Shima* ere følgende Grunde fundne.

En  $3\frac{3}{4}$  Fv. Stengrund  $\frac{9}{16}$  Kbl. N.  $47^{\circ}$  Ø. fra Ø.-Enden af *Kami Kama Gari Shima*.  $34^{\circ} 9' 25''$  N. Br.  $132^{\circ} 44' 55''$  Ø. Lgd.

En Klippe, der falder 13 Fod tør, 4 Kbl. S.  $39^{\circ}$  Ø. fra Ø.-Enden af *Kami Kama Gari Shima*.  $34^{\circ} 9' 5''$  N. Br.  $132^{\circ} 45' 10''$  Ø. Lgd.

En  $3\frac{3}{4}$  Fv. Muddergrund, 7 Kbl. S.  $62^{\circ}$  Ø. fra *Ono No Hana*.  $34^{\circ} 9' 55''$  N. Br.  $132^{\circ} 39' 15''$  Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser.

Tyrkiet. — Skibe fra *Alexandria* underkastes 2 Dages Karantæne. Indførsel derfra af smittefarlige, brugte Varer er forbudt.

*Konstantinopel* er atter erklæret for pestfri.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —88	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....		87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....		114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn .....		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
Carl .....		49 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....		69	70
Urania .....		72	73
Union .....		97	98
Dampsk. af 1896 .....		97	98
Østasiatiske .....	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		99	100
Nordsøen .....		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	73 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm .....		—	—
Gorm .....	—	—	
Foren. Bugser-Selsk. ....	—	—	
Dansk-russisk Dampsk. ....	—	—	
Hejmdal .....	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103	104
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> foren. Dampsk. ....	—	—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — .....	—	—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Norden .....	—	100	103
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Stats amort. ....	—	—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> uopsig. Stats .....	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Husejer Kreditk. ....		88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Kbhvns Kreditf. ....		91	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 2. Serie ..		92	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 1. — ..		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 7 — .....		92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Landkreditk. 3 — .....	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	140
Privatbank .....		121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122
Landmandsbank .....	120	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120
Handelsbank .....		118	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....	—	99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....	—	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69
Helsingørs Jærnsk. ....	—	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr. ....	119	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119
Bryggeri Aktier .....	103— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	103	103 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 21. Maj 1901.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.70
London .....	18.17	18.13
Paris .....	72.40	—
Amsterdam .....	150.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Maj 1901.

Russiske Noter .....	216.35
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Russiske Consols .....	98.10
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — Boden Kredit .....	94.20
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Mexikanske 1899 .....	97.30
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Rumænske Stats .....	30.90
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 1890 .....	78.30

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 12,000, „Danmark“ 22,000, „Norden“ 24,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 30,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 6,000, „Union“ 10,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 18,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Esbjerg.**

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigt og sikkert

fra

**C. Møllerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eftf.**

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

**Lanterner.**

**R. CRAGGS & SONS,**

*Shipbuilders, Engineers, and Repairers,*

**Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.**

Passenger and Cargo Vessels **OF THE LARGEST SIZE.**  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

**PRIMA BUNKER-KUL.**

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

*DOVENHOF 77 & 79.*

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
**FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.**

**Aktieselskabet**

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

**Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.**

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Diccotto.

Agent for Danmark:

**ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.**

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

**HAMBURG.**

Telephon  
287.

**DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

Telefon: Frihavn 59.

# Trækompagniet.

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.  
Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Gammel Strand 36.

12—2. Onsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.

Hans Bonnesen, Læge.



## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. S. Sørensen.

## Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Esbjerg Maskinfabrik,

Jærn- & Metalstøberi.

## Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa

Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

## N. M. Hansen,

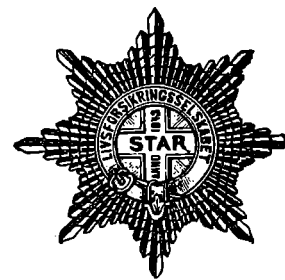
Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer. Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.



## Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.

Særlige, gunstige Tabeller for  
Søfolk i udenrigs Fart.

Hovedkontoret for Danmark:  
Frederiksberggade 11.

Agenter blandt Skibskap-  
tajner og Styrmande antages.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsiirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Led-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar ubindret ogsaa  
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaende, er bortfalden  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

## AKTIESELSKABET

## NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,

KJØBHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug,  
idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret  
Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere  
Maanedes.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-  
handlere samt Specialforretninger.

## Tønderings Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.



## J. E. Schmalfelds

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

Saxogade Nr. 6.

Telefon 18792.

**INDHOLD:** Hamburg-Amerika Linjen og dens ny Damper „Deutschland“. — Statsbanernes Takster og Skibsfarten. — Kjøbenhavn, d. 23. Maj 1901. — Vore Søkort. — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsretsdomme. — Personalial. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for. 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Maj 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsted's**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

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

**OTTO MONSTED, LIMITED,**  
Southall, near LONDON.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

**J. D. BEAUVAIS'**

overalt **anerkendte**  
**SKIBSPROVIANT**

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING & SUPPER,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER m. m.

anbefales

**ALLE SØFARENDE.**

**Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,** Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

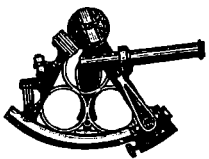
## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Prisler; Kjøbmagerg. 13.

**N. M. Hansen,**

Bagermester,  
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibsrestauratorer.

Filial:  
St. Strandstræde 43.

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

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

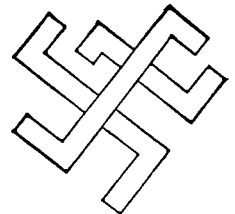
Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**



R. V. Sæ

**Kiks de Seigle**

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kooegevej 177. Telefon 2603.

**J. Melander,**

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Skibsdæklak!

Af d'Hrr. Lakfabrikanter A. D. Burcharth & Søn, Kolding, købte jeg i Fjor til Brug ombord i Kontroldampskibet „Havørnen“ to forskellige Sorter Lak, Skibslak AA og A.

Lakken blev anvendt til Dækshusene, og da AA til det første Hus, der var mest udsat for Sol, Vind og Søvand og bygget af Træ, medens det agterste var bygget halvt af Jærn, halvt af Træ. I Foraaret viste det sig, at begge Sorter Lak udmærket gennem Vinterens Løb havde modstaaet Vejrets Omskiftninger, og at det er den bedste Lak, jeg hidtil har truffen, til at holde sig i fri Luft.

Kontroldampskibet „Havørnen“, den 24/6 1894.

**A. Bloch,**

Fiskerikontrollør for Jylland.

Ene-Fabrikanter:

**A. D. Burcharth & Søn,**  
Lak-, Fernis- og Farvefabrik, Kolding.

## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Min Klinik for

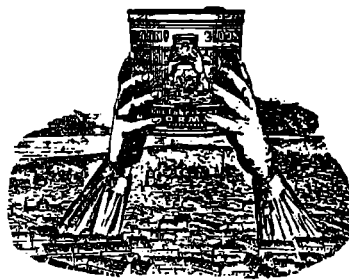
## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12—2. Onsd. og Lørd. Aften 7—9. Søndag 11—1.

**Hans Bonnesen, Læge.**



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej

i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

VARE-MERKE.



**J. E. Schmalfelds**

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

**Saxogade Nr. 6.**

Telefon 18792.

**Aalborg Brøndums Akvavitter.**

Læge H. C. Lund.

**Hud- og Kønssygdomme.**

Kronprinsensgade 6, 1, Sal, Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

## Højesteretsdom.

I 1897 blev der mellem Dampskibsrederiet James Currie & Co. i Leith og Firmaet Mackie, Koth & Co. sammesteds som Agenter for Th. Rasmussens Sønner i Korsør afsluttet et Certeparti, i Følge hvilket Dampskibet Cremona, der tilhørte ovennævnte Rederi, og som angaves at laste c. 1,400 Tons, skulde indtage en Kulladning i Methil og bringe den til Korsør for en Fragt af 6 Shilling pr. Ton indladet Vægt.

I Methil indtoges en Ladning, bestaaende dels af Nøddekul, dels af Dampkul, og Indladningen foregik under Tilsyn af Firmaet Mac Taggart & Co, der var Agenter for Mackie, Koth & Co. og tillige Repræsentanter for det Firma, der leverede Dampkullene. Kaptajnen undertegnede Konnossement, paa hvilket Vægten var in blanco og fjædede til „Vægt ubekendt“. Konnossementets Vægtangivelse udfyldtes derefter af Mac Taggart & Co. efter Firmaets Bøger og lød paa en Totalvægt af 1,402 Tons 18 Cwt., i Marginen specificeret som 543<sup>13</sup>/<sub>20</sub> Tons Nøddekul, 859<sup>5</sup>/<sub>20</sub> Tons Dampkul; samtidig udstedtes Minecertifikater, lydende paa samme Vægt.

Efter Ankomsten til Korsør tilskrev Kaptajnen Rederiet, at han var meget forbavset over at se, at der ifølge Konnossementet kun skulde være indladet 1,402 Tons, da Skibet paa den tidligere Rejse med samme Dybgaende havde haft c. 60 Tons mere om Bord; der maatte være begaaet en Fejl et eller andet Sted. Rasmussens Sønner modtog imidlertid ingen Underretning herom og i Korsør, hvor Kullene ikke vejedes, betaltes Fragt efter Konnossementets Opgave for 1,402<sup>13</sup>/<sub>20</sub> Tons. Et halvt Aar efter gjorde Rederiet Fordring paa Fragt af 76<sup>3</sup>/<sub>20</sub> Tons, idet

det havde vist sig, at der havde været indladet 935<sup>8</sup>/<sub>20</sub> Tons Nøddekul i Stedet for 859<sup>5</sup>/<sub>20</sub>. Rasmussens Sønner nægtede at anerkende denne Fordring, og Rederiet anlagde derfor Sag.

Underretten frifandt Rasmussens Sønner, men Overretten kom til det modsatte Resultat. Rasmussens Sønner var ikke blot Ladningsmodtagere, men ogsaa Befragtere, og Konnossementets Vægtangivelse kunde derfor ikke ubetinget være bindende; det var herimod tilstrækkelig bevist, at der virkelig var indladet det af Rederiet paa-staaede Kvantum. Det fandtes heller ikke, at Rederiet, ved at Kaptajnen havde modtaget og kvitteret for Fragten uden Indsigelse, var afskaaret fra at fremkomme med Kravet paa Fragt.

For Højesteret mødte Højesteretssagfører P. G. C. Jensen for Rasmussens Sønner; han fremhævede, at Minecertifikater altid betragtedes som fuldgyldige Beviser for indladet Vægt, at Konnossementets Indhold maatte være afgørende, og at Kaptajnen burde være fremkommet med sin Indsigelse i Korsør.

Advokat Halkier, der mødte for Rederiet, fremhævede dettes store Hæderlighed og Uangribelighed; det var alene Principets Skyld, at nærværende Sag var anlagt; Modtageren skulde ikke have Lov til at lukrere paa Grund af den skete Fejltagelse, der var tydelig og klart oplyst.

Højesteret stadfæstede Overrettsdommen og tilpligtede Rasmussens Sønner at betale Sagens Omkostninger for Højesteret med 300 Kr.

## Liggedagsaffærer i London.

Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære skriver:

Som det vil erindres, var Forholdene i Londons Dokker fortvivlede i sidste Efteraar. Dampskibe, som ankom med Trælast, maatte vente Uge paa Uge, inden de kunde begynde Losning, og naar de saa endelig begyndte, gik det meget smaat. I Løbet af ganske kort Tid blev der indbragt for Foreningen omtrent en Snes Liggedagsaffærer, væsentligst fra svenske Rederier. Alle Skibene var befragtede paa Chamber of Shippings Certepartiformer („Scanfin“ og „Merblanc“), hvis Bestemmelser med Hensyn til Lastning og Losning desværre ikke er saa heldig affattede, som man skulde være berettiget til at vente sig ertter den Maade, hvorpaa disse Former er bragt i Stand. De sædvanlige Følger af uheldig formulerede Kontrakter udeblev da heller ikke. Modtagerne nægtede at betale (kun én Sag lykkedes det at faa ordnet, idet Modtagerne betalte £ 400 i Liggedagspenge, men i den Sag var det ogsaa givet, at Modtagerne ikke havde opfyldt deres Pligter) og Foreningen maatte gaa Rettens Vej. Den første Sag, man tog op, var for Skibet Anton, hjemmehørende i Helsingborg; denne Sag antoges nemlig at frembyde særlig gunstige Betingelser som test case, idet Bestemmelsesstedet var angivet at være London or so near thereunto as she may safely get, uden at der var nævnt nogen speciel Dok.

Den Klausul i Certepartiet, der har Interesse i denne Forbindelse, er saalydende:

The cargo to be discharged with customary steamship despatch as fast as the steamer can deliver during the ordinary working hours

of the respective ports but according to the custom of the respective ports.

Desuden maa bemærkes, at der er gjort Undtagelse for Tilfælde af Strejke (m. m.) of any class of workmen essential to the discharge of the cargo, idet Liggedagene afbrydes saa længe Losning hindres af denne Grund; men det er udtrykkelig sagt, at Tiden alligevel drejer, hvis Modtagerne ved Anvendelse af rimelig Omhu trods Strejken kan skaffe anden brugelig Arbejdskraft. Der var, som bekendt, en Strejke i Efteraaret 1900 blandt Lægterfolkene i Londons Dokker, men den væsentlige Aarsag til de vanskelige Forhold var ingenlunde Strejken; den bidrog ganske vist ikke til at forbedre Situationen, men det var dog først og fremmest og oprindelig den enorme Trafik, der var Aarsag til Vanskelighederne, som allerede forelaa, da Strejken brød ud; den stærke Trafik stillede større Fordringer til Dokplads, Kajplads, Lægtere og andre Losningsbekvemmeligheder end Londons Dokkompagnier og Trælastimportører kunde tilfredsstille. I Antons Sag paaberaabte Modtagerne sig slet ikke Strejken blandt Lægterfolkene\*).

Dpsk. Anton ankom til Gravesend d. 12. Oktbr., og Modtagerne gav straks Kaptajnen Melding om, at de ønskede Ladningen losset i Surrey Commercial Docks. Skibet kom imidlertid først ind i Dokken d. 18. Oktober, idet der ikke var Plads før. Den 20de fik det Kajplads; Losningen begyndte d. 22., og det var udlosset d. 29de. Vor Paastand gik ud paa, at Skibet burde have været

\*) Anton lossede ved Kaj og om end Strejken blandt Lægterfolkene naturligvis har bidraget til, at Kajerne var overfyldte med Last, er det dog givet, at disse Folk ikke kunde siges at være en „class of workmen essential to the discharge of the cargo“.

udlossen paa 5 Dage, og at Modtagerne skulde betale Liggedagspenge for Tiden fra den 18. til d. 29. Oktober.

Hvad det drejede sig om, var væsentlig Betydningen af den ovenfor citerede Klausul. Modtagerne skal tage imod Lasten with customary steamer despatch as fast as steamer can deliver. Paalægges der herved Modtagerne en absolut Forpligtelse til at tage imod saa hurtig, som Skibet kan levere, saa at de ikke kan undskylde sig med, at de ikke kan skaffe Plads, Folk, Lægttere, o. s. v., eller er Meningen blot den, at Lasten skal modtages saa hurtig, som de forhaanden-værende Omstændigheder tillader, saaledes at Modtagerne kun skal gøre, hvad der med Rimelighed kan forlanges af dem, under Hensyntagen til de konkrete Forhold, for at skaffe Skibet af med sin Last?

Man vil maaske finde det besynderligt, at dette Spørgsmaal overhovedet kan rejses. Man skulde synes, at en Forpligtelse til at tage imod saa hurtig, som Skibet kan levere, er den stærkest mulige Forpligtelse, der overhovedet kan paalægges Modtagerne; og skulde der kunne rejses nogen Tvivl, maatte den bortfalde derved, at der er gjort en udtrykkelig Reservation med Hensyn til Strejker (m. m.); thi naar Mangel paa Lægttere, Kajplads, Folk o. s. v. frier Befragteren for Ansvar, hvorfor skulde man da alene udtrykkelig undtage Strejker? Det er jo meningsløst og vildledende. Ikke desto mindre kom Dommeren i Dpsk. Antons Sag til det Resultat, at der ikke paahvilede Modtagerne nogen absolut Forpligtelse til at skille Skibet af med sin Last, saa hurtig det kunde levere. Det vil blive for vidtløftig her at gengive den omstændelige Dom, og vi skal derfor indskrænke os til at aftrykke i Oversættelse et Uddrag af et Brev fra vore London-Advokater:

„Dommeren kom til det Resultat, at Ordene „with customary steam ship despatch as fast as the steamer can deliver“ maa forstaas saaledes, at det kun var Købmandens Pligt at give Skibene en rimelig Ekspedition (to exercise all reasonable despatch), og han har fundet, at de faktisk har opfyldt denne Forpligtelse. Han fandt, at skønt Skibet kunde have kommet ind i West India Dock og fundet Plads for Lægtring dér d. 12. Oktober, saa kunde det dog ikke have fundet Kajplads dér, og paa Grund af den store Efterspørgsel efter Lægttere var det Modtagerne umuligt at skaffe saadanne, skønt de gjorde, hvad der med Rimelighed kunde forlanges, for at skaffe dem; de kan derfor ikke holdes ansvarlige for, at de ikke kunde faa Lægttere.

Dommeren fandt videre, at skønt Modtagerne ikke kunde beordre Skibet til en Dok, som var fuldt optaget, hvis der var en anden Dok, hvor det kunde komme ind og losse hurtigere, saa havde de dog i dette Tilfælde opfyldt den Forpligtelse, der hvilede paa dem, fordi der ikke i Certepartiet var fastsat en bestemt Tid for Losningen, og de kunde derfor ikke holdes ansvarlige for Opholdet, hverken for Tiden, da Dpsk. Anton laa og ventede ved Gravesend, eller for Opholdet i Dokken, inden den fik Kajplads, eller for Opholdet, medens den laa under Losning ved Kajen.

Resultatet af denne Afgørelse, som den nu foreligger, er den, at alle de andre Sager, hvor Udfaldet afhænger af Fortolkningen af den samme Klausul, afficeres deraf, saaledes at det for at vinde dem vil være nødvendigt at bevise i hvert enkelt Tilfælde, at Modtagerne ikke udviste rimelig Omsorg enten for at faa Kajen klaret for Last eller for at skaffe Lægttere.“

Efter at denne Dom var afsagt, besluttede Bestyrelsen at forsøge med endnu en Sag, hvor man efter anstillede Undersøgelser maatte antage, at Modtagerne ikke havde gjort, hvad de kunde, for at skaffe Lægttere. Det var for Dampskibet Tip af Stockholm, men ogsaa den Sag tabte Foreningen\*). Paa Grund af de enorme Om-

kostninger, som hver tabt Sag medfører, vil det ikke kunne lade sig gøre at optage flere Sager, med mindre man paa Forhaand er sikker paa, at Modtagerne ikke har opfyldt deres Pligt, og at man vil kunne bevise dette. Derimod har Bestyrelsen, paa Grund af den betydelige principielle Interesse, som det foreliggende Spørgsmaal frembyder, og paa Grund af de store økonomiske Interesser, der her staar paa Spil (flere Fordringer er paa £ 300 à £ 400 og mere), besluttet at appellere Dommene i de to Sager og føre Dpsk. Antons Sag frem til House of Lords, saafremt det skulde blive nødvendigt. Om end det vil blive et betragteligt Tab for Foreningen, hvis Sagen tabes for House of Lords (Omkostningerne vil i saa Fald overstige Kr. 20,000), har Bestyrelsen dog ment, at Foreningen under de foreliggende Omstændigheder burde tage denne Risiko paa sig, især da vi har indhentet Udtalelser fra tre fremragende Advokater i London, og de gaar allesammen ud paa, at vi har gode Chancer for at vinde. Det bemærkes, at vi, hidtil forgæves, har forsøgt at formaa de britiske Skibsrederforeninger til at slutte sig til os i denne Appel og deltage i Risikoen.

Kjøbenhavn, d. 30. Maj 1901.

Vi omtalte i Begyndelsen af indeværende Aar udførligt de Bestræbelser for og imod Indførelsen af tvungen Lastelinje, der med stor Styrke var fremme i vort Naboland Norge. Fra Skibsredernes og til Dels ogsaa fra Skibsførernes Side rejstes der Indsigelser mod en saadan Foranstaltning, hvis Nødvendighed man ikke ansaa for godtgjort, og som man mente vilde ødelægge Norges Skibsfart ved at svække dens Konkurrenceevne med andre Nationer; man anviste, som det synes os med nogen Ret, en international Forhandling som den Vej, ad hvilken dette for de søfarende Nationer saa vigtige Spørgsmaal burde løses.

Spørgsmaalet, hvis Udvikling jo har Krav paa at følges med stor Opmærksomhed her i Danmark, er nu traadt ind i et nyt Stadium, idet et Udvalg i det norske Storting har afgivet Betænkning over den saakaldte Lastelinje-Kommissions Forslag. Udvalgets Flertal foreslaar at nægte et Beløb af 8,000 Kr. til en saglig Fremstilling af Sagen, hvorimod Mindretallet foreslaar at bevilge dette Beløb samt at anmode Regeringen om at undersøge Stemningen for Sammenkaldelse af en international Konference til Behandling af Spørgsmaalene om Lastelinje og Dækslast og eventuelt tage Initiativet til en saadan. Af Forhandlingerne i Stortinget ses det, at Udvalgets Formand, den bekendte Skibsreder G. Knudsen udtalte sig stærkt imod en Udsættelse af Sagens Behandling; han gjorde, som det fremgaar af Referatet i „Norg. Sjøft.“, gældende, at den norske Handelsflaade viste forfærdelige Forlistal, og at medens den i Tidsrummet 1850—60 fordobledes og atter fordobledes fra 1860—70, havde den nu staaet stille de sidste 25 Aar. Overfor Skibsredernes Protester gennem deres Foreninger pegede han paa, at man intet hørte fra de 50,000 norske Sømænd. Han sluttede med at udtale, at i de sidste fire Aar er 69 Skibe savnede hvorved mindst 800 Mennesker har sat Livet til, og at ved en ordentlig Kontrol vil Hundreder af Mennesker og Millioner af Kapital reddes; de engelske Love paa dette Omraade har haft velsignelsesrige Virkninger. Debatten endte dog med, at Flertallet, i Forstaaelse med Regeringen, foreslog at bevilge 5,000 Kr. til en sagkyndig Udarbejdelse af et Forslag, der kunde forelægges næste Storting, hvilket derefter enstemmigt vedtoges. Derimod forkastedes med 61 St. mod 37 St. Forslaget om en international Konference til Fastsættelse af fælles Sødygtighedsregler.

\*) Det var ogsaa af formelle Grunde nødvendigt at fremme denne Sag, for at ikke Rederiets Krav skulde gaa tabt, idet ingen var personlig ansvarlig for Liggedagspengene, saa at Tilbageholdelsesretten maatte gøres effektiv.

Det fremgaar heraf, at Spørgsmaalet ikke er rykket sin Løsning stort nærmere, men Forhandlingen tyder dog paa, at det norske Storthing er til Sinds at gennemføre Sagen uden forud at søge Forstaaelse med andre Nationer. Formodentlig vil dette vække en Del Mistemning i norske Søfartskredse. „Norg. Sjøft.“ udtaler, at man ganske savner Beviser for, at den store Forlisprocent i den norske Flaade skyldes Overlastning, og at der er Grund til at formode, at den snarere maa søges i Navigationsundervisningens mangelfulde Ordning, og Bladet anbefaler at anvende de 5,000 Kr. til en grundig og indgaaende Undersøgelse af Aarsagen til den store Forlisprocent, foretagen af helt igennem sagkyndige og praktiske Mænd.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Lørdagen d. 6. Juli i Rønne. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde samme Sted.

Den stærke Udvikling af den franske Sejlskibsflaade skyldes jo fortrinsvis de store Subventioner, hvormed Staten støtter den. I en Korrespondance fra Rouen til „Norg. Sjøft.“ fremhæves det dog, at blandt de i den sidste Tid i Frankrig byggede store, hurtig sejlene og tidssvarende Sejlskibe er der adskillige, der har givet et godt Udbytte, bortset fra Fartpræmien, og hvis lønende Drift saaledes ikke har beroet paa denne. Som et Eksempel herpaa anføres det i Rouen hjemmehørende 4-mastede Oljetankskib „Quevilly“, der skal være et i alle Henseender fuldkomment Sejlskib. Det er 4 Aar gammelt, laster c. 4,000 Tons og har et Sejlareal af 5,400 Kv.-Meter. Skibet har stadig været i Fart mellem Rouen og Philadelphia; det ankom til Rouen for nogle Dage siden med sin 17de Petroleumslast og har desuden udført et Par Rejser mellem Philadelphia og andre franske Havne. Det har med andre Ord i de fire Aar omtrent vedligeholdt en regelmæssig Rute mellem Philadelphia og Rouen uden det ringeste Uheld og stedse begunstiget af hurtige Rejser; det tilbagelagde saaledes sin sidste Tur fra Philadelphia til Havre Red paa 19 Dage og skal en Gang tidligere have udført denne Rejse paa 15 Dage. Skibets Redere gav forleden Dag en Fest for dets Fører og overrakte ham et smukt Guldkronometer som et Bevis paa deres Erkendtlighed for hans dygtige Førerskab.

Et Eksempel paa hurtig Lastning anføres i norske Blade: Dpsk. Nordsøen af Esbjerg, Kapt. Schmidt, 664 Reg.-Tons, ankom til Drammen Mandag d. 13. Maj Kl. 7 Aften. Det begyndte at laste Tirsdag Morgen Kl. 6 og lastede til Kl. 8 Aften, begyndte igen Kl. 6 Onsdag Morgen og var lastet Kl. 7 $\frac{1}{2}$  Aften. En halv Time senere afgik Skibet til Bestemmelsesstedet Gravelines. Det havde i de to Dage indlastet 1,195 Tons vaad Træmasse. Skibets Ekspeditør var d'Hrr. Seeborg & Nielsen.

I Norg. Sjøft.“ henledes Dampskibsrederes Opmærksomhed paa de store Mæglergebyrer, der betales i Swinemünde, naar Baadene er adresserede ved Certeparti til Modtagerne eller deres Agenter. Gebyret beregnes i slike Tilfælde efter en Takst af 17 Pfennig pr. Kubikmeter indgaaende og 3 Pfennig do. udgaaende. Dette er, naar Skibe ankommer med Kul og afsejler i Ballast. Hvis de har anden Last, eller de tager en udgaaende Fragt, er Taksten, saa vidt skønnes, betydelig højere.

Et Dampskib, 1,642 Netto Reg.-Tons (5,440 Kubikmeter), der ankom dertil med 3,237 Tons Kul fra England og afsejlede i Ballast, havde altsaa at betale:

Indgaaende Klarering .....	Mk.	924.80
Udgaaende — .....	-	163.20
		tilsammen... Mk. 1,088.00

Dette kan, hedder det, være af Interesse for de Redere, der af Erfaring ikke véd, hvor farlig Adresse-klausulen er; thi naar man skal sejle for 3/9 à 4/ pr. Ton, lægger man Mærke til Forskellen mellem at betale £ 5 à 10 og £ 50 à 60 i Agency.

At protestere nytter ikke. Svaret man faar er, at det er en fast Takst, som er bleven opkrævet i 25 Aar, og at Gebyret maa deles med Lastemodtageren (dette tror vi gerne, Mægleren faar selvfølgelig ikke Lov til at sidde inde med det hele), der ikke faar nogen anden Fortjeneste paa hele Ladningen (???)

Man hører meget til de urimelige Mæglergebyrer, der opkræves i Frankrig; men det er ikke, for tidligt, at Opmærksomheden ogsaa henledes paa Swinemünde.

Sømandsbiblioteket for Danmark har i sit 2det Regnskabsaar, der sluttede 1. Maj, kunnet udsende 52 Bogkasser til Skibe og har nu ialt 100 Kasser med 2450 Bind til Søs. I Sommerens Løb vil endnu 10 Kasser følge. 2 Kasser er mistede ved Skibes Forlis. I alt ejes 2800 Bind, deraf c. 1100 Bind fortællende, 700 Bind belærende, 300 Bind forskellige og 700 Bind religiøse Bøger.

8 Kasser er modtagne til Bytning. Flere Skibsførere har udtalt sig anerkendende om Bibliotekets Virksomhed. Af Kasserne er 11 med Dampskibe, 25 med Skibe i Langfart, 60 paa Nord- og Østersøen og 4 om Bord i Fyrskibe. 3 af grønlandske Handels Skibe er i Aar blevne forsynede, Resten følger næste Aar.

Fra Raben-Levetzause Fond er modtaget 300 Kr., fra Skibsredere 365 Kr., fra Søfarende 215 Kr., fra andre c. 100 Kr. Udgiften har været c. 1000 Kr., siden Bibliotekets Begyndelse d. 1. Oktober 1899 ialt 1640 Kr. Aaret slutter med et Underskud paa 180 Kr., som Venner af Sagen haabes at ville tilskyde. Af Boggaver er i det forløbne Aar indgaaet c. 800 Bind, og fra Boghandleres Side er der vist megen Velvilje.

Bibliotekets samlede Værdi tør sættes til 4500 Kr. For enhver Haandsrækning til Gerningens Fremme bringer Ledelsen en hjertelig Tak.

Bibliotekets Leder er Sømandsmissionær Vilh. Rasch i Odense, til hvem alle Gaver i Bøger og Penge bedes adresserede. Maalet for det kommende Aar maa være Udsendelsen af endnu 2000 Bind.

Firmaet Wilh. Sonesson & Co. har sendt os sit ny, illustrerede Priskatalog, der ved sit anselige Omfang (over 600 Sider) viser hvilken betydelig Forretning, Firmaet repræsenterer. I Katalogets tre Afdelinger fremstilles de Artikler, Firmaet forhandler, i det væsentlige bestaaende af Værktøjsmaskiner, Værktøj, Jærnvarer, Pumper, Armatur, Sanitetsartikler, Maskinremme, Maskinpakninger, Maskinolier m. m. Desuden forhandles talrige Specialmaskiner. Firmaet har Kontorer i Malmø og i Kjøbenhavns Frihavn.

## Kontroldybdemaaleren.

Vi har modtaget følgende:

Paa min sidste Rejse til New Orleans fik jeg en af Kaptajn Clausens Kontroldybdemaalere om Bord og havde paa Hjemrejsen al ønskelig Brug for den, idet jeg havde Taage fra Højden af Horns Rev til Kullen. Jeg fandt, at jeg i den var i Besiddelse af et overordentlig paalideligt Loddeapparat, simpelt i sin Indretning og paalideligt i sin Virksomhed. Jeg lærte at sætte saa megen større Pris derpaa netop paa denne Rejse; thi da jeg anløb en Kanalhavn for Kulforsyning, var der endnu i England ingen Efterretning om, at Fyrskibene „Læsø Trindel“, „Anholts Knob“ og „Fladen“ var inddragne, hvorfor jeg antog dem at være paa Plads, da det var mildt Vejr de følgende Dage.

Jeg holdt derfor igennem Kattegat langs Vestsiden af Østerrenden og konstaterede aldeles bestemt ved Lodskuddene Fyrskibenes Fraværelse fra Stationen, skønt der ikke mødtes Spor af Is.

I Skagerrak viste det sig paa Lodskuddene, at jeg var 20 Kml. forud for Bestikket, og da jeg efter at have faaet 65 Fv. ved Skagen satte Kursen med Sikkerhed efter „Trindelen“, hørte jeg da ogsaa 1/2 Time senere Skagens Fyrskib tværs c. 2 Kml. af.

Dette Resultat kunde naturligvis ogsaa være opnaaet med andre Loddeapparater — det gammeldags Lod og Line ene undtaget — men jeg vil nu tillade mig at fremhæve de Fordele, Clausens Dybdemaaler har fremfor de andre af mig kendte, nemlig Rungs Batometer og Lord Kelwins (Sir W. Thomsons) Rør:

- 1) Den giver 2 Svar paa ét Spørgsmaal fra to forskelligt kalibrerede Rør, uafhængige af hinanden paa to forskellige Skalaer, hvilket mægtigt støtter Tiltroen til Instrumentets Paalidelighed;
- 2) Der er ingen Mekanisme, der kan komme i Uorden;
- 3) Den er let at haandtere og forholdsvis billig;
- 4) Det enkelte Lodskud koster — ligesom ved Batometret — intet. Paa ovenstaaende Rejse vilde de 40 Lodskud, der toges, have medført en Udgift af 24 Kr. med Thomsonske Rør.
- 5) Ved at have et saa paalideligt Loddeapparat som Kontroldybdemaaleren om Bord turde Rejsen med et 23 Fods dybgaende Skib fortsættes ned igennem Kattegat, hvorved der indvandt et Etmaal i Skibets Drift, svarende til 30 £. (NB. Kompassets Deviation maa man jo være sikker paa, men den var jeg saa heldig at kunne undersøge ved Maanen, der skinnede over Taagen).
- 6) Overfor det gamle Haandlod har dette Apparat — forøvrigt tilfælles med de andre — den Fordel, at man kan holde sin Kurs og sin Fart og altsaa navigere med en ganske anderledes Sikkerhed. Regner man, at et Lodskud paa den gamle Maade vilde tage et Kvarter (hvilket er lavt regnet med Nutidens Triple-Ekspansions Maskiner og et stort Skib med Drøn i) vilde ovenstaaende 40 Lodskud have sinket Skibet 10 Timer.

I Søen, d. 4. April 1901.

*R. Gatsche,*  
Fører af Dpsk. „Alabama“.

## Beskadigelse af Østersbanke.

Ved High Court of Justice, Admiralty Division, i London er der, skriver Nord. Skibsrederforen. Cirkl., nylig faldet en Dom, der, saa vidt muligt, bør komme til Skibsførernes Kundskab, navnlig fordi den Sag, der i Dommen omhandles, indeholder Ting, som kun er lidet kendte og paaagtede af Skibsførerne, medens det for Fremtiden bliver nødvendigt ogsaa at indregistrere Følgerne af denne Dom under Rubriken „Nye Farer for Skibsfarten“.

Under Krydsning op til Faversham var Skibet Swift af Frederikstad saa uheldigt at komme op paa en Banke i Farvandet for en kort Tid. Banken var meget daarlig afmærket, og ingen af Mærkerne observeredes fra Skibet, hvorimod der derfra observeredes en Baad med et Par Mand i, der vinkede, da Skibet nærmede sig Banken.

Det har senere vist sig, at den Banke, hvorpaa Skibet grundede, var en Østersbanke, der tilhørte et Fiskeriselskab, og dette Selskab har gjort Fordring mod Swifts Rederi for Erstatning for de ved Lejligheden ødelagte Østers, til et Beløb af £ 353.10.0.

Da Beløbet nægtedes betalt, blev der af Fiskeriselskabet indledet en Proces mod Rederiet, hvori der nu er faldet Dom for, at Rederiet skal erstatte Fiskeriselskabet det lidte Tab med en Sum, hvis Størrelse senere vil blive fastsat.

Det staar næppe til at betvivle, at denne Dom vil danne Indledningen til yderligere Erstatningsfordringer i England mod Skibe, der paa en eller anden Maade har været uheldige nok til at skade engelsk Ejendom, uanset, om denne befinder sig under eller over Vandfladen.

Dommeren gaar nemlig ud fra, at Kaptajnen, fordi han i længere Tid havde faret paa Faversham, burde have kendt til, at der laa Østersbanke i Farvandet, og at derfor, selv om Bankerne var unøjagtigt afmærkede, alene den Baad, der laa der med en vinkende Mand, burde været tilstrækkelig Advarsel for ham til at gaa Baut med Skibet, inden dette kom Banken nær.

Kender man imidlertid til, hvor trangt og vanskeligt Farvandet op til Faversham er, og hvor kort den Distance er, som et Skib under Krydsning op tør staa hver Vej, bliver Dommen mindre forstaaelig, og navnlig, naar man gaar ud fra, at enhver Skibsfører under saadanne Omstændigheder med største Agtpaagivenhed vil søge at undgaa at komme paa Grund, hvad der i og for sig selv let kan blive en Ulykke stor nok, om den ikke yderligere skal forstørres gennem Erstatningsfordringer for Værdier, der, ham uafvidende, befinder sig under Vandet og paa Steder, hvorhen hverken hans ellers hans Mandskabs Øjne kan trænge.

Naar man hertil føjer, at der i disse engelske Farvande ofte ligger mange Baade, hvis Mandskab dels kan vinke til sejlene Skibe for at faa Lov til at føre Trosser, naar Skibet kommer op, dels for at komme i Handel med Mandskabet, eller af andre lignende Grunde, maa det synes haardt nok, at Dommeren ved nærværende Lejlighed gaar ud fra, at Kaptajnen straks skulde vide, at den Baad, hvis Mandskab vinkede til hans Skib, netop skulde være en, der var lagt der, for at advare Skibene for en Østersbanke.

Det er kun rimeligt, at de, der er i Besiddelse af Ejendomme, der ifølge deres Natur maa ligge under Vand for at kunne konserveres, ogsaa bør nyde Lovens Beskyttelse for saadan Ejendom, men den første Betingelse for saadan Beskyttelse burde dog være den, at Stedet, hvor Ejendommen befinder sig, skal være saaledes afmærket, at intet Skib, der befinder sig i Nærheden, kan tage Fejl af, at der paa Stedet findes noget, hvorfor Føreren har at vogte sig.

Dommeren indrømmer selv i sin Begrundelse af Dommen, at Afmærkningen af Banken ikke var, som den burde være, men, siger han, Kaptajnen vidste eller

burde i alt Fald vide, at der fandtes Østersbanker i Nærheden, og naar der saa laa Folk i en Baad og vinkede, burde han have vidst, at disse laa der for at advare for Banken, og Dommeren fandt ham derfor skyldig til at erstatte Fiskeriselskabets Tab.

Følgerne af denne Dom ligger klart nok for Dagen, og Skibsførere, der farer paa England, har herefter en ny Fare at vogte sig for.

## Personalia.

Dødsfald. Føreren af Dpsk. „Alfa“, Kapt. J. M. Lund, er d. 21. Maj, 50 Aar gammel, død i sit Hjem i Esbjerg af et Hjerteslag.

Styrmand Jens Nørby af Fanø er bleven Fører af „Alfa“.

Kapt. P. L. Winther af Fanø har overtaget Førerposten paa Dpsk. „Neptun“ af Esbjerg.

Styrmand Lauridsen paa Fanø-Færgen er fra 1. Juni d. A. antaget som Havnebetjent ved den ny Fiskerihavn i Esbjerg.

## Ugens Havarier.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent d. 26. ds.:

Den 25. d. M. Kl. 1 Morgen grundstødte paa Skagens Rev, ca. 600 Favne fra Land, Dampskibet Isle of Dursey, Kaptajn John Evans af Newcastle, fra Shields til Jacobsstad med Kul, Koks og Raajærn, 560 Reg.-Tons drægtig med 18 Mands Besætning. Skibet kom atter flot Kl. 11 Form. samme Dag, uden Assistance og uden at have kastet over Bord af Ladningen, og fortsatte Rejsen, formentlig ubeskadiget.

## Nybygninger, Køb og Salg.

I disse Dage er paa Odense Skibsværft lagt Kølen til et nyt, stort Fyrskib, sem er bestemt til Horns Rev.

Kapt. J. Christensen af Fanø har en Skonnert under Bygning i Horsens.

Skibsfører Chr. Petersen af Strynø har for egen Regning ladet bygge en Galease i Fjellebroen. Skibet maaler 21,81 Br. Tons og 16,47 Netto Tons.

Fra Burmeister & Wains Værft er en ny første Kl. Skruedamper, der bygges til D. F. D. S, løbet af Stablen. Den fik Navnet Benedikt og er bestemt til Gods- og Kreaturtransport. Dens Dimensioner er 150' × 25' × 10' 9"; den forsynes med Triple Ekspansions Maskine og faar en Fart af 10 Knob.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Jespersen, afgik fra New York 18. Maj, bestemt til Christianssand. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til St. Petersborg 24. Maj. — Kentucky, Thiedemann, i St. Petersborg. — Leopold II, Kruse, afgik fra Antwerpen 25. Maj. — Nicolai II, Michelsen, afgik fra New York 19. Maj, bestemt til Christiania. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 24. Maj, bestemt til New York. — Xenia, Holst, afgik fra New York 10. Maj, bestemt til Christiania. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 11. Maj, bestemt til New York. — Dagmar, Gade, afgik fra Genua 23. Maj, bestemt til Livorno. — Douro, Ørum, er ankommen til Yxpila (Finland). — A. N. Hansen, Paaske, i Antwerpen.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 20. Maj, bestemt til Hull. — Arkansas, Petersen, ankom til New York 16. Maj. — Arno, Strubberg, afgik fra Newcastle 18. Maj, bestemt til Genua. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 25. Maj. — Ceres, Kiær, afgik fra Leith 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 26. Maj, bestemt til Kbhvn. — Christianssund, Kjelsen, afgik fra Kbhvn. 26. Maj, bestemt til Vestnorge. — Ella, Mortensen, ankom til Kbhvn. 26. Maj. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 11. Maj, bestemt til Kbhvn. — Holar, Øst. Jacobsen, islandsk Kystfart. — Island, Skjødt, ankom til New York 24. Maj. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Kbhvn. 25. Maj, bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 27. Maj, bestemt til Libau. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 27. Maj. — Kursk, Møller, ankom til Libau 24. Maj. — Laura, Aasberg, afgik fra Kbhvn. 26. Maj, bestemt til Island. — Louise, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 27. Maj, bestemt til Königsberg. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 8. Maj, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — Morsø, Frisenette, ankom til Arendal 26. Maj. — Moskovo, Rohde, ankom til Antwerpen 23. Maj. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til St. Petersborg 23. Maj. — Nordjylland, Kromann, ankom til Riga 25. Maj. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til St. Petersborg 22. Maj. — Omsk, Møller, ankom til St. Petersborg 23. Maj. — Perm, Christensen, afgik fra Dunkerque 25. Maj, bestemt til Kbhvn. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 25. Maj, bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Gotfredsen, i Islandsk Kystfart. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Riga 25. Maj, bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Kofoed, ankom til London 20. Maj. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 24. Maj. — Viking, Lorentzen, ankom til Madeira 20. Maj. — Hjelm, Hansen, ankom til Danzig 27. Maj. — Jyden, Erichsen, afgik fra Riga 26. Maj, bestemt til Kbhvn. — Rita, Rasmussen, ankom til Riga 24. Maj. — Garonne, Mortensen, i Bordeaux. — Loire, Rabe, i Finland. — Seine, Staal, afgik fra St. Petersborg 22. Maj, bestemt til Torneå. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 19. Maj. — Alabama, Getsche, ankom til Stettin 23. Maj.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 30. Maj, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 30. Maj, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 30. Maj, bestemt til Grimsby via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, paa Bedding i Newcastle. — Lolland, Ankersen, afgik Leith 29. Maj, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 29. Maj, bestemt til Kbhvn. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Nykjøbing F. 29. Maj, bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 29. Maj, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til St. Petersborg 20. Maj. — Frode, Wrisberg, ankom til Belfast 26. Maj. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Newcastle 19. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra St. Vincent 25. Maj, bestemt til Ipswich. — Erik II, Hveysel, ankom til Tyne Dock 27. Maj. — Knud II, Hansen, ankom til Hamnholm 21. Maj. — Skjold, Schmidt, ankom til Hull 23. Maj. — Danmark, Kraemer, ankom til Rouen 25. Maj. — Ragnar, Holst, ankom til Sunderland 27. Maj. — Volmer, Riber, ankom til Libau 22. Maj. — Dan, Tofte, ankom til Sunderland 27. Maj. — Magnus, Jørgensen, ankom til Riga 25. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Bahia Blanca 4. Maj, bestemt til St. Vincent. f. O. — Svend II, Risøe, ankom til Antwerpen 28. Maj.



**Heimdal.** Anine, Rathje, afgik fra Sundsvall 23. Maj. Kamma, Pedersen, ankom til Barcelona 23. Maj. — Helga, Lagesen, ankom til Rouen 23. Maj. — Martha, Jørgensen, ankom til Rouen 28. Maj. — Elna, Møller, ankom til Rotterdam 25. Maj.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 13. Maj. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Aberdeen 23. Maj. — Venus, Jørgensen, ankom til Port Simon 26. Maj.

**Nordøen.** Njordland, Pii, ankom til Burntisland 23. Maj. — Holland, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 26. Maj, bestemt til Grangemouth. — England, Andresen, ankom til Furugrund 27. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Rotterdam 25. Maj.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Kronstadt 27. Maj, best. til Honfleur. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 27. Maj, bestemt til Riga. — Nancy, Nielsen, ankom til Roytta 24. Maj. — Nautik, Mortensen, afgik fra Caen 26. Maj, best. til Methil. — Nexos, Sørensen, ankom til Antwerpen 26. Maj. — Nordøen, Schmidt, afgik fra Gravelines 23. Maj, ankom til Hull 24. Maj. — Nora, Christensen, ankom til Holmsund 21. Maj. — Nep-tun, Winther, afg. fra Hernøsand 21. Maj, ankom til Ghent 28. Maj. — Nerma, Nielsen, afgik fra Bridport 21. Maj, ankom til Newcastle 24. Maj. — Alfa, Nørby, ankom til Gefle 25. Maj.

**Jylland.** Karen, Degn, ankom til Libau 27. Maj. — Ingrid, Meinertz, ankom til Kbhvn. 27. Maj.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Dunkerque 22. Maj, best. til Reval. — Fyen, Hansen, ankom til Hull 24. Maj. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 23. Maj, ankom til Kbhvn. 26. Maj.

**Union.** Gallia, Poulsen, afgik fra Swinemünde 22. Maj, ankom til Riga 26. Maj.

**Dannebrog.** Amalienborg, Demel, afgik fra Jacobsstad 22. Maj, best. til Rouen. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Villa Constitution 23. Maj, best. til Antwerpen. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Riga 25. Maj, best. til Himango. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 24. Maj. — Jomsborg, Kühl, ankom til Rotterdam 23. Maj. — Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 17. Maj, bestemt til St. Johns. — Rosenborg, Schultz, ankom til Gamle Karleby 26. Maj. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kronstadt 23. Maj, best. til Hankipudas. — Søborg, Fischer, ankom til Gamle Karleby 22. Maj. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Sunderland 26. Maj. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Glasgow 22. Maj.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 24. Maj, bestemt til Honfleur. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Sunderland 25. Maj. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Burntisland 24. Maj, best. til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Norfolk 13. Maj, bestemt til Bremen. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Sevilla 24. Maj, best. til Ardrossan. — Skodsborg, Larsen, ankom til Raisø 23. Maj. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Helsingør 23. Maj, bestemt til Termo. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Stettin 23. Maj, bestemt til Hankipudas.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Libau 23. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 25. Maj, ank. til Hull 26. Maj. — Agnete, Jensen, afg. fra Grangemouth 21. Maj, ankom til Kiel 25. Maj. — Herma, Sørensen, afgik fra Rotterdam 24. Maj, ankom til Grangemouth 27. Maj. — Ajax, Brorson, afgik fra West-hartlepool 23. Maj, ankom til Kiel 26. Maj. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 23. Maj, ankom til Libau 25. Maj. — Rønne, Hintze, afgik fra Malmø 22. Maj, ankom til Fraserbrough 26. Maj.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Riga 27. Maj. — Thorvaldsen, Predhjorn, afgik fra Methil 25. Maj, best. til Korsør. — Ansgar, Larsen, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 26. Maj, bestemt til Rotterdam.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Suez 26. Maj, bestemt til Colombo. — Annam, Berg, ankom til Kbhvn. 23. Maj. — Normannia, Erichsen, afgik fra Cardiff 17. Maj, bestemt til Singapore. — Patria, Larsen, ankom til Hamborg 14. Maj. — Cimbria, Hansen, ankom til Bangkok 15. Maj. — Ragnhild, Madsen, ankom til Bangkok 26. Maj.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Spjutsund 20. Maj. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — Paris, Lund, ankom til Aberdeen 25. Maj.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Jacobstad 19. Maj. — Clara, Jensen, afgik fra Nyborg 23. Maj, best. til Aberdeen. — Kai, Thomsen, ankom til Grangemouth 27. Maj.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra St. Petersburg 26. Maj, bestemt til London. — Svend, Bønnelycke, ankom til Svendborg 25. Maj.

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Embla, Jepsen, pass. Cuxhaven 20. Maj fra Hamburg til Tahiti, pass. Dungeness 23. Maj. — Mærdor, Mørck, pass. Cuxhaven 21. Maj fra Hamburg til Maracaibo, pass. Prawle Pt. 24. Maj. — Dorane, Sigurdson, afg. fra Paysandu 17. April til Hamburg, pass. Montevideo 1. Maj. — Neiros, Sonnicksen, afg. fra Port Madoc til Esbjerg. — Nancy, Pedersen, afg. fra Nantes 20. Maj til Leith. — Havila, Holm, er ankommet til St. Rosalia fra Hamburg. — Laura, Kallesen, ank. fra New York til Corinto 24. Maj. — Anna, Nielsen, ank. til Liverpool 25. Maj fra Rio Grande. — Medor, Svarrer, ank. til Colon 25. Maj fra Cherbourg. — Emilie, Thomsen, ank. til Port Delgade 25. Maj fra Celebes. — Prinsesse Marie, Lybecker, praiet 2. Maj paa 31° N 15° W. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, ankom til Fidschi Øerne 1. April fra Port Natal. — Maracaibo, Svarrer, færdig til at afgaa fra Maracaibo 29. April til Amsterdam.

**Fanø. Sønderho.** Mary, Lydom, ank. 20. Maj til Eg-holm fra Burntisland. — Anna, Hansen, afg. 21. Maj fra Schwarzenhütten til Østersøen i Ballast.

**Rønne.** Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 19. Maj. — Ane Kathrine, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 19. Maj. — Castor, Clausen, ank. til Stolpemünde 20. Maj. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 21. Maj. — Coureer, Jakobsen, ank. til Helsingør 22. Maj. — Hermod, Grønwald, ank. til Rendsborg 22. Maj. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 23. Maj. — M. Christiansen, Bager, ank. til Barrow 24. Maj.

**Svendborg.** Kirstine, Sørensen, ank. til Pillau 20. Maj. — Odin, Andersen, ankom til Åbo 21. Maj. — Brage, Jørgensen, ank. til Fowey 22. Maj. — Phønix, Petersen, ank. til Umeå 22. Maj. — Haabet, Andreasen, ank. til Cardiff 19. Maj. — Elise, Andreassen, ank. til Kjøbenhavn 21. Maj. — Samson, Hansen, ank. til Åbo 21. Maj. — Frejr, Christensen, ank. til Ræfsø 22. Maj. — Mercur, Lund, ank. til Wasa 22. Maj. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Aalborg 22. Maj. — Elise Bay, Petersen, ank. til Christiansstad 23. Maj. — Ruth, Møller, ank. til Kings Lynn 23. Maj. — Valdemar, Andreassen, ank. til St. Davids 24. Maj.

**Æro.** Claudia, Simonsen, afg. 21. Maj fra Clara (Bra-silien) til Maracaibo. — Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 20. Maj til Königsberg. — Salvador, Fabricius, ank. 20. Maj til Pillau. — Familien, Frederiksen, ank. 21. Maj til Gefle. — Ceres, Bager, ank. 21. Maj til Trangsund. — Rasmine, Kock, ank. 19. Maj til Bandholm. — Noah, Eriksen, ank. 19. Maj til Frederikssund. — Ydun, Christensen, afg. 17. Maj fra Charlestown (Firth of Forth) til Ouro (Isefjord). — Emilie, Friis, ank. 19. Maj til Stege. — Jørgen, Albertsen, ank. 21. Maj til Riga. — Juliane, Petersen, afg. 21. Maj fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Johanne, Østermann, passerede 14. Maj Fair Hill (Shetlandøerne) paa Rejse til Island. — Genius, Bastrup, afg. 18. Maj fra Fowey til Sundsvall. — Aerial, Madsen, afg. 18. Maj fra Newcastle til Wasa. — Ingeborg, Mortensen, ank. 21. Maj til Odense. — Cecilie, Rasmussen, ank. 20. Maj til Kjøben-havn fra Nakskov. — Mathilde, Hansen, ank. 21. Maj til Ærøskjøbing. — Marthing, Friis, ank. 22. Maj til Sundsvall. — Duen, Christensen, ank. 22. Maj til Nykjøbing F. — Hosanna, Hay, ank. 23. Maj til Frederiksstad. — Expres, Boye, ank. 23. Maj til Swinemünde. — Frederikke, Knudsen, afg. 21. Maj fra Kjøbenhavn til Faxe. — Thekla, Jørgensen, afg. 18. Maj fra Seaham til Rudkjøbing. — Henry, Jørgensen, afg. 15. Maj fra Pillau. — N. M. Harboe, Petersen, afg. 17. Maj fra Croisic til Fowey. — Hans, Folmer, ank. 22. Maj til Ræfsø. — Vera, Hansen, ank. 23. Maj til Sundsvall. — Henry, Jørgensen, ank. 22. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Königsberg til Ipswich. — Mindet, Rasmussen, ank. 23. Maj til Odense fra Neustadt. — Anna, Albertsen, ank. 22. Maj til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Dannebrog, Harris, ank. 20. Maj til Aarhus. — Frejr, Petersen, ankom 22. Maj til London. — Hans, Hansen, ank. 22. Maj til Karrebæksminde. — Frem, Hansen, ank. 24. Maj til Antwerpen. — Marie, Eriksen, er ankommen til Tinemayor. — Kathinka, Olsen, ank. 21. Maj til Ipswich fra Aberdeen. — Ellen, Hansen, afg. 24. Maj fra Kjøbenhavn til Norge. — Hans, Christensen, ank. 23. Maj til Kjøbenhavn. — Lykkens Prøve, Jensen, ank. 23. Maj til Kjøbenhavn. — N. M. Harboe, Pedersen, ank. 22. Maj til Fowey fra Croisic. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. 19. Maj fra Painbeuf til Cardiff. — Fremad, Hansen, ank. 24. Maj til Haderslev. — Ellen, Svane, ank. 25. Maj til South Alloa.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 28. Maj til Rostock fra Geestemünde.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen, Jyllands V.-Kyst, Thyborøn-Kanal.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 13 $\frac{1}{2}$  Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 10 $\frac{1}{2}$  Fod.

**Limfjorden V.-lige Del. Krik.** Ved *Krik*, c. 200 Alen V. for Pakhuset, er bygget en c. 300 Alen lang Bro, der gaar S. i, og ved hvis Yderende der er 9 Fod Vand.

**Kattegat.** Lystønden „*Hatter-Barn*“ er atter tændt.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sundet. Flinterende. Sjollen NV.** Uden om Vraget af den 1 Kml. NV. for *Sjollen* sunkne Dampner „*Gefjon*“ er udlagt fire rødbrune Tønder. Tæt NØ. for Vraget ligger en Vragvager.

**Sverrig. Figeholm.** I Indløbet til *Figeholm* er funden en 6 Fods Grund, 57° 21' 45" N. Br. 16° 36' 35" Ø. Lgd., og en 12 Fods Grund, 57° 21' 50" N. Br. 16° 36' 21" Ø. Lgd. De skulle afmærkes henholdsvis med en Stage med Kost og med en Stage.

**Finland. Fyrskibet „Verkomatala“** i *Björkö Sund* er udlagt den 9de Maj, „*Relandersgrund*“ uden for *Raumo* den 14de Maj og „*Storkallegrund*“ den 15de Maj 1901.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Nordsøen.** Et Vrag med en Mast 6 Fod over Vandet ligger sunket 12 Kml. S. 67° Ø. fra *Nord Foreland* og i N. 57° Ø. fra *Syd Foreland*.

**Tyskland. Elben. Cuxhaven.** Fra 20de Juni til Udgangen af August 1901 afholdes Mineøvelser ved *Cuxhaven*. Pladsen ligger mellem Tønde Nr. 14 og 16 uden for Farvandet og er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag. Fra 1ste til 20de August ligge skarpladte Miner ude. Flere Dampere ligge da ved Pladsen og vise om Dagen rødt Flag, om Natten tre hvide Lanterner lodret for hinanden. Pladsen er spærret for al Sejlads. Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Weser. Rother Sand S. Baaketønden S. for Rother Sand** Fyrtaarn er paa Grund af Uddybningsarbejder flyttet 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. hen. I *Duarsgat* maa man gaa rigeligt uden om Linien mellem Spirtønderne N, O og P.

**Jade.** Fra 3die Juni til Udgangen af August 1901 afholdes Sømineøvelser i *Jade* mellem Tønde Y og Z, ved Tønde X og mellem V og W. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger en Minepram og som Regel et Dampfartøj.

**Holland. Zuiderzee. Urk.** I Begyndelsen af Juni 1901 slukkes *Urk* Fyr og et midlertidigt Fyr tændes paa Fyrtaarnets NV.-Side. Det bestaar af tre hvide Lanterner i Trekant. Flammens Højde: 48 Fod.

**Helder.** I Juni—September 1901 foretages Skydeøvelser ved *Helder*. Paa Fortet, hvorfra der skydes, hejses rødt Flag, og om Natten to røde Lanterner, og Flag, som angive Retningen, hvori der skydes. Dampner ligger ude for at give Anvisning.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden.** Det hvide Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 2 paa S.-Siden i *Zuiden* er atter tændt. Det hvide Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 6 paa S.-Siden i *Hoorn* er midlertidig slukket, og samme Fyr som for Vrag vises fra Duc d'Alben.

**Zeegat van Brouwershaven. West Hellegat.** I *West Hellegat* er Dybden nu midt i Farvandet 13 $\frac{1}{2}$  Fod.

**Zeegat van Zieriksee. Strijenham og Gorishoek.** Naar *Strijenham* Fyr tændes paa den nye Plads, bliver det et fast Fyr, der viser hvidt Lys op ad Floden til NØ.-Kant af *Vogelaar*, rødt Lys over *Vogelaar* til Spidstønde Nr. 13 med Ballon, hvidt Lys derfra til Stumpstønde Nr. 15 og rødt Lys derfra over Indløbet *Prinsenvolder*. Flammens Højde: c. 40 Fod.

Samtidig forandres *Gorishoek* Fyr til et fast Fyr, der viser rødt Lys op ad Floden til over Stumpstønde Nr. 15, over Indløbet *Prinsenvolder*, iøvrigt hvidt Lys.

**England. Themsen. Maplin Sands.** Paa *Maplin Sands* er en hvid, diamantformet, midlertidig Baake opført paa den SØ.-lige Baakes Plads. Den er 4 Fod høj over Højvande.

**Jenningtree Point.** Paa *Jenningtree Point* er nu det hvide Fyr med Formærkelser hver 4 S. tændt. Det viser Lys 3 $\frac{1}{2}$  S., Mørke  $\frac{1}{2}$  S.

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

**Frankrig. Somme.** Klokkestønden uden for det S.-lige Indløb i *Somme* er nu rød og sort vandret stribet med rød Ballon. 50° 10' 33" N. Br. 1° 26' 55" Ø. Lgd.

**England S.-Kyst. Worthing.** Ved Vraget af „*Indiana*“ S. for *Worthing* er udlagt en grøn Lystønde, hvorfra vises hvidt, fast Fyr, 1 Kbl. S. for den grønne Vragtønde.

**England V.-Kyst. Morecambe Bay. Piel Harbour.** De to Lystønder 1 $\frac{3}{4}$  Kml. S. 27° V. og 12 Kbl. N. 9° Ø. fra *Walney* Fyr ere hver ombyttede med en sort Stumpstønde. *Walney* Fyr ligger paa 54° 3' N. Br. 3° 10' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Canariske Øer. Gran Canaria. La Luz og Las Palmas.** Fyret ved *La Luz* Havn er grønt, fast, og Fyret ved *Las Palmas* er rødt, fast.

**Forenede Stater i Nord-Amerika Massachusetts. Boston Harbor. Rams Head.** En sort Klokkestønde er til Forsøg udlagt i 20 Fod Vand tæt ved *Rams Head* Lystønde, 1 $\frac{5}{16}$  Kml. Ø. fra *Deer Island* Fyr i *Boston Harbor*.

**Connecticut. Long Island Sound. Falkner Island SØ.** En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 10 Fv. Vand udlagt tæt V. for et Vrag, der er sunket fra Fyrskibet „*Cornfield Point*“ i S. 63° V. og fra *Falkner Island* Fyr i S. 55° Ø. Mindste Dybde over Vraget er 7 Fv.

**Delaware River. Gloucester.** Vraget af Lægteren „*Iron State*“, der var sunket ud for *Gloucester*, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Maryland. Potomac River. Mary Point Shoal. Maryland Point Shoal** Stumpstønde er nu sort, mærket „*M. P.*“. Den er flyttet og afmærker nu 12 Fods Grunden V. for *Maryland Point* Fyr. Den ligger i 23 Fod Vand, fra *Matomkin Point* Baake i S. 65° V. og fra *Maryland Point* Fyr i N. 85° V.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Choctawhatchee Bay. The Narrows. Santa Rosa Sound. Santa Rosa Sound** forreste Ledefyr ligger paa 30° 24' 5" N. Br. 86° 35' 42" V. Lgd. Bagfyret ligger c. 700 Al. S. 89° V. fra Forfyret. 30° 24' 5" N. Br. 86° 35' 58" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Brindisi.** Ved *Brindisi* er det ikke det grønne, faste Fyr i den indre Del af Løbet til Havnen, der er slukket midlertidig, men det røde, faste Fyr paa det indre Hoved af *Molen Pigonati*.

**Tunis. Bizerte.** Det røde, faste Fyr paa Yderenden af *Molen* ved Indløbet til *Bizerte* er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Yangtsekiang.** En 5 Fods Klippegrund ligger i 10 à 16 Fod Vand i *Sha See Reach*, fra det hvide Hus paa Vestkysten i S. 46° Ø. 2 $\frac{1}{2}$  Kml. og fra *Kwan Yin Shi* Tempel i N. 24° Ø. 30' 14" N. Br. 112° 19' Ø. Lgd.

**Japan S.-Kyst. Ura Kami Harbour.** En 5 $\frac{1}{2}$  Fv. Klippe, *Handaishi*, ligger ved *Ura Kami Harbour*, 3 $\frac{1}{4}$  Kbl. S. 17° V. fra *Kantori Saki* Fyr og i N. 88° Ø. fra *Flat Rock*. 33° 34' N. Br. 135° 57' V. Lgd.

**Omai Saki V.** En 2 $\frac{3}{4}$  Fv. Klippegrund ligger 2 $\frac{1}{4}$  Kml. S. 85° V. fra *Omai Saki* Fyr og en 3 $\frac{3}{4}$  Fv. Klippegrund 2 $\frac{3}{4}$  Kml. N. 84° V. fra samme Fyr. 34° 36' N. Br. 133° 10' Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Frankrig og Algier.** Fra Semafor-Stationerne paa Kysterne af *Frankrig* og *Algier* gives følgende Signaler, naar Stationerne faar Underretning om Søulykke. Naar Ulykken er i Nærheden, hejses sort Flag paa Toppen af Masten, er den, set fra Søen, tilhøre for Semaforen, hejses Flaget under Raanen, og er den tilvenstre for Semaforen, hejses Flaget under Gafden. Desuden kan der hver 5 Minutter gives Kanonskud.

**Grækenland.** — Karantænen overfor *Konstantinopel* er nedsat til 2 Dage. Al Indførsel derfra er forbudt.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Maj 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100
Danmark .....		87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....		114	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn .....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl. ....		49	49 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....	94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Skjold .....	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....	72	72	73
Union .....		97	98
Dampsk. af 1896 .....	97	97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østerøen .....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
Nordøen .....	71	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102
Hejmdal .....		102	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — .....		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Norden .....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> uopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Husejer Kreditk. ....	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kbhvns Kreditf. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 2. Serie ..	92	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 1. — ..		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 7 — .....		91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Landkreditk. 3 — .....		87	88
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	140 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....		120	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....	118	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118
Grundejerbank .....		99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		89	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	119—	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119
Bryggeri Aktier .....	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

## Vekselkurser d. 28. Maj 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.70
London .....	18.18	18.14
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.60	—

## Notering paa Berlins Børs d. 28. Maj 1901.

Russiske Noter ..	216.20
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Russiske Consols .....	—
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> — Boden Kredit .....	94.50
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Mexikanske 1899 .....	97.30
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Rumænske Stats .....	89.80
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 1890 .....	77.75

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 6,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

## Esbjerg.

### Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert fra

### C. Møllerups

Skibssmedle og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekræfter til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 6. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Dams Hotel i Rønne. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 22. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1901.

P. B. V.

**P. Rechnitzer,**

p. t. Formand.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 2 0003

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
487.

## DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

## ASSURANCE & HAVARISAGER.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

# Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

## Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.  
Telefon 5560.

## Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner, Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

## LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNINGSAGENTER.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

### Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

### Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

### Wiese & Co.,

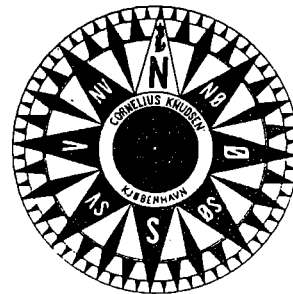
Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovfælede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. S. Sørensen.

## Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve, kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Ándvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Enforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning: Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Damp sirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

AKTIESELSKABET

NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,  
KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maaneder.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianteringshandlere samt Specialforretninger.

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.

Bopæl: Glassengade 11, 3.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.



Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.

Særlige, gunstige Tabeller for Søfolk i udenrigs Fart.

Hovedkontoret for Danmark:  
Frederiksberggade 11.

Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmand antages.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskeibe.

## Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

INDHOLD: Højesteretsdom. — Liggedagsaffærer i London. — Kjøbenhavn, d. 30. Maj 1901. — Kontrolldybdemaaleren. — Beskadigelse af Østersbanke. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sætarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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. Petittlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Juni 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

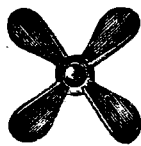
Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze's Enke

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Telefon 1027.

**Iver C. Weilbachs**  
nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30.

udvidet 1877.

Lord Kelvins

(Sir William

Thomson)

originale

Kompasser,

komplet,

Kompasser

af eget Fabrikat,

komplet.

efter Lord Kel-  
vins Princip).

Alm.

Kompasser.

Baadskompass

m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons

originale

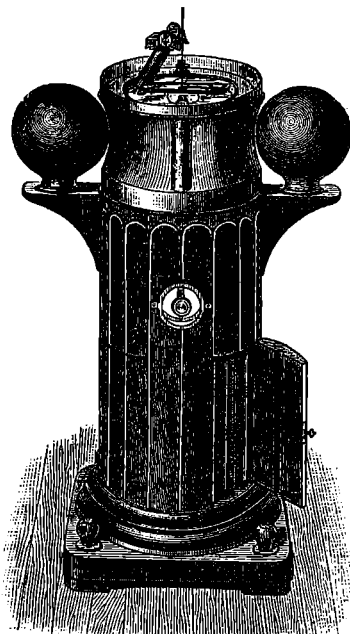
Spritkompasser

med kurvet eller

flad Rose med

Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres



Lord Kelvins

(Sir William

Thomson)

originale

Patent Lod-

demaskiner,

komplet.

Azimuth &

Peil-

instrumenter

efter forskellige

Modeller.

Walkers

originale

Lodde- &

Logge-

maskine

Cherup & A.

Sekstanter

og Oktanter

med Certifikat

fra Kews Ob-

servatory.

Barometre,

enk. og dobb.

Kikkerter

m. m.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



## Om Negligence-Klausulen

skriver Nord. Skibsrederforen. Cirkl.:

Vi kommer atter tilbage til Nødvendigheden af, at denne Klausul optages i alle Certepartier og Konnossementer. Naar f. Eks. Skib A kolliderer med Skib B, og Skylden for Kollisionen ligger hos A's Besætning, saa bliver A's Rederi ansvarlig for Følgerne af Kollisionen, og maa derfor ogsaa betale Ejerne af sit eget Skib A's Ladning Erstatning for den Skade, der ved Kollisionen maatte være tilføjet Ladningen. Hovedreglen er jo den, at et Rederi hæfter for Følgerne af Fejl og Forsømmelser af dem, der er i Rederiets Tjeneste og det er for at komme fri af dette Ansvar, at Negligence-Klausulen er indført i Certepartier og Konnossementer. Forsømmer man at paase, at denne Klausul findes i Kontrakten, vil Følgerne for Rederiet kunne blive skæbnesvangre. Skønt dette skulde synes at være indlysende, træffer vi dog stadig paa Certepartier, hvor Klausulen ikke findes. Navnlig har vi i den senere Tid set adskillige Tidscertepartier, hvor Klausulen er udeladt, skønt det selvfølgelig er mindst lige saa vigtigt at have den indført i disse Certepartier som i Rejsecertepartier. Vi skal som Bevis herpaa anføre følgende engelske Sag fra 1899:

Dampskibet Prins Victor var bortfragtet paa almindeligt Timecharter, der indeholdt vanlig negligence clause. Den britiske Regering afskibede med Prins Victor forskelligt Gods, men da Regeringen ikke accepterer nogen Negligence-Klausul, fik Kaptajnen Ordre af Maanedsbefragteren til at tegne Konnossementerne uden saadan Klausul. Paa Rejsen kom Skibet ved egen Fejl i Kollision, hvorved forskellige Havarigrosseudgifter paadrog. Maanedsbefragteren eller Rederiet kunde ikke forlange nogen Kontribution til Havarigrosse at Ladningsejerne, idet disse selvfølgelig ikke var forpligtede til at contribuere til Havarigrosseudgifter, naar disse var forvoldte ved Fejl eller Forsømmelse af Besætningen; derimod blev Maanedsbefragterne dømt til at betale Rederiet den Andel i Havarigrosse, som faldt paa Ladningen, fordi Rederiets Kontrakt med Maanedsbefragterne fritog Rederiet for Ansvar for Følgerne af Besætningens Fejl (negligence clause).

Den af Chamber of Shipping antagne negligence clause for Dampskibe lyder saaledes:

The Act of God, the King's Enemies, Restraints of Princes and Rulers, and Perils of the Seas excepted, also Fire, Barratry of the Master and Crew, Pirates, Collisions, Strandings, and Accidents of Navigation, or latent defects in or accidents to Hull and/or Machinery and/or Boilers always excepted, even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the Pilot, Master, Mariners or other persons employed by the Shipowner, or for whose acts he would otherwise have been responsible, not resulting however in any case from want of due diligence by the Owner of the Steamer, or by the Ship's Husband or Manager. The Steamer has liberty to call at any Ports in any order, to sail without Pilots, to tow and be towed, and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property.

For Sejlskibe benyttes i Almindelighed følgende Form:

The Act of God, Perils of the Sea, Fire, Barratry of the Master and Crew, Enemies, Pirates, assailing Thieves, arrest and restraint of Princes Rulers and People, Collisions, Stranding, and other accidents of navigation excepted; even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the Pilot, Master, Mariners, or other Servants of the Shipowner.

Aftryk af disse Klausuler til Paaklistring i Certepartiets Tekst, hvor den benyttede Form ingen Negligence-Klausul indeholder, kan erholdes ved Henvendelse til Foreningens Kontor.

Det er nødvendigt udtrykkelig i Konnossementet at henvisse til Certepartiets Negligence-Klausul eller gentage denne i Konnossementet, idet der i England er Dom for, at den almindelige Klausul: all other conditions as per Charterparty ikke i saa Henseende er tilstrækkelig. Naar ikke Klausulen gentages i sin Helhed i Konnossementet, bør man i alt Fald tilføje Ordene: Negligence clause as per Charterparty.

Gyldigheden af Negligence-Klausulen er, saa vidt vides, anerkendt overalt undtagen i U. S. of America, hvor den saakaldte Harter Act nærmere fastsætter Rederens Ansvar. Denne Lov er aftrykt i Foreningens Haandbog, der ogsaa indeholder forskellige Bemærkninger om den her omtalte Klausul.

## Forhyringsforholdene i nordamerikanske Havne.

Det er en bekendt Sag, at Søfolkene i De forenede Staters Havne er udsat for en vistnok enestaaende samvittighedsløs Behandling fra Hyrebassernes Side, og Forholdene er efterhaanden bleven saa skandaløse, at de engelske Skibsrederforeninger har henvendt sig til „Board of Trade“, for at faa dette til at paavirke den nordamerikanske Regering til at skride ind mod dette Uvæsen. I en Artikel i Sh. Gaz. er samlet nogle Udtalelser fra engelske Skibsførere, der meget klart illustrerer Forholdene, og som derved har betydelig Interesse, og Bladet har utvivlsomt Ret, naar det skriver, at i saa at sige alle amerikanske Havne foregaar der en skamløs Handel med Mennesker lige for Øjnene af de amerikanske Autoriteter og de britiske Konsuler. En engelsk Kaptajn skriver saaledes fra Newport News: „Der findes her Folk, der ikke bestiller andet end at flytte Søfolk fra det ene Skib til det andet for at fortjene 14.50 Doll. for hver Mand, hvilke Penge de kalder Blodpenge“. Men disse Slyngler i Newport News er endda moderate. I Portland (O) forlanger de 50 Doll. pr. Mand, og de faar det ofte, hvad ikke er overraskende, naar man kender deres Metode. Forinden en ledig Plads om Bord i et Skib kan besættes, maa den skabes, hvilket sker ved, at man forleder Folk

fra Skibet til at desertere, og vé den Kaptajn eller Styrmand, der vaager over, at Desertion ikke finder Sted fra hans Skib! En første Styrmand, der i denne Henseende havde gjort sin Pligt, blev fundet frygtelig mishandlet bag et Skur paa Værftet. En Kaptajn, der havde været saa heldig at faa et Mandskab uden Hyrebassernes Mellemkomst, var mere forsigtig; „jeg forlader ikke mit Skib efter at det er blevet mørkt“, skrev han. En anden Kaptajn tilbød, for at hindre Desertion i Portland, at forhøje sit Mandskabs Lønninger med 1 Lst. maanedlig; ikke desto mindre lod fire Mand sig overtale til at desertere, og da han, uden at gaa til Hyrebasserne, hyrede to andre, truedes han med Hævn paa alle mulige Maader. „Disse „boarding masters“, skriver han, trodser aabenlyst Lovene. En af dem erklærede, at hvis en Dommer eller Øvrighedsperson afsagde en Kendelse imod dem, vilde de have ham ryddet af Vejen. Dersom en Forbrydelse af denne Art blev prøvet ved De forenede Staters Domstole og ikke ved en af Enkeltstaternes, vilde den faa et andet Udfald end nu, hvor lokal Politik er bestemmende for Resultatet“. Men hvilke af Søfolkene er det nu, som Hyrebasserne handler med? Vi læser om et Tilfælde, i hvilket en Baadsmand blev afmønstret i Portland med



160 Doll. Inden 36 Timers Forløb havde Hyrebasserne blokket ham for hele Beløbet, og han blev saa sendt bort med et Sejlskib efter at have udleveret over 35 Doll. hans Hyre i de første Maaneder. Det hele er organiseret Terrorisme og Røveri og intet andet. Men Forholdene i Portland er ingenlunde nogen Undtagelse. En Kaptajn fortæller, at hver Gang hans Skib kom tilbage San Francisko, maatte han hyre et nyt Mandskab paa 20—26 Mand, og der maatte til Hyrebasserne gennemsnitlig betales 20 Doll. for hver Mand — et Beløb, der svarede til en Maanedes Hyre for en Matros eller Fyrbøder. En Kaptajn fra San Francisko skrev til Føreren af et engelsk Skib, der var fragtet af De forenede Staters Regering til Transporttjeneste: „Hvis du havde hyret dit Mandskab paa anden Maade end ved at betale Afgiften til Hyrebasserne, vilde du uden Tvivl være bleven holdt tilbage, og det vilde have gaet dig som det er gaet andre, nemlig at Regeringen havde trukket Opholdet fra i Betalingen“. Undertiden forsøger en Skibsfører at paa kalde Lovens Hjælp, men som Regel til ingen Nytte. „Hyrebasserne“, skriver en saadan Skibsfører, „spadserede af med mit Mandskab, som jeg havde paamønstret i New York, og som jeg havde udbetalt 15 Doll. forud. Jeg lod udtage Arrestordre, men det nyttede intet og Resultatet blev, at jeg maatte ydmyge mig overfor disse Individer og bede dem lade mig faa Mandskab“. Skibsføreren fik saa 14 Mand for 12.50 Doll. for hver. Den britiske Konsul i New York har, trods sin gode Vilje, vist sig at staa magtesløs over for disse Forhold. I Philadelphia forlanges der sædvanlig c. 17 Doll. pr. Mand, men der er et Eksempel paa, at en Kaptajn, der skulde afgaa herfra til London, en Rejse paa 15 Dage, maatte betale 30 Doll. pr. Mand, af hvilket Beløb Søfolkene selvfølgelig ikke fik en Penny. En Damper, der løb mellem Philadelphia, Galveston og Tampico, betalte af disse Blodpenge i Aaret 1890 285 Lst.

I Pensacola blev Mandskabet stjålet fra et Skib og Kaptajnen blev tvunget til at give 25 Doll. for et andet, som han maatte afmønstre i Rio. Han fortæller, at „Folkene i Almindelighed stjæles tidligt om Morgenen. De kunde stoppes, dersom man straks kunde faa en Arrestordre, men det engelske Konsulat lukker først op Kl. 10 Fm.“. I Tacoma er der kun én Forhyringsagent, fortæller en Skibsfører, og han maa have en god Forretning. Han forhøjer og nedsætter Hyrerne, som han finder for godt. „Flere respektable Søfolk kom om Bord og ønskede Hyre for at komme hjem. De forlangte intet Forskud og vilde mønstre for 4 Lst. maanedlig. Men hvis jeg mønstrede dem, vilde jeg ikke have faaet en eneste Mand gennem Agenten. Saadanne Forhold er utaalelige“. Man kunde formode, at Kaptajnen i slige Tilfælde stod i Ledtog med Hyrebasserne, men i Virkeligheden er han deres Offer. Man kunde uden Tvivl modarbejde Hyrebasserne ved at oprette Sømandshjem, og man har sagt, at den store engelske Skibsrederforening The Shipping Federation burde oprette Forhyringskontorer i de større amerikanske Havne, men det er tvivlsomt, om dette vilde nytte. Men naar man nu har naaet til det Punkt, at Rederne intet andet Valg har end at se at finde de bedste af Hyrebasserne og kontrahere med dem, saa er en Reform nødvendig.

Naar man læser disse Skildringer af Hyreforholdene i de nordamerikanske Havne, har man kun Grund til at ønske, at det maa lykkes at faa De forenede Staters Regering til at skride ind imod det bestaaende Uvæsen. Det vil være i alle søfarende Nationers Interesse.

I et senere Nummer af „Sh. Gaz.“ har den bekendte engelske Sømandsfører, Mr. J. Havelock Wilson skrevet en Artikel om disse Forhold, der bekræfter, at de er saa skandaløse, som de her er fremstillet. Imidlertid paastaar han, at der bestaar Kontrakter mellem Forhyringsagenter i New York og engelske Redere, efter hvilke disse fra Agenterne modtager visse Ydelser for de Folk;

de paamønstre Redernes Skibe, mod at de har Eneret paa denne Paamønstring, og han søger i det hele Aarsagen til Misøren i, at visse Redere og Kaptajner anerkender Hyrebasserne, og i, at Konsulaterne ikke afviser enhver Forbindelse med dem. Han siger derefter, at den eneste Maade at forbedre Forholdene paa er, at faa Søfolkene til at lade være at desertere, og han søger Grunden til, at de i saa store Mængder deserterer, væsentligst i de daarlige Kostforhold om Bord i britiske Skibe, som han indtrængende tilraader Rederne at reformere. Mr. Wilson slutter med at sige, at han tror mere paa Nyttens af en indgaaende Forhandling mellem Rederne og Søfolkene end paa den Indblanding af „Board of Trade“, som Rederne nu søger at fremkalde.

Kjøbenhavn, d. 6. Juni 1901.

En Retssag af sjælden, maaske af enestaaende Art er, ifølge „Fairplay“, nylig bleven paadømt ved Appelretten i Ghent. Dens Aarsag var, at en Skibsfører havde gjort Forsøg paa at faa sit havarerede Skib til at gaa til Bunds, i den Hensigt at fjerne en farlig Hindring for Skibsfarten. Den britiske Bark Bothnia af Liverpool afgik d. 5. November 1897 med en fuld Ladning (c. 1,200 Tons) Guano fra Lobos de Afuera, Peru, bestemt til Queenstown eller Falmouth f. O. Ladningen var afskibet for Regning The Peruvian Corporation lim. og Kaptajnen fik Ordre til at gaa til Ghent. Alt gik godt indtil d. 23. Marts 1898, da Skibet mødte en voldsom Storm, der varede til d. 27de; Skibet mistede alle tre Master, den ene efter den anden, Ventilatorerne reves bort, og det led megen Skade; desuden omkom tre af Mandskabet. Det blev besluttet at forlade Skibet, men førend dette skete, gav Kaptajnen Ordre til at fjerne det, hvormed man havde dækket Hullerne, i hvilke Masterne og Ventilatorerne havde været anbragte. Det anførtes ogsaa, at han havde aabnet en af Lugerne, hvad han dog benægtede. Hans Motiv til at handle saaledes var, at det fuldkomne usdygtige Skib skulde synke for ikke at blive et farligt Vrag. Kaptajnen og Mandskabet blev taget om Bord paa den franske Damper La Bretagne, der var kommen til Stede paa Grund af Nødsignaler fra Barken. Imidlertid sank Bothnia ikke, men blev, efter at være forladt, taget paa Slæb af Dampskibet Avator og indbugseret til Falmouth. Her fik det nogle Reparationer og bugseredes derpaa til sit Bestemmelsessted, Ghent, under Kommando af en anden Fører; det ankom hertil d. 11. April 1898. Det konstateredes her, at Ladningen var meget beskadiget, og der opstod en Uenighed mellem Kaptajnen og Modtageren, der endte med to Retssager for Handelsdomstolen i Antwerpen, den ene angaaende Betalingen af Fragten, den anden angaaende Beskadigelsen af Ladningen.

De to Sager paadømtes under et, og Resultatet var, at Modtageren dømtes til at betale Fragten og Sagens Omkostninger, og Fordringen paa Erstatning for beskadiget Ladning blev afvist. Det siges i Dommen, at den Tilstand, i hvilken Bothnia var kommet paa Grund af Uvejret skyldtes force majeure, og at selv om Kaptajnen med Vilje har afdækket Aabningerne i Dækket, saa var dette kun en nødvendig Følge af Uvejret, der havde bevirket, at Skibet maatte forlades, og denne Handling, skønt paa en Maade frivillig, var ikke desto mindre gjort nødvendig af Forholdene og var i Virkeligheden indbefattet under force majeure. — Ladningsejerne var utilfredse med Dommen og appellerede til Appelretten i Ghent, hvor de ogsaa tabte Sagen.

Appelrettens Dom siger, at Bothnias Kaptajn under de angivne Forhold havde Ret til at handle, som han gjorde, baade retslig og moralsk set. Folkeretten anerkender det som lovligt at ødelægge Vrag, og mange Regeringer tager endog særlige Forholdsregler for at skaffe

dem af Vejen. Men en Handling, der i sig selv anerkendes som lovlig, kan ikke blive andet, fordi den udøves af Føreren af et Handelsskib i Stedet for af Chefen paa et Orlogsskib. Derfor havde Bothnias Kaptajn ikke alene Ret til at faa sit Skib til at synke, naar det var blevet Vrag, men det var endog hans Pligt at gøre det, og den Omstændighed, at han ikke opnaede, hvad han vilde, forandrede ikke i mindste Maade hans Stilling overfor Modtagerne af Ladningen. Da han altsaa ikke var ansvarlig overfor Modtagerne, var Skibets Redere ogsaa fri for Ansvar. Dommen stadfæstedes derfor og Appellanterne maatte betale Appellens Omkostninger.

„Fairplay“ fortæller om en Begivenhed paa Søassurancesvæsenets Omraade, der har særlig Interesse for Skibsredere. Som bekendt holder nogle af de største Dampskibsrederier ikke deres Skibe assurerede, idet de helt eller delvist sikker sig mod Følgerne af Uheld ved Hjælp af de Fond, de selv har dannet af de Penge, de ellers havde maattet betale Assurandørerne. Flere af Fragtdampene løber ogsaa kun delvist assurerede, idet de har indført det saakaldte „Selvforsikrings-System“. Det er forudsagt, at den Dag vil komme, da de enkelte Rederier vil forsøge at sammensmelte deres „Selvforsikringer“, saaledes at Tabene fordeles mere til fælles Fordel. Det var noget i denne Retning, der nylig fandt Sted, da „Norddeutscher Lloyd“ og Hamburg-Amerika Linjen blev enige om at slaa deres Assurancefond sammen. Nu er der imidlertid sket noget mere lovende i denne Retning, idet Messrs. Furness, Withy & Co., The Manchester Liners, The British Maritime Trust og The West Hartlepool Steam Navigation Co. har oprettet et Selskab under Navn af The Economic Marine Insurance Co. med en Kapital af 150,000 £ i Andele paa 1 £; dette Selskab skal overtage de fire Selskabers Risikoer. Parthaverne i de fire Selskaber vil danne det ny Selskabs Kærne, og de tiloversblevne Andele i det vil mulig blive overtagne af andre. Det ny Selskab vil paa denne Maade komme til at hvile paa et langt bredere og derfor sikkrere Grundlag end nogen af de hidtidige „Selvassurancer“. — „Fairplay“ mener, at denne Ordning er at foretrække for en ligefrem Sammensmeltning af Assurancefondene, som det skete med de nævnte tyske Selskaber. Rederne for Fragtdampene, der nu klager saa stærkt over de høje Assurancepræmier, vil med stor Interesse følge den ny Forenings Arbejde, der tilsigter en betydelig Reduktion i de store Udgifter paa dette Omraade. Dersom Planen viser sig god, vil mange mindre Selskaber af denne Art blive startet, og Lloyds og de store Assurance-selskaber vil blive nødt til at nedsætte deres Præmier, for at kunne konkurrere med saadanne Selskaber.

Udenrigsministeriet meddeler os:

En af de overlevende fra det forliste norske Skib „Angola“ har afleveret til den danske Konsul i Singapore en Seddel der var funden i en Flaske af de Indfødte paa Øen Pulo Medai (Syd Natuna Øerne). Sedlen var udkastet d. 11. Juli f. A. fra dansk 3m. Skonnert „Ragnhild“, syd for Karrimata, for at søge Strømretningen konstateret, og er efter Ønske bleven tilsendt meteorologisk Institut.

Ifølge Indberetninger til Udenrigsministeriet er det af „Treasury Department“ i De nordamerikanske forenede Stater under 4de f. M. besluttet at henregne Lungtuberkulose til de smitsomme Sygdomme, der ifølge Lov af 3. Marts 1891 Sect. I er en Hindring for en Emigrants Adgang til De forenede Stater. Bliver en Udvandrer afvist, vil han blive tilbagesendt paa det Dampskibsselskabs Bekostning, der har befordret ham over.

I Stettin har Kulhandlerne forhøjet Afgiften for Losning af Kul fra 8 d. til 10 d. pr. Ton. Skibsredere i Stettin advarer Redere mod at antage noget Certeparti med den ny Afgift, da den gamle er mere end stor nok til at dække Udgifterne. Hvis Rederne accepterer de 10 d., vil dette snart blive den „sædvanlige“ Afgift, og de maa saa betale den, ogsaa naar Certepartiet siger, at Lasten skal losses af Købmandens Folk mod „sædvanlig“ Afgift.

## Proviant- og Karantænereglementer i spanske Havne.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler, at ifølge en Meddelelse, den har modtaget fra Udenrigsministeriet, har det spanske Finansministerium under 12. Maj d. A. udstedt et endeligt Reglement for Behandlingen af Proviant om Bord paa Skibe i spanske Havne. Af dette detaillerede Reglement, hvoraf en Oversættelse er til Eftersyn i Udenrigsministeriet, fremhæves, at Skibsførerne ifalde ikke ubetydelige Bøder, hvis de ikke nøje retter sig efter Toldvæsenets Ordre med Hensyn til Skibsprovianten. Med Hensyn til Tobak bemærkes, at Føreren og hver Mand af Besætningen kan medføre indtil 3 Kilogram forarbejdet Tobak samt for hver Passager 2 Kilo som Skibsproviant; for saa vidt der medføres til eget Brug større Mængder af Tobak end her angivet, skal det overskydende opføres paa en særlig Liste og behandles som Varer i Transit.

Fællesrepræsentationen sender os endvidere følgende, fra Udenrigsministeriet modtagne Cirkulære fra det spanske Generaldirektorat for Sundhedsvæsenet:

„Foranlediget af forskellige hertil indgaaede Klager over, at enkelte Karantænestationer bringer de i Reglement for Karantænevæsenet af 27. Oktober 1899 indeholdte Bestemmelser om Udstedelse, Visering og Betaling af Sundhedspasser til Anvendelse paa afvigende Maade, har Generaldirektoratet for Sundhedsvæsenet, efter Prøvelse af Artiklerne 91, 92 og 93 af ovennævnte Reglement samt den i dette indeholdte Tarif, forordnet som følger:

1. Sundhedspas kræves kun, naar Skibet begynder en Rejse i Overensstemmelse med hvad § 8 i kgl. Anordning af 31. Marts 1888 nærmere bestemmer, dog saaledes, at Fartøjer i udvidet Kystfart eller i Langfart, selv om de sejler ud i Ballast, skal være forsynede med et Sundhedspas, der uden Vederlag ombyttes med et nyt i den spanske Havn, i hvilken Lastningen paabegyndes.

2. Skibe, der kommer fra Udlandet, skal have deres Sundhedspas viseret i alle de indenlandske Havne, de anløber inden Bestemmelsesstedet.

3. — — — — —

4. Er et Skibs Sundhedspas i en Anløbshavn ikke blevet tilbageleveret, og fremviser Kaptajnen af den Grund et af fremmede Autoriteter udstedt, skal Bestyreren af Karantænestationen ved Undersøgelse af Skibsjournalen danne sig et Skøn over Sundhedstilstanden, idet han i denne Henseende gaar frem paa samme Maade som overfor de Skibe, der ifølge Art. 90 af det før nævnte Reglement er fritagne for Sundhedspas.

5. Betaling for Udstedelse af Sundhedspasser finder kun Sted i den Havn, i hvilken Skibet begynder sin Rejse eller fra hvilken det udgaar i Ballast som omtalt

ovenfor under 1. For udenlandske Passer betales intet. Betaling for Pasvisering erlægges i den første spanske Havn, der anløbes af et fra Udlandet kommende Skib, saafremt det ikke der afslutter sin Rejse eller anløber Stedet som Nødhavn. I de øvrige spanske Havne er Viseringen gratis.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser har Fragtmarkedet paa det nærmeste holdt sig uforandret, men til Trods for Pinsehelligdagene og den Slaphed, som for de fleste Markeders Vedkommende plejer, at gøre sig gældende paa denne Tid af Aaret, har der dog fundet en ret anseelig Mængde Befragtnings Sted. Der var lige omkring Pinsen en Spurt i Kulfragterne, men Raterne er nu atter nede paa det samme Niveau, som for et Par Uger siden. Grunden til, at Raterne holder sig saa lavt, maa ikke søges i, at der er Knaphed paa Laster, nej, tværtimod, der er enorme Kvantiteter af Kul, som skal afskibes til næsten alle mulige Egne af Jorden, men det overvældende Udbud af Tonnage forhindrer en Stigning, og Kulekспортørerne kan næsten selv diktere deres Rater. Naar der saa endda kunde kombineres fordelagtige Returlaster, som kunde opveje for de ret beskedne Kulfragter, saaledes at Slutningsresultatet for en Rundrejse blev tilfredsstillende, gik det jo nok an, men desværre er Fragterne hjemefter, paa ganske enkelte Undtagelser nær, for Tiden ogsaa temmelig tarvelige, hvilket især gælder for Sortehavets og Middelhavets Vedkommende. Handelen paa Verdensmarkedet er jo gennemgaaende ret slæbende, hvilket ganske naturligt fører med sig, at ogsaa Skibsfarten lider derunder, men saa maa man haabe paa, at der snart vil indtræde en Bedring i Forholdene. At Rederne nærer et saadant Haab, fremgaar bl. a. deraf, at der næsten ingen Afslutninger finder Sted for sene Terminer, hvilket der forøvrigt heller ikke er noget fristende ved til de Rater, som nu noteres, thi saa er det sikkert langt bedre at tage sin Chance og slutte til Dagens højeste Fragt, efterhaanden som Tonnagen bliver disponibel.

Der er meget at afskibe fra Argentina etc., ligeledes lover Høsten godt baade i Rusland og Nordamerika, og naar først disse Lande melder sig som Befragtere, foruden at der jo stadig vil være Begær fra mange andre Kanter, skal det nok hjælpe paa Forholdene, naar blot Rederne samtidig vil vise sig standhaftige og ikke straks smide større Masser af Tonnage i Markedet. Der er jo i de senere Aar bygget en Mængde Dampere paa 5/6,000 Tons og derover, og det er navnlig disse store Baade, som i saa høj Grad kan virke skadelige paa et Marked og slaa Raterne ned, hvilket man især i Sortehavet desværre saa ofte har set Eksempler paa.

Det østlige Marked har været og er endnu ret tilfredsstillende, og mange store Baade har fundet god Beskæftigelse her. Raten for Sukker til U. S. for Juni Lastning er steget til 30/ à 31/3, og for August til 29/. Fra Calcutta til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet kan opnaas 20/ pr. Ton Dødvægt Basis, Afskibning Juni/September. Bombay til udsøgt Havn betaler pr. Juni/ Juli 14/6 à 15/, og Kurrachee 15/6. Fra Rishavnene ligger Forretningerne for Øjeblikket næsten stille.

Sortehavet er meget flovt for prompte Terminer, hvorimod der er et ret livligt Begær for Efteraars-Tonnage paa Basis af c. 11/ fra Odessa til London, Hull, Antwerpen eller Rotterdam pr. September. For prompte Baade har det været vanskeligt at finde Laster, og der er fra Novorossisk betalt 8/ til udsøgt Havn, 8/6 Hamburg.

En god Karakteristik for hvor daarligt Sortehavet er for prompte Baade, fremgaar af en Del Afslutninger

for Salt fra Eupatoria til Libau, Riga eller Reval til 611/ à 12/ pr. Ton. Azoff er ogsaa sløj, ligeledes Donaumarkedet, og prompte Baade har accepteret 9/6 à 10/, som ikke godt kan kaldes andet end elendige Rater.

Middelhavet viser ikke nogen Bedring. Der fragtes en Del Baade for Erts, men Raterne er tarvelige. Almeria til Cardiff giver 6/6, Barrow 7/9 „full terms“. For Esparto kan faas 13/6 fra Almeria til Granton eller Aberdeen, og 13/ à 13/6 fra Bona eller Oran til Leith eller Boness. Fra Sfax noteres 8/ pr. Ton Fosfat til Rotterdam, 8/3 til Bristol, 8/6 til London. Alexandria er stille paa Basis af 7/ til Hull, 7/6 til London. For Sukker til U. S. betales 9/ pr. Ton, hvilket betegner en Stigning af 6 d.

Amerika viser ingen særlig Livlighed, men Tendensen maa nærmest betegnes som fast. Der begynder saa smaat at komme nogen Efterspørgsel for Juli/August og senere Terminer, men Rederne synes ret tilbageholdende. For Juni Tonnage kan fra nordlig Havn opnaas 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> paa Basis af Cork f. O. og til Danmark 2/6 til én, 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til to Havne. Paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet betales 9/6 pr. Juni/Juli, og fra Golfhavn pr. Juli 12/9, pr. Novbr./Decbr. 15/ à 15/6. Til Middelhavet fra Golfen noteres 13/6 pr. Juli. For Bomuld pr. Efteraaret noteres fra Savannah eller Charleston 36/3 til Liverpool eller Manchester, 37/6 til Havre eller Brønen, 42/6 Genua, 45/ Barcelona, medens der fra New Orleans eller Galveston kan opnaas 5/ mere. For Tømmer er Markedet flovt, og fra Pensacola, Mobile etc. kan der næppe opnaas mere end 92/6 til London eller Holland. Til Bordeaux er der pr. Juni/Juli betalt 100/. For Deals fra de nordlige Pladser er Begæret bedre, og Juni Tonnage kan fra St. John sluttes til 40/ til Liverpool direkte, 41/3 Vest-England. Fra St. Lawrence til udsøgt Havn paa Kontinentet noteres 45/ à 46/3. Der er igen sluttet flere store Dampere fra San Francisco eller Portland (O.) til U. K. eller Kontinentet à 40/ for Afskibning pr. Efteraaret. Der er lidt Begær for Dampere i Maanedsfragt for 6/12 Maaneder, men Befragterne vil næppe betale mere end 4/3 pr. Ton Dødvægt. For Kul fra Baltimore etc. kan faas 14/6 à 15/ til Montevideo, 15/3 à 15/9 til Rio de Janeiro.

La Plata er fast paa Basis af 16/ fra Buenos Ayres til U. K. eller Kontinentet pr. Juni/Juli, medens der fra de øvre Pladser paa Floden kan opnaas 19/. Fra Bahia Blanca betales 17/6.

Østersøen har desværre ikke bevaret den Fasthed, som for nogen Tid siden indtraadte. Næsten overalt er Raterne lavere, og Befragtningsforretningen for Træ gaar yderst trent. Købelysten er ikke stor for Øjeblikket, og Eksporten bliver efter alt at dømme ikke saa stor som i Fjor, men da var der ogsaa usædvanlig meget Træ at transportere. Hertil kommer endvidere, at en stor Del Købmænd har dækket sig for denne Saison allerede i Efteraaret og i Vinter, dels ved at fragte for Rejser, og dels ved selv at tage Baade i Maanedsfragt, men desuagtet er der rigelig ubefragtet Tonnage i Østersøen til det daglige Begær, og det er denne, som i Øjeblikket trykker Markedet. Forhaabentlig er Slapheden dog kun forbigaaende. Tilførslerne af Varer til Havnepladserne baade i Rusland, Finland og Sverrig kan jo for en stor Del først komme frem i Løbet af denne og næste Maaned, og der er saaledes endnu godt Haab om højere Fragter paa den anden Side Juli Maaned, om ikke før. Fra St. Petersburg er der sluttet en Del Baade paa Basis af 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> pr. Hvedequarter til London eller Rotterdam for prompt Afskibning, men muligvis kan der nu betinges 1/3, medens der for August Afladning er 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 3 d. mere at faa. Smaalaster til Østersøen er knappe, og der har været betalt Rmk. 10 Rugbasis til Danmark. Reval viser intet Liv; der noteres nominelt 1/3 til London, Hull eller Rotterdam pr. Juni. Riga er nogenlunde fast, men der effektueres dog ikke særlig mange Befragtninger, da Lasternes Antal er ret limiteret. Der kan for Juni

Tonnage opnaas 1/1½ pr. Havrequarter og 20/ D/B. til London, 20/ D/B. til Grimsby eller Hull, Hfl. 13 D/B. 7/ Sleepers til Rotterdam, Frs. 20 Hør og Frs. 31 D/B. til Dunkirk eller Ghent, Frs. 32 D/B. til Rouen, Rmk. 11/12 Rugbasis til Hamburg. Libau var oppe paa 1/2¼ Havrebasis til London eller Rotterdam, men for en Uges Tid siden faldt Markedet, og der kan nu kun opnaas 1/ til London, Hull, Leith eller Rotterdam, 1/1½ à 1/2¼ Hamburg, Weser, Antwerpen eller Dunkirk, 1/4½ Rouen. Fra Kronstadt noteres Hfl. 14 D/B ½ Boards til Holland, 22/6 à 23/9 D/B. 1/3 Boards til London, 22/ D/B. til Grangemouth, Frs. 34 D/B. B. til Antwerpen. Luleå til London er betalt med 25/ D/B. B., Hull 24/ D/B. 1/3 Boards og Tyne Dock 23/6, Juni Lastning. Fra Søderham Distriktet til London betales 22/6 D/B., og Hernøsand-Grangemouth giver 22/. For Props fra Jacobstad til Boness noteres 25/ pr. Gøteborg Std., til Cardiff 27/6. Mindre Dampere fra Sydfinland kan betinge Rmk. 22/23 pr. Std. Brædder til Kjøbenhavn, Rmk. 23/25 til dansk Provinshavn. Fra Nordfinland noteres Rmk. 24/26.

Kulfragterne er, som anført, nærmest uforandrede til Trods for de store Kvantiteter, som afskibes. Der hersker stor Travlhed paa alle Kulpladserne, og i mange Tilfælde vil Damperne uden Tvivl komme til at vente paa Tørn. Fra Cardiff sluttet til 8/3 Genua, 8/6 Port Said, 9/ Barcelona eller Alexandria, 9/9 Venedig, 13/9 Colombo, 5/6 Kronstadt, 5/3 Stettin. Fra Tyne eller Blyth har Raten været oppe paa 4/3 til Kronstadt, men er nu atter gaaet ned til 4/. Endvidere er der betalt 4/3 til Libau, 4/6 Stockholm, 4/ Neufahrwasser eller Pillau, 4/3 Stettin, 3/10½ Swinemünde, 8/ à 8/3 Genua, 9/ Barcelona, 22/6 Cape Town.

Sejlskibsmarkedet er fremdeles godt for de lange Farter, og der er atter sluttet en ret anseelig Mængde Tonnage, baade fra Amerika og Australien. Fra Portland (O.) til U. K. eller Kontinentet er der gentagne Gange betalt 41/3 pr. Oktbr./Decbr., hvilket maa siges at være en god Rate. San Francisco har taget nogle Skibe til 37/6 pr. Aug./Septbr./Oktbr. Fra Ny Zeeland til U. K. har der fundet nogle Afslutninger Sted til 33/9 pr. Juli. Fra Vestkysten af Sydamerika noteres 25/ pr. Juli, 28/9 pr. Efteraaret. For Kul fra Cardiff er der sluttet til 17/ Valparaiso, 14/6 til Pisagua. — Det hjemlige Marked er flovt. Fra Søderhamn til Leith kan faas 23/ D/B. og fra Hernøsand 24/ for Skibe, lastende c. 200 Stds. For Brædder fra Sydfinland til Kjøbenhavn noteres Rmk. 20/22 og til Provinshavn Rmk. 23/25. Fra Umeå Distriktet til Kjøbenhavn kan faas Rmk. 25/26 pr. engelsk Kubikfavn Splitved, og fra Søderhamn Distriktet Rmk. 21/23, alt pr. Juni/Juli. Brænde fra Windau til Kjøbenhavn betales med Kr. 19/20 pr. dansk Kubikfavn. For Kridt fra Aalborg kan faas Rmk. 4 til Riga eller Memel, Rmk. 3½ à 4 til Danzig eller Helsingfors. For Lervarer fra Helsingborg eller Høganæs noteres Rmk. 3½ til Königsberg, Rmk. 4½ til Riga, Rmk. 5 til Wiborgt Fra Kjøbenhavns Frihavn til Åhus har der været slutte nogle Smaasejlere med Hvede à 12 Øre pr. Ctr., men Raten er senere gaaet ned til 10 Øre. Fra Stevns til Riga kan faas Rmk. 4 pr. Ton Raakridt.

## Redningsapparater.

Af  
P. Jensen.

De forholdsvis betydelige Tab af Menneskeliv, der af og til er bleven en Følge af alvorlige Uheld for store Passagerskibe, henleder uvilkaarlig Opmærksomheden paa, at disse Fartøjers Redningsapparater ikke fuldt ud svarer til Hensigten, uagtet Erfaringen vist i hvert enkelt Tilfælde har vist, at der fra det offentliges og Redernes

Side er gjort, hvad der kunde gøres for de Søfarendes Sikkerhed.

Som Befordringsmiddel mellem Skibe indbyrdes eller mellem Skibe og Land maa Nutidens Redningsbaade vistnok betragtes som hensigtsmæssige og formaalstjenlige under alle Vejrforhold; det bedste Bevis herfor kan findes i, at deres Usødygtighed ikke har været anført som Aarsag til, at der er druknet Passagerer. Mangler ved Redningsbøjer og Flaader har heller ikke været omtalt; men det er derimod tvivlsomt, om disse Apparater har været til nævneværdig Nytte under alvorlige Forhold. Naar man læser, hvad der er offentliggjort efter Søulykker, der medførte mange Menneskers Død, saa ser det ud, som om Aarsagen til Tabet af de fleste Menneskeliv kan søges i, at Baade og øvrige Redningsmidler ikke er kommen i Virksomhed, men er gaaet ned tillige med Skibet og de Mennesker, der mulig kunde have frelst Livet ved dem, om de var bleve paa Vandfladen.

Der kan tænkes mange Aarsager medvirkende til, at Baadene ikke kom til at funktionere som de burde. De kan under Udsætning knuses mod Skibssiden; de kan falde ned, fordi de overfyldes med Mennesker, eller Taljeløberne kan blive uklære; men den almindeligste Aarsag synes dog at være den, at solide Surringer vedbliver at holde dem fast i Klamperne. Temperaturforholdene kan ogsaa være medvirkende, som ved Katastrofen med „Elba“, da den efter Kollision med en engelsk Damper sank i Hoffden d. 30. Januar 1895 med 355 Mennesker, fordi Baadstalterne var overisede.

Bevidstheden om at Dampskibes Baade kan sættes i Vandet paa en Gang med kort Varsel er vistnok egnet til at berolige Passagererne; men et saa gunstigt Resultat er næppe opnaaet under kritiske Forhold, ikke en Gang paa en Orlogsmænd. Den 22. Juni 1893 gik det engelske Admiralskib „Victoria“ til Bunds i Middelhavet med c. 400 Mand under Øvelse i smukt Vejr, uden at faa Baadene affret. Ser man hen til de Resultater, der er opnaaet med Baade under vanskelige Forhold, da synes Fordelene ved de kostbare Affiringsindretninger ikke at staa i noget passende Forhold til den Nytte, de gør i Nødtilfælde. Uden at undervurdere Betydningen af, at Tiden er kostbar, naar Menneskeliv staa paa Spil, saa er der dog meget, som taler for, at Baadene faas bedst i Vandet i brugbar Tilstand, naar der ikke samtidig arbejdes med flere, end Officererne kan have speciel Opsigt med.

Paa Passagerskibe maa Redningsapparater af praktiske Hensyn undertiden fordeles over hele Skibet for at skaffe Plads til dem; derved kan de være lettest og hurtigst tilgængelige for alle om Bord; men det er et Spørgsmaal, om de kan findes, dersom de bliver nødvendige i en mørk Nat. Selv Baadens Nytte kan under saadanne Forhold blive tvivlsom; thi selv om Mandskabet er fordelt til dem og har Øvelse i at manøvrere med dem, saa er Taljeløbere op mod 50 Fv. en Ulempe, som det er vanskeligt at klare i en snæver Vending, særlig i moderne Dampere, hvor der ikke findes andet løbende Gods.

Der er til Tider anket over, at Skibenes Besætning ikke tog Hensyn til Passagererne under Redningsforsøg, men legislative Bestemmelser eller andre Forskrifter vil næppe nytte ret meget, hvor der kæmpes for Tilværelsen. Selv i det største og bedst udrustede Fartøj kan ingen indestaa for, at det Tilfælde ikke kan indtræffe, at enhver maa sørge for sig selv, og derfor bør der arbejdes hen til at faa indført Indretninger, hvorved Usagkyndige kan have omtrent de samme Betingelser for Redning som de, der er fortrolige med Skibenes Indretning. Det maa anses som et Fremskridt i den Retning at have alle disponible Redningsapparater samlet paa et Sted, f. Eks. Baadsdækket, og anbragte paa en saadan Maade, at der er Garanti for, at det altsammen vil flyde paa Vandet, efter at Skibet er sunket.

Der gives de vidunderligste Eksempler paa Folks Redning, og som et af de mærkeligste kan maaske nævnes Dampskibet „Alexander III“ (dansk); fra den udsattes ingen Baade, men desuagtet reddedes næsten det halve af Besætningen i to af dem, der paa en eller anden Maade var kommen fri af det synkende Skib. Dette Tilfælde beviser ligesom mange lignende Nødvendigheden af, at Redningsapparater er forfærdigede og anbragte saaledes, at de kan modstaa de Genvordigheder, som Sejladsen medfører, og desuden træde i Virksomhed uden sagkyndig Behandling. Disse Fordele kan vist opnaas ad forskellige Veje; her skal nævnes en, der synes praktisk og ved Nybygning billigere end den almindelige Indretning, fordi de tunge, kostbare Davider med Tilbehør kan undværes.

Redningsbaadene maa ikke placeres under Skorstensbarduner eller staaende Rigning; de udstyres som hidtil og anbringes i Klamper paa Baadsdæk eller Gallier. Hvor Surringen fæstes til Dækket anbringes et selv-virkende Apparat, der kan frigøre Baadene, naar Vandet kommer højt nok til at løfte dem ud af Klamperne. Baadsdavider erstattes med en Kran for hver to Baade i langskibs Retning og Baadstaljerne med en enkelt Staaltrøse. Kranen forsynes med Mekanisme saaledes, at Haandkraft ved mekanisk Hjælp (Snekke eller Kamhjul) kan overvinde Baadens Vægt. Fra Løfteapparatet fører en Staaltrøse gennem Udlæggeren til en Hænefod, der er fæstet til en lille Jærnbjælke, som under hver Ende har en Hage til Baadens Løftning. Under Baadene og i Højde med Klamperne (Opklosningen) kan anbringes Redningsflaader (Pontoner), der holdes paa Plads af Baadsklamperne og Baadens Vægt; de kan frigøres af samme Apparat samtidig med Baadene, og vil ligesom disse flyde, naar Skibet synker. Under ordinære Forhold eller naar der er Tid, kan de skiftes eller sættes i Vandet med Kranen, naar Baaden er fjærnet.

## Ansvar for sin Bugserbaad.

Court of Appeal har nylig stadfæstet en Admiralitetsretsdom, ved hvilken det var fastslaaet, at det bugserede Skib har Ansvar for, at Bugserbaaden fører rigtige Lanterner.

Sagens faktiske Omstændigheder var i Korthed følgende: Dpsk. Veritas, der havde Maskinskade, skulde i Dok og laa for Anker paa Mersey; paa Siden af den, fortøjet for og agter, laa der en Bugserbaad, der skulde hjælpe den ind i Dokken. Under disse Omstændigheder blev Veritas paasejlet af Devonian, der kom op ad Mersey med Bugserbaad.

I Henhold til en Anordning for Mersey skal nu Bugserbaade, naar de bugserer andre Skibe eller er gjorte fast for at bugserer eller assistere, have to Bugserlanterner og Sidelanterner; Veritas Bugserbaad havde imidlertid kun det enkelte Toplys og Sidelys, og Admiralitetsretten afgjorde Sagen derhen, at Bugserbaadens fejlagtige Lanterneføring medførte Ansvar for Veritas, idet det bugserede og det bugserende Skib maatte betragtes som en Enhed, som ét Fartøj.

Ved Appelretten gjorde Veritas Rederi gældende, at denne sidste Regel kun kunde finde Anvendelse, naar der virkelig foregik en Bugsering, men ikke, naar Baaden kun laa rede til at bugserer, samt at der maatte være en virkelig Skyld hos det bugserede Skib.

• Appelretten anerkendte ikke denne Opfattelse, men udtalte, at Veritas og Bugserbaaden i nærværende Tilfælde var at betragte som ét Skib, idet man støttede sig til en af Lord Selborne udtalt Dom i Niobe Sagen, hvori det hed: „Naar et bugseret Skib har

Kontrol med og er ansvarlig for Bugserbaadens Navigering, saa er disse to Skibe — der er knyttede til hinanden for Udførelse af en fælles Virksomhed, nemlig det bugserede Skibs Rejse, hvortil Bugserbaaden giver den bevægende Kraft — af de mest sagkyndige Autoriteter erklæret for at maatte betragtes i mange Henseender som ét Skib.“

Det udtaltes endvidere, at da Veritas havde haft Myndighed til at bestemme, hvilke Lanterner Bugserbaaden skulde føre, var Anordningen om Lanterneerne overtraadt, ikke blot af Bugserbaaden, men ogsaa af Veritas, hvorfor denne maatte anses for ansvarlig.

(Sh. Gaz.)

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 3. Trækning begynder Onsdag den 12. Juni. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100.000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster saaledes, at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom for 3. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt til-lades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Ugens Havarier.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent d. 29. Maj:

Den 28. d. M. Eftm. Kl. 2 strandede paa Grund af Taage Barksbib Frej, Kaptajn C. F. Nilsson, af Calmar, paa Skagens Nordstrand, ca.  $\frac{1}{4}$  Mil øst for Højen Fyr. Fartøjet er 368 Reg.-Tons drægtig med 10 Mands Besætning; det kommer fra Hull, bestemt til Kjøbenhavn med Koks. Mandskabet blev Kl. 8 Aften bragt i Land af Skagens Redningsbaad. I Løbet af Natten er Skibet kæntrret og Rigningen delvis gaaet over Bord. Svitzers Bjærgningsdampner „Frederikshavn“ var til Stede, men der var intet at udrette. Mandskabets Tøj blev reddet af Skagens Bjærgere.

Frejr. Barksbib af Kalmar, er d. 28. Maj paa Rejsen fra Hull til Kjøbenhavn strandet paa Skagens Nordside og er Vrag.

M. Davidsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund paa Hammeren ved Bornholm. Skibet blev bragt flot af Svitzers d. 2. ds.

Louisiana, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund i Kieler Kanalen. Flot og ankommet til Hamburg, hvor Skibet er gaaet i Dok.

Douro, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfor Tankar været i svær Is og har mistet 3 Blade af Skruen. Isbryderen Murtaja har indbragt Douro til Yxpila.

Knud II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Udsejlingen fra Råfse d. 2. ds. været paa Grund. Skibet flot, men meget lækt.

Til Bureau Veritas er i April Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 17 amerikanske, 1 østerrigsk 1 brasiliansk, 15 britiske, 1 chilensk, 1 hollandsk, 7 franske, 5 tyske, 1 græsk, 2 italienske, 7 norske, 2 russiske, ialt 60; Dampskibe: 14 britiske, 1 brasiliansk, 1 chilensk, 1 hollandsk, 1 fransk, 3 tyske, 1 italiensk, 1 norsk, 2 russiske, 1 spansk, 1 tyrkisk, ialt 27. Aar'sagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 21, Kollision 7, Ild 2, sunkne 2, forladte 7, Kondemnation 14, bortblevne 7; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 3, Ild 2, Kondemnation 6, bortblevne 2.

## Personalialia.

Maskinmester G. G. Struwe kan d. 24. ds. fejre sit 25 Aars Jubilæum som Maskinmester. I de sidste 16 Aar har Hr. Struwe faret med Dampskibet „Bornholm“, tilhørende Rederiet D. Torm, i hvilket han stadig beklæder Pladsen som 1. Maskinmester.

Fhv. Skibsfører, senere Grosserer her i Byen, Jacob Nielsen (Kjær) er afgaaet ved Døden.

Kapt P. Jensen har efter sin Sygdom atter overtaget Dpsk. Brage, hvorefter Kapt T. Rasmussen atter har overtaget Ydun, hvis midlertidige Fører er traadt tilbage som 1. Styrmand.

Dampskibet Saxo er foreløbig overtaget af Kapt. H. P. Sørensen fra Aurora, da Kapt. A. Jespersen har overtaget Tilsyn med Bygningen af Dpsk. Benedict.

Styrmand A. Kragh har indtil videre overtaget Dpsk. Lion.

Kapt. Kruse fra Dpsk. Leopold II har overtaget Dpsk. Xenia, hvis midlertidige Fører P. Holst har tiltraadt Tjeneste som 1. Styrmand i Dpsk. Hekla. Dpsk. Leopold II er indtil videre overtaget af Styrmand Wm. Gundel.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri sættes paa Lørdag den ny russiske Krydser af anden Klasse „Boyarin“ i Vandet. Skibet har følgende Dimensioner:

Længde mellem Pæpendikulærerne 345', Bredde paa Spant 41' 6", Dybde paa Spant 26', Dybgang udrustet 16', Tilsvarende Displacement 3,200 Tons, Hestekraft 11,500, tilsvarende Fart 22 Knob.

Armering: 6 Stk. 12 cm. hurtigskydende Kanoner, 8 Stk. 47 mm. hurtigskydende Kanoner, 2 Stk. Mitrailleuser i Mærset, 5 Stk. overvands Torpedoudskydningsrør, 3 Stk. Projektører, hvoraf 2 paa Broen og 1 paa Vægtergangen agter.

Skibet er rigget som Brig. Det beskyttes af et Nikkelstaals Panserdæk, 50 mm. tykt paa Skraaningerne og 30 mm. paa den horisontale Del. Under dette findes, foruden Maskiner og Kedler med Kulkasser, Ammunitionsmagasiner, Styreapparatet (hydraulisk), Dynamorum med Dynamoerne for Belysning og for Hjælpe-maskineri, der for en stor Del drives elektrisk; endvidere Kommandoposten samt en større Mængde Proviantmagasiner, hvoraf et er indrettet til Kølerum.

Over Panserdækket findes Torpedobanjerne, Rum for Mandskabet, Officerskamre, Dynamorum, Rum for Hjælpe-maskineri, Baderum, Kulkasser, Hospital o. s. v.

For og agter er Skibet overbygget med en Bak og Hytte, hvori Chefs- og Officersaptering og Mandskabsbanjer.

Midtskibs, omkring Skorstenene, findes et stort Dækshus med Kabysser o. l. Endvidere Kommandobroerne med Kommandotaarnet af 3" tykt Nikkelstaal.

Skibet skal forsynes med to Dampbaade og to Motorbaade, hvoraf den ene skal udrustes med Ingeniør Vogts Propeller. To af disse Baade skal forsynes med 37 mm. Kanoner.

Skibet skal være færdigt til næste Sommer. Bygningen af Skibet kontrolleres af Ingeniør Veschkourtzoff og Maskinerne med alle Detailler af Ingeniør Blumenthal, ligesom en Del russisk Mandskab er i Arbejde ved Kontrollen i Fabrikens Værksteder.

Skibet skal føres af Fregatkaptajn Saritscheff, der afløste Kaptajn Litwinoff, der udnævntes til Chef for Kejseryachtén „Standart“. Kaptajn Saritscheff er lige kommen fra

Kina, hvor han udmærkede sig ved Taku Forternes Indtagelse, ved hvilken Lejlighed han for Tapperhed paa Valpladsen dekoreredes med St. Georgs Korset, den højeste militære Udmærkelse i Rusland.

Paa Kjøbeuhavns Flydedok og Skibsværft er en ny Damper, bygget til D. F. D. S., løbet af Stablen. Den fik Navnet Hesselø, maaler ca. 600 Tons og er bygget til Veritas højeste Klasse. Den er bestemt til Lastdamper og til Bugsering af Lægtene.

Dpsk. Lilly af Esbjerg er solgt til Sundsvall for 140,000 Kr.

Der er foretaget en vellykket Prøvefart med det paa Flensborg Skibsværft til Hamburg-Amerika Linjen nybyggede Dampskib Silvia. Skibets Dimensioner er: 436' × 56' × 31' 11". Det er indrettet til Transport af 1,500 Mellemdækspassagerer, og desuden findes over 30 Kahytter. Skibet skal paa sin første Rejse føre Tropper hjem til Tyskland fra Kina.

Fra Irvines Shipbuilding and Dry Docks Co.s Værft i West Hartlepool er en ny, smuk Staal-Skruedamper sat i Vandet; den bygges til Aktieselskabet The Northern Steamship Co. i St. Petersburg, hvis Direktør er Hr. Poul Mørch. Skibet har følgende Dimensioner: 260' × 47' 9" × 30' 2" og har stor Ladeæвне for Maalegods. Det er af Enkeltdekstypen med Poop og lang Bro, hvorpaa findes alle Luger og Bakken. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse, special survey, og i Stand til at bære store Ladninger. Det er forsynet med Dobbeltbund helt igennem til Vandballast, og Agterpiken er indrettet til at læmpe Skibet for- eller agterover. Det er bygget uden Mellemdæksbjælker og med dybe Spanter, saa at der er god Plads til forskellige Ladninger. Seks vandtætte Skodder deler Lastrummet i syv vandtætte Afdelinger. Der findes særlig store Lastluger og dobbelte Ladebomme, konstruerede af Værftet efter et specielt Princip, til hver Luge, otte Dampspil og alle moderne Indretninger til hurtig Ladning og Losning. Skibet er helt igennem forsynet med elektrisk Lys. Forude findes et stort Dampankerspil og paa Broen Dampstyreapparat. Kaptajns og Officerernes Kahytter findes i et Dækshus, alle smagfuldt udstyrede. Folkelukaerne findes under Bakken, og der er lagt særlig Vægt paa at skaffe Lys, Luft og alle Betingelser for gode Sanitetsforhold. — Maskinerne er af Tregangstypen og er leverede af Richardson, Westgarth & Co. i Sunderland; Cylindrene er 25 inch., 41 inch. og 67 inch. i Diameter med et Slag af 45 inch. Der er to Dampkedler, der arbejder med et Tryk af 165 lbs. — Skibets og Maskinernes Bygning er foregaaet under Tilsyn af Skibsinspektør, Kaptajn Chr. Jensen af Kjøbenhavn paa Rederiets Vegne. Det fik Navnet Baron Driesen. — To lignende Skibe til samme Selskab er under Bygning i England.

Dansk Jærnbark Ribe (af Fanø) 444 R. T., bygget i Glasgow i 1865 og f. T. liggende i Manchester Kanalen, er solgt til Messrs. John J. Jacobs & Co. i London. (Fairplay).

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Jespersen, ank. til Kbhvn. 2. Juni. — I. C. Jacobsen, Norden, ank. til St. Petersborg 25. Maj. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 3. Juni, best. til New York. — Leopold II, Gundel, ank. til St. Petersborg 3. Juni. — Nicolai II, Michelsen, pass. Dunnethead 3. Juni, bestemt til Christiania. — Norge, Knudsen, afgik fra Christianssand 24. Maj, best. til New York. — Xenia, Holst, ank. til Kbhvn. 31. Maj. — Alexandra, Thomsen, ank. til New York 27. Maj. — Dagmar, Gade, ank. til Gallipoli 1. Juni. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 4. Juni til S. Sebastian. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Rotterdam 3. Juni.

Anglo Dane, Wiberg, ank. til Hull 4. Juni. — Antwerpen, Wulff, afgik fra Boston 25. Maj. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 25. Maj. — Arno, Struberg, ank. til Genua 31. Maj. — Axelhuus, Sørensen, ank. til Kbhvn. 2. Juni, bestemt til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Riga 2. Juni. — Ceres, Kiær, ank. til Kbhvn. 30. Maj. — Chr. Broberg, Harder, pass. Dartmouth 2. Juni til Cartagena. — Christian IX, Møllerup, ank. til Pillau 1. Juni. — Christianssund, Kjølens, ank. til Bergen 3. Juni, bestemt til Kbhvn. — Ella, Brock, ank. til Kbhvn. 26. Maj. — Florida, Koch, ank. til Kbhvn. 4. Juni. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 2. Juni, best. til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 15. Maj, bestemt til Boston. — Holar, Øst-Jacobsen, islandsk Kystfart. — Island, Skjødt, afgik fra New York 1. Juni. — Jolantha, Ingvarsen, ank. til Antwerpen 29. Maj. — Kasan, Hansen, ank. til Kbhvn. 3. Juni. — Kiew, Jacobsen, ank. til London 2. Juni. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 3. Juni, bestemt til London. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 30. Maj, best. til Island. — Louise, Christiansen, afgik fra Pillau 3. Juni, bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ank. til Hamburg 1. Juni. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. til Stettin 31. Maj. — Maja, Petersen, ank. til Danzig 1. Juni. — Morsø, Frisenette, ank. til Kbhvn. 4. Juni. — Moskov, Rohde, afgik fra Antwerpen 2. Juni, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til St. Petersborg 26. Maj. — Nordjylland, Kromann, ank. til Kbhvn. 2. Juni. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til St. Petersborg 22. Maj. — Omsk, Møller, ank. til St. Petersborg 23. Maj. — Perm, Christensen, ank. til St. Petersborg 3. Juni. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 3. Juni. — Skalholt, Gotfredsen, i islandsk Kystfart. — Thyra, Jørgensen, ank. til Dunkirk 3. Juni. — Valdemar, Koføed, pass. Holtenau 3. Juni. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Libau 3. Juni. — Vesta, Holm, afgik fra Leith 15. Maj, bestemt til Island. — Vesuv, Andresen, ank. til Hull 27. Maj. — Viking, Lorentzen, afgik fra Madeira 31. Maj, bestemt til Lissabon. — Yrsa, Gommessen, ank. til Kbhvn. 3. Juni. — Rita, Rasmussen, ank. til Antwerpen 3. Juni. — Hjelm, Hansen, ank. til Kbhvn. 2. Juni. — Garonne, Mortensen, ank. til Havre 3. Juni. — Loire, Rabe, ank. til Ræfse 31. Maj. — Tiber, Beck, afgik fra Wasa 30. Maj, bestemt til Almeria. — Seine, Staal, ank. til Torneå 29. Maj. — Algarve, Borries, ank. til St. Petersborg 1. Juni. — Beira, Lunge, afgik fra Kbhvn. 4. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 1. Juni. — Alabama, Gotsche, afgik fra Stettin 4. Juni, bestemt til New Orleans.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 5. Juni, bestemt til Aarhus. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 3. Juni, bestemt til Reval, anløbende Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Warkworth 5. Juni, best. til Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 5. Juni, bestemt til Malmø. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 5. Juni, bestemt til Newcastle, via Svendborg, Odense, Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 5. Juni, bestemt til Leith, via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, bestemt til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 6. Juni, bestemt til Newcastle, via Aalborg. — Storebelt, Jørgensen, afg. fra Newcastle 5. Juni, bestemt til Svendborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 5. Juni, bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 4. Juni, best. til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, ank. til Belfast 26. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Newcastle 1. Juni, best. til Kronstadt. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra St. Vincent 25. Maj, bestemt til Ipswich. — Erik II, Hveysel, afgik fra Newcastle 1. Juni, bestemt til Kronstadt. — Knud II, Hansen, ank. til Hamnholm 21. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Hull 1. Juni, best. til Kronstadt. — Danmark, Kraemer, afgik fra Rouen 5. Juni, bestemt til Howdan Dock. — Ragnar, Holst, ank. til Sunderland 27. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Libau

31. Maj, best. til Leith. — Dan, Tofte, ank. til Swinemünde 2. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 31. Maj, best. til Rotterdam. — Olaf, Petersen, afgik fra St. Vincent. 31. Maj, bestemt til Cork. — Svend II, Risø, ank. til Antwerpen 28. Maj.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Kronstadt 1. Juni, bestemt til Amsterdam. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til St. Petersborg 25. Maj. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Methil 31. Maj, bestemt til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Rotterdam 31. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 30. Maj, best. til London. — Russ, Jensen, afgik fra Theodosia 4. Maj, bestemt til Azowske Hav. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Durban 16. Maj. — Eduard Bary, Thorsøe, ank. til St. Petersborg 19. Maj.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ank. til Rouen 31. Maj. — Kamma, Christensen, ank. til Huelva 2. Juni. — Helga, Lagesen, ank. til Blyth 4. Juni. — Martha, Jørgensen, afgik fra Rouen 3. Juni. — Elna, Møller, ank. til Sunderland 31. Maj. — Therese, Løffler, afgik fra Rouen 4. Juni.

**Urania.** Ekliptika, Nielsen, afgik fra Aberdeen 3. Juni, bestemt til Yarmouth. — Venus, Jørgensen, ank. til Port Limon 26. Maj. — Mars, Nielsen, ank. til Fleetwoor 3. Juni.

**Nordseen.** Wineland, Høgstædt, afgik fra Foochow 26. Maj. — Nordland, Pii, afgik fra Burntisland 29. Maj. — Holland, Jørgensen, ank. til Aarhus 3. Juni. — England, Andresen, afgik fra Furugrund 31. Maj. — Rusland, Møller, afgik til Warkworth 2. Juni.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ank. til Honfleur 3. Juni. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Riga 4. Juni, best. til Ghent. — Nautik, Mortensen, afgik fra Methil 2. Juni, ank. til Esbjerg 4. Juni. — Nexos, Sørensen, afgik fra Warkworth 4. Juni, best. til Kronstadt. — Nordseen, Gram, afgik fra Hull 29. Maj, ank. til Libau 3. Juni. — Nora, Christensen, afgik fra Piteå 26. Maj, ank. til Morlaix 3. Juni. — Neptun, Winther, afg. fra Ghent 1. Juni, ank. til Hull 3. Juni. — Nerma, Nielsen, afgik fra Newcastle 29. Maj, bestemt til Narva. — Alfa, Nørby, afgik fra Gefle 31. Maj, bestemt til Harwich.

**Dania.** Mary, Lorentzen, afgik fra Middlesbro 3. Juni, best. til Kbhvn. — Lilly, Nielsen, afgik fra Lovisa 4. Juni, best. til Stausgate.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ank. til Riga 3. Juni. — Karen, Degn, pass. 2. Juni Kejser Wilhelm Kanalen paa Rejse til Rouen.

**Kjebenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Reval 31. Maj, best. til London. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, ank. til Riga 2. Juni. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 28. Maj, ank. til Delfzyl 3. Juni. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Riga 1. Juni, best. til Rotterdam.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Riga 28. Maj, ank. til Delfzyl 2. Juni. — Gallia, Poulsen, afgik fra Riga 2. Juni, best. til Dordrecht.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ank. til Rouen 31. Maj. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Pointindis 28. Maj, best. til Antwerpen. — Frederiksberg, Jørgensen, ank. til Gamle Karleby 31. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 3. Juni. — Jomsborg, Kühl, ank. til Danston 31. Maj. — Kronborg, Schultz, ank. til St. John 1. Juni. — Rosenborg, Schultz, ank. til Gamle Karleby 26. Maj. — Skanderborg, Jensen, ank. til Uleaborg 28. Maj. — Søborg, Fischer, ank. til Gamle Karleby 22. Maj. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 3. Juni. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Glasgow 29. Maj, best. til Sevilla.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ank. til Honfleur 31. Maj. — Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 2. Juni. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kronstadt 31. Maj. — Marselisborg, Andersen, ank. til Bremerhaven 31. Maj. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Ardrossan 2. Juni. — Skodsborg, Larsen, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, best. til Honfleur. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Kotka 2. Juni, bestemt til Rouen. — Ulfsborg, Hveissel, ank. til Uleaborg 28. Maj. — Vordingborg, Degn, afgik fra Glasgow 4. Juni, bestemt til Kbhvn.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Libau 30. Maj, bestemt til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Hull 1. Juni, bestemt til Kronstadt. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 29. Maj, ank. til Kbhvn. 2. Juni. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 30. Maj, ank. til Libau 1. Juni. — Ajax, Bronson, afgik fra Kiel 1. Juni, ank. til Riga 4. Juni. — Bornholm, Petersen, ank. til Newcastle 2. Juni. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 1. Juni, ank. til Burntisland 4. Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserbrough 1. Juni, ank. til Baltasound 3. Juni.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Riga 30. Maj, best. til Dunkirk. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Riga 4. Juni. — Ansgar, Larsen, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Helge, Matthiessen, ankom til Rotterdam 1. Juni.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, pass. Perim 1. Juni, for Udg. — Annam, Berg, ankom til St. Petersborg 1. Juni. — Normannia, Erichsen, afgik fra Suez 3. Juni for Udg. — Patria, Larsen, ankom til Cardiff 3. Juni. — Cimbria, Hansen, ankom til Bangkok 15. Maj. — Sk. Ragnhild, Madsen, ankom til Bangkok 26. Maj.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Spjutsund 30. Maj, bestemt til Rotterdam. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — Paris, Lund, ankom til Methil 31. Maj.

**Ærs.** Enigheden, Nielsen, ankom 30. Maj til St. Servan. — Energi, Hansen, ankom 31. Maj til Antwerpen.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Jacobstad 1. Juni, best. til Grimsby. — Clara, Jensen, ankom til Aberdeen 29. Maj. — Kai, Thomsen, ankom til Grangemouth 27. Maj.

**Ægir.** Erik, Steen, ank. til London 4. Juni. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Svendborg 2. Juni, bestemt til Libau.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Johanne, Thomsen, ankom til Punta Delgade 28. Maj fra Celebes, beordret til Nantes. — Cingalese, Thomsen, afg. fra Mauritius 23. Maj til Rangoon. — Esmeralda, Pedersen, afg. fra Bombay 27. Maj til Melbourne. — Doris Brodersen, Hansen, ank. til East London 30. Maj fra London. — Prinds Valdemar, Beck, ankom til Falmouth 31. Maj fra Iquique. — Anna Agnete, Mathiasen, afg. fra Göteborg 31. Maj til Mauritius. — Serapis, Winther, ank. til Liverpool 2. Juni fra Sidney.

**Fans. Senderho.** Killena, Hansen, ankom 29. Maj fra Havre til Cardiff. — Anne Jenssine, Øhle, ank. 31. Maj til Middlesbro fra Bahia. — Clara, Carstensen, afg. 10. Maj fra Dale Salaam til Calcutta. — Anna, Hansen, pass. 29. Maj Helsingør paa Rejse til Skellefteå. — Mary, Lydom, ank. 31. Maj til Halmstad fra Egholm.

**Rønne.** Ansgar, Clausen, ank. til Blyth 24. Maj. — Veset, Ølsted, ank. til Flensborg 27. Maj. — Ane Cathrine, Petersen, ank. til København 25. Maj. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpe münde 27. Maj. — Amarant, Kyhn, ank. til Grimsby 29. Maj. — Hans Peter, Vesth, ank. til Kalmar 29. Maj. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 31. Maj. — Rolf, Hermansen, ank. til København 31. Maj. — Clara Marie, Kotoed, ank. til København 31. Maj. — John Hintze, Jensen, ank. til København 1. Juni. — Castor, Clausen, ank. til Holtenau 1. Juni.

**Svendborg.** Mine, Møller, ank. til Fleetwod 24. Maj. — Iris, Hansen, ank. til Kotka 27. Maj. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Rætsø 27. Maj. — Hertha, Hansen, ank. til Blyth 26. Maj. — Venus, Jensen, ank. til Rochester 26. Maj. — Marie, Nielsen, ank. til Middlesborough 26. Maj. — Hansine, Nielsen, ank. til Raumo 29. Maj. — Agnete, Møller, ank. til Moss 29. Maj. — Delos, Andersen, ank. til North Shields 29. Maj. — Peter, Jørgensen, ank. til Libau 29. Maj. — Edvard, Rasmussen, ank. til Libau 29. Maj. — Neptunus, Jensen, ank. til Fort en Bessin 29. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kjøge 30. Maj. — Fortuna, Christiansen, ank. til Middlesborough 30. Maj. — Valkyrien, Hansen, ank. til Thorshavn 20. Maj. — Kirstine Jensen, Fuglsang, ank. til St. Petersborg 29. Maj. — Newsky, Nielsen, ank. til Stettin 31. Maj. — Roma, Jensen, ank. til Karrebæksminde 31. Maj. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Allinge 31. Maj. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Umeå 1. Juni. — Hans Emil, Hansen, ank. til Patricksfjord 12. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Rønne 2. Juni. — Triton, Nielsen, ank. til Sundsvall. 2. Juni. — Urda, Nielsen, ank. til Drøbak 2. Juni.

**Ærs.** Harris, Torstenson, afg. 23. Maj fra Newcastle til Stugsund. — Wemyss Castle, Pedersen, afgik 23. Maj fra Middlesbrough til Bornholm. — Alma Marie, Hansen, afg. 23. Maj fra London til Helgenæs. — Sigrid, Pedersen, afg. 24. Maj fra Portsmouth til Cadix. — Freya, Østermann, var 25. Maj sejlfærdig i Sundsvall, best. til Meilford Haven. — Anne, Johansen, ank. 28. Maj til Pillau. — Søstrene, Christensen, ank. 25. Maj til Barbados. — Juliane, Christensen, ank. 28. Maj til Gribbestad. — Kiana, Christensen, ank. 28. Maj til Hernösand. — Marie, Boye, ank. 30. Maj til Faxø Ladeplads. — Abba, Petersen, ank. 29. Maj til Kragerø. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 25. Maj til Port Talbot. — Tobias, Boye, ank. 29. Maj til København fra Rostock. — August, Dreie, afg. 30. Maj fra København til Island. — Andreas, Eriksen, ank. 29. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Middlesbrough til Uleåborg. — Albert, Fabricius, ank. 29. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Newcastle til Åbo. — Althea Albertsen, ank. 30.

Maj til Kjødeby. — Thekla, Fabricius, ank. 30. Maj til Rudkjøbing. — Christian den 9ende, Knudsen, ank. 30. Maj til Odense. — Hildur, Schmidt, ankom 31. Maj til Middlesbrough. — M. Hay, Petersen, ank. 31. Maj til Newcastle. — Phønix, Eriksen, afg. 27. Maj fra Fowey til Kjøbenhavn. — Henriette, Holm, ank. 31. Maj til Warkworth. — Hjemmet, Rasmussen, ank. 30. Maj til Kjøbenhavn. — Willi, Mortensen, ank. 30. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Ybes til Ystad. — Anne Cecilie, Dreie, afg. 28. Maj fra Dysart til Island. — H. C. Christensen, Boye, ank. 1. Juni til Falmouth. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 1. Juni til Falmouth. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 1. Juni til North Shields. — Enigheden, Hansen, ank. 1. Juni til Odense. — Valborg, Johansen, ank. 3. Juni til Riga. — Marie, Rasmussen, ankom 1. Juni til Odense fra Riga. — Harboe, Hansen, afg. 31. Maj fra Odense til Sverrig. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 2. Juni til Aberdeen. — Fri, Rasmussen, ank. 1. Juni til Kotka. — Prøven, Schmidt, ank. 1. Juni til St. Nazaire fra St. Francois (Gua-deloupe). — Laurine, Kastrop, ank. 30. Maj til Göteborg. Christian, Eriksen, ank. 31. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Hull til Allinge. — Neptunus, Bager, afgik 31. Maj fra Kjøbenhavn til Stettin. — Ellen afgik 31. Maj fra Kjøbenhavn til Finland. — Hjemmet, Rasmussen, afg. 31. Maj fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Salus, Bager, afg. 24. Maj fra Sundsvall til Bariff. — Freya, Østermann, afg. 24. Maj fra Sundsvall til Meilford Haven. — Maren, Christensen, ank. 3. Juni til Pillau. — Niels, Jensen, ank. 3. Juni til Frederiksstad. — Immanuel, Hansen, ankom 3. Juni til Limhamn. — Karen, Hansen, ank. 2. Juni til Neufahrwasser.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 1. Juni til Limhamn fra Rostock.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synshøjde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Graadyb. Skallingen.** I 1902 tændes paa *Skallingen* et Vinkelfyr, der viser hvidt, fast Lys over Løbet over Barren i *Graadyb*, og hvidt, blinkende Lys paa begge Sider af den hvide Vinkel. Fyret faar Linseapparat af 1ste Orden. Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg.

**Horns-Rev. Ringkjøbing-Dyb.** Paa Ø-Siden af *Søren Bovbjergs-Knob* er Dybden aftagen, saa at de to Sømærker ligge i kun 3/4 Fv. Vand. Tæt Ø. for det S-lige Sømærke findes Puller med 2 1/4 Fv.

**Skagerrak.** Skibsførere advares mod at passere Fyrskibet „*Skagens-Rev*“ for nær, da der derved paa Grund af den stærke Strøm, som hyppigt løber rundt Revet, let opstaar Fare for Paasejling. Passerende Skibe, der desuagtet komme i umiddelbar Nærhed af Fyrskibet, bør gaa agten om det.

**Kattegat. Jyllands Ø-Kyst. Fornæs.** I 1902 forandres *Fornæs* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Under Forandringen, der ventes foretaget om Sommeren, vil et midlertidigt Fyr blive tændt, og det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

**Hesselsø.** I 1902 forandres *Hesselsø* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 1/4 Minut viser Fire-Lyn. Under Forandringen, der ventes foretaget om Sommeren, vil et midlertidigt Fyr blive tændt, og det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

**Sundet. Kronborg-Pynt.** I 1901 forandres Taagesignalet paa *Kronborg-Pynt*. En Sirene skal hver 1 Minut give tre Stød, hvoraf det første har en høj Tone, de to efterfølgende hver en dyb Tone.

**Kongedyb. Kastrop N.** En Sten med 6 Fod Vand er funden paa Landgrunden ud for *Kastrop* Svovlsyrefabrik. Den ligger i 10 Fod Vand, 1,750 Alen N. 2° Ø. fra Yderenden af *Kastrop* Havns N-Mole. Den ligger i Mærkerne „*Kastrop* Mølle overet med den næst S-ligste Skorsten paa *Kastrop* Svovlsyrefabrik“ og „*Taarnet* paa Børsen til S-Kanton af *Sundby* Vandtaarn“.

**Drogden. Nordre-Røse Fyr NNØ.** Vragtønden ved den 6 Kbl. N. 17° Ø. fra *Nordre-Røse* Fyr sunkne Brig „*Dannebrog*“ er inddragen.

**Færøerne.** Efter Opmaalingen af Farvandene omkring *Færøerne* i 1901 gives følgende Oplysninger:

**Nolsø-Fjord.** SØ. for *Højvig*, c. 1 1/2 Kml. N. for *Thors-havn*, er fundet et Skær med 3 1/2 Fv. Vand. Det ligger 650 Alen S. 49° Ø. fra Flesen ud for *Højvig*.



Paa *Seddjatengs-Bue*, c. 1 Kml. N. for *Mjovnaes*, Østero Ø-ligste Pynt, er fundet 3 Fv. Vand.

*Svinø-Fjord*. Paa Grunden *Havsbøddl*, V. for *Svinø*, er fundet 2½ Fv. Vand.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Karlskrona. Esten.** En rød Klokke-tonde er udlagt uden for den røde Vager med Ballon SV. for Grunden *Esten*. 56° 4' 15" N. Br. 15° 34' 50" Ø. Lgd.

Den 20de Maj 1901 er Fyrskibet „*Sydostbrotten*“ atter udlagt paa Station.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Luleå* er Fyrskibet „*Nordströmsgrund*“ den 3die Juni 1901 atter udlagt paa Station.

**Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt.** I *Wasa* Distrikt ere følgende Grunde fundne og afmærkede saaledes:

V. for 5 Fods Grunden *Klockarbådan* er i 18 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, 1½ Kml. N. 17° Ø. fra Holmen *Kasastorbådan*. 61° 57' 20" N. Br. 21° 18' 0" Ø. Lgd.

Ø. for *Storgrund* er i 17 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forned, med en opadvendt Kost over en nedadvendt Kost, 1½ Kbl. S. 82° Ø. fra Holmen *Storgrund*. 63° 13' 5" N. Br. 21° 29' 39" Ø. Lgd.

V. for 18 Fods Grunden *Westerhällan* er i 24 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadvendt Kost over en opadvendt Kost. 62° 58' 40" N. Br. 20° 43' 13" Ø. Lgd.

**Tyskland. Kurisches Haff.** Ved *Birschtwischer Eck* ere de røde Spirtønder W og X inddragne.

**Marienleuchte.** Ifølge Telegram fra „*Marineamt*“ i *Berlin* gives der intet Taagesignal ved *Marienleuchte* fra den 1ste Juni 1901 i fire Uger.

**Ekernefærde.** Ved *Ekernefærde* er i Nærheden af Ledefyrene opført to Baaker. Ø.-Baaken staar c. 6 Kbl. S. 12° Ø. fra Kirken og V.-Baaken c. 1½ Kbl. S. 80° V. fra Ø.-Baaken. Baaketønden ligger i Linien Baakerne overet og ikke i Fyrinlien.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben. Cuxhaven.** Det røde Fyr paa *Cuxhaven* ny Havns Ø.-Moles Hoved er formærket saaledes, at et Skib, der gaar op ad Floden, ikke kan se det, saa snart den nye Havns Munding er passeret.

Ved *Cuxhaven* vises paa det Ø-lige Havnehoved et Vandstandsignal. Det bestaar af en sort Viser, der er anbragt paa Taget af det lille Hus, og med stigende Vand følger en Urvisers Bevægelse. Viseren lodret nedad betyder ÷ 1 Meter, vandret til venstre 0 eller Middellavvande, lodret opad + 1 Meter, vandret til højre + 2 Meter og lodret nedad atter + 3 Meter. Dele af Meteren skønnes efter Viserens Stilling. Om Natten anbringes en hvid Lanterne paa Enden af Viseren og en rød Lanterne i Omdrejningspunktet. Naar Signalet er i Uorden, hejses en rød Ballon og om Natten vises ingen Lanterner.

Ved Hjælp af en Tabel kan man finde Vandstanden ved *Ostebank* fra ½ til 2½ Time senere.

I *Elben* er Damperen „*Wilhelm*“ sunken oven for *Grauerort* mellem Tønde Nr. 6 og den nedre graa Tønde, c. ½ Kbl. Ø. for Ledefyrinlien *Stadesand-Bassensfeth*. Vraget er afmærket med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. Større Skibe skulle gaa V. om Vraget.

**Altona.** Paa *Altona* Havns Lededæmning ligger det røde, faste Fyr paa den øvre Ende paa 53° 32' 42" N. Br. 9° 56' 44" Ø. Lgd. og paa den nedre Ende paa 53° 32' 43" N. Br. 9° 55' 42" Ø. Lgd. De to sorte Spidstønder S. for Lededæmningen ligger paa 53° 32' 41" N. Br. 9° 56' 26" Ø. Lgd. og 53° 32' 41" N. Br. 9° 55' 58" Ø. Lgd.

**Jade.** Fyrskibet „*Genius Bank*“ er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet „*Reserve*“, der har tre Master. Det viser samme Signaler som Fyrskibet.

**Holland. Zeeagt van Terschelling. Slenk og Meep.** I *Slenk* er Stumtønde Nr. 2 a med afkortet Kegle flyttet og ligger nu i 9½ Fod Vand. 53° 18' 55" N. Br. 5° 14' 29" Ø. Lgd.

I *Meep* er den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Ballon flyttet og ligger nu i 11 Fod Vand. 53° 18' 26" N. Br. 5° 15' 39" Ø. Lgd.

I *Noord-Meep* er en Spidstønde med Ballon udlagt i 14 Fod Vand. 53° 19' 55" N. Br. 5° 19' 15" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Anse de Primel. Roc'h-an-Trez-Vras.** Den røde Baake med Kegle er atter opført paa *Roc'h-an-Trez-Vras* og den grønne Tønde inddragen.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Ile d'Aix.** Paa *Ile d'Aix* borttages Møllen, som tjente til Sømærke, N. for Semaforen. 46° 0' 49" N. Br. 1° 10' 37" V. Lgd.

**Spanien S. Gibraltar.** Den 1ste Juli 1901 inddrages Fyrskibet, der viser to røde, faste Fyr, ved N. Enden af den landløse Bølgebyrers Yderende ved *Gibraltar*. Samtidig tændes de to røde Fyr paa Bølgebyrers N.-Ende. 36° 8' N. B. 5° 22' V. Lgd.

**Cape Breton Island V.-Kyst. Margaree Harbor.** Det hvide og røde, faste Fyr paa Bølgebyrerne ved Indløbet til *Margaree Harbor* er slukket.

Paa S.-Siden af *Margaree Harbor* er tændt to røde, faste Ledefyr. Forfyret lyser over en lille Vinkel paa hver Side af Fyrinlien. Flammens Højde: 78 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det vises fra et hvidt, firkantet, 22 Fod højt Taarn. 46° 26' 25" N. Br. 61° 6' 40" V. Lgd.

Bagfyret lyser over en lille Vinkel paa hver Side af Fyrinlien. Flammens Højde: 102 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Det vises fra et hvidt, firkantet, 32 Fod højt Taarn, 104 Alen S. 14½° Ø. fra Forfyret.

Holdte overet lede de ind i *Margaree Harbor*, fri af Bølgebyreren ved Mundingens SV.-Side.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Long Island NV.-Kyst. West Penobscot Bay.** En 9 Fods Stengrund ligger ¼ Kml. V. for *Long Island V.-Kyst*, c. 1¼ Kml. N. 14½° Ø. fra *Grindle Point* Fyr ved Indløbet til *Gilkey Harbor*. Til Stedet er undersøgt, skal man holde sig i god Afstand derfra.

**New York. New York Lower Bay. West Bank.** Ved *West Bank* Fyr oprettes omtrent den 1ste Juli 1901 et Taagesignal. En Sirene giver Et-Stød af 2 S. Varighed, med afvekslende 2 S. og 5 S. Pause mellem Stødene.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay.** Den hvide Fortøjtønde til Brug for Lodserne, 3½ Kml. S. 15° Ø. fra *Pensacola* Fyr, er inddragen.

**Chiriqui Lagoon. Almirante Bay. Boca del Toro.** En 3 Fv. Korallgrund er funden i *Boca del Toro*, 2 Kbl. S. 3° V. fra *Careening Point* og i N. 81° Ø. fra *Mangrove Point*. 9° 20' N. Br. 82° 15' V. Lgd. Der er Pletter med 4 og 4½ Fv. tæt omkring Grunden.

**Porto Rico Ø.-Kyst og Crab Island.** Ø. for *Porto Rico* ere følgende Grunde fundne:

En 4 Fv. Grund, *Blake Shoal*, 2¼ Kml. S. 81½° Ø. fra Signalaarnet paa *Palominos Island*. Grunden er ¾ Kml. lang i Ø. og V. og smal.

En 4¼ Fv. Grund, *Hodgkins Shoal*, 2 Kml. S. 76° Ø. fra den Ø.-ligste *Piragua Rock*. Grunden er c. 1½ Kml. lang i N. og S. og ganske smal.

En Korallgrund med kun lidt Vand, 1¼ Kml. N. 83° V. fra *Port Mula* Fyr.

Grunden uden for *Arenas Point, Crab Island V.-Ende*, naar c. 3¼ Kml. N. 31° V. fra Pynten.

Stor Forsigtighed bør anvendes i *Hermanos Passage*, Ø. for *Cordilleras Reef*.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Argentina. Buenos Aires.** I *Buenos Aires* gives nu Tid-signal fra det hydrografiske Instituts SØ.-Hjørne, der ligger 4 Kbl. S. 58° Ø. fra den høje Skorsten *Socorro*. En rød Kugle hejses 2 Minutter før og falder Kl. 1 T. 0 M. 0 S., hvilket er Kl. 1 T. 23 M. 19 S. Stedets Middelklokkeslet eller Kl. 5 T. 16 M. 48 S. *Greenwich* Middelklokkeslet. Gives Signalet ikke nøjagtigt, hejses Kuglen straks igen og falder 3 Minutter senere, Kl. 5 T. 19 M. 48 S. *Greenwich* Middelklokkeslet. 34° 35' 50" S. Br. 58° 22' 15" V. Lgd. Signalet gives alle Hverdage.

**Chili. Magellan Stræde. Pynt Dungenes.** I *Dungenes* Fyrtaarn lyser det hvide, faste Fyr, der er anbragt under Hovedfyret, over Grunden *Nassau*, fra N. 65° Ø. til N. 85° Ø.

**Kap Carranza.** Fyret paa *Kap Carranza* er et hvidt, fast Fyr med hvidt Et-Blus hver 30 Sekunder.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Genua.** Det røde Fyr, der brændte under Arbejdet ved Forlængelsen af Molen *Biagio Assereto* ved *Genua* Havn, er slukket. Paa Molen brænder elektriske Lamper.

**Italien V.-Kyst. Formica Magglore di Grossetto.** Den 5te Juni 1901 tændes paa Øen *Formica Maggiore di Grossetto* et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sekunder. Lys 3½ S., Mærke 1½ S. Synsvidden: 9 Kml. Rundt, 38 Fod højt Taarn. 42° 34' 30" N. Br. 10° 53' 0" Ø. Lgd.

**Østerrig-Ungarn. Istrien. Fasana Kanal.** I *Fasana Kanal* afholdes Semineøvelser ved Øen *Brioni Minore* og c. 1 Kml. N. efter Pladsen, der er spærret for al Sejlsads, er afmærket med fire Fartejer, der vise rødt Flag og om Natten to røde Lanterner, lodret for hinanden.

**Grækenland. Santa Maura.** Mellem *Santa Maura* Red og *Drepano* Havn graves en Rende, der skal have 16 Fods Dybde.

**Mandri Kanal. Erstageria Bugt.** En 22 Fods Klippe er rapporteret at ligge c.  $\frac{1}{4}$  Kml. SØ. for *Erstageria* Pynt.  $37^{\circ} 42' 15''$  N. Br.  $24^{\circ} 47' 7''$  Ø. Lgd.

**Øen Serpho S.-Pynt. Pynt Spathi.** Den 29de Maj 1901 tændes paa Pynt *Spathi* et hvidt Lynfy, der hver 10 S. viser Fire-Lyn og lyser fra N.  $75^{\circ}$  Ø. gennem Ø. og S. til S. 70 V. Flammens Højde: 206 Fod. Synsviddens: 22 Kml. Firkantet, 30 Fod højt Fyrtaarn ved Fyrpasserboligen.  $37^{\circ} 6' 30''$  N. Br.  $24^{\circ} 30' 46''$  Ø. Lgd.

**Tunis. Ras el Djebel.** Ved Yderenden af Fiskeredskaberne ved *Ras el Djebel* ligger et Fartøj, der viser to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Synsviddens: 3 Kml.

**Bizerte.** Det er nu farligt at passere over Bølgebryderen, som anlægges uden for Indløbet til *Bizerte*.

Der er to Løb, som ere sikre.

Ved NV.-Løbet ligger ved V.-Kysten ud for N.-Molens Hoved et rødt Fartøj, der viser et grønt Fyr. Synsviddens:  $1\frac{1}{2}$  Kml.  $37^{\circ} 16' 36''$  N. Br.  $9^{\circ} 53' 22''$  Ø. Lgd. Løbets Ø.-Side er afmærket med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Fyr. Synsviddens:  $3\frac{1}{2}$  Kml. Den ligger ved Bølgebryderens N.-Side paa  $37^{\circ} 16' 44''$  N. Br.  $9^{\circ} 53' 31''$  Ø. Lgd., og flyttes efterhaanden ud efter.

Ved SØ.-Løbet ligger en rød Lystønde, der viser grønt, fast Fyr, ved S.-Enden af Bølgebryderen.  $37^{\circ} 16' 27''$  N. Br.  $9^{\circ} 53' 46''$  Ø. Lgd.

Fyrene paa Forhavns Molerne og ved Indløbet til Kanalen ere utforandrede.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Nimrod Sound.** En 9 Fods Grund er funden i *Nimrod Sound*, fra *Fern Island* NV.-Pynt i N.  $13^{\circ}$  Ø., og fra *Hewett Point* i S.  $80^{\circ}$  Ø.  $29^{\circ} 30' 15''$  N. Br.  $121^{\circ} 30' 20''$  Ø. Lgd.

**Japan. Simonoseki Strait. Takase Shoal.** Ved  $3\frac{1}{2}$  Fv. Grunden *Takase* er udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S. Den ligger i  $4\frac{3}{4}$  Fv. Vand, fra *Manaita Rock* i S.  $23^{\circ}$  Ø.,  $5\frac{1}{2}$  Kbl. og fra *Naruse Baake* i S.  $58^{\circ}$  V.  $33^{\circ} 54' 15''$  N. Br.  $130^{\circ} 54' 10''$  Ø. Lgd.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra

### C. Møllerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eff.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## LANDMANDSBANKEN

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

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Juni 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		99 $\frac{1}{2}$	100
Danmark .....		87 $\frac{3}{4}$	88
Norden .....	113 $\frac{3}{4}$ —114 $\frac{1}{4}$	114	114 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn .....	94 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{3}{4}$
Carl .....		49 $\frac{1}{2}$	50
Dannebrog .....	94—93 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$	94
Skjold .....		69	69 $\frac{1}{2}$
Urania .....	72—71 $\frac{3}{4}$	72	72 $\frac{1}{4}$
Union .....		97 $\frac{1}{2}$	98
Dampsk. af 1896 .....	96 $\frac{1}{2}$ —96	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
Østasiatiske .....	98 $\frac{3}{4}$	98 $\frac{3}{4}$	99
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....		—	—
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats .....		97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk. ....		83 $\frac{3}{4}$	84
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf. ....		84 $\frac{1}{2}$	86
4% — — — 2. Serie ..		91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{3}{4}$
4% — — — 1. — — —		94 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 $\frac{1}{2}$	86 $\frac{3}{4}$
4% — — — 7 — — —		91 $\frac{3}{4}$	92
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — —		84 $\frac{3}{4}$	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	139 $\frac{1}{2}$	139 $\frac{1}{4}$	139 $\frac{1}{2}$
Privatbank .....		121 $\frac{1}{4}$	121 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank .....		120 $\frac{1}{4}$	121
Handelsbank .....		117 $\frac{3}{4}$	118
Grundejerbank .....	99	98 $\frac{3}{4}$	99
Burm. & Wain .....		68	68 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsk. ....		89	91
Sukkerfabr. ....	118 $\frac{3}{4}$	119	118 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier .....	104 $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$	104 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{3}{4}$

### Vekselkurser d. 4. Juni 1901.

	åvsta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.70
London .....	18.16	18.12
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.60	—

### Notering paa Berlins Bers d. 5. Juni 1901.

Russiske Noter .....	216.20
4% Russiske Consols .....	99.60
3 $\frac{1}{2}$ % — — Bodén Kredit .....	93.80
5% Mexikanske 1899 .....	97.40
5% Rumænske Stats .....	90.00
4% — — — 1890 .....	77.40

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

„Danmark“ 8,000, „Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 4,000, „Union“ 6,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.  
Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.  
Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.  
Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.  
Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telf. 387.  
Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.  
Randers. Chr. Laursen.  
Telf. 487.  
S. Sørensen.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
*Toldbodgade 17.*  
Alle Brødsorter føres.  
Kabat for d'Herrer Skibesrestavratører.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

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

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**Skibsmæglere, Speditører m. fl.**

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

**HECKSHER & SØN,**

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

**EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.**

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

**HÄNSCHELL & Co.**

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

\*\*\*\*\*

**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

\*\*\*\*\*

**SØBORG & BENTHIN,**

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

**Michael Lund,**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

**Bjerre & Rømer,**

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

**Peter M. Simoni,**

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

**Wiese & Co.,**

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus.

Flensborgs

**Skibbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Telegram-Adr.: Johnielsen. **JOH'S NIELSEN** Hædersdiplom:  
Telefon Nr. 89. Kjøbenhavn og Königsberg.

(Etableret 1886)

Sejl- & Flagfabrik,

Horsens.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

**Det østasiatiske Kompagni.**

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

VARE-MÆRKE.



**J. E. Schmalfelds**

Tobaksfabriker, Aarhus.

Hovedoplæg:

Saxogade Nr. 6.

Telefon 18792.



**Husk nu!**

**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

77 Bredgade 77

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

1ste Klasses saavel Haand- som

Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

**Aalborg  
Brøndums**

**Akvavitter.**

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

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

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
Fabrik- & Hoved-Dépôt for Kontinentet: **Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

**ANDREAS HANSEN**, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

**HAMBURG.**

Telephon  
287.

**DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

## PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

**DOVENHOF 77 & 79.**

Telegr. Adr.: Børsplads; Telephon:  
**FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.**

**Kjøbenhavns**

**Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## CARL KRARUP,

**Amaliegade 31.**

**Kjøbenhavn K.**

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

**Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.**

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

**Kjøbenhavn — Lübeck**

samt

**Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.**

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

**Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.**

## Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

## 29. Series

3die Trækning begynder **Onsdag** den 12te Juni 1901.

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

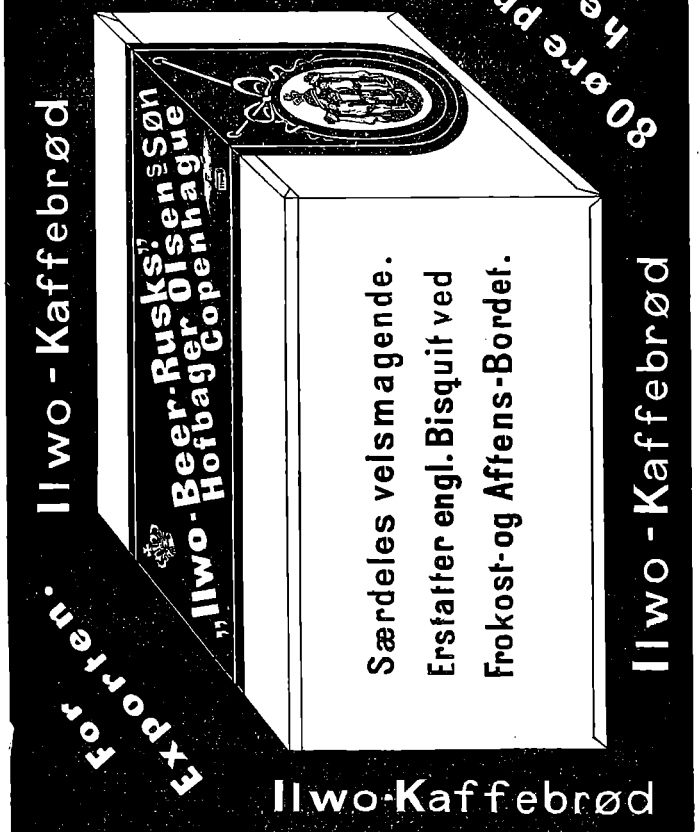
Desuden 300 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 6,300 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 200 og 100 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

## Ilwo-Kaffebrød



## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

**Esbjerg Maskinfabrik,**

Jærn- & Metalstøberi.

**Christoffersen & Larsen.**

Udfører alle Reparationer paa

Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Esbjerg Skibsværft.**

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskebe.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 6. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Dams Hotel i Rønne. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 22. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1901.

P. B. V.

P. Rechnitzer,

p. t. Formand.

## Tønderings Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.

Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved **Strandmøllen og Hellerup.**

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

AKTIESELSKABET

**NORDISK KAFFE-KOMPAGNI,**

KJØBENHAVNS FRIHAVN,

anbefaler sin brændte Kaffe, som særlig egnet til Skibsbrug, idet denne Kaffe er konserveret efter amerikansk patenteret Metode, hvorved Kaffen bevarer sin Kraft og Aroma i flere Maanedere.

Kan leveres ufortoldet.

Faas hos de fleste Kolonial- og Skibsprovianterings-handlere samt Specialforretninger.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Gammel Strand 36.**

12-2. Onsd. og Lørd. Aften 7-9. Søndag 11-1.

**Hans Bonnosen, Læge.**

**INDHOLD:** Om Negligence-Klausulen. — Forhøringsforholdene i nordamerikanske Havne. — Kjøbenhavn, d. 6. Juni 1901. — Proviant- og Karantænereglementer i spanske Havne. — Fragtmarkedet. — Redningsapparater. — Ansvar for sin Bugserbaad. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Personalia. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.

adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Juni 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

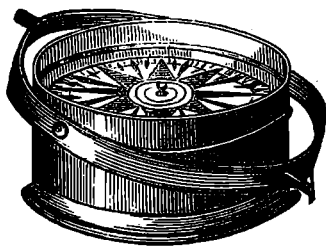
Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.



Kompas justeres.

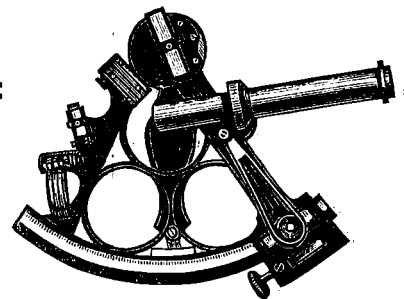
**Frederik Preisler.**

Telf. 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkerteer med Kew Certifikat fra 30 Kr.



Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Allt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

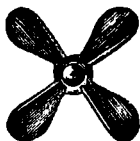
Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 58, Kjøbenhavn.

Flensborgs  
**Skibbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thørstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



### Skibs- Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

S. Sørensen.

## J. D. BEAUVAIS'

overalt anerkendte

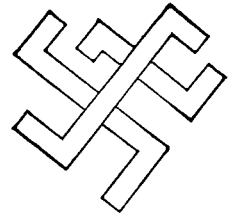
### SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING & SUPPER,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER m. m.

anbefales

**ALLE SØFARENDE.**



R. v. Se

### Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1000  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1800.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

### N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibrestavtørere.

Filial:

St. Strandstræde 43.

### Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.

## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

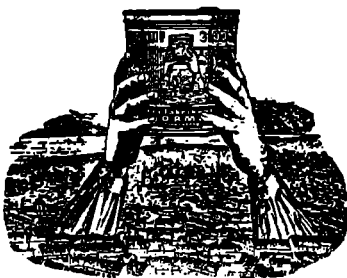
ved

### Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpøse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



### A. FORMANN'S Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

Frederiksberggade 12.

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.



### Er „Moss-Rose“-Tobakken

øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det

særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner,  
Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.  
Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.

Treffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Søfarts-Kommissionens Arbejde.

Det er nu omtrent et Aar siden, at vi første Gang modtog Forespørgsel om, hvorvidt der var nogen Udsigt til snart at se Resultater af den i November 1899 nedsatte Søfarts-Kommissionens Arbejde, og vi har senere gentagne Gange modtaget ikke alene saadanne Forespørgsler, men ogsaa Opfordringer til at lade den Længsel, med hvilken disse Resultater imødeses, komme til Orde her i Bladet. Vi har hertil svaret, at man foreløbig gjorde rettest i taalmodigt at se Tiden an, fordi det for udenforstaaende var vanskeligt at have nogen Mening om, paa hvilken Maade Kommissionen arbejdede for det Hverv, der var overdraget den, og fordi de vanskelige politiske Forhold i hvert Fald ikke gjorde det sandsynligt, at der i de sidst forløbne Rigsdagssamlinger kunde være gennemført Lovforslag, der var fremkomne som Resultat af Kommissionens Arbejde.

Efterhaanden som Tiden er gaaet, er imidlertid Misfornøjelsen over at se Kommissionens Arbejde trække i Langdrag vokset, og vi tør sige, at den nu har naaet en saadan Højde, at det vilde være urigtigt ikke at lade den komme offentligt til Orde. Vi skal derfor forsøge at fremstille, hvorfor man er misfornøjet.

Da Søfarts-Kommissionen for over 1½ Aar siden begyndte sit Arbejde, udtalte vi her i Bladet, at vi for to af de til den henviste Spørgsmaals Vedkommende (de om Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer og om Konsulatafgifterne) „ikke formaar at se hverken Nødvendigheden eller Ønskeligheden af at gøre dem til Genstand for en Kommissions Behandling“, fordi de i enhver Henseende forelaa saa fuldstændig belyste, at de for saa vidt maatte siges at være rede til Løsning, og fordi deres Henvisning til Kommissionen altsaa kun kunde forhale deres Løsning. Tiden har, synes det os, ganske bekræftet denne vor Opfattelse. Det forlyder, at Søfarts-Kommissionen allerede for længere Tid siden til Regeringen har afgivet en Indstilling om Toldspørgsmaalet, men hvis man, hvad man fornuftigvis maa, forudsætter, at denne Indstilling gaar ud paa at opfordre Regeringen til at efterkomme Skibsfartens gamle Krav om Ophævelse af Tolden baade paa Skibe og paa Skibsmaterialer, saa maa vi med Beklagelse konstatere, at Regeringen ganske har negligeret den af den selv nedsatte Kommission; Finansministeren forelagde nemlig i sidste Rigsdagssamling et Forslag om kun at ophæve Tolden paa Skibsmaterialer, og unægtelig vil det ikke være lovende for Fremtiden, om Regeringen i den Grad skulde have tilsidesat Kommissionens Indstilling, at den uden videre har ladet dennes væsentligste Del falde bort. Hvad Konsulatafgifterne angaar, saa er det nu over 2½ Aar siden, at Dampskibsrederi-Foreningen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening afgav en meget udførlig Indstilling til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om denne Sag; vi tror ikke, at nogensomhelst Kommission derefter vilde være i Stand til at sige noget nyt om den, særlig naar man tænker paa de indgaaende Forhandlinger, den tidligere har været Genstand for paa Rigsdagen. Hvad Kommissionen nu har foretaget i denne Sag, derom foreligger der intet officielt. Kun det er sikkert, at den enten intet har foretaget, eller at Regeringen intet Hensyn har taget til den. Thi for dette saavel som for Toldspørgsmaalets Vedkommende er det eneste Resultat, der hidtil er opnaaet — og det er heldigvis af ikke ringe Betydning — det, man kan læse sig til i den sidste Aarsberetning fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, nemlig at Folke-thingets Finansudvalg har afgivet en Betænkning over et Andragende fra Repræsentationen, hvilken Betænkning gaar ud paa, at „hele Udvalget anerkender Berettigelsen af de i Andragendet fremsatte Ønsker om Lettelse af de Byrder, som Told- og Konsulatafgifterne lægger paa Skibsfarten“. Dette eneste Resultat er naaet uafhængigt

af Kommissionen, og dens Behandling af disse to vigtige Spørgsmaal har da, som vi forudsagde, været ganske ørkesløs.

Men der foreligger for Kommissionen en Række andre Spørgsmaal af stor Betydning for vor Skibsfart. Vi nævner ganske kort de vigtigste: Tolddiæters Betaling, Skibsmæglervæsenets Ordning, Besigtelsesvæsenet af Skibe, der under Havari indkommer i danske Havne, Ændringer i Sønæringsloven og i Loven om Sørætter, Revision af Søløven, Søfarendes Udøvelse af deres Valgret. Enkelte af disse Spørgsmaal er ganske vist saa omfattende, at deres Behandling maa kræve lang Tid, men for de flestes Vedkommende gælder det, at de, forinden deres Henvisning til Kommissionen, var meget indgaaende behandlet i forskellige af Søfartsforeningerne. Vi nævner saaledes, at Spørgsmaalet om en Reform af Besigtelsesvæsenet rejstes af Dansk Sejlskibsrederi-Forening i 1897 (det er nu c. 4 Aar siden) og siden har været henvist til Fællesrepræsentationen og har været behandlet af Ministeriet, hvor det i hvert Fald har opholdt sig i længere Tid. Ogsaa Skibsmæglervæsenets Ordning er en Sag, der næppe frembyder store Vanskeligheder for Kommissionen, og det samme kan vistnok siges om Tolddiæt-Spørgsmaalet. Alt i alt kan det siges, at over de fleste af de til Kommissionen henviste Sager kunde der i de forløbne 1½ Aar have været afgivet Betænkning.

Men dette Argument er dog ingenlunde det væsentligste. Søfarts-Kommissionen maatte, da den blev nedsat, gøre sig det klart, at dens Arbejde kun betegner en saare ringe Del af det Arbejde, der skal udføres, inden de Spørgsmaal, den behandler, er løste. Forinden gik et betydeligt Arbejde i Søfartsforeningerne, eller dog i nogle af dem, og bag efter kommer Regeringens og Rigsdagens Overvejelser, der jo ofte kan trække ud i aarevis. En Kommission, der uden Nødvendighed forhæler Arbejdet for de Sager, den behandler, paatager sig derfor et stort Ansvar. Og dette Ansvar er særlig fremtrædende i det foreliggende Tilfælde. Til Efteraaret begynder den første Rigsdagssamling i en ny Valgperiode, forhaabentlig under Forhold, der er gunstigere for Lovgivningsarbejdet end de sidst forløbne. De Lovforslag, der skal forelægges med noget Haab om at blive til Lov, maa helst vise sig i denne Valgperiodens første Samling. Vi tror at vide, at der ingen Udsigt er til, at Søfarts-Kommissionen afgiver Betænkning i indeværende Sommer, og skulde dette vise sig at være rigtigt, saa svinder Haabet om i næste Rigsdagssamling at se Resultater af Kommissionens Arbejde, og saa staar man meget snart overfor den Udsigt, at ogsaa næste Valgperiode, 3 Aar, vil forløbe, uden at man ser nogle af de Reforme gennemførte, som vor Skibsfart saa længe har arbejdet for. Men skulde det blive Resultatet af, at der i Efteraaret 1899 nedsattes en Søfartskommission, at ingen af de Sager, den behandler, kan naa at komme frem for Rigsdagen i Efteraaret 1901, saa betænker vi os ikke paa at sige, at Kommissionen har været en Hæmsko paa Arbejdet for Reforme for vor Skibsfart, som denne helst maatte have været foruden.

Den ærede Kommission vil nu mulig forstaa, hvorfor man er utilfreds. Grunden til, at dens Arbejde ikke fremmes, unddrager sig jo offentlig Drøftelse, men hvis vi tør give den et Raad, saa skal det være dette: Søg at overvinde de Hindringer, der kan være for i indeværende Sommer at afslutte det Arbejde, der kan afsluttes. Thi saa store Interesser staar der dog bag ved de Sager, Kommissionen behandler, at man ellers vil fordre dem fremmede uanset Kommissionen. Vor Skibsfart er nu saa godt organiseret, at den ikke behøver at lade et mangeaarigt Arbejde for sine Interesser afslutte sine Dage i en dansk Regerings-Kommission.



Ogsaa for Søfarts-Kommissionens egen Skyld tror vi at burde anbefale den snart at lade Offentligheden se „Resultaterne“. De imødeses nemlig, jo længere Tid der gaar, med Forventninger, der muligvis vil blive skuffede, naar Resultaterne kommer. Vil læser i Sømændenes og Fyrbødernes Fagblade Forhaabninger om, at Kommissionen skal skaffe os Bestemmelser om Lastelinje, Dækslast o. lign. Og forleden paa det store jyske Handelsmøde var der en Købmand, der udtalte Haabet om, at den vilde løse Spørgsmaalet om Losning i danske Havne, der jo hidtil har givet andre Bryderier nok. Kommissionens Arbejde har da formaaet at sætte Fantasien i Bevægelse, og Offentligheden venter efterhaanden, at den skal tage Affære paa Omraader, som den næppe har drømt om at bevæge sig paa. De, der som vi imødeser Resultaterne med knapt saa store Forventninger, har kun det Ønske, at den vil afgive en Betænkning over de Sager, den skal behandle, der harmonerer med Anskuelserne indenfor den danske Skibsfart — og at den vil gøre det hurtigt.

## Suez-Kanalen i 1900.

Suez-Kanal Selskabet har i disse Dage holdt sin aarlige Generalforsamling i Paris, og særlig med den danske Skibsfarts stigende Benyttelse af Kanalen for Øje, vil det have sin Interesse at høre lidt om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar. „Sh. Gaz.“ omtaler denne i en ledende Artikel, af hvilken det fremgaar, at Trafiken gennem Kanalen har været noget i Aftagende i 1900, hvilket synes overraskende, naar man ser hen til, at Aaret var i særlig Grad gunstigt for Skibsfarten. Kanalen passeredes af 3,441 Skibe, hvilket var 166 mindre end i 1899, medens Netto-Tonnagen af de passerende Skibe gik ned med 157.478 Tons. Ogsaa paa Grund af de militære Transporter fra Evropa til Kina skulde man snarere have ventet en forøget Trafik. Grunden til dette mærkelige Resultat maa da være de ulykkelige Tilstande, der har hersket i Østen, hvor Pest og Hungersnød har hæmmet Eksporten. I 1899 afskibedes over 400,000 Tons Hvede fra Indien til Evropa, men i Fjor lastedes paa Grund af den fejlslagne Høst ikke et eneste Skib med Hvede. Hertil kommer, at Burmah sendte en stor Del af Overskudet af sin Høst til de af Hungersnød hærgede Dele af Indien, og at Eksporten af Oljefrø var betydelig mindre end sædvanlig. De høje Kulpriser foranledigede en mindre Afskibning af Kul fra Storbritannien til Indien. Det menes, at den formindskede Omsætning for disse fire Produkter medførte et Tab af omtrent 750,000 Tons Ladning, hvilket svarer til 150 Dampere af Gennemsnitsstørrelsen af dem, der bruger Kanalen, og en Reduktion i Kanal Selskabets Indtægter af 160,000 Lst.

Ganske vist afskibedes i Aarets sidste Halvdel Bomuld, Jute og Te fra Indien i store Mængder, men Sukker fra hollandsk Indien og Uld fra Australien neutraliserede i høj Grad Forøgelsen. Det maa imidlertid med Tilfredsstillelse fremhæves, at Forretningerne i Indien og Kina i indeværende Aar har taget et Opsving, at den russiske og amerikanske Petroleumshandel er i Fremgang, og at Kuleksporten fra England til Indien har været større paa Grund af de lavere Kulpriser. Derfor har Kanal Selskabets Indtægter været betydelig større i de første fem Maaneder af 1901, og de vil yderligere forøges, hvis Tropperne snart skal føres hjem fra Kina. Selskabet omtaler i sin Beretning de Fordele, det har haft af de store Troppetransporter, men det maa dog fremhæves, at det er paa den stigende Kultur under fredelige Forhold, at Kanalens Fremtid væsentligst maa baseres. Dette ses bedst af Kanalens Historie, idet dens Fremskridt skyldes den stigende Ad-

gang til Havnene i det fjerne Østen og den stærke Udvikling af Dampskibsflaaden. Fordringen om en stor Udvidelse af Kanalen, ved at have et Løb for den udgaaende og et for den hjemgaaende Trafik, synes ikke at komme til Orde mere, og Selskabet har nu sin Opmærksomhed henvendt paa at forbedre Kanalen i sin nuværende Skikkelse. Særlig paatænker man at forøge Vanddybden til 9½ Meter helt igennem og at fortsætte med at gøre Kanalen bredere, hvilket sidste forklares ved de stedse bredere Dampere, der passerer. I 1890 gik kun 13 Skibe med en Bredde af over 15 Meter gennem Kanalen, og i Fjor var deres Antal vokset til 212.

Gennemsnitstiden, der benyttes til at passere Kanalen, har atter været lidt nedadgaaende, men i denne Henseende ventes endnu større Fremskridt, naar man faar indrettet Vigesteder for store Dampere paa omtrent hver tredje Mil. I det hele bestræber Selskabet sig for at opfylde sine Pligter overfor Skibsfarten, ved Siden af at det giver et udmærket Udbytte til sine Interessenter.

Kjøbenhavn, d. 13. Juni 1901.

Det er værd at lægge Mærke til, at den Maade, hvorpaa man i de forskellige Landes Søfartsverden hidtil har betragtet det System, der gaar ud paa, at Staten direkte skal understøtte Skibsfarten, er i Færd med langsomt at omformes. Som Regel har man ment, at saadan direkte Statsunderstøttelse kun tjener til at fremme en kunstig Udvikling, der før eller senere vil vise sig usund, og man har med Rette henvist til Frankrig, hvor Staten Aar efter Aar øser uhyre Summer ud til Skibsfarten i Form af høje Præmier baade for Skibsbygning og Sejlads, og hvor Handelsflaaden dog stagnerer. I Modsætning hertil har den britiske Handelsflaade stadig været i Udvikling, skønt England har holdt sig fjævn fra enhver Plan om at fremme denne med Statens Hjælp, hvad ogsaa vilde stemme daarligt med Englands Traditioner.

Det er derfor et Tidens Tegn, at man netop i England er bleven ængstelig for, at den Beskyttelse, visse andre Lande paa denne Maade yder deres Skibsfart, skal paaføre den britiske Skibsfart er truende Konkurrence. Det er selvfølgelig navnlig Tyskland og De forenede Stater i Nordamerika, man frygter, og nægtes kan det heller ikke, at særlig i det først nævnte Land har Staten forstaaet at understøtte Skibsfarten paa en mere naturlig Maade end i Frankrig; næppe nogen vil paastaa, at den tyske Handelsflaades kolossale Udvikling skyldes kunstige Midler; Staten har i Tyskland rakt Skibsfarten en hjælpende Haand, naar den derved kunde fremme en Udvikling, der i sig selv var sund, men den har ikke fremkaldt en saadan uden Garanti for, at dens Hjælp blev fornuftigt benyttet. Det er dette, man er bleven opmærksom paa i England, og saa fortrolig har man gjort sig med, at den britiske Skibsfart mulig ogsaa maa kræve Statens direkte Støtte, at Underhuset har nedsat en Komite, der skal undersøge Subventions-Systemet i andre Lande og dets Betydning for disses Konkurrence med Englands Skibsfart.

Det har stor Interesse, ogsaa her i Danmark, at se, hvorledes disse Forhold vil udvikle sig i England. Skulde man i England følge det Eksempel, der nu paa forskellig Vis gives af Tyskland, Østerrig-Ungarn, Frankrig, Italien,

Rusland, Sverrig, Nordamerika og mulig flere Stater, og yde Subventioner til Landets Damp- og Sejlskibsfart, da vil det selvfølgelig have den største Betydning for den danske Skibsfart og for de Krav, den maa stille til Staten; denne bør af Udviklingen i Udlandet allerede nu have lært, hvor nødvendigt det er at befri vor Skibsfart for enhver Byrde, der tynger den i Konkurrencen med Udlandet.

Med stor Beklagelse modtoges i Forgaars Efterretning om, at Føreren af Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Norge“, Kaptajn C. B. Knudsen pludselig er afgaaet ved Døden i New York, om Bord paa sit Skib, ramt af et Hjerteslag. Vi opsætter at bringe den afdødes Nekrolog til vi i vort næste Nummer kan led-sage den med hans Billede.

Det vil erindres, at det for nogen Tid siden vakte en Del Opsigt, at det tyske Orlogsskib Kaiser Friedrich III under Kommando af den tyske Kejsers Broder, Prins Heinrich, grundstødte ved Adler-Grund, som det sagdes, fordi Kortet over det paagældende Farvand var unøjagtigt; men forøvrigt gisnedes der paa flere andre Aarsager. Der foreligger nu, ifølge „Hansa“, en Beretning om Uheldet, affattet paa Grundlag af de omhyggelige Opmaalinger, som det har foranlediget den tyske Marine til at foretage. I Fagkrese var man meget forundret over, at Vanddybden i omtrent V.N.V.lig Retning fra Adler-Grund Fyrskib skulde være saa ringe, at et Skib med 8,5 m. Dybgaende skulde kunne røre Grunden. Det oplyses nu, at Skibet grundstødte paa et Sted, hvor Vanddybden er angivet til c. 13, 18, 20 og 17 Meter. Det nærmeste lave Sted, med 9,5 m. Dybde, ligger omtrent  $\frac{1}{2}$  Sømil syd herfor. Havbunden viste paa først nævnte Sted den ved Skibets Opløben foraarsagede karakteristiske Oprodnig og Forskydning af Sten. Grunden bestaar her af løse Sten og Dybden er 8,2 Meter. Hele Stedet har et Fladeindhold af kun 40 Kvadratmeter; det danner det højeste Sted af en meget smal, 240 Meter lang Ryg paa Havbunden, der har Dybder af 9,7 Meter, og som ikke findes angivet i Søkortene. Med Hensyn til Fyrskibets og selve Adler-Grundens Beliggenhed er det fastslaaet, at Fyrskibet geografisk ligger noget sydligere end de officielle Søkort angiver, hvilket dog er uvæsentligt for den praktiske Navigering; fremdeles er det fastslaaet — og dette er det væsentligste for den praktiske Navigering —, at Adler-Grunden er beliggende i den Afstand fra Fyrskibet, som Kortet angiver. Grunden ligger, ligesom Fyrskibet, geografisk en Smule sydligere, end det hidtil har været antaget. Det er derfor urigtigt, at Aarsagen til Kaiser Friedrich III' Grundstødning skulde være, at Fyrskibet laa paa et forkert Sted. Den Kurs, der førte fri af Fyrskibet, maatte efter Kortet og efter de foreliggende Kendsgerninger ogaaa føre fri af Adler-Grund. Den nøjagtige Opmaaling af Stedet, hvor Uheldet indtraf, viser ogsaa, slutter „Hansa“, at Skibet har været navigeret rigtigt.

De jydsk Handelsmænd har i disse Dage holdt Delegeretmøde i Nykjøbing M., og de forhandlede her med usvækket Interesse Spørgsmaalet om Losningsforholdene i danske Havne, nærmere formuleret: om Skippernes Forpligtelser ved Losning af Sækkegods, særlig henset til Sølovens § 136. I de korte Referater af Forhandlingen, som vi har set, finder vi ikke noget nyt Bidrag til Belysning af dette ret vanskelige Spørgsmaal, der jo tidligere har været drøftet indgaaende mellem Købmændenes og Redernes Organisationer; og som Re-

sultat af Forhandlingen fastslog Grosserer Baune, Aarhus, at der næppe var nogen Løsning af Spørgsmaalet at opnaa ad Lovgivningens Vej, men at man derimod ad Forhandlingens Vej sikkert kunde naa Resultater; ligesom den enkelte Købmand kunde betinge sig særlige Regler i saa Henseende i Certepartierne, kunde Købmændenes Foreninger arbejde hen til Fastsættelse af faste Normer for disse, ogsaa med Hensyn til Losning.

Om Lastningsforhold i Rønne har vi fra Kaptajn Anthon G. Gerberg fremdeles modtaget følgende:

De bedes, Hr. Redaktør, endnu i Deres ærede Blad give Plads for efterstaaende Gensvar:

I „Dansk Søfartstidende“ No. 21 for d. 23. Maj tager Hr. Edelstein sig den store Frihed at fremstille mig som farende med Usandhed overfor Almenheden, idet han siger, at det er fuldstændig urigtigt, naar jeg skriver, at Fabriken kun laster 50—60 Tons pr. Dag o. s. v. Da jeg imidlertid ikke kan være tjent med at staa som en, der siger Usandhed, vil jeg i al Venskabelighed oplyse Hr. Edelstein og mine Kolleger om, at i Rønne har der i Aar, fra Afskibningens Begyndelse og til 11. Maj, ikke til Sejlskib været lastet mere end 56 Tons pr. Dag, for saa vidt vi ikke regner den afskibede Kaolin med. Da jeg kom til Rønne d. 5. Maj, laa Skonnert „Martin“ af Sølvborg klar til at laste efter Tørn efter en dansk Skonnert, hvis Navn jeg ikke husker. Tirsdagen d. 8. Maj begyndte „Martin“ at laste og blev færdig om Lørdagen med 192 Tons inde. Paa min Forespørgsel til Fabrikens Agent, Hr. Mortensen, om det var Meningen kun at laste ét Fartøj ad Gangen, fik jeg det Svar, at han intet kunde gøre herved. Lørdagen d. 11. Maj begyndte man efter mit Forlangende at laste to Fartøjer, 50 à 60 Tons daglig til hvert, altsaa ialt 100 à 120 Tons. Lørdagen d. 18. Maj begyndte jeg at laste og Fredagen d. 24. Maj Eftm. var Lasten, 305 Tons, inde, men det gik usædvanlig hurtigt, idet jeg holdt meget Mandskab til at tage imod.

Dette nu om hvor meget, der lastes i Rønne! Men Hr. Edelstein skriver, at det skete er et Uheld, der i de sidste 25 Aar kun er indtruffet én Gang før. Maaske vil Hr. Edelstein være saa god at opgive Navnet paa den svenske Brig, som for tre Aar siden laa 21 Dage, inden den blev lastet. Eller paa den lille danske Skonnert, som for to Aar siden laa 16 Dage. Eller hvor mange Dage det blev for Skonnert „Messina“, Kapt. Risberg, som i Fjor kom til Rønne d. 4. Maj i Ballast og fik lastet d. 22. Maj. Kan disse Tørn i Løbet af 3 Aar blive 1 i 25 Aar? Jeg siger ikke, at Hr. Edelstein giver urigtige Oplysninger, men jeg vil, om det fordres, bevise hvad jeg skriver. Jeg har for Resten aldrig advaret Hr. Edelstein mod at slutte Fragter, men jeg har advaret Skibsførerne i Almindelighed, og jeg vil paany advare mod at slutte med Dansk Chamottevare-Fabrik lim., thi hvis en Kaptajn behøver Fragtforsku, saa koster det 4 pCt., hvilket er dyrt nok, og der findes ingen Bestemmelse om hvor meget, der skal lastes pr. Dag, og ankommer en Damper for at laste, saa har den Fortrin og Sejleren maa vente. Hr. Edelstein skriver privat til mig, at hvis man skulde have fastsat Lastedage for 300 Tons, saa maatte han have betinget sig 10 Dage, og han ønsker et Raad af mig om, hvorledes man skal forebygge de lange Tørn, der indtræffer (1 Gang i 25 Aar!). Nuvel, jeg vil i min Uerfarenhed raade ham til at lade disse Forretninger besørge af en yngre Mand, der har et klarere Blik for, hvad Tiden kræver, thi det kan da hælde, at man bliver enig om at stryge Tørnklausulen og fastsætte en bestemt Lastetid. Thi saa længe Hr. Edelstein har Roret, slutter han saa mange Skibe, han kan, til at laste efter Tørn; han har jo intet Tab herved. Hr. Edelstein mener, at det ikke er noget at raabe saa

højt op om, at jeg maa ligge tre Uger i Rønne — en ædel Tænkemaade, maa jeg sige.

Med Højagtelse  
Anthon G. Gerberg.

I det engelske Underhus forespurgtes for nylig Præsidenten for Board of Trade, om han kunde oplyse, hvor mange Skibe der i de sidste 20 Aar af Undersøgelsesdomstolene var befundet at være utilstrækkelig bemandede.

Præsidenten, Mr. Balfour, oplyste, at i 51 Tilfælde af Forlis var utilstrækkelig Bemanning paavist, uden at man dog med Bestemthed alene kunde tilskrive den utilstrækkelige Bemanning Aarsagen til Forliset.

Mr. William Redmond spurgte fremdeles Præsidenten, om „Shipping Offices“ i de forskellige Havne havde Ret og Adgang til at kontrollere Befarenhedsgraden hos Mandskaberne, der paamønstredes, og forhindre, at halvbefarne Folk forhyrede sig som helbefarne.

Mr. Balfour oplyste, at der fra Board of Trade var sendt et Cirkulære rundt til Mønstringsmyndighederne i de forskellige Havne med Anmodning om at have Tilsyn hermed, og hvis vedkommende Sømand ikke tilfredsstillede kan legitimere fuld Befarenhedsgrad A. B., da at tilføje N. P. i Kontrakten.

## Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge viser ikke nogen direkte Bedring af Markedet i al Almindelighed. Sortehavet og Østersøen er decideret flovere for tidlig Lastning, men paa den anden Side viser Amerika en Del mere Fasthed, navnlig paa ikke ganske prompte Positioner, og der er Tegn til, at Begæret ikke alene vil holde sig, men i den nærmeste Fremtid ogsaa vokse. Naar der tidligere er indtraadt en Fragtstigning paa Verdensmarkedet, har det næsten altid været Amerika, som gik i Spidsen og anslog Tønen, og det bliver vistnok ogsaa den Kant, man denne Gang maa se hen til for en Bedring. Der indløber fremdeles gunstige Meldinger om Høsten baade i Amerika og Rusland, og da Høsten i Tyskland tegner daarligt, er der al Udsigt til, at der bliver en Mængde Korn at transportere til Kontinentet. Fra Sortehavet, Azoff etc. er der bleven sluttet en Del Tonnage pr. Septbr./Novbr., hvorimod Amerika er mere stille. Befragterne byder nok ret livligt for Efteraars Tonnage fra U. S., men der effektueres dog kun forholdsvis faa Befragtninger, idet Rederne gennemgaaende ikke er tilbøjelige til at acceptere de tilbudte Rater. En Omstændighed, som tyder paa, at Amerika virkelig er fastere, er den, at Raten for Dampere i Maanedsfragt (6/12 Maaneder) er stegen 3 Pence, saaledes at der nu kan opaaas 4/6 pr. Ton Dødvægt, hvortil der er sluttet enkelte Baade. Markedet for Baade i Maanedsfragt til transatlantisk Fart er fast, og inden ret længe ser vi maaske, at der er sluttet til 4/7 $\frac{1}{2}$ .

Det østlige Marked er stille, og Begæret indskrænker sig til denne og næste Maaned. Raten fra Bombay til udsøgt Havn pr. Juni er 6 Pence lavere, og der er sidst sluttet til 14/6, medens Kurrachee betaler en Shilling mere. Rishavnene er stadig stille paa Basis af 23/9 fra Burmah til Middelhavet. For Sukker fra Java har Forretningerne været meget faa, men Raterne er uforandrede, og der noteres pr. August 29/ til U. S.

Sortehavet, Azoff etc. er rent elendigt for prompt, hvilket bedst illustreres af Befragtninger som 7/6 fra Odessa til udsøgt Havn, 8/ Hamburg, 9/3 Taganrog/

Rotterdam, eller 9/ fra den bulgarske Kyst, 9/6 til Hamburg. Til disse Rater er der tilmed kun faa Laster, og for Salt fra Eupatoria til Reval, Riga eller Libau er der igen sluttet flere Baade til 11/6. For senere Terminer er Begæret bedre, og pr. Aug./Septbr. kan der fra Azoff opnaas 12/6, medens Raten fra Odessa pr. samme Termin er c. 11/.

Middelhavet har taget en hel Del Dampere, navnlig for Erts, men Raterne er ikke særlig gode. Der betales fra Carthagena 8/ til Middlesbro, 7/9 til Rotterdam eller Amsterdam, fra Almeria 6/6 til Cardiff, „full terms“. Sfax til Rotterdam giver 7/6 for Fosfat. For Esparto er Fragterne uforandrede paa Basis af 13/ à 13/6 fra Oran eller Bona til Firth of Forth. Fra Bilbao har der været gjort en stor Forretning, og Raterne er nu som følger: Cardiff 4/4 $\frac{1}{2}$ , Newport 4/6, Middlesbro 5/10 $\frac{1}{2}$ , Rotterdam eller Amsterdam 6/. Til Philadelphia betales for store Baade 9/9, „full terms“.

Amerika maa nærmest betegnes som fast, og Efterspørgslen for Dampere er bedre. For Korn fra nordlig Havn til Cork for Ordre er der pr. Juni betalt 2/9, hvilket betegner en Stigning af 1 $\frac{1}{2}$  Pence i Ugens Løb. Til Danmark kan opnaas 2/7 $\frac{1}{2}$  én, 2/9 to Havne, maaske 1 $\frac{1}{2}$  d. mere. Paa Netto Charter Form til U. K. eller Kont. er c. 9/ opnaaeligt fra nordlig Havn, og fra Golfhavn er der sluttet til 13/ Juli/Aug., 13/9 Aug./Septbr., 14/ September, hvilke Rater med Lethed kan gentages. For senere Positioner offereres fra Golfen 15/. Fra Tampa til Stettin er der betalt 19/ for Fosfat pr. Juli. Raterne for Tømmer er nærmest uforandrede, og Begæret maa kaldes nogenlunde godt. Fra Pensacola, Mobile etc. har der fundet Befragtninger Sted for Juni/Juli Lastning til følgende Rater: 90/ til Liverpool eller Greenock, 97/6 til Ostende, 112/6 til to spanske Havne. For Deals fra de nordlige Pladser er der heller ingen Forandring; der noteres 40/ à 41/3 fra St. John og 46/3 pr. Juni/Juli fra St. Lawrence til U. K. eller Kont.

La Plata er stille for Juni, hvorimod der fremdeles er et godt Begær efter Juli og August Tonnage. Baade af denne Position kan betinge 19/6 fra de øvre Pladser, hvilket er 6 d. mere end for en Uge siden. Fra Buenos Ayres betales 16/ à 16/6, og fra Bahia Blanca 17/6.

Østersømarkedet er flovet betydeligt af, nærmest paa Grund af, at Tilbudet af Tonnage er ikke saa lidt større end Efterspørgslen, og der konkurreres livligt om de Fragter, som kommer i Markedet. Som vi tidligere har paapeget, er det navnlig Træladninger, som der er Mangel paa, da det er ganske overordentlig vanskeligt for Eksportørerne at bringe ny Salg i Stand. Raterne er overalt lavere. For Props fra Jacobstad Distriktet til Firth of Forth noteres 23/9 à 25/ pr. Gøteborg Std., til Cardiff 27/6. Fra Luleå Distriktet til London eller Hull kan faas 25/ D/B.  $\frac{1}{2}$  Boards, og fra Søderhamn Distriktet 22/6 D/B. For Erts fra Luleå til Rotterdam eller Amsterdam betales 5/9 pr. Ton for Juni Baade. Kronstadt til Holland noterer Hfl. 14 D/B. B. og til London 22/6 à 23/9 D/B.  $\frac{1}{3}$  Boards. St. Petersborg giver for Juni Lastning 1/3 til London eller Rotterdam, 1/4 $\frac{1}{2}$  à 1/5 $\frac{1}{4}$  til Kontinentet, medens senere Baade kan opnaa 1 $\frac{1}{2}$  d. mere. Reval noterer 1/2 $\frac{1}{4}$  til London, Hull eller Rotterdam, men Begæret er meget limiteret. Riga er flovet af og betaler ikke mere end 20/ D/B. til London, 1/ Havrebasis, Hfl. 13 D/B. Rotterdam, 27/6 pr. Std. Props til Cardiff eller Swansea, Frcs. 29/30 D/B. til Dunkirk eller Ghent, Frcs. 32 til Rouen. Libau er ogsaa meget flov; Tilførslerne tager betydeligt af, og Forretningerne er kun faa. Der kan næppe opnaas mere end 10 $\frac{1}{2}$  Pence Havrebasis til London, Hull, Leith eller Rotterdam, 1/ Hamburg eller Weser, 1/3 Rouen. For mindre Dampere fra Sydfinland noteres uforandret Rm. 22/23 pr. Std. Brædder til Kjøbenhavn, Rm. 23/25 til dansk Provis-havn. Fra Nordfinland kan opnaas 1 à 2 Rm. mere.

Kulfragterne fra Wales er uforandrede, og der har fundet en Mængde Afslutninger Sted, men fra Østkyst-

pladserne har Forretningen været slæbende med nedad-gaaende Tendens. Fra Cardiff er der sidst sluttet til Kronstadt 5/3, Kjøbenhavn 5/, Kiel 6/, Genua 8/ à 8/3, Piræus 8/3 à 8/6, Venedig 10/, Port Said 8/6, Alexandria 8/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, La Plata 13/3, Santos 15/9, Aden 12/3, Bombay 12/9, og fra Tynen til Swinemünde 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Kronstadt 4/ (store Baade 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>), Danmark 4/3, Kiel 4/6, Genua 8/, Venedig 9/6. Fra Firth of Forth er sluttet til 4/3 à 4/6 Kronstadt, 4/6 Stockholm, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Danmark for mindre Baade.

Sejlskibsmarkedet er fremdeles godt for de lange Farters Vedkommende. Hjemefter fra San Francisco er Tonen fast paa Basis af 38/9 pr. Efteraaret. Portland (O.) er ligeledes meget fast, og for Septbr./Oktbr. kan der nu betinges 41/3 à 42/ til U. K. eller udsøgt kontinental Havn. Fra Vestkysten af Sydamerika til Evropa er der pr. Oktbr./Novbr. betalt 29/3. Udefter til Sydamerikas Vestkyst kan der for Kul fra Cardiff betinges 16/6. Fra River Mersey til Calcutta betales 14/ pr. Ton Salt. — Det hjemlige Marked er uforandret. Fra mellemsvenske Pladser til Østkysten af England kan sluttet til 23/ à 24/ D/B. og for Brædder fra Sydfinland til Kjøbenhavn noteres Rm. 20/22, til Provinshavn Rm. 23/25, Juni/Juli Afskibning. Fra Umeå Distriktet til Kjøbenhavn kan faas Rm. 25/26 pr. engelsk Kubikfavn Splitved, og fra Søderhamn Distriktet Rm. 21/23, alt pr. Juni/Juli. Brænde fra Windau til Kjøbenhavn betales med Kr. 19/20 pr. dansk Kubikfavn. For Kridt fra Aalborg kan faas Rm. 4 til Riga eller Memel, Rm. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 til Danzig eller Helsingfors. For Lervarer fra Helsingborg eller Høganes noteres Rm. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Königsberg, Rm. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Riga, Rm. 5 til Wiborg. Fra Stevns til Riga kan faas Rm. 4 pr. Ton Raakridt.

D'hr. Hänschell & Co., Barbados, skriver under 25. Maj:

Fragtmarkedet er temmelig roligt, men med et forholdsvist ringe Tilbud af Sejlskibstonnage, og har der, omendskønt adskillige Ordre er indløbne, kun fundet et begrænset Antal Befragtninger. Raterne er vedblivende ret faste og viser kun for de franske Øers Vedkommende en Nedgang, idet Høsten nu nærmer sig sin Slutning og Købmændene alt har dækket sig for deres Behov. Den sædvanlige Efterspørgsel for Sommerafskitninger af Naval stores er nu begyndt. Der er god Brug for Skibe af passende Størrelser til Lastning af P. Pine Lumber til Sydamerika og Sydafrika samt til Evropa, og kan alle disse Fragter sluttet her til Dagens højeste Noteringer. Der er fremdeles god Beskæftigelse for smaa handy Baade til Afskibning af Melasse fra Windward Islands og Porto Rico til De forenede Stater, New Brunswick, Nova Scotia og Kanada. Der noteres som følger: Kokosnødder Trinidad/London 22/6 og 32/6, 250/350 Tons, Logwood Southside Cuba til C. f. o., 34/—36/, Belize/C. f. o. 32/6, Laguna/C. f. o. 37/6. Cedar & Maghoni Sydvestkysten af Cuba/C. f. o. 37/6—40/, Nuevitas/C. f. o. 42/6 c. 350 Tons. Sukker og Rom, Martinique/Frankrig direkte Fros. 35 Sukker. Jamaica/New York 13 c. pr. 100 lbs., Macoris/New York \$ 2<sup>8</sup>/<sub>4</sub>. Melasse Porto Rico/U. S. Havn \$ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. 110 Gallons. Logwood Jamaica/U. S. Havn \$ 3<sup>2</sup>/<sub>4</sub>—\$ 4 pr. Ton.

## Spørgsmaal og Svar.

Sp.: De bedes gennem Deres ærede Blad oplyse mig, om Grundlovsdagen d. 5. Juni er en Fridag fra Middag paa danske Skibe i Udlandet, og om Besætningen for Arbejde om Eftermiddagen kan forlange Overtid.

Med megen Agtelse  
„Skibsfører“.

Sv. Grundlovsdagen falder ganske vist ikke ind under Ordene „Søn og Helligdage“, men ved Lov af 1. April 1891

er Loven om Fred paa Folkekirken Helligdage udvidet til at gælde for Grundlovsdagen efter Kl. 12 Middag, og da Grundlovsdagen derved er bleven en halv Fridag, maa Mandskabet have Krav paa Godtgørelse for Arbejde med Losning og Lastning paa denne Dag om Eftermiddagen.

## Personalia.

Ifølge fra New York modtaget Telegram er Føreren af Dampskibet Norge, Kaptajn C. B. Knudsen, R. af D., afgaaet ved Døden i New York som Følge af et Hjerteslag.

Da Kapt. V. Rohde efter sin Sygdom nu atter har overtaget Dpsk. Moskov, er den midlertidige Fører K. Fischer traadt tilbage i Stillingen som 1. Styrmand.

Styrm. J. Hardt fra Dpsk. Baldur er udnævnt til Fører af Dpsk. Storebelt; dette Skibs hidtidige Fører Wm. Jørgensen skal derefter tilse Bygningen af Dpsk. Hesselø, under Bygning paa Kjøbenhavns Flydedok.

Kapt. H. Rasmussen, der nu er rask, har atter overtaget Dpsk. Garonne, hvis midlertidige Fører C. Mortensen derefter har overtaget Vesuv, da Kapt. P. Andresen har overtaget Dpsk. Antwerpen, der midlertidig førtes af Styrm. J. Wulff, der atter er traadt tilbage i Stillingen som 1. Styrmand.

Kapt. N. T. Tofte har kvitteret Dpsk. Kjøbenhavn, som midlertidig er overtaget af Kapt. N. Kragh.

Dødsfald. Skibsfører M. Olsen af Rørvig, Fører af Skonnert Axel, er afgaaet ved Døden.

Pens. Lods V. E. Jørgensen af Dragør og fhv. Skipper Lars Larsen af Fredericia er afgaaede ved Døden.

Maskinmester i D.F. D. S. C. Chr. Jensen er afgaaet ved Døden.

## Ugens Havarier.

Frankrigs største Sejlskib, 5-Masteren „La France“, tilhørende det bekendte store Sejlskibsrederi Bordes og hjemmehørende i Dunkerque er ifølge Sh. Gaz, af det spanske Barkskib „Josefa“, der ankom til Montevideo den 24. Maj, den 13. Maj paatruffen paa 34° s. B. og 45° v. L., flydende kærtret med Tab af Rig og forladt af Mandskabet. „La France“ var paa Rejse fra Shields til Valparaiso med en Ladning Kul og forlod først nævnte Havn d. 14. Marts.

Aarsagen til Ulykken er endnu ukendt, men man formoder, at den er en Følge af Eksplosion af Kulgas i Lasten eller ogsaa, at Skibet har været ramt af hæftige sydlige Vindkast.

At Skibet holdes flydende, tilskriver man de store Vandballasttanker, hvormed det er forsynet, og som er tomme og hermetisk lukkede. Man savner endnu Underretning om Mandskabets Skæbne, men det antages at være optaget af et forbi sejrende Skib, thi efter Kaptajnen paa „Josefa“'s Opgivende var „La France“ forsynet med alle sine Redningsbaade, da den passeredes. „La France“ var bygget i Glasgow og maalte 3,385 Reg.-Tons. Mandskabet bestod af 42 Mand foruden Kaptajnen og Officerer.

Fra Skagen skriver vor Korrespondent d. 5. Juni:

Den 4. Juni d. A. Form. Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, strandede paa Grund af Taage udfor Gl. Skagen Dampskib Cairo, Kaptajn R. L. Webster af Hull, fra Hjemstedet til Helsingfors og Kronstadt med Maskingods og Kul. Fartøjet er 1,085 Reg.-Tons drægtig med 22 Mands Besætning. Kontrakt om Bjærgning blev sluttet med Svitzers Bjærgningsentreprise og Skagens Bjærgningskorporation, saaledes at Bjærgelønnen iastattes ved Voldgift. Fartøjet kom atter flot Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aften og fortsatte Rejsen, ledsaget af Bjærgningsdampskibet „Frederikshavn“, tilsyneladende ubeskadiget.

Adonis, Barkskib af Kragerø, har været paa Grund ved Saltholm. Flot ved egen Hjælp. En af Besætningen faldt over Bord og druknede.

Kai, Jagt af Mullerup, blev d. 2. Juni paa Rejsen fra Aarhus til Hjemstedet med Majs ramt af Lynet, der rev nogle Splinter af Masten, men ellers ikke foraarsagede videre Skade.

Nordhvalen, Dpsk af Kjøbenhavn, har i Taage udfor Pera været i Kollision med engl. Damper Trevarrack og rumænsk Dpsk. Turny Severin. Nordhvalen har faaet

betydelig Skade om Styrbord. Den engelske Dampet fik ogsaa megen Skade, hvorimod Turny Severin tilsyneladende slap uskadt derfra.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Et Rederi i Marstal har i Rønne bestilt en ny 3-m. Jærnskonnert paa 500 Tons d. V. Prisen er ca. 72,000 Kr.

Et Rederi paa Ærø har købt en Nybygning paa Ormundsens Værft i Salterø ved Arendal. Skibet kommer til at maale ca. 280 Brutto Tons.

Brig Anna Mathias af Fanø er ved Auktion solgt til Grosserer Mathias M. Andersen i Aarhus. Skibet maaler 275 R. T. og er ca. 11 Aar gl. Det faar rimeligvis Hjemsted i Marstal.

Den i vort sidste Nr. efter „Fairplay“ bragte Meddelelse om Salg af Bark Ribe af Fanø dementeres nu i nævnte Blad.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Jespersen, afgik fra New York 1. Juni, best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til Kbhvn. 11. Juni, best. til Dunkirk. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 3. Juni, best. til New York. — Leopold II, Gundel, ank. til St. Petersburg 3. Juni, best. til Dunkirk. — Nicolai II, Michelsen, ank. til Kbhvn. 8. Juni. — Norge, Egense, ank. til New York 7. Juni, best. til Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, best. til New York. — Alexandra, Thomsen, afg. fra New York 8. Juni, best. til Christiania. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 5. Juni, best. til Lisbon. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 4. Juni til S. Sebastian. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 8. Juni, best. til St. Petersburg.

Antwerpen, Wulff, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 25. Maj, best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Marseille 11. Juni, bestemt til Tarragona. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Trondhjem 10. Juni. — Ceres, Kiær, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, best. til Island via Leith. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Gibraltar 7. Juni, best. til Cartagena. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 10. Juni. — Christiansund, Kjelsen, ankom til Stettin 7. Juni, bestemt til Kbhvn. og Vestnorge. — Ella, Brock, ankom til Riga 7. Juni. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 4. Juni. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 9. Juni. — Georg afgik fra Kjøbenhavn 10. Juni, best. til Libau. — Georgios I, Jørgensen, ank. til Boston 3. Juni, bestemt til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, islandsk Kystfart. — Island, Skjødt, afgik fra New York 1. Juni, best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingwarsen, afgik fra Antwerpen 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til London 10. Juni. — Kiew, Jacobsen, afgik fra London 9. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kursk, Møller, ank. til London 6. Juni. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 30. Maj, best. til Island. — Louise, Christiansen, ankom til Hull 8. Juni. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 11. Juni, bestemt til New York. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Kbhvn. 6. Juni. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 6. Juni. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, best. til Hamburg. — Moskov, Fischer, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Riga. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til St. Petersburg 26. Maj, best. til Kbhvn. — Nordjylland, Kromann, ank. til Antwerpen 7. Juni. — O. B. Suhr, Lissner, afgik fra

St. Petersburg 7. Juni, bestemt til Antwerpen. — Omsk, Møller, afgik fra St. Petersburg 8. Juni, bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til Libau 11. Juni. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 10. Juni. — Skalholt, Gotfredsen, i islandsk Kystfart. — Thyra, Jørgensen, pass. Skagen 10. Juni Kl. 8 Fm., best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 5. Juni. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 10. Juni Kl. 9 Eftm., bestemt til London. — Vesta, Holm, ankom til Reykjavik 30. Maj. — Vesuv, Andresen, ank. til Kbhvn. 8. Juni. — Viking, Lorentzen, afgik fra Lissabon 7. Juni, bestemt til Kbhvn. — Eos, Christensen, ankom til Kbhvn. 28. Maj. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Yrsa, Gommesen, ankom til Kbhvn. 10. Juni. — Rita, Rasmussen, ankom til Antwerpen 3. Juni, bestemt til Kbhvn.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 13. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 13. Juni, best. til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 13. Juni, bestemt til Grimsby, via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 13. Juni, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 12. Juni, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 10. Juni, bestemt til Reval, anløbende Kbhvns Red. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 12. Juni, bestemt til Randers. — Storebelt, Jørgensen, afg. fra Nakskov 12. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 12. Juni, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, ankom til Rotterdam 10. Juni. — Frode, Wrisberg, ankom til Cardiff 6. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 10. Juni, best. til Ratja. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Harwich 8. Juni. — Erik II, Hveysel, ankom til Kronstadt 8. Juni. — Knud II, Hansen, afgik fra Hamnholm 11. Juni, bestemt til Stockholm. — Skjold, Schmidt, ankom til Kronstadt 8. Juni. — Danmark, Kraemer, ankom til Howdan Dock 6. Juni. — Ragnar, Holst, ankom til Kbhvn. 8. Juni. — Volmer, Riber, ank. til Methil 8. Juni. — Dan, Tofte, ankom til Libau 6. Juni. — Magnus, Jørgensen, ankom til Rotterdam 7. Juni. — Olaf, Petersen, afgik fra St. Vincent. 31. Maj, bestemt til Cork. — Svend II, Risø, ankom til Antwerpen 28. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Thorsøe, ankom til Amsterdam 8. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Libau 7. Juni. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 6. Juni. — Pawel Andrejeff, Petersen, ankom til Blyth 6. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til London 7. Juni. — Russ, Jensen, afgik fra Noworossisk 9. Juni, bestemt til Bremen. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Durban 16. Maj. — Eduard Bary ankom til St. Petersburg 19. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Santander 4. Juni. — Ekliptika, Nielsen, afgik fra Yarmouth 8. Juni. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 8. Juni. — Mars, Nielsen, ankom til Fleetwood 3. Juni.

Nordseen. Nordland, Pii, ankom til St. Petersburg 10. Juni. — Holland, Jørgensen, ankom til Windau 10. Juni. — England, Andresen, ankom til Rouen 10. Juni. — Rusland, Møller, afgik fra Kastrop 10. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Honfleur 3. Juni. — Niobe, Jørgensen, afgik fra Riga 4. Juni, ank. til Ghent 9. Juni. — Nancy, Nielsen, afgik fra Roytta 6. Juni, best. til Kings Lynn. — Nautik, Mortensen, afgik fra Esbjerg 6. Juni, bestemt til Roytta. — Nexos, Sørensen, afgik fra Warkworth 4. Juni, ankom til Kronstadt 10. Juni. — Nordsejen, Gram, afgik fra Libau 8. Juni, ankom til Borgå 10. Juni. — Nora, Christensen, afgik fra Morlaix 7. Juni, ankom til Warkworth 10. Juni. — Neptun, Winther, afg. fra Esbjerg 8. Juni, bestemt til Neder Kalix. — Nerma, Nielsen, afgik fra Narva 10. Juni, ankom til Kronstadt 11. Juni. — Alfa, Nørby, afgik fra Harwich 8. Juni, ankom til Methil 10. Juni.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Stansgate 11. Juni. — Mary, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, best. til Kemi.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til London 7. Juni. — Fyen, Hansen, afgik fra Hull 4. Juni, ankom til Kronstadt 10. Juni. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 9. Juni, best. til Amsterdam. — Russia, Hansen, afgik fra Delfzyl 7. Juni, bestemt til Riga. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Rotterdam 6. Juni.

Union. Frisia, Skov, afgik fra Delfzyl 8. Juni, ankom til Blyth 10. Juni. — Gallia, Poulsen, ankom til Dordrecht 7. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Newcastle 8. Juni. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Pointindio 28. Maj, best. til Antwerpen. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Gamle Karleby 9. Juni, bestemt til Rouen.

— Fredensborg. Hartmann, ankom til Kbhvn. 8. Juni. — Jomsborg. Kühl, ankom til Aalborg 8. Juni. — Kronborg. Schultz, ankom til St. John 1. Juni. — Rosenborg. Schultz, afgik fra Yxpila 5. Juni, best. til Calais. — Skanderborg. Jensen, afgik fra Uleaborg 7. Juni, bestemt til Rouen. — Søborg. Fischer, afgik fra Gamle Karleby 4. Juni, best. til Calais. — Uranienborg. Ørbeck, ank. til Sunderland 11. Juni. — Stjerneborg. Lundgren, ankom til San Lucar 6. Juni.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Honfleur 31. Maj. — Jægersborg. Agerlin, ankom til Blyth 9. Juni. — Klampenborg. Jensen, afgik fra Ekenæs 9. Juni, best. til Terneuzen. — Marselisborg. Andersen, ankom til Antwerpen 6. Juni. — Silkeborg. Petersen, ank. til Cardiff 7. Juni. — Skodsborg. Larsen, ankom til Honfleur 6. Juni. — Tuborg. Mathiesen, ankom til Calais 10. Juni. — Ulfborg. Hveissel, afgik fra Kbhvn. 11. Juni, bestemt til Rouen. — Kallundborg. Lund, ankom til Kbhvn. 10. Juni. — Vordingborg. Degn, ankom til Blyth 2. Juni.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 9. Juni, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Sjælland. Sonnichsen, ankom til Kronstadt 9. Juni. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 5. Juni, ankom til Riga 8. Juni. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 9. Juni, bestemt til Rotterdam. — Ajax. Brorson, afgik fra Riga 8. Juni, bestemt til Westharteppool. — Nauta. Madsen, afg. fra Burntisland 5. Juni, ankom til Kiel 9. Juni. — Rønne. Hintze, afgik fra Fraserbrough 10. Juni, bestemt til Baltasound.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Dunkirk 8. Juni, best. til Grangemouth. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Riga 8. Juni, best. til Gand. — Ansgar, Larsen, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Hamlet, Sommer, ankom til Brake 11. Juni. — Helge, Matthiessen, ankom til Blyth 8. Juni.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, pass. Perim 1. Juni, for Udg. — Annam, Berg, ankom til Kbhvn. 9. Juni. — Normannia, Erichsen, pass. Suez 3. Juni for Udg. — Patria, Larsen, ankom til Cardiff 3. Juni. — Cimbria, Hansen, afgik fra Singapore 11. Juni for Hjemgaaende.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Sunderland 6. Juni. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Calaix 9. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Riga 29. Maj.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Ghent 6. Juni.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Rotterdam 8. Juni, bestemt til Methil. — London, Bom, afgik fra Kbhvn. 8. Juni, best. til Jacobstad. — Paris, Lund, ankom til Kallundborg 7. Juni.

**Ærs.** Gæa, Knudsen, ankom 4. Juni til Gøteborg.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Grimsby 8. Juni. — Kai, Thomsen, ankom til Burntisland 6. Juni. — Clara, Jensen, ankom til Aarhus 10. Juni.

**Ægir.** Erik, Steen, ank. til Grangemouth 9. Juni. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 8. Juni, bestemt til Rotterdam.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Prinds Valdemar, Beck, afgik fra Falmouth 5. Juni til Ostende. — Lenita, Clausen, ank. til Ternato i Midten af Maj fra New York. — Embla, Jepsen, prajet 31. Maj paa 43° N. 11° W. fra Hamburg til Tahiti. — Anna Agnete, Mathiasen, pass. Dungeness 10. Juni fra Gøteborg til Mauritius. — Anna & Emmy, Svarrer, afgik fra Newcastle 9. Juni til Hangø.

**Rønne.** Courer, Jacobsen, ank. til Windau 2. Juni. — Herman Olsen, Jacobsen, ank. til Stolpemünde 3. Juni. — Prøven, Bidstrup, ank. til Stockholm 6. Juni. — Erik, Sonne, ank. til Fowey 7. Juni. — Kristine, Dich, ank. til Leerbech 28. Maj. — Hermod, Grønval, ank. til Holtenau 8. Maj.

**Svendborg.** Urania, Hansen, ank. til Pillau 3. Juni. — Skirner, Pilegaard, ankom til Åbo 3. Juni. — Hanne, Jørgensen, ank. til Shorehamn 3. Juni. — Elise, Andreassen, ank. til Rochester 3. Juni. — Fides, Nielsen, ank. til St. Davids 4. Juni. — Bellona, Petersen, er efter Grundstødning paa Lågskjær indbragt til Stockholm 5. Juni. — Ariele, Nielsen, ank. til Svolver 5. Juni. — Fanny, Mikkelsen, ank. til Wasa 4. Juni. — Lyø, Jensen, ank. til Skeleftea 6. Juni. — Standard, Rasmussen, ank. til Stettin 6. Juni. — Ane, Jørgensen, ank. til Aarhus 7. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Middelfart 7. Juni. — Confidence, Mouritsen, ank. til Kolding 7. Juni. — Freja, Hansen, ank. til Naskov 7. Juni. — Vega, Rasmussen, ank. til Skeleftea 7. Juni. —

Kruse, Larsen, ankom til London 6. Juni. — Kirstine, Dam, ank. til Seaham 7. Juni. — Helge, Nielsen, ank. til Byske 7. Juni. — Peter, Larsen, ank. til Flensborg 8. Juni. — Sophie, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 8. Juni. — Agnes, Andreassen, ank. til Pillau 8. Juni. — Hanne, Jørgensen, ank. til Fowey 10. Juni. Vesta, Poulsen, ank. til Stettin 10. Juni. — Peter, Jørgensen, ank. til Rostock 10. Juni. — Lilli, Rasmussen, ank. til Le Pallis 10. Juni. — Erhard, Larsen, ank. til Cardiff Red 10. Juni.

**Ærs.** Mariane, Petersen, ank. 1. Juni til Aalborg. — Ingeborg, Svane, ank. 4. Juni til Kotka. — Theodor. Andersen, ank. 3. Juni til Kjøbenhavn. — Familiens Haab, Petersen, afg. 7. Juni fra Kjøbenhavn til Faxe. — Anna, Albertsen, afg. 1. Juni til Kjøbenhavn. — Hebe, Clausen, ank. 4. Juni til Kotka. — Sylphe, Petersen, ank. 3. Juni til Ørnskjoldsvik. — Albert, Fabricius, ank. 4. Juni til Åbo. — Thyra, Rasmussen, ank. 3. Juni til Hamburg fra Maracaibo. — Emanuel, Bager, ank. 3. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Borgå til Eu. — Salus, Bager, ank. 3. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sundsvall til Bariff. — Venus, Friis, ank. 21. Maj til Saffi (Afrika) fra Antwerpen. — Eden, Petersen, ank. 4. Juni til Ræfse. — Hekla, Jørgensen, ank. 5. Juni til Åbo. — Tobias, Bøye, afg. 4. Juni fra Kjøbenhavn til Stettin. — Halmøe, Christensen, afg. 4. Juni fra Kjøbenhavn til Königsberg. — Hermod, Dreimann, ank. 5. Juni til Sundsvall. — H. C. Christensen, Boye, ank. 7. Juni til Hamburg. — Jørgen Olsen, Christensen, afg. 2. Juni fra Falmouth til Hamburg. — Ellen, Svane, ank. 2. Juni fra Fowey til Bridgens. — N. M. Harboe, Petersen, afgik 3. Juni fra Fowey til Kotka. — Martha, Haagensen, afg. 3. Juni fra Cardiff til Kjøbenhavn. — Sofie, Lauridsen, afg. 1. Juni fra Grangemouth. — Haabet, Christensen, ank. 6. Juni til Sundsvall. — Marie, Bøye, ank. 4. Juni til Kiel. — De tvende Brødre, Bøye, ankom 3. Juni til West Hartlepool. — Lykkens Prøve, Jensen, ank. 5. Juni til Kjøbenhavn. — Habil, Rasmussen, ank. 8. Juni til Nantes. — Union, Mortensen, ank. 7. Juni til Jersey. — Ceres, Bager, afg. 5. Juni fra Coivusaari (Finland) til Concameau. — Thea, Friis, var 3. Juni sejlklar i Sundsvall bestemt til Rye. — Olga, Jørgensen, ank. 7. Juni til Sundsvall. — Alf, Rasmussen, afg. 29. Maj fra Gefle til Ramsey. — Johanne, Østermann, er ankommen til Revkjavik. — Rolf, Christensen, er ankommen til Reykjavik. — Marie, Bøye, afg. 7. Juni fra Faxe til Laurvig. — Phoenix, Eriksen, ankom 8. Juni til Kjøbenhavn. — Debora, Rasmussen, ank. 10. Juni til Kramfors. — Mathilde, Hansen, ank. 10. Juni til Langesund. — Claudia, Simonsen, ank. 8. Juni til Maracaibo. — Nicolines Minde, Schesler, ank. 8. Juni til Kjøbenhavn. — Alma Marie, Hansen, ank. 7. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra London til Helgenæs. — Wemyss Castle, Petersen, ank. 5. Juni til Nexø. — Saga, Clausen, afg. 22. Maj fra St. Francois (Vestindien) til Bordeaux. — Zephyr, Hansen, afg. 23. Maj fra St. Anne (Vestindien) til Nantes. — Henriette, Holm, afg. 7. Juni fra Warkworth til Stubbekjøbing. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. 7. Juni fra Port Talbot (Wales) til La Guayra. — Hosanna, Hay, ank. 10. Juni til Newcastle. — Pampa, Christensen, afg. 6. Juni fra Aberdeen. — August, Petersen, afg. 6. Juni fra Boston til Klintebjerg. — Frederik & Ane, Wilhelmssen, afgik 7. Juni fra Aberdeen til Dysart. — Albertine, Petersen, afg. 24. Maj fra Porsgrund. — Anna, Albertsen, afgik 31. Maj fra Porsgrund. — Freden, Boye, afg. 3. Juni fra Pillau til St. Davids. — Maren, Christensen, afg. 3. Juni fra Pillau til St. Davids. — Christiane, Petersen, afg. 6. Juni fra Dysart til Bogense. — Ansgar, Lauritzen, afg. 8. Maj fra Maracaibo til Hamburg. — Marie, Boye, ank. 10. Juni til Laurvig. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 10. Juni til Middlesbrough.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 7. ds. til Rostock fra Limhamn.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa Havrevlen 14 Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

**Store-Bælt.** Revsnæs S. S. for Revsnæs Lystende ligger i 5½ Fv. Vand et Bogspryd, der er fast i Bunden og kun

rager lidt over Vandet, i Mærket „Kallundborg Kirke lidt uden for Land“. Det vil snarest muligt blive uskadeliggjort.

**Østersøen. Fyrskibet „Gjedser-Havn“ S.** En lille 17 Fods Pulle er funden i 23 Fod Vand ca. 8 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. t. Ø fra Fyrskibet „Gjedser-Havn“. Den ligger fra Gjedser Fyr i S. 19° V., 7,100 Alen.

**Island SV. Reykjanes og Fuglasker.** Ved Opmaaling af Reykjanes Halvø er Beliggenheden af Kysten mellem Reykjanes og Skagi, samt af de SV. for Reykjanes liggende Fuglasker, funden betydelig forskellig fra den i Kort Nr. 51, 55, 87 og 114 angivne. Reykjanes Fyr skal saaledes flyttes c.  $\frac{1}{2}$  Kml. Ø. hen, Eldey c.  $\frac{1}{3}$  Kml. VSV. hen, og Geirfugladrangr c. 2 Kml. V. t. N. hen. Reykjanes Fyr ligger paa 63° 48' N. Br. 22° 40' V. Lgd.

De ovennævnte Kort ere rettede efter den nye Opmaaling.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Falsterbo Fyr VSV.** Dybden over den 3 Kml. VSV. fra Falsterbo Fyr sunkne Muddermaskine er nu 26 $\frac{1}{2}$  Fod. Vragfyrskibet og Vragtønden ere inddragte.

**Karlskrona.** Ved Karlskrona ere Stager nu udsatte ved Ø-Siden af de fundne Grunde med 11 og 16 Fod, samt NØ. for 7 Fods Grunden NV. for Skalklippan.

**Kalmarsund.** Lystønden, som til Forsøg var udlagt ved Mellersta Gällburn uden for Kalmar, skal flyttes til den V. for Trädgårdsgrund liggende røde Vager med to Balloner. 56° 37' 42" N. Br. 16° 22' Ø. Lgd.

**Finland. Helsingfors og Ledsund.** Ledefyrene til Helsingfors gennem Gustafsvärn Sund og Långörn Sund, samt de tre Ledefyr ved Ledsund paa Alands Øer brænde til Forsøg hele Sommeren iaar.

**Tyskland. Stettiner Haff. Baakerne Papen, Sandhof og Büchenort.** Paa følgende Baaker er tændt røde Sidefyr, der betegne Kurverne i Farvandet, saaledes:

Paa Papen Baake betegner det røde Sidefyr Kurven mellem Linien Sandhof—Siebort Baake og Linien Büchenort—Stepenitz Baake. 53° 39' 20" N. Br. 14° 33' 3" Ø. Lgd.

Paa Sandhof Baake betegner det røde Sidefyr Kurven mellem Linien Büchenort—Stepenitz Baake og Linien Ganserin—Siebort Baake. 53° 39' 25" N. Br. 14° 35' 25" Ø. Lgd.

Paa Büchenort Baake betegner det røde Sidefyr Kurven mellem Linien Ganserin—Siebort Baake og Linien Sandhof—Stepenitz Baake. 53° 38' 27" N. Br. 14° 35' 59" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Lodsartøjerne fra følgende Steder have følgende Numre: Frederikstad Nr. 1—25, Horten og Tønsberg Nr. 30—52, Larvik Nr. 55—66, Langesund Nr. 75—87, Kragerø Nr. 90—93, Risør Nr. 97—99, Lyngør Nr. 101, Tvedestrand Nr. 103—107, Arendal Nr. 110—116, Grimstad Nr. 122—125, Kristiansand Nr. 128—144, Mandal Nr. 151—161, Farsund Nr. 171—177, Flekkefjord Nr. 181.

**Kristianiafjord. Hankøleden.** I Hankøleden er mellem Garnholmene og Kvenneskjær og Luseskjær fundet flere Grunde, der ikke ere aflagte i Kortene.

Hele Kristianiafjord er under Opmaaling.

**Risør. Grønholmshabet. Pershausen.** Ved Pershausen uden for Grønholmshabet er udlagt en rød Klokketønde. 58° 45' N. Br. 9° 22' Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Skjelanger. Det Naue.** Fra den 15de Juli 1901 vil en hvid Lanterne brænde paa Pladsen for Det Naue Fyrlampe, indtil denne bliver tændt igen. Naar den tændes igen, er den flyttet til Boen paa Sundets S.-Side, hvor Jernstangen nu staar. Den skal lyse fra fri V. om Holmene ved Ildtangevig, gennem N., V. og S. til fri V. om Ypsø og Holmen ved sammes NV.-Spids og vise rødt Lys fra fri Ø. om Basholm og Jakobsø gennem N. og V. til fri S. om Paris-holmen. Den vises fra et Jernstativ. 60° 33' 50" N. Br. 4° 59' 25" Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben. Finkenwerder.** Ved Finkenwerder er tændt Ledefyr. Bagfyret er et rødt, fast Fyr paa Diget. Flammens Højde: 54 Fod. 53° 32' 9" N. Br. 9° 51' 36" Ø. Lgd. Forfyret staar ca. 200 Alen N. 31° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 35 Fod. Holdte overet lede Fyrene midt i Kanal c. fra Mundingen til ca.  $\frac{1}{2}$  Kbl. fra Diget.

Aabningen ved V.-Siden af Kanal c. er betegnet med en Stage med Kurv.

**Weser. Blexen—Flagbalgersiel.** Mellem Blexen og Flagbalgersiel ved 61 og 62 $\frac{1}{2}$  Kilometer er rejst to Par Baaker, der angive den maalte Mil, naar man løber i Linien Flagbalgersiel Fyrbaaker overet. Bagbaakerne ere 32 Fod høje med Diamant og Firkant. Forbaakerne 19 Fod høje med Trekant, den ene med Spidsen nedad, den anden med Spidsen opad.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I Schuitengat er Spidstønde Nr. 1 med Ballon flyttet og ligger nu i 40 Fod Vand. 53° 19' 51" N. Br. 5° 8' 23" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 med Ballon er flyttet og ligger nu i 11 Fod Vand. 53° 19' 51" N. Br. 5° 8' 36" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 er flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand. 53° 19' 55" N. Br. 5° 9' 38" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 er flyttet og ligger nu i 23 Fod Vand. 53° 19' 57" N. Br. 5° 10' 28" Ø. Lgd.

I Schuitengat er der langs Stumptøndekanten 16 Fod Vand.

I Vliesloot ere. Stumptønde Nr. 2 og 3 flyttede efter Farvandet, i hvilket der er 8 $\frac{1}{2}$  Fod Vand.

I Blauwe Slenk er en Stumptønde Nr. 3 a udlagt i 20 Fod Vand. 53° 13' 49" N. Br. 5° 13' 38" Ø. Lgd.

I Zuidrak er Stumptønde Nr. 8 flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 53° 13' 19" N. Br. 5° 17' 51" Ø. Lgd.

En Stumptønde Nr. 8 b er udlagt i 13 Fod Vand. 53° 12' 33" N. Br. 5° 18' 16" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 10 a er flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 53° 12' 2" N. Br. 5° 18' 44" Ø. Lgd.

**Zeegat van Brouwershaven. Karolinageul.** I Karolinageul er der nu 16 Fod Vand, Lavvande, naar man fra Lystønde Nr. 1 holder Stumptøndekanten til Stumptønde Nr. 3 og derfra søger over til Spidstøndekanten.

**England.** Fyret paa Fyrskibet „St. Nicholas“ er nu forandret.

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

**Frankrig. Carentan. Passe des Dames. Passe des Dames** er afmærket med to sorte Spidstønder Nr. 1 og 3 og med to røde Spidstønder Nr. 2 og 4.

I Chenal de Carentan er der 8 Fod over Kortets Nulpunkt.

I Passe des Dames er der 10 Fod over Kortets Nulpunkt.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Raz de Sein. La Vieille.** I La Vieille Fyr er Vinklen, hvori Fyret viser hvidt Fyr med Formærkelser fra N. 22° V. til N. 30° Ø., formindsket med 5°, saa at dens Ø.-Grænse nu gaar i N. 25° Ø. De øvrige Lysvinkler ere uforandrede. Fyret er formærket fra N. 25° Ø. gennem Ø. til S. 69 $\frac{1}{4}$ ° Ø.

**Ouessant. Créac'h.** Den 15. Juni 1901 forandres Créac'h Fyr midlertidig som tidligere bekendtgjort.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Fyrskibet „Boston“ Nr. 54 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 58. Fyr- og Taagesignaler ere uforandrede.

**Nantucket Sound. Handkerchief Shoal.** En 12 Fods Grund har dannet sig Ø. for Tønde Nr. 10 ved S.-Enden af Handkerchief Shoal.

Fyrskibet „Succomasset Shoal“ Nr. 6 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 9. Det viser samme Fyr som Nr. 6. Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

**Vineyard Sound.** Fyrskibet „Sow and Pigs“ Nr. 41 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 58 inddraget.

**New York. Long Island Sound. Hempstead Harbor.** En hvid Fortøjtønde er i 25 Fod Vand udlagt i Hempstead Harbor, fra Glencove Bøgebryder Fyr i S. 79° V. og fra Red Spring Point i S. 24° V.

**Delaware River. Baker Shoal og Reedy Island.** Baker Shoal Spirtønde Nr. 20 er midlertidig ombyttet med en Spidstønde og Reedy Island Spirtønde med en Stumptønde. Farve og Numre ere uforandrede.

**Fort Mifflin Barre.** Den op ad Floden vendende Side af Fort Mifflin Barre forreste Ledefyrtaarn, c.  $\frac{3}{4}$  Kml. neden for Billingsport, er gjort mere kendelig og malet hvid.

**Tinicum Island.** Tinicum Island bageste Ledefyrtaarn, ved Billingsport, er gjort mere kendeligt og malet sort.

**Maryland.** Fyrskibet „Fenwick Island Shoal“ Nr. 52 ombyttes den 15de Juni 1901 midlertidig med Reservefyrskip Nr. 11. Fyrene ere uforandrede, men Taagesignal gives med Klokke eller Gongon, Tre-Slag hver  $\frac{1}{4}$  Minut.

**Potomac River. Alexandria.** Den rød og sort vandret sribede Spirtønde ved Vraget af „City of Alexandria“ lige over for Alexandria er ombyttet med en rød Tønde, der ligger fra Washington Monument i S. og fra Fox Færge i S. 80° Ø.

**South Carolina.** Fyrskibet „Martins Industry“ Nr. 53 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 29 inddraget.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Pynt Zapotitlan.** Paa Pynt Zapotitlan er tændt et Blinkfyrt, der viser hvidt Et-Blink. Flammens Højde: 70 Fod. Rødt, 69 Fod højt Jerntaarn ved den graa Fyrpasserbølg. Lysøvnene: 32 Kml. 18° 37' 0" N. Br. 95° 10' 15" V. Lgd.

**Tuxpam og Pajaros.** En Tønde er udlagt i 7½ Fv. Vand c. 1 Kml. N. 50° Ø. fra *Tuxpam* Fyr. Tønden NV. for Revet *Pajaros*, uden for Øen *Sacrificios*, er en sort Spids-tønde med sort Ballon.

**Porto Rico S.-Kyst. Jobos Harbor.** I *Jobos Harbor* kan Yderhavnen benyttes af store Skibe og afgiver god Anker-plads. Inderhavnen kan benyttes af Skibe med 19 Fods Dybgaende, den er rummelig og fuldstændig dækket. Afmærkningen er tilstrækkelig til med Lethed at besejle Havnen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Kertch Stræde.** En Skonnert er sunken i det S.-lige Indløb til *Kertch Stræde*, 3½ Kml. S. 14° Ø fra *Takly Taarn* og i S. 76° Ø fra *Kyz Aul* Fyr. En Mast er 30 Fod over Vandet. Vraget skal afmærkes med en Tønde. 45° 3' N. Br. 36° 28' Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Forindien. Malabar Kyst. Cochín.** Omtrent den 15de Oktober 1901 forandres *Cochín* hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med Fire-Formærkelser hver 1 Minut. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Det lyser fra S. 20° Ø. gennem S. og V. til N. 11° V. Fyrapparat af 4de Orden. Det vises fra en rund, 70 Fod høj Søjle. 9° 57' N. Br. 76° 14' Ø. Lgd.

**Golf of Manar. Pamban Pass.** Omtrent den 1ste Oktober 1901 forandres *Pamban Pass* hvide, faste Fyr til et Fyr med Fire-Formærkelser hver 1 Minut. Flammens Højde: 94 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Det vises fra en rund, 70 Fod høj Søjle. 9° 17' N. Br. 79° 12' Ø. Lgd.

**Coromandel Kyst. Armeghon.** Omtrent den 1ste Marts 1902 tændes ved *Armeghon* et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink. Flammens Højde: 97 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. Det vises fra en c. 100 Fod høj Søjle. 13° 53' N. Br. 80° 12' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Cochinchina. Saigon.** Ved *Saigon* er en Tønde udlagt ved den øvre Yderside af Vraget af den sunkne Dok. Der er 18 Fod Vand over Vraget. Tønden ved Indløbet til *Grand Bassin* er inddraget.

**Annam. Floden Hué.** Løbet i Floden *Hué* er midlertidig afmærket med to Ledebaaker med sort Ballon. Bagbaaken staar paa Land tæt ved det gamle Fort, og Forbaaken c. 6 Kbl. fra den. Løbet er desuden afmærket med Bambus-Vagere. For Indgaaende holder man sig i 19 & 22 Fod Vand, til man faar Baakerne overet. Løbet skal afmærkes med Jerntønder.

**China. Kiautschou Bugt.** N. for *Hufeisen Rev* er i 19 Fod Vand udlagt en hvid Spirtønde HR/N med to Trekanter med Spidsen opad, 36° 4' 51" N. Br. 120° 17' 31" Ø. Lgd., og Ø. for samme Grund i 19 Fod Vand en hvid Spirtønde HR/O med to Trekanter med Spidserne fra hinanden, 36° 4' 20" N. Br. 120° 17' 24" Ø. Lgd.

En Fortøjtønde paa Inderreden for Krigsskibe ligger nu paa 36° 4' 3" N. Br. 120° 16' 57" Ø. Lgd. Fra Betonklodsen paa Revet strækker det sig 2 Kbl. mod NV. Dette Sted skal afmærkes med en hvid Spirtønde HR/W. Betonklodsen staar paa 36° 4' 36" N. Br. 120° 17' 5" Ø. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Juni 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		99½	99¾
Danmark .....		87	88¼
Norden .....		113½	114½
Kjøbenhavn .....		94¼	94½
Carl .....		49¼	49½
Dannebrog .....		93¾	94
Skjold .....		68½	69
Urania .....		71½	72¼
Union .....		97¼	97½
Dampsk. af 1896 .....		96¼	97
Østasiatiske .....		98¾	99¼
Østersøen .....	108—½	108	108½
Nordøen .....		—	—
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		97	99
5% — — .....		—	—
5% Norden .....		101	105
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3½% uopsig. Stats .....		97¾	98¼
3½% Husejer Kreditk. ....		88½	88¾
3½% Kbhvns Kreditf. ....		84½	85
4% — — 2. Serie ..	91	91	91¼
4% — — 1. — ..		94	94¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	86¾	86½	87
4% — — 6 — .....		—	—
3½% Landkreditk. 3 — .....		87	88
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	139¾	139¾	140
Privatbank .....		121	121¾
Landmandsbank .....		120¼	121
Handelsbank .....	117¾	117½	118
Grundejerbank .....	98½	98½	99
Burm. & Wain .....		67¼	68
Helsingørs Jærnsk. ....		89	90¾
Sukkerfabr. ....	118¾	118¾	119
Bryggeri Aktier .....		104	104½

### Vekselkurser d. 12. Juni 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.70
London .....	18.15	18.11
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.70	—

### Notering paa Berlins Børs d. 11. Juni 1901.

Russiske Noter ..	216.00
4% Russiske Consols .....	—
3½% — Boden Kredit .....	—
5% Mexikanske 1899 .....	97.30
5% Rumænske Stats .....	89.40
4% — — 1890 .....	76.20

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 6,000, „Danmark“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Norden“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 4,000, „Union“ 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 20,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert fra

**C. Mollerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulspeskruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.



# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering ufor-nøden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhaling-plads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havne-pladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dyb-gaaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhaling-plads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havne-plads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper ufor-nøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørgeres hoved-sagentlig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhaling-plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nysted.</b>	Havnen 12 $\frac{1}{2}$ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12 $\frac{1}{2}$ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2 $\frac{1}{2}$ & 3 Kr. pr. Mand.	

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 169 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean, Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. — Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejskibe, Havari-kommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

## LISSABON.

ALBERT OLSEN & C<sup>TA</sup>.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTINGSAGENTER.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 6. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Dams Hotel i Rønne. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalforsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 22. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1901.

P. B. V.  
P. Rechnitzer,  
p. t. Formand.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P. O., No. 5.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon 5560.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.  
Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## LANDMANDSBANKEN

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

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Vesterbrogade 60, 1.**

12—1. Søndag 8—9.

**Hans Bonnesen**, Læge.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: **Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Aalborg  
Brøndums

Akvavitter.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve, kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Enforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretningi Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester.  
Værft og Skibssmedie ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 2.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

## Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 2.

Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Damp sirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledfyr, saaledes at Sejladsen foregaar ubindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

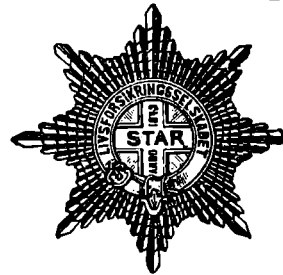
Telefon Nr. 6. **G. W. Møller, Grønnegade, Dragør.** Telefon Nr. 6.

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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



Alle Arter Livs-, Kapital- og Børneforsikring.

Særlige, gunstige Tabeller for Søfolk i udenrigs Fart.

Hovedkontoret for Danmark:

Frederiksberggade 11.

Agenter blandt Skibskaptajner og Styrmand antages.

## C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

## Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

**INDHOLD:** Søfarts-Kommissionens Arbejde. — Suez-Kanalen i 1900. — Kjøbenhavn, d. 13. Juni 1901. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Personalialia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.

### AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

5 Gange 10 Gange 25 Gange

20 % 30 % 50 %

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Juni 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**PETER IBSEN.**

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

**Lager af Værktøj og Beslag.**

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



## Kaptajn C. B. Knudsen.

Som kortelig meddelt i vort sidste Nummer, har Det forenede Dampskibsselskab fra New York modtaget telegrafisk Underretning om, at Kaptajn Christian Bernhard Knudsen, Fører af Dampskibet „Norge“, d. 11. ds. er afgaaet ved Døden om Bord i Skibet, ramt af et Hjerteslag. Dette Budskab kommer uventet, eftersom den Afdøde var en ualmindelig rask og kraftig Mand i sin bedste Alder, idet han, der var født i Nyborg d. 14. Oktober 1853, altsaa endnu ikke var fyldt 48 Aar. Efter at have begyndt sin Sejlads i hjemlige Farvande fo'r han fra 1870 til 1877 med forskellige Nationers Skibe, navnlig med hollandske og spanske, hvorefter han tog Styrmandseksamen og den dertil hørende Maskineksamen. En Tid lang sejlede han derpaa som Styrmand med det i Nyborg hjemmehørende Dampskib „Ariel“, hvormed han forliste paa Rigshøft. I 1882 indtraadte han i Dampskibsselskabet Thingvallas Tjeneste som 2den Styrmand i Dampskibet „Gejser“, forfremmedes 1884 til 1ste Styrmand i „Island“ og overtog 1888 Posten som Fører af det til Thingvallaselskabet indkøbte Dampskib „Danmark“. Fra dette Skib vil han være Almenheden mest bekendt, idet han, efter at Skibet havde mistet Skruen i Atlanterhavet, hvorved det fik en stor Læk agter, forsøgte at bringe det stærkt havareede og næsten halvt sunkne Skib for Sejl til Azorerne. Under Sejladsen hertil mødte han Dampskibet „Missouri“, som først forsøgte at bugsere „Danmark“, men da Agterskibet stadig sank dybere, idet Lækagen tiltog, bestemte han sig til at forlade Skibet, og alle Passagererne og Besæt-



ningen, ialt over 700 Mennesker, bragtes ved Baade saavel fra „Danmark“ som fra „Missouri“ om Bord i sidst nævnte Skib, og landsattes derpaa af dette paa Azorerne. Desværre mistede 1ste Maskinmester Kaas Livet ved denne Løjlighed ved et Fald i „Danmark“s Maskine. At Overførelsen af de mange Mennesker, hvoraf en stor Del var Kvinder og Børn, foregik uden mindste Uheld skyldtes i første Række Kapt. Knudsen, som ved den udmærkede Ro, hvormed han ledede Arbejdet, indgød Passagererne Tillid og Mod. Han blev da ogsaa smukt belønnet for sit Forhold efter dette sørgelige Forlis, idet han paa forskellig Maade ved Hjemkomsten blev hædret; saaledes blev han dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog foruden med en russisk og en græsk Orden; endvidere tilfaldt engelsk Lloyds ham dette Selskabs Guldmedalje og „Foreningen af Mænd, dekorerede med Redningsmedaljen“ udnævnte ham til Æresmedlem. Efter nogen Tids Forløb overtog han det til Erstatning for „Danmark“ indkøbte Dampskib „Norge“, med hvilket Skib han i 1898 overgik til Det forenede Dampskibsselskab.

Kaptajn Knudsen, der var ugift og en ret formuende Mand, havde haft i Sinde med dette Aars Udgang at tage Afsked fra Selskabets Tjeneste, navnlig af Hensyn til sin gamle Moder, for hvem han stedse havde været en kærlig og opofrende Søn. Afholdt og anerkendt for sin Dygtighed som Skibsfører og ikke mindst som Fører af et Passagerdampskib, vil han blive savnet af de mange, med hvem han i disse Egenskaber kom i Berøring, saavel paa denne Side som hinsides Atlanterhavet.

## Overrettsdomme.

### Isklausul. — Skippers Ansvar efter § 59.

Dom i Sag Nr. 531/1898, afsagt d. 21. Januar 1901 af Landsoverretten i Viborg.

Imellem Cementfabriken „Dania“ som Ejer af det i Mariager hjemmehørende Dampskib Vejle og Firmaet Elkan Wulff i Kjøbenhavn blev der d. 18. Januar 1897 afsluttet et Certeparti, hvorefter „Vejle“ i Frihavnen skulde indtage en Ladning Bomuldsfrøkager og dermed afgaa til en god og sikker dansk Havn indenfor Skagen efter Ordre ved Konnossementernes Tegning; Certepartiet indeholdt følgende Klausul: Skulde Lossepladsen ved Damperens Ankomst være utilgængelig paa Grund af Is, har Kaptajnen Ret til mod Betaling af fuld Fragt at afgaa til den nærmest tilgængelige Havn for Losning der.

Ved Konnossementernes Udstedelse fik Skibet Ordre til at gaa til Randers, hvor Ladningen skulde leveres til Etatsraad Ankerstjerne eller Ordre. Den 25. Januar af-

sejlede Skibet fra Kjøbenhavn, men naaede kun ind i Randers Bugt, hvor det paa Grund af Ishindring vendte om og sejlede til Grenaa, hvor det ankom d. 26. ved Middagstid. Kaptajnen telegraferede straks til Modtageren i Randers, at han paa Grund af Is ikke kunde gaa til Randers. Modtageren nedlagde Protest imod Kaptajnens Adfærd og gjorde ham og hans Rederi ansvarlig for det Tab, der paaførtes ham. Da Forhandling ikke førte til noget, lossedes Ladningen i Grenaa, idet dog Modtageren forbeholdt sig sin Ret.

Ved en for Gjerlev og Onsil Herreders Soret anlagt Sag paastod Etatsraad Ankerstjerne sig hos „Vejle“s Rederi tilkendt et Beløb af 639 Kr. 53 Øre, som udgjorde de forøgede Omkostninger, han havde haft ved at faa sin Ladning i Grenaa i Stedet for i Randers. Søretten tog Modtagerens Paastand til Følge og tilpligtede yderligere „Vejle“s Rederi at betale Processens Omkostninger med 50 Kr.



Sagen appelleredes til Viborg Overret, der kom til det modsatte Resultat.

Under Proceduren for Overretten hævdede Rederiet, at Isforholdene ud for Randers Fjord den paagældende Dag havde været af en saadan Natur, at Kaptajnen, der forgæves søgte at forcere Isen, umulig kunde naa frem, og at det derfor i Henhold til Certepartiets Klausul var fuldt berettiget af ham at søge til Grenaa, der var den nærmest tilgængelige Havn.

Modtageren i Randers hævdede herimod, at Kaptajnen ikke havde gjort, hvad der var hans Pligt eller hvad der stod i hans Magt for at naa Randers.

„Vejle“ er bygget i 1865, ombygget 1896 og er en mindre Fragtdamper, hvis Maskine har 35 nominelle, 160 indicerede Hestekraft; Skibet er bygget af Jærn med ufuldstændig Inderklædning og har ingen særlig Forstærkning til Isbrydning, hvortil det efter Kaptajnens og Maskinmesterens Forklaring ikke egner sig. Kaptajnen var som Følge af 7 Aars Sejlads i det paagældende Farvand nøje kendt med Besejlingsforholdene paa Randers Fjord.

Ved Afsejlingen fra Kjøbenhavn havde Kaptajnen af nogle Skippere hørt, at Randers endnu var tilgængelig; i Sundet laa en Del Is, der forsinkede Sejladsen noget, men senere fandtes ingen Forhindring, før end man kom tværs af Skjerbæk-Hest, hvor Skibet kom i Is, der tiltog i Styrke. Kl. 10 Form. d. 26. Januar kunde Isen ikke forceres længere; de var da c. 5 à 6 Kvartmil fra Fjorden, og i et Skibsraad besluttedes det at vende og søge ind til Grenaa; Vejret var klart med let Luft af Øst, og Isen, der var c. 4 Tommer tyk, laa fast over hele Bugten med Skruninger. Det havde efter Kaptajnens Mening været nyttigt at forsøge andre Kurser, da Isen strakte sig saa langt, han kunde se nord paa ud fra Land; han mente det endvidere ugørligt at søge Forbindelse med Land, og han vidste, at Lodsbaaden under de forhaandenværende Forhold ikke gik ud af Fjorden.

Ifølge Forklaring af Kaptajn Frandsen, Fører af Dampskibet „Ydun“, var denne Damper d. 22. Januar af Isen blevet sat paa Grund ved Udbyhøj, og kom først af Grunden d. 28. samme Maaned; Kaptajn Frandsen forklarede, at der d. 26. og 27. Januar laa Is ude i Kattegat saa langt han kunde se; Isen i Randers Fjord var meget svær, og han ansaa det for umuligt for „Vejle“ at forcere Isen, ligesom han vilde have anset det for ufornuftigt af „Vejle“ at vente paa en en Bedring i Vejrforholdene; at gaa uden om Isen var umuligt, da der laa Is overalt.

Modtageren fremlagde for Overretten en Erklæring fra Fjord- og Havneinspektør H. Bruhn i Randers, ifølge hvilken Randers Fjord i Dagene d. 26. og 27. Januar var passabel for Havnevæsenets Bryder „Uller“ og altsaa ogsaa for Skibe, som skulde følge den. Det fremgik imidlertid af nævnte Erklæring som af Sagens øvrige Oplysninger, at Isen paa Fjorden de paagældende Dage var saadan, at det selv for Isbrydere var besværligt at passere, og det fremhævedes endvidere, at „Vejle“ var bredere end „Uller“, og at det efter Kaptajn Frandsens, i hans Forklaring udtalte Mening vilde have været betænkeligt for „Vejle“ at følge efter „Uller“ op ad Fjorden, selv om „Vejle“ havde kunnet naa Indløbet til Fjorden. Det var nu givet, at „Vejle“ ikke ved egen Hjælp kunde naa fra det Sted paa Bugten, hvor den maatte opgive Forcingen, og ind til Fjorden, og efter det under Sagen oplyste kunde det ikke bebrejdes Kaptajnen, at han ikke søgte at forandre Kursen og gaa ind et andet Sted, da dette vilde have været umuligt; der maatte endvidere gives Kaptajnen Medhold i, at det vilde have været forbundet med Fare for Skib og Ladning at blive liggende for at afvente Forandringer i Vejrforholdene; naar det var hævdet af Ladningsmodtageren, at Kaptajnen burde have afventet den ved Middagstid sædvanlige Strømkæntring i Fjorden, da maatte der gives Kaptajnen Medhold i, at denne ikke kunde have nogen Indflydelse paa

Isforholdene paa det Sted af Bugten, hvor han laa. Naar det endvidere var blevet fremhævet, at Kaptajnen inden Afgang fra Kjøbenhavn burde have telegraferet til Randers, for at Isbryderen kunde være gaaet ud, da kunde Kaptajnens Undladelse heraf ikke bebrejdes ham, da han paa Grund af Vejrforholdene ikke kunde vide, hvad Tid han vilde komme til Randers. Naar det endelig var blevet fremhævet, at Kaptajnen, inden han vendte om og gik til Grenaa, burde have signaliseret efter Lods, da maatte dette siges at være uden Betydning, idet det maatte anses som givet, at Lodsbaaden under de tilstedeværende Forhold ikke vilde have kunnet komme ud til „Vejle“, og naar Modtageren vilde hævde, at Lodserne kunde have sendt Bud efter „Uller“, da maatte det erindres, at denne Damper samme Dag var gaaet ind til Randers, hvorfor det ikke var antageligt, at den fra Lodsstationen vilde have kunnet tilkaldes saa betimelig, at den kunde have ydet den fornødne Hjælp, ligesom det ikke kunde anses for givet, at „Uller“ vilde have villet eller kunnet bryde Isen ud til et Skib, der laa saa langt ude som „Vejle“.

Dommens Slutning lyder herefter saaledes: Idet det efter det saaledes anførte maa antages, at Føreren af „Vejle“ i Henhold til den i Certepartiet — til hvis Betingelser der er henvist i Konnossementerne — indeholdte Isklausul har haft Ret til at sejle til Grenaa Havn for at losse der, og at indstævnte, Etatsraad Ankerstjerne, derfor ikke overfor Citanterne har noget berettiget Krav paa at erholde Erstatning for de ham ved Løsningen i denne Havn i Stedet for i Randers paaførte forøgede Udgifter, vil Citanterne være at frifinde for indstævntes Tiltale i denne Sag.

Efter Omstændighederne findes indstævnte dernæst at burde betale Citanternes Processens Omkostninger for begge Retter med 160 Kr.

Dom afsagt d. 29. April af Landsoverretten i Kjøbenhavn.

En paa Færøerne hjemmehørende Skibsfører blev i 1891 antaget til at føre en Fiskeskonnert Florence, tilhørende en Købmand paa Færøerne; efter Fiskeriets Ophør fortøjedes Skibet for Vinteren i Fuglefjord; det havde Bagbords Anker og Kæde forude og en Kæde agter ind til en Klippe.

Under paalands Storm drev Skibet i Land og blev efter at være bragt flot sat paa Land for at undersøges. Skibsføreren rejste og meddelte Købmanden, at han betragtede sig som løst fra Skibet. Da Rederen mente, at Skipperen var Skyld i Havariet, tilbageholdt han hans Løn, hvorfor Skipperen anlagde Sag ved Retten paa Færøerne og fordrøede 1,888 Kr., medens Rederen ved Kontragsmaal forlangte en Erstatning for Skaden paa 2,124 Kr.

Ved Sørettens Dom, der afsagdes d. 8. Februar 1897, blev Rederen tilpligtet at betale Skipperen 1,736 Kr. og Skipperen paa den anden Side tilpligtet at betale Rederen 1,571 Kr. Skipperen indankede Sagen for Landsoverretten i Kjøbenhavn.

Hvad Hovedspørgsmaalet, Skipperens Forsømmelighed, angaar gjorde Rederen gældende, at Skipperen ikke havde fortøjet Skibet forsvarligt, idet han af den ca. 165 Favne lange Ankerkæde kun havde brugt 45 à 60 Favne til Bagbords Anker og 60—74 Favne til Landfortøjningen, samt at han burde have brugt et om Bord værende Patentanker, der var bedre end det andet.

Skipperen paastod, at han havde brugt al den Kæde, der var om Bord, og deraf 75 Favne til Ankeret; ved Vidneførsel godtgjordes det dog, at der havde været ca. 24 Favne ubenyttet, og at Længden af Kæden til Bagbords Anker havde været 30—40 Favne. Ved en paa Rederens Foranstaltning afholdt Skønsforretning udtaltes det, at 30—40 Favne under de forhaandenværende Omstændigheder havde været for lidt og Fortøjningen derfor uforsvarlig, medens Skibet med 70 Favne forventes at kunne have ligget sikkert; endvidere burde Patentankeret

have været benyttet. Det var endvidere godt gjort, at Skipperen ikke, da Skibet begyndte at drive, var gaaet om Bord, uagtet han godt kunde have gjort det.

Overretten udtalte i sin Dom, at det vel ikke med Sikkerhed var afgjort, hvor megen Kæde der var blevet brugt til Bagbords Anker; men naar hensaaes til, at Skibet havde tilstrækkelige Midler til en forsvarlig Fortøjning og drev i Land under ikke usædvanlige Vejrforhold, samt til, at Skipperen ikke havde kunnet oplyse særlige, ham utilregnelige Omstændigheder, maatte Retten gaa ud fra, at Grundstødningen skyldtes mangelfuld Fortøjning, for hvilket Skipperen har Ansvar, ligesom det lagdes ham til Last, at han ikke var gaaet om Bord, da Skibet begyndte at drive.

Skipperen dømtes derefter til at betale: Bjærning, midlertidig Reparation, Rederens Rejse for at skaffe ny Fører og en Del af den endelige Reparation, ialt 953 Kr., der afkortedes i det ham skyldige Beløb 1,736 Kr., saaledes at Rederen skulde tilsvare Skipperen 783 Kr. Sagens Omkostninger for begge Retter ophævedes.

Kjøbenhavn, d. 20. Juni 1901.

Det danske Konsulatvæsen er for Tiden Genstand for en Del af Dagspressens levende Opmærksomhed, og særlig i de kjøbenhavnske Grossererers Organ „Børsen“ bliver dets Fortrin og Mangler, og navnlig de sidste, indgaaende drøftet. Det er ikke vor Mening at blande os i denne Debat, der for saa vidt er ret ørkesløs som det meste af, hvad der siges, er sagt adskillige Gange før. Men naar man fra flere Sider nævner Skibsfarten som en af de Næringsveje, der i særlig Grad er interesseret i og gør Krav paa en Reform af Konsulatinstitutionen, saa svæver man i en Vildfarelse, som det maaske maa være os tilladt at rette, og naar man mener, at Skibsfarten føler sig forurettet ved ikke at have Indflydelse paa Valget af Konsulterne, saa kan Grundlaget for en saadan Mening kun være et mangelfuldt Kendskab til den Opfattelse, der gør sig gældende i Skibsfartskredse.

I gamle Dage eksisterede Konsulterne vel overvejende for Skibsfartens Skyld. Naar en Kaptajn med sit Skib løb ind i en fremmed Havn, var det ikke alene i Kraft af Lovens Bud, at hans første Vandring, med Skibets Papirer under Armen, var til det danske Konsulat; det var ogsaa fordi, at Konsulen var eller burde være hans eneste Støtte og Raadgiver i det fremmede Land. Men dette er nu anderledes. Ethvert Dampskibsrederi har i den udenlandske Havn, som dets Skib anløber, sin Agent eller dog en eller anden Forbindelse, som Kaptajnen henvender sig til, og for langt de fleste Sejlskibsrederiers Vedkommende er det samme Tilfældet. Skibsførerens Forbindelse med Konsulatet er dog ingenlunde afbrudt, thi Loven paalægger ham stadig, om end kun skriftlig, Anmeldelsespligt til Konsulatet og fastsætter desuden en Række Tilfælde, i hvilke han skal henvende sig til dette. Men dette sker for en væsentlig Del i det offentlige, i mange Tilfælde kun indirekte i Skibsfartens Interesse, og man kan ikke ud herfra begrunde det mærkelige Forhold, at Skibsfarten betaler hele Konsulatvæsenet. Og paa hvilket andet Omraade tænker man sig egentlig, at Skibsfarten som saadan har direkte Nytte af Konsulatinstitutionen? Tror man, at Skibsfarten gen-

nem denne henter sine Kundskaber om Fragtforhold, om ny Skibstyper, om Farvandsforhold eller lignende? Nej, i vor Tid med dens stærkt udviklede Efterretningsvæsen er det ganske andre Kilder, fra hvilke Skibsfarten faar den Viden om saadanne Forhold, som den har praktisk Brug for.

Det skal nu ikke hermed være sagt, at Skibsfarten ingen Interesse har i Konsulatinstitutionen. Men vi siger næppe for meget, naar vi paastaar, at det er en af de Næringsveje, der er mindst interesseret i den. Med sine omfattende Forbindelser med Udlandet har den rig Adgang til at følge Udviklingen i dette, og den vil faa det i stigende Grad. Men utvivlsomt har andre Næringsveje (Landbrug, Industri og, som det saa stærkt hævdes, Handel) i stedse højere Grad Interesse i, at Landet har et dygtigt og intelligent Konsulatkorps. Det er derfor Statens Opgave at skabe et saadant og at betale, hvad det koster. Men det er Skibsfartens Ret at blive fri for at udrede en Udgift, der ene bør paahvile Staten. Paa at opnaa dette har Skibsfartens Bestræbelser nu i en Aarrække gaaet ud og med stedse lysere Udsigt til et godt Resultat. Den har ikke nogen Særinteresse i Konsulatinstitutionens Udvikling, og den fordrer ikke nogen særlig Indflydelse paa denne.

Vi tror, at vi her korrekt har angivet Skibsfartens Opfattelse af denne Sag. Og det vilde være ønskeligt, om de, der skriver om den, vilde tage disse Linjer til Efterretning.

Ved den Sæmslutning mellem de større Skibsværfter i De forenede Stater i Nordamerika, der nylig har fundet Sted, er der dannet en „Trust“ (Ring) af kolossale Dimensioner. Det ny Selskab vil faa Navnet The United States Shipbuilding Company, og dets Kapital bliver ikke mindre end 70 Mill. Dollars. Det kommer til at raade over Værfter, paa hvilke 380,000 Tons kan være i Arbejde, og der kan beskæftige 24,000 Arbejdere. Selskabet vil overtage Bygning af Krigsskibe baade for De forenede Stater og for andre Lande, fremdeles Skibe til oversøiske Ruter og til Kyst- og Flodfart. En enorm stor Tørdok vil blive anlagt paa Atlanterhavskysten; den vil kunne optage Skibe af de største Dimensioner. — Selskabet ligger for Øjeblikket inde med Ordre, der repræsenterer en Værdi af 63 Mill. Dollars, og som vil beskæftige Værfterne i 18 Maaneder; Udbyttet, der vil vindes ved disse Ordre, anslaaes til 7 Mill. Doll. Indeværende Aars Nettogevinst anslaaes til 4,223,000 Doll. Selskabets Ejendomme vurderes til over 26,300,000 Doll. — Man spaar Selskabet en glimrende Fremtid, og en i Skibsbygnings-Industrien særlig kyndig Mand, Mr. Bowles, har udtalt, at denne kun kan drives med virkelig Fordel, naar alle de forskellige Virksomheder, der frembringer det færdige Dampskib, forenes under en fælles Ledelse. Han har fremdeles paapeget den økonomiske Vinding, der i mange Henseender vil blive Følgen af en saadan fælles Drift. Han udtaler, at Krigsskibe og Handelsskibe ikke vil blive byggede paa samme Værfter, hvilket vil sikre en langt mere økonomisk Drift. — Det ny Selskab har sikkert sig, at Værfternes Personale vil forblive i dets Tjeneste, og det haaber at komme til at raade over det i teknisk Henseende bedste Personale i De forenede Stater.

For den Kommission, der for Tiden undersøger Londons Havneforhold er der bleven forelagt nogle interessante Oplysninger om Havneafgifternes Størrelse i for-

skellige evropæiske Havne. Et Dampskib paa 2,000 Reg.-Tons Netto maa betale i

	£	sh.	d.
Antwerpen (Kajerne).....	26	5	0
Amsterdam.....	30	0	0
Rotterdam.....	31	5	0
Hamburg (Elben).....	33	6	8
Antwerpen (Dokkerne)...	43	15	0
Bremerhaven.....	47	3	4
Cherbourg.....	114	15	0
Havre.....	126	11	8
Calais.....	131	6	8
Boulogne.....	141	13	4
Dunkirk.....	159	1	8
Rouen.....	167	18	4
Hamburg(GovernmentQuay)	217	13	4
London (Dokkerne).....	129	3	4

Grunden til, at Afgiften i Amsterdam, Rotterdam og Antwerpen er saa lav, er dels den, at Regeringen har ydet Bidrag til Forbedringsomkostningerne og givet Afkald paa alle Afgifter, dels at Skibsafgifterne er holdte saa lave som muligt. I Hamburg er der lagt en betydelig Afgift paa Skibene til Dækning af Udgifterne ved Havneforbedringerne, medens denne Afgift i Bremen er lagt paa Varerne. I Frankrig er der lagt store Afgifter paa Skibene til Dækning af Udgifterne ved Havnearbejder.

Dersom Udgifterne for Lodsning, Bugsering, Lastning, Losning etc. blev lagt til Havneafgifterne, vilde de for et Dampskib paa 2,000 Reg.-Tons Netto i Amsterdam udgøre £ 119.18.4 og i London £ 354.3.4. Sidst nævnte Sted er Omkostningerne med Levering af Varerne paa Kajen medregnet.

Assurance-Spørgsmaal. „Fairplay“ omtaler følgende Assurancesag:

En Bugserbaad var forsikret og Policen indeholdt blandt andet den Bestemmelse, at Assurandørerne indestod for Skade, der skyldtes Kollision mellem vedkommende Baad og Skib, Bro, Kaj, Pier eller lignende Bygning. Bugserbaaden stødte nu i Themsens paa et Anker, for hvilket en Skonnert laa fortøjet, og der opstod en Tvist mellem Assurandørerne og den forsikrede med Hensyn til Assurandørernes Betalingspligt. Retten kom til det Resultat, at Assurandørerne var erstatningspligtige, idet Ankeret hørte med til Skibet og det, der indtraf, derfor maatte betragtes som en Kollision med et Skib. „Fairplay“ spørger i Anledning af denne Dom, om det ogsaa maa betragtes som en Kollision med et Skib, naar der stødes imod et frit liggende Anker, der er frastukket eller efterladt.

Det kan bemærkes, at nævnte Spørgsmaal aldrig kunde opstaa ved danske Kaskoforsikringer, idet disse alle er tegnede saaledes, at Assurandørerne indestaar for Skade ved Støden mod faste og flydende Genstande.

Den engelske Damp Duffield ankom d. 28. April til Philadelphia fra Kjøbenhavn via Shields, og dens Kaptajn betalte i Tonnageafgift Doll. 145.76. Han ansøgte om at faa dem tilbagebetalt, men De forenede Staters Treasury Department afslog dette og udtalte følgende:

„Naar i Tilfælde som dette et Skib anløber eller klarer i England paa Rejsen til De forenede Stater, skal Tonnageafgiften betales, idet de Bestemmelser, der under visse Forhold fritager Skibe for Afgiften, kun kommer til Anvendelse paa Skibe, der ikke paa Rejsen har anløbet eller klareret i nogen mellemliggende Havn, og der ikke heller har taget Last eller Passagerer fra saadan Havn om Bord. Skibe, amerikanske eller udenlandske, der kommer fra England, selv om det er i Ballast, skal betale Tonnageafgift ved Ankomsten til De forenede Stater, naar de er gaaede ind i eller har kla-

reret i England, selv om Rejsen til De forenede Stater er begyndt i en Havn udenfor England.“

Da Agitationen imod den engelske Eksportafgift paa Kul var paa sit højeste, oplystes det, skriver „Sh. Gaz.“, at de danske Statsbaners Søfartsafdeling som Følge af den ny Afgift havde kontraheret om 8,000 Tons Dampkul med westfalske Kulmineejere i Stedet for, som tidligere, med britiske. Bladet beklager nu, at man i England har gjort den samme Erfaring med Hensyn til en større Kontrakt, nemlig om Leverance af 27,000 Tons Dampkul til de danske Statsbaners Maskinafdeling. Om denne Leverance er der hidtil stedse sluttet Kontrakt med nordengelske Kulminer, med Undtagelse af en ringe Del, c. 5,000 Tons, der sædvanlig købttes af røgfri Kul fra Wales. Bestemmelse om indeværende Aars Leverance er i disse Dage truffet i Kjøbenhavn, og man bestemte sig her til at tage det sædvanlige Kvantum fra Wales, men derimod paa Grund af Eksportafgiften at tage Resten (22,000 Tons) fra Westfalen. Vi har stedse paastaet, slutter Bladet, at i de kontinentale Markeder, hvor vore Kul maa konkurrere med de westfalske, vil Afgiften af 1 Shilling pr. Ton uundgaeligt for England betyde Tab af Forretning. Danmark er et af disse Markeder, og at denne Kontrakt er gaaet tabt for os, viser tydeligt, at Afgiften vil skade nogle Dele af vor Kuleksport, til Trods for den engelske Finansministers Forsikringer om, at Ulandet vil betale Afgiften.

Om Lastelinje-Spørgsmaalet skriver en Skibsfører i „Norges Sjøfartst.“:

Saa vidt mig bekendt er det ikke Tilfældet, som det ofte siges, at Sømændene er imod Lastelinje, men man hører intet derom. Er det virkelig, som der paastaas, at vi ikke overlaster vore Skibe, saa vil jo en fornuftig beregnet Lastelinje ikke kunne skade vor Skibsfart, og sker der derimod Overlastning, er jo Lastelinjen nødvendig.

Jeg er ikke bange for Lastelinje, men for de Regler, hvorefter en saadan eventuelt maatte blive beregnet. De engelske Regler, som nu er ret gamle, er i mange Henseender højst uretfærdige mod en Del Skibe, og saadant burde jo kunne rettes ved den paatænte ny Lastelinje. Det er saaledes Tilfældet med de saakaldte Partiel Awningdækskibe, at disse har et aldeles forkert Fribord. Man regner nemlig nu Fribordet efter det, man kalder Hoveddæk, men som burde hedde Tyskendæk, og Fribordet burde regnes fra en forlænget Linje fra Agterdækket, og endda vilde disse Skibe være mindst lige saa trygge som flushdækkede Skibe. En Board of Trade Officer har ogsaa erkendt dette for mig (privat), og han sagde, at man praktisk talt mangler Norm for disse Skibe. Naar et saadant Skib nu bliver stoppet af Board of Trade efter de Regler, som nu benyttes, vil et Skib paa c. 1,500 Tons d. V. blive nødt til at losse 150 à 200 Tons, før det faar Lov at sejle. Skibet var altsaa før fuldstændig forsvarlig lastet for alle Aarstider og Farvande, men da Fribordet beregnes som før nævnt, fremkommer dette bedrøvelige Resultat.

Fik vi en Lastelinje fornuftig beregnet, vilde vel saadanne Urimeligheder ophøre, idet man maa være berettiget til at tro, at naar vi virkelig havde Lastelinje, den da vilde blive respekteret af engelske Myndigheder, og i saa Fald vilde den jo blive en Fordel. Mangen Tvist mellem Timecharter og Fører vilde ogsaa undgaas, om vi havde en bestemt Linje at gaa efter.

Det er jo selvfølgelig det bedste, om det kunde blive internationalt, og den Tid er vist ikke fjern. Man ser ofte nu, at finske og til Dels svenske Dampskibe har deres Mærke paamalet Skibssiden, og naar enkelte Redere gør saadant frivilligt, skulde man tro, at Stemmningen ikke er saa meget imod det.

Den permanente Komite for l'Association Internationale de la Marine, der nylig holdt Møde i Monaco, var forleden samlet i Paris. Man drøftede her Mødestedet for Kongressen i 1902, og der var mest Stemning for Kjøbenhavn. Det vedtoges at udgive et Cirkulære, der skal udkomme hvert Kvartal.

Paa et Møde i London har man forberedt Dannelsen af en stor Forening til Oprettelse og Drift af Kogeskoler, paa hvilke der vil blive uddannet Skibskokke. Alle Talerne fremhævede denne Sags store Betydning og var enig om, at en systematisk gennemført Uddannelse af Skibskokke til Handelsflaaden vil bidrage stærkt til Mandskabernes Velvære om Bord i Skibene.

I den sidste Tid har de Tilfælde, i hvilke engelske Skibsførere bliver dømt for Overlastning, tiltaget betydligt i Antal, særlig i Cardiff, hvor en meget streng Dommer synes at udøve Retfærdigheden.

Dampskibet Cliveden kom paa en Rejse fra Bilbao ind til Cardiff. Board of Trades Funktionærer erklærede, at Skibet laa  $1\frac{3}{4}$  Tomme dybere end tilladt efter Lastemærket. Yderligere blev det konstateret, at Kedlen var tom, og at 41 Tons Kul var bleven brugt paa Rejsen. Efter Autoriteternes Beregning har Cliveden ved Afrejsen fra Bilbao yderligere ligget  $2\frac{1}{2}$  Tomme dybere; det udgør altsaa en Overlastning af 4 Tommer. Til Trods for, at Skibsføreren forsikrede, at Overlastningen var fremkommet ved, at da den sidste Last blev indtagen, laa Skibet paa Grund, og det som Følge deraf havde manglet ham paa tilstrækkelig Kontrol, blev der dog ikke dømt efter formildende Omstændigheder. Straffen blev ansat til £ 100 eller 3 Maaneders Fængsel.

Et Spørgsmaal, skriver „Hansa“, som paatrænger sig en ved denne som overhovedet ved alle Domme angaaende Overlastning, er, af hvis Lomme Bøderne skal betales. Loven holder sig til Skipperen og dømmer ham, men træder i Praxis Rederen i Skipperens Sted?

En Sejlskibsfører tilskriver os følgende:

Paa flere Skibsføreres Vegne tillader jeg mig at bede den ærede Redaktion gøre højere Vedkommende opmærksom paa, hvor ønskeligt, ja ligefrem nødvendigt det er, om muligt før Efteraaret, at faa en Lys- og Fløjtetønde ved Enden af Landrevet ved Gjedser, der hvor nu den røde Spidstønde med en Kost staar. Tidligere, da Fyrskonerten laa mere østlig, var det ikke saa vanskeligt at finde Løbet ved en Pejling af Fyrskibet, naar det da var nogenlunde sigtbart Vejr; men nu er, som bekendt, Fyrskibet flyttet mere vestlig, ret syd for Gjedser Havn og ret for det ny Løb ind til Gjedser Havn. Fyrskibet er nu saa meget længere borte og dets Fyrlanterne lyser kun svagt; en Pejling af det fører ikke længere ret igennem Løbet, men skraat over dette, og da Revet næsten overalt er stejlt op-gaaende, er det saa godt som umuligt at lodde sig til Løbet.

Der er mange danske Smaaskibe, der sejler paa Warnemünde, og desuden mange andre Skibe, der passerer Gjedser Rev, saa en Lys- og Fløjtetønde paa det angivne Sted vil blive modtaget med Taknemmelighed og vil sikkert afværge Ulykker og spare Værdier.

## Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af De forenede Stater, La Plata og til Dels Østen er Markedet overalt daarligere, og nogen Bedring af Betydning vil desværre næppe indtræde, før end den ny Høst kommer frem til Afskibning. Vi har allerede et Par Gange paapeget, at Høsten i Rusland, saavel som i Amerika, baade for Korn og Bomuld, tegnede godt, og vi kan i Dag berette, at Udsigterne fremdeles er tilfredsstillende, hvilket ogsaa gælder for Ostindiens Vedkommende. Omendskønt der saaledes synes at ville blive en Del at sejle med, finder der dog foreløbig kun faa Befragtninger Sted pr. Efteraaret, idet Rederierne gennemgaaende stiller sig ret tilbageholdende overfor de Fragter, som Købmændene nu vil bevilge. For Timecharter, navnlig for amerikansk Regning, har der været gjort lidt mere Forretning, end Tilfældet ellers i lang Tid har været, og til Trods for, at der endnu er en Mængde evropæisk Tonnage bunden paa amerikanske Hænder, er der stadig Efterspørgsel for 4/7,000 Tons Dampere for et Tidsrum af 12 Maaneder, hvilket turde være et Tegn paa, at Amerikanerne venter sig en Del Forretninger. Her i Evropa er alle de forskellige Markeder momentant i en yderst elendig Tilstand og navnlig er Middelhavet saa usselt, at flere Dampere, til Trods for de meget beskedne Kulfragter udefter, er gaaede tilbage i Ballast til England. Det er indlysende, at en saadan Rejse maa give Tab, men saa maa Reder og Aktionær trøste sig med, at Tabet er mindre end dersom Baaden havde lastet i Middelhavet, thi der kan ikke faas stort andet end Erts, for hvilket det meste af Fragten, som i sig selv kun er ringe, sluges af de dyre „despatch money“, saaledes at der langtfra bliver tilstrækkeligt tilbage til Dækning af Havneudgifter, Kul, Skibsomkostninger etc. Sortehavet, Donau, Azoff etc. kan for Tiden i Usselhed maale sig med Middelhavet, og Østersøen er ikke stort bedre. Det sidste Marked beskæftiger vel nok den overvejende Del af den danske Tonnage, og, som Sagerne nu staar, er det glædeligt, at saa godt som alle danske Redere for længere Tid siden i større eller mindre Grad har sikret deres Baade Beskæftigelse til betydeligt højere Rater end de nu gangbare, saaledes at der bliver en ganske pæn Fortjeneste tilovers, medens ubefragtet Tonnage i heldigste Tilfælde lige kan sejle stop. Hvad Efteraaret vil bringe for Østersøens Vedkommende, er vanskeligt at sige, men der vil næppe komme nogen Bedring førend paa den anden Side Juli. Kulfragterne fra England er overalt lavere, men ikke nok hermed, Ekspeditionerne paa Kulpladserne er oven i Købet daarligere, hvilket navnlig er Tilfældet i Wales; næsten alle Dampere maa vente paa Tørn, ofte i mange Dage, hvilket jo er meget uheldigt, og der er ikke megen Udsigt til, at Forholdene skal blive bedre med det første, til Dels paa Grund af, at der er befragtet en Masse Tonnage for de nærmeste Uger, samtidig med at de britiske Kulgruber ikke kan holde Afskibningsstederne tilstrækkelig forsynede med Kul, hvortil Aarsagen uden Tvivl maa søges i, at der kun arbejdes saa kort Tid i Gruberne; men dette vil nok komme til at svie til de engelske Kollierier, da det nu vil blive lettere for Tyskerne at konkurrere med de westfalske Kul, i hvert Tilfælde for nogle Landes Vedkommende.

Det østlige Marked er fast pr. ganske prompt Afskibning, især fra Bombay, som for Juni Tonnage er 3 Shillings højere, med 17/6 til udsøgt Havn. For Juli og senere Positioner er Raterne nærmest uforandrede. Fra Kurrachee til p. p. er der pr. August betalt 16/. Begæret for Baade til Sukker fra Java er ringere, men der kan endnu faas omkring 29/ til U. S. pr. Juni/Juli.

Risbefragtningerne fra Burmah ligger næsten stille. Sortehavet, Azoff etc. er for de nære Positioner fremdeles uden Liv, og de faa Befragtninger, som finder Sted, er til meget usle Rater, saasom 9 Sh. fra Azoff,

8/4 $\frac{1}{2}$  à 8/6 fra Sulina, 7/6 fra Odessa. For August/September og senere Positioner vil Befragterne betale 11/ à 11/6 fra Odessa eller Novorossisk, 1 Shilling mere fra Nicolaieff. Saltfragterne fra Eupatoia til Østersøen er uforandrede og noteres 11/ à 11/6 pr. Ton.

Middelhavet er yderst flovt, og det er vanskeligt at finde Beskæftigelse, som ikke giver Tab. Der betales for Erts 7/ fra Benisaf til Rotterdam, Amsterdam eller Tyne Dock, 7/9 Carthagen/Rotterdam, 7/6 Aguilas/Glasgow, alt „full terms“. For Fosfat fra Sfax kan faas 8/ til Rotterdam, 8/6 til London eller Dundee. Esparto fra Bona eller Oran til Firth of Forth giver 13/6 pr. Ton. Bilbao er stadig livlig, men Raterne er gennemgaaende lidt lavere, som følger: 4/4 $\frac{1}{2}$  til Cardiff, 5/3 Tyne Dock, 5/9 Middlesbro, 5/10 $\frac{1}{2}$  Stockton, 5/6 Rotterdam, 5/10 $\frac{1}{2}$  Dunkirk.

Amerika viser ingen Forandring af Betydning i Ugens Løb; der har fundet ikke saa faa Befragtninger Sted, men saa godt som intet for senere Maaneder end September. Fra nordlig Havn er der pr. Juni betalt 2/10 $\frac{1}{2}$  til Cork f. O., men for Juli/August noteres kun 2/7 $\frac{1}{2}$  à 2/9, som ogsaa kan faas til én, resp. to danske Havne, maaske 1 $\frac{1}{2}$  d. mere. Paa Netto Charter fra nordlig Havn kan der sluttes til 9/6 à 10/ pr. Juni/Juli til U. K. eller Kontinentet, pr. August til 1 Shilling mere, medens der fra Golfhavn er henholdsvis 13/ og 14/ à 14/6 at betinge. Pr. Oktober er der fra New Orleans eller Galveston betalt 15/6 til U. K. eller Kontinent, option 17/ én, 17/6 to danske Havne, paa Netto Charter. For Bomuld fra samme Pladser noteres pr. Oktober/November 42/6 til Liverpool eller Manchester, 43/9 til Bremen eller Havre, medens Savannah eller Charleston noteres henholdsvis 36/3 og 37/6. For Tømmer er der mindre Lyst til at befragte, men Raterne er uforandrede paa Basis af 97/6 fra Pensacola til Rotterdam pr. Juli/August. Til Ghent noteres 100/ og til Marseille 105/ pr. Juli. Deals fra de nordlige Havne har været livligere, og der er sluttet en Del Dampere til følgende Rater: St. John—Vestkysten af England 41/3 à 41/6, Halifax 40/, Pugwash eller Musquash til U. K. eller Kontinentet 42/6, St. Lawrence 46/3, alt pr. Juli. Kulfragterne er uforandrede, og der kan opnaas 15/ fra Newport News til Buenos Ayres pr. Juni/Juli, 14/ Baltimore—Alexandria, 12/ Norfolk—Christiania, 1,000 Tons daglig Lastning, 400 Tons Losning, hvilket er betydelig bedre Ekspedition end der kan gives i England. La Plata er fast til uforandrede Rater, og ikke for store Baade pr. Juli/August kan fremdeles betinge 19/ à 19/6 fra de øvre Pladser til U. K. eller Kontinentet, medens de nedre Pladser betaler 3 Sh. mindre. Bahia Blanca noteres uforandret 17/6.

Østersøen er flovet yderligere af i Ugens Løb, og det er i disse Dage ingenlunde let at faa prompte Dampere placerede til Fragter, som ikke giver Tab. Knaphed paa Kornlaster i Forbindelse med de daarlige Forhold paa Træmarkedet er Aarsagen hertil. I St. Petersborg findes der næsten intet disponibelt Korn, idet Transporterne fra det indre forsinkes ganske betydeligt, baade for det, der kommer frem pr. Bane og pr. Lægter. Markedet for prompt er som Følge heraf ogsaa yderst slet, og der er til London eller Rotterdam betalt 1/ Hvedebasis og til Komplettering endog 10 $\frac{1}{2}$  d. For primo Juli Baade noteres 1/1 $\frac{1}{2}$  à 1/2 $\frac{1}{4}$  til de nævnte Pladser, 1/4 $\frac{1}{2}$  Hamburg, Weser, 1/6 Rouen. Kronstadt noterer Hf. 13/14 D/B. til Holland, 21/ til Grangemouth, 22/6 D/B.  $\frac{1}{3}$  Boards til London. Fra Råfsø til Grimsby er betalt 21/6 D/B. pr. Juni og fra Søderhamn Distrikt til Cardiff 26/. For Props fra Jacobstad til Boness noteres 23/9 à 25/ pr. Gøteborg Std., til Cardiff 27/6. Riga er flovt og betaler højst 20/ D/B. til London eller Hull. Til Antwerpen, Dunkirk eller Ghent noteres Frcs. 29/30 D/B., Rouen Frcs. 32, Hør er der kun lidt af til Frcs. 20 Dunkirk eller Ghent, 15/ Skotland. For Sleepers betales 7/ til Rotterdam, 7/6 Amsterdam eller Dordrecht. Reval kan placere nogle enkelte Baade til London eller

Rotterdam à 1/2 $\frac{1}{4}$ , maaske 1/3, Hvedebasis. Libau er stille og Raterne er nu nede paa 10 $\frac{1}{2}$  til London, Hull eller Rotterdam, 1/ Weser, 1/3 Rouen. Fra Sydfinland noteres for mindre Baade Rm. 21/23 pr. Std. Brædder til Kjøbenhavn, Rm. 22/25 til dansk Provinshavn.

For Kul fra England er Fragterne lavere til alle Sider, og desuden er Ekspeditionerne gennemgaaende daarlige. I Forbindelse med de daarlige Hjemfragter burde Raterne være ikke saa lidt højere, men der er ikke megen Udsigt til en Stigning i den nærmeste Fremtid, da der findes saa overordentlig megen fragtsøgende Tonnage paa alle mulige Positioner. Fra Cardiff er sluttet til Kronstadt 5/, Genua 7/3, Piræus 7/9, Port Said 8/, Talma 8/6, Alexandria 8/6, og fra Tynen til Åbus 4/4 $\frac{1}{2}$ , Swinemünde 3/10 $\frac{1}{2}$ , option Stettin 4/4 $\frac{1}{2}$ , Kronstadt 5/, Genua 7/9. Fra Blyth til Plymouth er sluttet til 4/, Kronstadt 4/.

Sejlskibsmarkedet holder sig fremdeles godt for Langfarten, hvorimod det er meget flovt for kortere Ture. Portland (O.) er meget fast og for den ny Saison kan betinges 42/ til U. K. eller Kont. Havn. Cardiff/Cape Town betaler 21/ og fra Newcastle N. S. W./Vestkysten af Sydamerika kan opnaas 22/6. Det hjemlige Marked er stadig uforandret. Fra mellemsvenske Pladser til Østkysten af England kan antagelig opnaas c. 24/ D/B. Fra Umeå Distriktet til Kjøbenhavn kan faas Rm. 26 pr. engl. Kubikfavn Splitved. Windau/Kjøbenhavn betaler Kr. 19/20 pr. dansk Kubikfavn Brænde. For Kridt fra Aalborg kan faas Rm. 4/ til Riga, Rm. 5/5 $\frac{1}{2}$  til St. Petersborg, Rm. 3 $\frac{1}{2}$ /4 til Danzig eller Helsingfors. For Lervarer fra Helsingborg og Høganæs noteres Rm. 3 $\frac{1}{2}$  til Kønigsberg, Rm. 4 $\frac{1}{2}$  til Riga, Rm. 5 til Wiborg.

## Spørgsmaal og Svar.

Sp.: „Dansk Søfartstidende“ bedes venligst besvare mig følgende Spørgsmaal:

1) Naar jeg anstiller mit Skib for en Fragt mod „Telegrafsvaer“, hvor lang Tid giver jeg saa Vedkommende Skibet paa Haanden, førend jeg kan slutte anden Fragt.

Der bliver talt meget om 24 Timer, men jeg kan ikke forstaa, at man virkelig skal vente 24 Timer.

I Fald det nu alligevel forholder sig rigtigt med denne Tid, saa kan jeg altsaa ligeledes lade være at telegrafere efter Modtagelsen af et Fragttilbud, naar det blot sker inden 24 Timer.

2) I et Certeparti staaer: Ladningens Indtagelse paa Ladepladsen sker „uopholdelig“, men til Losning er stipuleret 4, skriver fire Arbejdsdage. Naar jeg nu ankommer til Lastepladsen om Mandagen og Aflasteren ganske rolig lader mig ligge Tirsdag, Onsdag og Torsdag, uden at begynde Lastningen, men giver mig al Lasten om Fredagen, har Aflasteren da alligevel ikke „opholdt“ Skibet; eller gælder den samme Tid for Lastning, som der er skrevet for Losning.

3) Naar der i Certepartiet staaer 4 Dage for Lastning og 4 Dage for Losning, og Modtager og Aflaster ikke anvender de tre første Dage, er jeg da i min juridiske Ret til at forhale Lastning og Losning saa meget, at det kommer til at vare fire Dage for Lastning og fire Dage for Losning.

*En Smaaskipper.*

Sv.: ad 1. Ved Anstilling af Skib mod Telegrafsvaer forstaaes altid 24 Timer, dog saaledes, at Svaret skal være Afsenderen i Hænde indenfor de 24 Timer. Tilbydes der en Fragt mod Telegrafsvaer, gælder selvfølgelig samme Regel, og Vedkommende, der modtager Tilbudet, maa altsaa sørge

for at faa Svaret i den paagældende Mæglers Hænder inden for 24 Timer. Ved telegrafiske Underhandlinger er derfor „Ankomstbevis betalt“ meget almindeligt, hvorved man faar Klokkeslættet for Modtagelsen opgivet og samtidig faar et juridisk Bevis for Svarets rettidige Fremkomst.

ad 2. Stipulerer Certepartiet Lastning „uopholdelig“ og 4 Lossedage, skal Lastningen selvfølgelig foregaa uopholdelig og Købmanden har ingen Ret til at antage, at der er underforstaaet 4 Dage; Liggedagsgodtgørelse er da forfalden efter Stipuleringen i Certepartiet og Tiden drejer efter Søloven.

ad 3. Staar der 4 Dage til Lastning og 4 til Losning, kan vi ikke se andet end, at det er i Skibets Favør kun at blive opholdt i én Dag ved Lastningen, og en mindre Ekstraudgift for Hjælp ved Stuvningen af Lasten, grundet paa for hurtig Levering af Last om Bord, turde rigelig balancere imod 3 Dages Tidstab. At forhale Ekspeditionen vilde skabe et uheldigt Præcedens for fremtidige Befragtninger og er næppe tilraadeligt.

*Sp.* Tør jeg udbede mig Svar paa nedenstaaende.

1) Kan man ifølge Lovens afdrage Skibets Tømmermand for Skade paa Ladningen foraaaget ved daarlig Kalfatring? Paa Lastestepspladsen lod jeg Tømmermanden kalfatre Dækket over det hele, og det meddeltes ham, at han maatte gøre det godt. Vejret var særdeles skikket dertil og han brugte god Tid til Arbejdet, hvad der dog intet sagdes til, blot Arbejdet blev godt gjort. Nu paa Rejsen, c. 14 Dage efter at være gaaet til Søs, opdagedes Lækage mange Steder, hvilket forarsagede megen Skade. Vi har haft ordentligt Vejr hele Tiden, for det meste i Passaten; Rejsens Længde har været 58 Dage.

2) I Sølovens § 90 staar med Hensyn til en Mands Pleje i Sygdomstilfælde, at den er for Rederiets Regning i 4 Uger her i Riget saa vel som paa Sted i Udlandet, hvor han lovlig kunde afskediges. Da det ikke synes mig ganske klart, hvad der menes hermed, udbeder jeg mig en Forklaring om, hvorledes Ordene „saa vel som paa Sted i Udlandet, hvor han lovlig kunde afskediges“ skal forstås.

3) Er der nogen Udsigt til, at vi i en nær Fremtid faar Logbogen ændret, da formodentlig de fleste Skibsførere løber Risikoen ved at faa Mulkt for Overstregning af den retvisende Kurs og Indførelse af den misvisende i Stedet. Hvorfor ikke udelade Rubrikken for Sejlføringen, da næppe mange bruger den; der vil da være mere end Plads nok ogsaa til en misvisende Kurs. Ligeledes mangler en general Kurs og Distance; som det nu er, har man jo kun Bredde og Længde. For mit Vedkommende skriver jeg den generale Kurs og Distance underneden, og det samme har jeg set andre gøre. Jeg haaber, Manglerne maa blive afhjulpne med det første og at Omændrings-Spørgsmaalet ikke maa blive lagt paa Hylden.

M. P. C.

*Sv.* ad 1. Nej! Straf af Afdrag i Hyre kan kun paalægges i Anledning af visse i Sølovens § 102 nævnte Tilfælde.

ad 2. Det omtalte Sted i § 90 udtaler, at der tilkommer den syge, der afskediges, foruden Hyre til Afmønstringen, Pleje for Rederiets Regning i 4 Uger her i Riget samt paa Sted i Udlandet, hvor han lovlig kunde afskediges, men ellers i 8 Uger. Meningen hermed er, at hvis Vedkommende paa Grund af Sygdom afskediges i Udlandet og det paa et Sted, hvor han i Henhold til Hyrekontrakten lovlig kunde afskediges, bortset fra Sygdommen, har han Krav paa Pleje i 4 Uger; afskedigedes han derimod i Udlandet paa et Sted, hvor han, bortset fra Sygdommen, ikke vilde have kunnet afskediges, har han Krav paa Pleje i 8 Uger.

ad 3. Der er næppe nogen Udsigt til at faa Logbogen ændret, saaledes at der bliver en Rubrik for misvisende Kurs. Bestræbelserne herfor førte i sin Tid ikke til noget Resultat, fordi de Søfartsforeninger, der forhandlede om en fælles Henvendelse til Ministeriet om Sagen, ikke kunde enes om en saadan, og senere er Spørgsmaalet ikke rejst paany. Men

naturligvis er der intet i Vejen for at søge saadanne Mangler ved Logbogen, som dens Brug i Praksis har bragt og vil bringe for Dagen, afhjulpne.

## Om Ansvar for Ulykker ved Bugsering.

Vi gengiver efter „Norges Sjøfartst.“ en Sjøretsdom om dette Spørgsmaal. Dampskibet Fram, der gaar i fast Rute mellem Christiania og Drammen, afgik fra først nævnte Sted d. 15. November 1897 Kl. 6 Fm. Foruden den om Bord værende Last havde den paa Slæb en aaben Dampslup Thor. Da man havde naaet Næsodden blev man om Bord paa Fram opmærksom paa, at Thor sank under med Agterenden. Man fortsatte dog Slæbningen til man kom ind i smult Vande ved Steilene. Her stoppede man, hvorefter man paa Fram forsøgte at anbringe en Kætting fra Spillet i Thor for at hæve denne. Men under Arbejdet hermed sank Thor, og da Slæberne brækkede, gik den til Bunds paa 40 Fv. Vand, hvorfra det ikke lykkedes at faa den op igen. Thors Rederi afkrævede derefter Assuranceselskabet Forsikringssummen 3,000 Kr., og da Selskabet nægtede at betale, anlagdes Sag. Ved Dom af Tønsberg Sjøret frifandtes imidlertid Selskabet.

Denne Dom appelleredes ikke, hvorimod Thors Rederi, der forment, at Skylden for Uheldet laa hos Fram, anlagde Sag mod Frams Rederi ved Drammens Sjøret til Erstatning for sit Tab. Frams Rederi mente sig ansvarsløs for det skete Uheld og nægtede at yde nogen Erstatning.

Under Sagen hævdede Thors Rederi, at Uheldet skyldtes grov Uagtsomhed fra Frams Side under Slæbningen. Det anførtes, at Fram burde have holdt en Mand om Bord i Thor, der i Tide kunde have meldt, at Vandet trængte ind i denne, men at man i Fram nu først bemærkede dette, da Thors Agterstævn var kommen under Vandet. Fremdeles bebrejdedes det Fram, at Slæbningen ikke straks blev afbrudt ved Næsodden, men fortsattes til Steilene, hvorved Situationen forværredes, samt at Thor ikke blev slæbt ind paa saa grundt Vand, at man kunde faaet den op igen, ligesom der klagedes over, at der heller ikke under Bjærgningsforsøget ved Steilene blev udvist tilstrækkelig Agtpaaagivenhed. — Frams Rederi indvendte herimod, at det maatte blive Thors egen Sag at sørge for Bemanding af sit Fartøj, saavel under Bugsering som under anden Fart, og hævdede, at Bugseringen paa Grund af Vejrforholdene maatte fortsættes til Steilene for at komme ind i smult Vande. Det fastholdtes, at der fra Frams Side var udvist al ønskelig Agtpaaagivenhed under Uheldet, der mentes at skrive sig fra Konstruktionsfejl ved eller manglende Sødugtighed ved det bugserede Fartøj.

Retten bemærkede, at de samme Regler burde komme til Anvendelse som ved Spørgsmaal om Ansvar for beskadiget Last, saaledes at det maatte blive Frams Sag at føre Beviset for, at dets Besætning havde udvist en saadan Agtpaaagivenhed, som man under de foreliggende Omstændigheder med Rimelighed kunde forlange (jfr. Sølovens § 142). Tønsberg Sjøret havde frifundet Assuranceselskabet, fordi der ikke var Mandskab paa Thor under Slæbningen, der i Tide kunde have varslet Fram om det indtrængende Vand. Men hermed er det ikke afgjort, hvem der havde at sørge for Fartøjets Bemanding, og der synes ikke at være Grund til at fravige den almindelige Regel ved Bugsering, at det slæbte Fartøj selv maa sørge herfor. Det forandrer intet heri, at det slæbte Skib her var mindre end det slæbende, saa meget mere som Fram er et Ruteskib, der kun overtog Slæbningen for Anledningen. Den manglende Bemanding af

Thor maatte derfor lægges dennes Rederi til Last. Ganske vist burde Fram ikke have medtaget et Fartøj uden Bemanding, men i endnu højere Grad faldt det Thor til Last, at denne, skønt de vedtagne Forsikringsbetingelser opfordrede den dertil, havde undladt at sørge for den i disse foreskrevne Bemanding.

Det kan fremdeles ikke bebrejdes Fram, at den ikke stoppede straks, da Uheldet skete, thi under de givne Vejrforhold maatte et Bjærgningsforsøg anses for haabløst. Retten kom ogsaa til det Resultat, at Fram ikke vilde fundet Læ ved Næsodden, og at det ikke kunde bebrejdes den, at den ikke havde søgt ind paa grundere Vand, dels fordi Situationen ikke syntes saa faretruende, dels fordi Frams Kaptajn maatte tage Hensyn til sit eget Skib og de Farer, han derved kunde udsætte det for. — Den direkte Aarsag til Uheldet er ikke konstateret, men Retten mente ikke, at det var foraarsaget ved selve Slæbningen, men snarere at Thor var saaledes bygget, at den ikke taalte Bugsering paa almindelig Maade, eller ogsaa, at den havde haft en Lækage.

Frams Rederi frikendtes derfor, men Sagens Omkostninger ophævedes, fordi det ikke var helt forsvarligt, at Fram havde taget et Fartøj paa Slæb, der var ganske uden Bemanding.

## Generalforsamlinger.

### Danske Lloyd

(Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab) har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Etatsraad N. Andersen, aflagde Beretning om Driften fra 15. April 1899 til 31. Decbr. 1900. Præmieindtægten var 336,449 Kr., hvoraf 75,000 Kr. falder paa 1899. Trods de usædvanlig mange Skader, afsluttedes Aaret med et lille Overskud efter Afskrivning af 17,340 Kr. for Kurstab paa Værdipapirer, Amortisation af Inventar samt Henlæggen af et rigeligt Beløb for uafgjorte Skader etc. Man imødeser Fremtiden med Fortrøstning.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Generalkonsul Arntzen og Konsul Soph. Rasmussen. Bestyrelsen bemyndigedes til at supplere sig med et Medlem i Stedet for Konsul Vidalin, der ikke ønskede Genvalg.

## Fra Sø og Land.

Til Maskinisteksamens 1. Afdeling indstilledes 110 Eksaminander, hvoraf 88 bestod. Til Maskinisteksamens 2. Afdeling indstilledes 22 Eksaminander, som alle bestod. Til Maskinpasserprøven indstilledes 30 Eksaminander, hvoraf 25 bestod.

Hamburg-Damperen Deutschland ankom forrige Uge til Plymouth med 1,020 Passagerer fra New York; den havde udført Rejsen i 5 Dage, 12 Tim., 16 Min., hvilket betegner en ny Rekord for den sydlige, længere Rute. Dens Gennemsnitsfart paa Rejsen var 23,31 Knob.

Nyborg Havns Uddybning er nu fuldført, saa at der er 21 Fod Vand baade i Indsejlingen og i det ny Havnebassin.

## Personalia.

Som Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Søgfører i Kallundborg er af Foreningens Bestyrelse antaget Søgfører, cand. jur. Aage Schultz.

Kapt. Michelsen har kvitteret Dpsk. Nicolai II, som midlertidig er overtaget af Styrmer I. Wulff for Dpsk. Antwerpen.

Under Kapt. R. Rasmussens Sygdom er Dpsk. Niels Ebbesen overtaget af Kapt. Chr. Tværgaard.

Kapt. Lorentzen har kvitteret Dpsk. Viking, som herefter er overtaget af Kapt. V. Schibbye.

Kapt. N. Kragh har indtil videre overtaget Førelsen af Dpsk. Lion.

Dødsfald. En Søn af Kaptajn V. Olsen, Dpsk. Baldur, Georg William, er død af Feber paa Rejsen fra Brasilien til Nordamerika.

Fhv. Skibsfører David Chr. Friis er afgaaet ved Døden.

## Ugens Havarier.

Glückauf, tysk Galiot, kom d. 13 ds. paa Rejsen fra Bridgeness til Nykjøbing med Kul paa Grund i Thyborøn Kanalen.

Hermandine, Jagt af Odense, er totalt forlist ved Hasle. Hele Besætningen er reddet. En Del af Ladningen kan muligvis bjærges.

Gorm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 15 ds. ved Indsejlingen til Grimsby været i Kollision med Dokkajen og faaet nogen Skade.

Grane, Dpsk. af Bergen, indløb til Frederikshavn d. 13 ds. med svær Slagside. Efter at have losset en Del af Dækslasten (Brædder) kom Skibet atter paa ret Køl og fortsatte Rejsen til London.

Loire, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Sørnæs til Bordeaux med Trælast været paa Grund ved Lohm. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen til Bordeaux.

N. G. Petersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været i Kollision paa Schelden og er ankommet til Gent, meget beskadiget.

Karen, 3/m Skonnert af Svendborg, er indkommet læk hertil paa Rejsen fra Charlestown til St. Petersburg med Porcellænsjord.

Emblem, Brig af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Sundswall til Rochester med Trælast indkommet til Lysekil med Skade paa Takkelagen.

Om 5/m fransk Sejlskib la Frances Forlis meddeles nu: Den 10 Maj, da Skibet var paa Rejse fra Shields til Vaparaíso, forskød Ladningen sig under en haard Storm, hvorved Skibet krængede stærkt over. Besætningen arbejdede i tre Døgn paa at faa det paa ret Køl, men uden Resultat, og Skibet maatte forlades paa 34° S. Br. 44° V. Lgd. Besætningen, ialt 45 Mand, optoges af tysk Dpsk. Hebe, der indbragte den til Valparaiso.

## Nybygninger, Køb og Salg.

I De forenede Stater i Nordamerika er dannet et Selskab, der vil bygge syv 7-mastede Staal-Skonnerter, der vil blive de største eksisterende Skibe af denne Type.

D. F. D. S. Hjuldamper Gjedser, 419 Tons Brutto, 225 Tons Netto, bygget i 1887 i Belfast, er solgt til Kanada gennem Firmaet H. E. Moss & Co. (Fairplay).

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Jepsersen, afg. fra Christiansand 14. Juni, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, er ankommen til Dunkirk. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 3. Juni, best. til New York. — Leopold II, Gundel, er ankommen til St. Petersburg. — Nicolai II, Wulff, er ankommen til Kbhvn. — Norge, Egede, afgik fra New York 15. Juni, best. til Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 6. Juni, best. til New York. — Alexandra, Thomsen, afg. fra New York 8. Juni, best. til Christiania. — Douro, Ørum, afgik fra San Sebastian 18. Juni, best. til Lisbon. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 16. Juni.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Reval 16. Juni, best. til St. Petersburg. — Antwerpen, Andreasen, ankom til Kbhvn. 11. Juni. — Arkansas, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. Juni. — Arno, Strubberg, er ankommen til Malaga. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 15. Juni, best. til Stettin. — Baron Stjernblad, Claussen-Kaas, ankom til Antwerpen 14. Juni. — Ceres, Kiær, afgik fra Leith 15. Juni, best. til Island. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 16. Juni. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Arendal 17. Juni, bestemt til Christianssund. — Ella, Brock, ankom til Kbhvn. 15. Juni. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 17. Juni, best. til Kbhvn. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Boston 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, islandsk Kystfart. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 17. Juni. — Jolantha, Ingwardsen, ankom til Pillau 17. Juni. — Kasan, Hansen, afgik fra Hull 16. Juni, bestemt til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 17. Juni, bestemt til Hamburg. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 17. Juni, best. til Libau. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 30. Maj, best. til Island. — Louise, Christiansen, ankom til Hull 8. Juni, best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 11. Juni, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, bestemt til New York. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 17. Juni. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 14. Juni. — Moskov, Fischer, ankom til Riga 13. Juni. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 16. Juni. — Nordjylland, Kromann, ank. til Antwerpen 7. Juni. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Antwerpen 15. Juni. — Omsk, Møller, afgik fra Kbhvn. 17. Juni, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 17. Juni. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 15. Juni. — Skalholt, Gotfredsen, i islandsk Kystfart. — Thyra, Jørgensen, ank. til St. Petersburg 17. Juni. — Valdemar, Kofoed, pass. Holtenau 17. Juni, best. til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra London 17. Juni, bestemt til Hamburg. — Vesta, Holm, ankom til Leith 17. Juni, bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Andresen, ank. til Hull 14. Juni. — Viking, Lorentzen, ankom til Kbhvn. 15. Juni. — Rita, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 16. Juni, bestemt til Kbhvn. — Yrsa, Gommesen, ankom til Danzig 15. Juni. — Jyden, Erichsen, ankom til Riga 13. Juni. — Eos, Christensen, ankom til Libau 16. Juni. — Ad. Andersen, Schubert, afgik fra Riga 16. Juni, bestemt til Antwerpen. — Hjelm, Hansen, ankom til Libau 15. Juni. — Lion, Krag, afgik fra Kbhvn. 17. Juni, best. til Riga.

Constantin, Niedersee, afgik fra Newcastle 19. Juni, bestemt til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 19. Juni, best. til Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 19. Juni, bestemt til Malme. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 17. Juni, bestemt til Reval, anløbende Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 19. Juni, best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 19. Juni, best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Anker-

sen, afgik fra Odense 19. Juni, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 20. Juni, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Hart, afgik fra Newcastle 19. Juni, bestemt til Kbhvn. — Union, Thorkildsen, afgik fra Leith 19. Juni, bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Grimsby 18. Juni, best. til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 13. Juni, best. til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rahja 10. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Harwich 17. Juni, best. til W. Hartlepool. — Erik II, Hveysel, ankom til Uleåborg 16. Juni. — Knud II, Hansen, ankom til Stockholm 13. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra Reval 18. Juni, bestemt til Hull. — Danmark, Kraemer, afgik fra Newcastle 12. Juni, best. til Kronstadt. — Ragnar, Holst, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, best. til Rahja. — Volmer, Riber, afgik fra Methil 13. Juni, best. til Kronstadt. — Dan, Tofte, ankom til Rotterdam 18. Juni. — Magnus, Jørgensen, ankom til Howdan Dock 13. Juni. — Olaf, Petersen, ankom til Cork 14. Juni. — Svend II, Risø, ankom til Blyth 10. Juni.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Amsterdam 15. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Libau 13. Juni, bestemt til Rouen. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 6. Juni. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afgik fra Blyth 11. Juni, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 15. Juni, best. til Kronstadt. — Russ, Jensen, afgik fra Noworossisk 9. Juni, bestemt til Bremen. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Lorenzo Marquis 7. Juni. — Eduard Bary, Thorsøe, ankom til St. Petersburg 19. Maj.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra Santander 13. Juni. — Ekliptika, Nielsen, afgik fra Methil 15. Juni. — Venus, Jørgensen, afgik fra Port Simon 17. Juni.

**Nordseen.** Nordland, Pii, ankom til St. Petersburg 10. Juni. — Holland, Jørgensen, afgik fra Windau 15. Juni. — England, Andresen, afgik fra Rouen 16. Juni. — Russland, Møller, ankom til Ørnskøldsvik 14. Juni.

**Vesterhavet.** Niobe, Jørgensen, afgik fra Ghent 15. Juni, ank. til Newcastle 17. Juni. — Nancy, Nielsen, ankom til Kings Lynn 15. Juni. — Nautik, Mortensen, ankom til Roytta 13. Juni. — Nexos, Sørensen, afgik fra Kronstadt 12. Juni, ankom til Borgå 13. Juni. — Nordseen, Gram, afgik fra Borgå 15. Juni, bestemt til Suttonbridge. — Nora, Christensen, afgik fra Warkworth 12. Juni, ankom til Kbhvn. 16. Juni. — Neptun, Winther, ankom til Kalix 14. Juni. — Nerma, Nielsen, afgik fra Kronstadt 13. Juni, bestemt til Yarmouth. — Alfa, Nørby, afgik fra Methil 15. Juni, ankom til Esbjerg 17. Juni.

**Jylland.** Karen, Degn, ankom til Tynen 16. Juni. — Ingrid, Meinertz, ankom til Rouen 16. Juni.

**Dania.** Mary, Lorentzen, ankom til Kemi 16. Juni. — Lilly, Nielsen, ank. til Stansgate 12. Juni.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra London 13. Juni, ankom til Blyth 14. Juni. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 17. Juni, bestemt til London. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Amsterdam 15. Juni. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 17. Juni, bestemt til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rotterdam 13. Juni, ankom til Dunkerque 14. Juni.

**Union.** Frisia, Skov, afgik fra Blyth 13. Juni, ankom til Lübeck 16. Juni. — Gallia, Poulsen, afgik fra Dordrecht 14. Juni, ankom til Riga 18. Juni. — Britannia, Nielsen, afgik fra Hartlepool 10. Juni, ankom til Libau 15. Juni.

**Dannebrog.** Kronborg, Schultz, afgik fra St. John 15. Juni, best. til Sharpness. — Brattingsborg, Schmidt, afg. fra San Vincent 16. Juni, best. til Antwerpen. — Søborg, Fischer, ankom til Calais 12. Juni. — Skanderborg, Jensen, ankom til Rouen 19. Juni. — Jomsborg, Kühl, ankom til Aalborg 8. Juni. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 18. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Calais 12. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 17. Juni. — Amalienborg, Dømel, afgik fra Tynen 15. Juni, bestemt til Hankipudas. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Sevilla 6. Juni.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Marselisborg, Andersen, ankom til Cardiff 17. Juni. — Skodsborg, Larsen, ankom til Honfleur 6. Juni. — Klampenborg, Jensen, ankom til Terneuzen 17. Juni. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 15. Juni. — Guldborg, Christiansen, ankom til Honfleur 31. Maj. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Calais 18. Juni, bestemt til Blyth. — Silkeborg, Petersen, afgik fra Cardiff 16. Juni, best. til Genua. — Ulfborg, Hveysel, ank. til Rouen 17. Juni. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 17. Juni, bestemt til Sundsvall.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ank. til Kbhvn. 18. Juni. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Gand 15. Juni. — Ans-



gar, Larsen, ankom til Dunkerque 15. Juni. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 16. Juni. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 17. Juni. — Helge, Matthiesen, afgik fra Blyth 14. Juni, best. til Kronstadt.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Aalborg 16. Juni. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Leith 17. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Riga 12. Juni.

**Vendila.** H. G. Petersen, Jensen-Ellekilde, ankom til Rotterdam 13. Juni.

### Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Union, Sørensen, ank. til Westport 9. Juni fra Mauritius. — Prins Valdemar, Beck, ank. til Ostende 10. Juni fra Iquique via Falmouth. — Lenita, Clausen, ank. til Menado 25. Maj fra Ternato. — Anna & Emmy, Svarrer, passeret Drogden 13. Juni fra Shields til Hangø. — Embla, Jepsen, prajet 4. Juni paa 38° N. 13° W. fra Hamburg til Tahiti. — Copley, Struckmann, afgik fra Cardiff 12. Juni til Pisagua. — Johanne, Thomsen, ank. til Nantes 14. Juni fra Molukkerne via Punta Delgade.

**Fana. Sønderho.** Mary, Lydom, afg. 7. Juni fra Halmstad til Burntisland. — Fides Kristiansen, ank. 9. Juni til Westport fra Port Natal. — Anna, Hansen, ank. 12. Juni til Brämfors fra Schwarzenhütten.

**Kjøbenhavn.** Clara, Bartram, pass. Dungeness 17. Juni paa Rejsen til Vestindien.

**Rønne.** Johu Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 8. Juni. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 8. Juni. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 9. Juni. — Camtoos, Petersen, ank. til Memel 10. Juni. — Kirstine, Dick, ank. til Kjøbenhavn 12. Juni. — Bornholm, Jensen, ankom til Kronstadt 12. Juni. — Gudmund, Borbye, ank. til Holtenau 14. Juni. — Herman Olsen, Jacobsen, ank. til Kjøbenhavn 15. Juni.

**Svendborg.** Niels Juel, Henriksen, ank. til Königsberg 10. Juni. — Christian, Jørgensen, ank. til Holmsund 10. Juni. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Charlestown C. 10. Juni. — Solon, Nielsen, ank. til Neufahrwasser 10. Juni. — Diana, Larsen, ank. til Danzig 10. Juni. — Concordia, Henriksen, ank. til Königsberg 12. Juni. — Peters Minde, Nielsen, ank. til Königsberg 12. Juni. — Alma, Hansen, ank. til Pillau 12. Juni. — Valdemar, Andreaesen, ank. til Pillau 12. Juni. — Psyche, Nielsen, ank. til Sundsvall 12. Juni. — Freyr, Jensen, ank. til Uleaborg 12. Juni. — Athene, Hansen, ankom til Southampton 12. Juni. — Cathrine, Hansen, ank. til Riga 12. Juni. — Doris, Hansen, ank. til Wasa 12. Juni. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Nicolaistad 13. Juni. — Gefion, Rasmussen, ank. til Kotka 13. Juni. — Urda, Nielsen, ank. til Folkestone 12. Juni. — Erik, Hoffmann, ank. til Archangel 13. Juni. — Martin, Mortensen, ank. til St. Petersburg 13. Juni. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Southampton 13. Juni. — Guldberg, Rasmussen, ank. til Drøbak 14. Juni. — Thetis, Hansen, ank. til Wasa 13. Juni. — Flora, Sørensen, ankom til Norrkøping 13. Juni. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Kotka 14. Juni. — Magnet, Jensen, ank. til St. Petersburg 14. Juni. — Astræa, Frederiksen, ank. til St. Petersburg 14. Juni. — Estrup, Madsen, ank. til Alloa 14. Juni. — Henry Broke, Rasmussen, ank. til Newhaven 15. Juni. — Roma, Jensen, ank. til Ystad 15. Juni. — Niord, Svønnevig ank. til Lysaker 15. Juni. — Maren Kirstine, Jensen, ank. St. Petersburg 15. Juni. — Hans Emil, Hansen, ank. til Arendal 15. Juni. — Embla, Mikkelsen, ank. til Shields 17. Juni. — Brage, Jørgensen, ank. til Drammen 17. Juni. — Dannebrog, Clausen, ank. til St. Petersburg 15. Juni. — Svend, Huusfeldt, ankom til Fleetwood 17. Juni. — Neptunus, Jensen, ank. til St. Davids 17. Juni.

**Era.** Wemyss Castle, Andersen, ank. 15. Juni til Oscarshamn. — Elna, Carlsen, ank. 10. Juni til Pillau. — Lykkens Prøve, Jensen, afg. 10. Juni fra Kjøbenhavn til Nivaa. — Frø, Hansen, ank. 8. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Antwerpen til Hernøsand. — Anne, Kromann, ank. 8. Juni til Nykjøbing F. — Norden, Rasmussen, ank. 10. Juni til Norrkøping. — Thøger, Rasmussen, ank. 9. Juni til Warnemünde. — Ellen, Folmer, ank. 9. Juni til Vejle. — Alfa, Rasmussen, ank. 10. Juni til Neufahrwasser. — Hildur, Schmidt, afg. 8. Juni fra Middlesbrough til Kallundborg. — Abba, Petersen, ank. 11. Juni til Antwerpen. — Marie, Rasmussen, ank. 11. Juni til Holbæk. — Christian, Eschen, ank. 10. Juni til Kjøbenhavn fra Stettin. — Jørgen, Albertsen, ank. 9. Juni til Kjøge fra Riga. — Harris, Torstenson, ank. 12. Juni til Stugsund. — Ellen, Lauritzen, ank. 12. Juni til Kotka. — Sejerskransen, Jørgensen, ank. 12. Juni til Kotka. — Fuglen, Petersen, ank. 12. Juni til Ræfsø. — Lucinde, Christensen, ank. 31. Maj til Kanalen f. O. fra Saffi. — Lykkens Prøve, Jensen, ank. 12. Juni til Kjøbenhavn. — Juno, Gotfredsen, ank. 12. Juni til Kjøbenhavn fra Lybeck. — Elise Dyreborg, Fabricius, afg. 7. Juni fra Pillau til Aalborg. —

Jørgen Olsen, Christensen, ank. 8. Juni til Hamburg fra Rio Hacke. — Danmark, Knudsen, ank. 11. Juni til Hamburg fra Rio Hacke. — Alma Marie, Hansen, ankom 13. Juni til Vestervik. — Althea, Albertsen, ank. 11. Juni til Lysekil. — Paket, Friis, ank. 11. Juni til Kjøbenhavn. — Union, Christensen, ank. 10. Juni til Varberg. — Skirner, Jepsen, ank. 12. Juni til Sundsvall. — Fremad, Hansen, ank. 12. Juni til Ræfsø. — Christian den 9ende, Knudsen, afg. 12. Juni fra Odense til Finland. — Johanne, Østermann, var 4. Juni sejlklar i Reykjavik bestemt til Archangel. — Salvador, Fabricius, afg. 6. Juni fra Pillau til Swansea. — Immanuel, Hansen, er ankommen til Åbo. — Anne, Christensen, ank. 13. Juni til Christinestad. — Marie, Eriksen, ank. 13. Juni til Dunkerque. — Theodor, Andersen, afgik 13. Juni fra Kjøbenhavn til Marstal. — Forældrenes Minde, Lauritsen, ank. 11. Juni til Pillau. — Ægir, Rasmussen, ankom 9. Juni til Gefle. — Vera, Hansen, afg. 11. Juni fra Sundsvall til Frankrig. — Hildur, Schmidt, ank. 14. Juni til Kallundborg. — Halmø, Christensen, ankom 10. Juni til Pillau. — Mindet, Rasmussen, ank. 11. Juni til Memel. — Marie Sophie, Tofte, ank. 14. Juni til Odense. — M. Hay, Petersen, afg. 12. Juni fra Newcastle til Ærøskjøbing. — Gjertrud, Jørgensen, afg. 8. Juni fra Pillau til Ipswich. — Dannebrog, Boye, ank. 14. Juni til Nordmaling. — Christiane, Petersen, ank. 14. Juni til Bogense. — Henriette, Holm, ank. 16. Juni til Stubbekjøbing. — August, Petersen, ank. 15. Juni til Klintebjerg. — Prøven, Schmidt, afg. 14. Juni fra Nantes til Sanct Thomas. — Kirstine, Kromann, ank. 14. Juni til Kjøbenhavn. — Erik Kirstine, Albertsen, ank. 13. Juni til Kjøge fra Stettin. — Alma Marie, Hansen, ank. 13. Juni til Vestervik. — Fred, Friis, afsejlede 8. Juni fra Stockholm til Frankrig. — Vera, Hansen, afg. 10. Juni fra Sundsvall til Quimper. — Ceres, Bager, afg. 4. Juni fra Wyburg til Concarneau. — Aktiv, Pedersen, afg. 11. Juni fra Pillau til Rochester. — Expres, Boye, ank. 15. Juni til Pillau fra Stettin. — Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 16. Juni til Aalborg fra Königsberg. — Marthing, Friis, afg. 7. Juni fra Sundsvall til Eu. — Karen, Eriksen, afg. 12. Juni fra Wemyss. — I. A. Kromann, Christensen, var den 14. Juni sejlfærdig i Newcastle, bestemt til Königsberg. — C. C. Hornung, Nielsen, ankom 14. Juni til Rochester.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjebede af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Öland V.-Kyst. Färjestaden.** En lille 5 Fods Grund er funden i det S.-lige Farvand til *Färjestaden*. En Stage med Kost skal udsættes ØSØ. for Grunden. 56° 38' 57" N. Br. 16° 27' 31" Ø. Lgd.

**Finland. Bottniske Bugt.** Fyrskibet „*Qvarken*“ („*Snipan*“) er udlagt paa Station den 31te Maj og Fyrskibet „*Nahkkaimen*“ uden for *Brahestad* den 7de Juni 1901.

**Finske Bugt. Helsingfors. Magutchi og Malmgrund.** Ved 12 Fods Grunden *Magutchi* er i 29 Fod Vand udsat en rød Stage med 1 opadvendt Kost, 1<sup>4</sup> Kml. Ø. for NØ-Spiden af *Öen Stora Mjölö*. 60° 6' 23" N. Br. 25° 7' 22" Ø. Lgd.

Ved 25 Fods Grunden *Malmgrund* er i 31 Fod Vand udsat en hvid og rød stribet Stage med rødt Kryds, hvorunder en sort Ballon, 2<sup>9</sup> Kml. S. 2° V. fra *Gråhara Fyr*. 60° 3' 21" N. Br. 24° 58' 22" Ø. Lgd.

Paa *Helsingfors* Red skulle Dampere gaa langsomt mellem *Öen Skatudden* og den Ø.-lige Del af *Öen Vrakholm*, naar Admiralitetsflaget er hejst ved Ophalerbeddingen.

**Tyskland. Rixhöft.** Paa det gamle Fyrtaarn paa *Rixhöft* er oprettet en Signal- og Telegraf-Station, der udveksler Signaler med Skibe og pr. Telegraf viderebefordre dem. Taksten er 80 Pfening + Telegramtaksten.

**Kieler Fjord. Strander Bugt.** I *Strander Bugt* er Baaken til Deviationsundersøgelser midlertidig borttagen.

**Holtenau.** De to Baaker til Deviationsundersøgelse ved *Holtenau* ere flyttede til Kysten ved NØ-Enden af *Vossbrook Skov*. Den S.-lige staar N. 41° Ø., 1,800 Alen fra Kirken i *Holtenau*. 54° 22' 52" N. Br. 10° 9' 57" Ø. Lgd. Den N.-lige Baake staar 480 Alen N. for S.-Baaken.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Kristianiafjord. Kaholmen.** Udenrigsministeriet meddeler:

Dampskibe, der passere Fyrlampen paa *Nordre Kaholmen*, skulle, naar der er hejst et rødt Flag, gaa langsomt.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Holland. Zuiderzee. Urk.** *Urk* Blinkfyr er slukket og det midlertidige Fyr er tændt.

**Doove Balg.** I *Doove Balg* har Stumpstønde Nr. 11 nu Kors, hvorunder en afkortet Kegle.

**Zeegat van Goeree. Aardappelengat.** I *Aardappelengat* er Afmærkningen inddragen. I *Harringvliet* er i 20 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 6a. 51° 47' 28" N. Br. 4° 11' 4" Ø. Lgd. I det nye Farvand i *Aardappelengat* er Dybden nu 17 Fod. V. fra er det afmærket paa Bagbord Side med en Lystønde, en Stumpstønde, to sorte Tønder og en rød og sort vandret sribet Kuglestønde med Kegle, om Styrbord med tre Spidstønder, to røde Tønder og i Spidstønde.

**England. Lowestoft Red.** Omtrent den 26de Juni 1901 ombyttes til Forsøg *North Newcome Spit* Tønde, tværs af *Lowestoftness*, med en rød og hvid lodret sribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. 52° 29' N. Br. 1° 47' Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Dunkerque. Braek Bank.** Den sorte Spidstønde *Braek Bank* Nr. 7 med Cylinder er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Fyr. Den ligger i 8 1/2 Fv. Vand c. 1 Kbl. S. 80° Ø. for Spidstøndens Plads, tæt ved S.-Kanten af *Banc Snowv*. 51° 4' 0" N. Br. 2° 15' 2" Ø. Lgd.

**Havre.** Ved *Havre* er paa Kysten S. for *Bassin de l'Eure* opført et Stillads, hvorfra vises rødt Flag og om Natten et rødt Fyr. Taagsignal gives med Klokke, der lyder i 5 S. mindst hver Minut. Stilladset, der er opført paa Grund af en Gennemskæring, staar nu 1/2 Kml. fra Fyret paa Ø.-Molen, det flyttes efterhaanden udad. 49° 28' 43" N. Br. 0° 7' 2" Ø. Lgd.

Omkring de nye Anlæg ved *Havre* er følgende Sømærker udlagte V. for Dæmningerne: En Spidstønde paa 49° 29' 33" N. Br. 0° 5' 26" Ø. Lgd. En Klokketønde paa 49° 29' 15" N. Br. 0° 5' 15" Ø. Lgd. En Spidstønde paa 49° 29' 2" N. Br. 0° 5' 16" Ø. Lgd. En Spidstønde paa 49° 28' 49" N. Br. 0° 5' 48" Ø. Lgd. Ø. for Dæmningerne: En Spidstønde paa 49° 28' 55" N. Br. 0° 5' 58" Ø. Lgd. En Spidstønde paa 49° 29' 13" N. Br. 0° 5' 37" Ø. Lgd. En Baake er opført paa 49° 29' 32" N. Br. 0° 5' 47" Ø. Lgd. Pladsen indenfor Afmærkningen er spærret for al Sejlads og Ankring.

**England. Mersey. Crossby Channel.** I *Crossby Channel* ere følgende Tønder, som afmærke *Askeu Spit*, forandrede saaledes: Den røde Spidstønde C 2, ca. 3 Kbl. V. for Fyrskibet „*Crossby*“, viser nu hvidt Blinkfyr. Den røde Spidstønde C 3 viser nu grønt Blinkfyr i Stedet for hvidt Blinkfyr. Paa den røde Spidstønde C 4 er det grønne Blinkfyr slukket. 53° 30' N. Br. 3° 7' V. Lgd.

**Skotland. Firth of Clyde. Arran Island SV. Iron Rock Ledges.** En rød Spidstønde er udlagt i 6 Fv. Vand, Springtids Lavvande, 4 1/4 Kbl. S. 37° V. fra den yderste af *Iron Rock Ledges*, som ved Lavvande er over Vandet. 55° 26' N. Br. 5° 18' V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Rochebonne. La Congrée.** Paa Grund af Arbejderne paa *Plateau de Rochebonne* ere hvide Fortøjtønder udlagte ved *La Congrée*: det er farligt at komme dem nær. En rød Ponton med to Master, mærket *Rochebonne*, ligger 1 1/2 Kml. NNØ. for *La Congrée*. Den viser reglementeret Signal som Ankerligger. En lille Damper og et Par Smaafartøjer ligger 1 Kml. NØ. for *La Congrée*; de vise ligeledes Signal som Ankerligger.

**Prince Edward Island. Cascumpec Harbor.** Løbet over Barren i Munden af *Cascumpec Harbor* har lukket sig og et nyt Løb har dannet sig S.-ligere. Ledefyrene ere derfor slukkede.

**Nova Scotia SØ.-Kyst. Whitehaven. Southwest Bull.** En sort og hvid lodret sribet Fløjtetønde, mærket *Whitehead*, er udlagt i 30 Fv. Vand 2 1/2 Kml. S. 11 1/2° Ø. fra *Whitehead Island* Fyr. 45° 10' 0" N. Br. 61° 7' 30" V. Lgd.

Spirtønden 3/6 Kml. SV. fra *Whitehead Island* Fyr er ombyttet med en sort Stumpstønde, mærket „*S. W. Bull*“. Den ligger i 10 Fv. Vand, 1/2 Kbl. SØ. for Klippen *Southwest Bull*.

**St. Margaret Bay. Indian Harbor. Paddys Head Island.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa SØ.-Enden af *Paddys Head Island*, Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Det vises fra et hvidt, 32 Fod højt, firkantet Taarn. 44° 31' 20" N. Br. 63° 56' 37" V. Lgd.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Argentina. San Blas. I East Channel til San Blas** Havn er Grunden, som N. fra strakte sig næsten tværs over Indløbet, forsvunden, og der er nu 20 Fod Vand, Lavvande, i en lige Linie i Retning N. 48° V. N.-Siden af Løbet er afmærket med tre gule Tønder. Den yderste ligger 6 1/2 Kml. S. 57° Ø. fra *Rubia Head* hvide Baake og fra *Rubia Point* Taarn i N. 75° Ø. De to andre Tønder ligger henholdsvis 1 1/2 og 3 Kml. N. 48° V. fra den yderste.

Paa hver Side af *East Channel* NV.-Ende er opført en Baake med Ballon. Den N.-lige staar 2 1/2 Kml. S. 76° Ø. fra *Rubia Head* hvide Baake og i N. 43° Ø. fra *Rubia Point* Taarn. 40° 36' S. Br. 62° 6' V. Lgd. Den S.-lige staar 3 1/2 Kbl. S. 43° V. fra den N.-lige.

*Constitucion Channel* synes at være lukket og Afmærkningen inddragen.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Kap Camarat.** Paa Kap *Camarat* er Fyret slukket og det midlertidige Fyr tændt.

**Antibes.** En 8 Fods Grund er funden 3 1/2 Kbl. N. for Taarnet paa Midten af Øen *Saint Honorat* N.-Kyst og en 9 Fods Grund 2 1/4 Kbl. N. 15° Ø. fra samme Taarn. I Løbene mellem *Pointe d'Aiguillon* og *Antibes*, mellem *Pointe Croisette* og *Ile Sainte Marguerite*, mellem denne og Øen *Saint Honorat*, og omkring denne Ø, samt omkring *Grenilles* er der fundet Grunde, saa stor Forsigtighed bør anvendes ved Besejlingen. Nye Kort ere under Arbejde.

**Sardinien N. Santo Stefano V.** Ved Grunden *Chiesa* er udlagt en hvid Tønde c. 1 1/2 Kml. S. 1° V. fra Semaforen ved *Guardia Vecchia*, og ved Grunden *Paura* en hvid Tønde 1 1/2 Kml. S. 20° Ø. fra samme Semafor.

**Sicilien N.-Kyst. Castellamare del Golfo.** Den 20de Juni 1901 tændes V. for Havnen ved *Castellamare del Golfo* et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 9 Kml. Viser fra et Fyrhus. 38° 1' 45" N. Br. 12° 52' 45" Ø. Lgd.

**Italien. Brindisi. Pynt Riso.** Pynt *Riso* hvide Blyfyr forandres den 20de Juni 1901 midlertidig til et hvidt fast Fyr.

**Italien Ø.-Kyst. Porto Corsini.** Det røde Fyrtaarn, hvorfra Hovedfyret i *Porto Corsini* vises, og som ligger c. 1/2 Kml. fra Yderenden af Bolværket i Kanalen, er nu malet hvidt.

**Rusland. Cherson Bugt. Suvarov Fyr S.** Vraget, der laa sunket 6 1/2 Kml. S. for *Suvarov* Fyr, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen. 46° 31' N. Br. 31° 30' Ø. Lgd.

**Algier. Oran.** Ved *Oran* skal Molen *Sainte Thérèse* forandres til Kaj. En firkantet Tønde, hvorfra vises et rødt, fast Fyr, er udlagt ved NV.-Enden af Arbejdsstedet. Man skal for Indgaaende holde Tønden om Bagbord. En anden Tønde skal senere udlægges NØ. for Arbejdsstedet; den skal ogsaa for Indgaaende holdes om Bagbord.

## Karantænebestemmelser m. m.

*Sverrig.* — *Hongkong* er erklæret for smittet af Pest.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert fra

C. Møllerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

Lanterner.

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Juni 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100
Danmark .....	88— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....		114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	115
Kjøbenhavn .....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....		49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	50
Dannebrog .....		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	70
Urania .....		72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	73 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union .....	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896 .....	97	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	99	99	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....		108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen .....	71	70	71
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> foren. Dampsk. ....		98	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — — —		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Norden .....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> uopsig. Stats .....		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Husejer Kreditk. ....		83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Kbhvns Kreditf. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — 2. Serie ..		91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — 1. — ..		94	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — — — 7 — .....		92	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> Landkreditk. 3 — .....		85	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	140
Privatbank .....		121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122
Landmandsbank .....		120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121
Handelsbank .....		118	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....		99	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....		65 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	67
Helsingørs Jærnsk. ....		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Sukkerfabr. ....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

## Vekselkurser d. 18. Juni 1901.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.75
London .....	18.12	18.09
Paris .....	72.05	—
Amsterdam .....	150.45	—

## Notering paa Berlins Børs d. 18. Juni 1901.

Russiske Noter ..	216.10
4% Russiske Consols .....	—
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>10</sub> — Boden Kredit .....	—
5% Mexikanske 1899 .....	97.25
5% Rumænske Stats .....	90.30
4% — — — 1890 .....	76.50

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 6,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Dannebrog“ 6,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 10,000.

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

## Skibs- Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telt. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

S. Sørensen.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

**Toldbodgade 17.**

Alle Brødsorter føres. Rabat for d'Herres Skibrestavtørere.

Filial:

**St. Strandstræde 43.**

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

**Toldbodvej 44.**

Telefon 5636.

## Thorvald Møller,

Skibsprovierteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

**Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.**

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

Iste Klasses saavel Haand- som

Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

**Skibsmæglere, Speditører m. fl.**

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,

Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

**EMIL STEPHENSEN,**  
**SPEDITØR. TOLDKLARERER.**

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

**N. LETH SØRENSEN,**

NYHAVN 42 B.

### Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

### Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

### Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 6. Juli  
d. A. Kl. 9 Form. præcis i Dams Hotel i Rønne. Dagsordenen  
vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalfor-  
samlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St.  
Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K, inden den 22. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1901.

P. B. V.

**P. Rechnitzer,**

p. t. Formand.

## R. CRAGGS & SONS,

*Shipbuilders, Engineers, and Repairers,*

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

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

Esbjerg Skibsværft.  
S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar ubindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere & Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: Hanssen.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staal-skibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.  
Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

## Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Vesterbrogade 60, 1.

12—1. Søndag 8—9.

Hans Bonnesen, Læge.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

INDHOLD: Kaptajn C. B. Knudsen. — Overrettsdomme. — Kjøbenhavn, d. 20. Juni 1901. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Om Ansvar for Ulykker ved Bugsering. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Personalial. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Juni 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkførereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

# Otto Monsteds

## Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzapfel.

16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Flensborgs

# Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

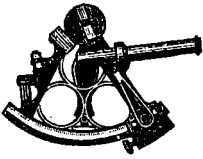
## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

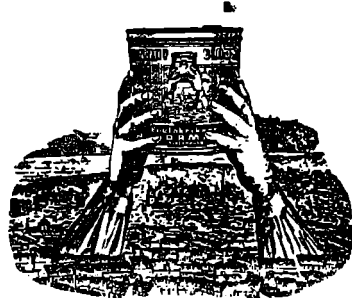
**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preisler, Købmagerg. 13.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Marius Hoffgaard,**  
Fotograf.  
Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.  
Atelier St. Strandstræde 6. 9.  
Fotografier af forskellige danske  
Skibe haves altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

De danske Svineslagteriers  
**Konserverfabrik**

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

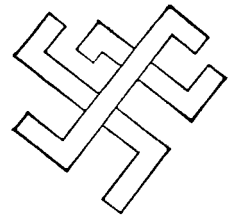
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.



R. v. Sæ

**Kiks de Seigle**

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.


Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

**Wald. Petersen's**  
Kjødudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

**Esbjerg Skibsværft.**  
S. Abrahamsen.  
Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

 **Er „Moss-Rose“-Tobakken**  
søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og prætrykt selve Om-  
slagspapiret.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

**R. CRAGGS & SONS,**

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P.O., No. 5.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. ● Tørdok. ● Patentslip.

**F. Günther Hanssen & Co.,**  
**Port Said.**

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Anders Nielsens**  
Fedevareforretning.  
Fredericiagade 27.

## Nordisk Skibsrederforening

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1900.

Den 31. Decbr. 1900 var der i Foreningen indtegnet 1,116,178 Tons mod 982,219 Tons d. 31. Decbr. 1899, saa at Fremgangen i 1900 har været 133,959 Tons. Tonnagen fordelte sig paa de forskellige Lande saaledes: Norge 733,670 mod i Fjor 665,954, Danmark 151,059 mod i Fjor 141,176, Sverrig 192,203 mod i Fjor 137,266, Finland 39,246 mod i Fjor 37,823. En Tabel over Foreningens Udvikling fra 1889 til 1901 viser, at Tonnagen er stegen fra c. 450,000 Tons i 1889 til 1,116,178 Tons i 1900, Foreningens kontante Beholdning er i samme Tidsrum gaaet op fra Kr. 3,024.73 til Kr. 66,987.03, Antallet af Henvendelser til Foreningen fra 24 i først nævnte Aar til 556 i sidst nævnte; til juridisk Bistand er i 1900 udbetalt Kr. 33,093.26. — Af den i Foreningen indmeldte Tonnage betaler 21,816 Tons 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas, at Foreningen ogsaa overtager de i Lovenes § 7 nævnte Sager, som Assurandørerne maatte overtage, hvis Skibet var forsikret. — Tilslutningen har i den forløbne Del af indeværende Aar været meget betydelig, saa at Foreningen i afvigte Maj Maaned repræsenterede over 1,200,000 Tons, c. 1,800 Skibe.

Beretningen omtaler de lange Ophold og deraf følgende betydelige Tab, som mange, navnlig norske Sejlskibe var udsatte for i sydafrikanske Havne paa Grund af Krigen. Foreningen har faaet den norske Regering til at tage sig af Sagen, og denne har søgt at udvirke, at den britiske Regering tilstod Rederne en passende Godtgørelse. Der er dog ikke meget Haab om, at de rejste Billighedskrav imødekommes. Det vil nu ad retslig Vej blive prøvet at gøre Modtagerne eller Befragterne ansvarlige for Opholdene i et af de enkelte Tilfælde, hvor der i Certepartiet er stipuleret Losning af et vist Minimumskvantum pr. Dag. — Foreningen fører i Anledning af de lange Ophold i London i Efteraaret, særlig for trælastede Dampere, en Proces om Forstaaelsen af de paagældende Certepartier; den er tabt ved første Instans, men er appelleret paa Grund af den store Interesse, der knytter sig til Spørgsmaalet, og de store Beløb, det drejer sig om. — Foreningen har i det forløbne Aar udgivet en Haandbog om Befragtningsklausuler

og Havarier og første Aargang af en Samling af nordiske Søretsdomme. — Beretningen omtaler den vel kendte Cathay-Sag, der har foranlediget en Henvendelse fra Foreningen til de tre nordiske Regeringer om en Forandring i den engelske Merchant Shipping Act. — Foreningen har anmodet de nordiske Regeringer om at lade foretage Forsøg med Telegrafering uden Traad med Hensigt paa denne Opfindelses Nyttiggørelse for Handelsmarinen; der tænkes navnlig paa, at man kunde tilvejebringe Forbindelse mellem Skibe indbyrdes, f. Eks. som Varselssignal i Taage, Signal imellem Skib og Signalstationer eller mellem afsides liggende Fyrtaarne og Fastlandet. — Der er godt Haab om, at de i Foreningen indmeldte Skibe paa enkelte større Pladser vil opnaa Begunstigelser i Form af Rabat for Bugsering. — Bestyrelsen arbejder for at faa oprettet faste Voldgiftsdomstole for Stridigheder under Maanedscertepartier, og saadanne vil antagelig til en Begyndelse blive oprettet i de større Havnebyer i Skandinavien. Iøvrigt er der Adgang til at faa Stridigheder afgjorte ved Foreningens Voldgift, hvad hidtil kun er benyttet i nogle faa Tilfælde. — Af andre Sager har Bestyrelsen beskæftiget sig med: Ønskeligheden af Farvadenes ensartede Afmærkning; Spørgsmaalet om Ødelæggelse eller Fjernelse af Vrag, som er til Fare for Skibsfarten; Tilvejebringelse af en mere ensartet og betryggende Metode for Levering af Bunkerkul til Skibene; Ordning af faste Ruter mellem Evropa og Nordamerika. — Beretningen slutter med en Fortegnelse over de Sager, der i 1900 er ordnede gennem Foreningen, og i hvilke man har indkasseret Liggedagspenge, Fragtafdrag o. s. v. for Medlemmerne. Dette er kun en Brøkdel af de Sager, Foreningen har haft at gøre med, idet der ikke er medtaget de, hvor Rederen har været den indstævnte Part, eller de, hvor Foreningen har afværget Strid eller faaet Forlig i Stand. Foreningen har, hvor Proces har vist sig nødvendig, været meget imødekommende med at overtage Sagen for sin Regning. Den nævnte Fortegnelse udviser et samlet indkasseret Beløb af Kr. 124,411.14.

Foreningens Regnskab for 1900 balancerer med Kr. 153,585.40.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er Fragterne overalt enten uforandrede eller lavere, undtagen fra Nordamerika, hvorfra der er et livligt Begær for Tonnage af næsten alle Positioner indtil December inklusive. Der er i Ugens Løb effektueret en betydelig Del Befragtninger til Rater, som er højere end der betales for kort Tid siden, og der offereres fremdeles rigeligt med Laster, men Rederne er dog de allersidste Dage blevne mere tilbageholdne og synes gennemgaaende ikke saa tilbøjelige til at slutte for de sene Positioner til de sidst betalte Rater. Ogsaa for Dampere i Maanedsfragt kommer der fra Amerika en ikke ringe Efterspørgsel, særlig til Brug for Træfarten fra Golfen, og for Perioder fra 6—24 Maaneder er der betalt indtil 5/ pr. Ton Dødvægt, alt eftersom Tonnagen har passet Befragterne. Udover Amerika, som er fast, frembyder Fragtmarkedet et trist Skue, især det europæiske, der baade ud og hjemefter er flovere. Opholdene paa Kulpladserne i Wales er fremdeles lange, og der bliver næppe nogen Bedring i disse Forhold for det første, da der stadig fragtes megen Tonnage og Tilførslerne af Kul fra Minerne ikke er tilstrækkelig store til at holde Damperne vedlige. Paa Østkysten gives der bedre Ekspeditioner, men Fragterne er lave, og især til Østersøen er der bleven accepteret yderst tarvelige Rater, som f. Eks. Befragtningen af en forholdsvis lille Damper fra Tyne til St. Petersburg à 3/9, hvilket uden Tvivl

er det laveste, der nogensinde er sluttet til for denne Havn.

Det østlige Marked er nærmest uforandret. Begæret kan ikke kaldes daarligt, men det indskrænker sig til Juli og August Tonnage. Fra Kurrachee til udsøgt Havn betales 16/6 pr. Juli, 16/ pr. anden Halvdel af August, medens Bombay har taget flere Dampere til 14/6 à 15/. Sukker fra Java til U. S. eller Evropa giver 29/ à 29/3, og fra Hoilo er der sluttet til 29/. Fra Burmahkysten betales 22/6 for Ris til Levanten, og fra Calcutta til Bombay 5½ Rupees pr. Ton Kul.

Sortehavet, Azoff etc. bevarer deres Livløshed, og for første Halvdel af Juli Tonnage betales stadig ikke mere end 7/6 fra Odessa, 8/6 à 9/ fra Sulina, 9/3 fra Taganrog til U. K. eller Kontinentet, option Hamburg 6 Pence ekstra. For senere Terminer er Begæret bedre, og pr. Septbr./Oktbr. kan faas 12/ fra Sulina, c. 11/3 fra Odessa. For Erts fra Poti til Middlesbro betales 10/9 à 11/ pr. Juni/Juli. Begæret for Salttonnage fra Eupatoriakysten til Østersøen er ringe, og der kan næppe opnaas mere end 11/3 à 11/6.

Middelhavet er meget flovt og Laster er knappe. For Erts betales fra Benisaf 7/ à 7/3 til Rotterdam eller Amsterdam, fra Carthage 10 Frcs. til Antwerpen, 7/9 til Barrow, alt „full terms“. Med „free dispatch“ betales 6/9 Carthage/Maryport, 7/6 Huelva/Dunkirk, 8/



Antwerpen, 10/9 Wilmington. For Fosfat fra Sfax til London kan faas 9/3, 6/9 fra Bona til Birkenhead, 7/ til Kingslynn. Espartolaster fra Afrika Nordkyst kan sluttet til 13/6 til Garston eller Firth of Forth. Bilbao er flovere og betaler nu kun 5/6 til Middlesbro, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Jarrow, 4/3 Cardiff eller Newport, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam. Fra Bilbao til Philadelphia er sluttet til 9/3 pr. Juli.

Amerika er, som anført, fastere og der er placeret en Mængde Dampere i Ugens Løb, hovedsagelig for Korn og Træ, hvorimod Bomuldsbefragtingerne endnu ikke rigtig er begyndte. Fra nordlig Havn til Cork f. O. kan der pr. Juli opnaas 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, som ogsaa kan faas til én dansk Havn, Option 2 danske Havne 3/. Til direkte udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet betales 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 2/9 pr. Juli/August. Paa Netto Form faas fra nordlig Havn 10/ pr. Juli til U. K. eller Kontinentet, medens Golfen pr. samme Termin noterer 13/ à 13/6, 14/6 pr. Septbr./Oktbr., 15/6 pr. Novbr./Decbr. For Bomuld fra New Orleans eller Galveston noteres nominelt 43/9 til Liverpool eller Manchester, 45/ til Hamburg eller Bremen pr. Oktober. Tømmerfragterne fra Golfen er fastere, og der er fra Pensacola, Pascagoula eller Mobile betalt 98/9 til London eller Dundee pr. Juli. Fra de nordlige Havne er Tonen ogsaa fast, og der er pr. Juli sidst sluttet til 46/3 fra St. Lawrence til 2 Pladser paa Østkysten, 45/ fra Montreal til Sharpness og 45/ fra Bathurst til Greenoch eller Glasgow.

La Plata er flovet af, og der har kun været gjort meget faa Forretninger de sidste Dage. Raten for Juli er 18/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, medens der for senere Terminer ikke er noget Begær.

Østersøen er fremdeles flov med lavere Rater, men forhaabentlig er Bunden nu naaet, saa at enhver Forandring maa blive til det bedre. Der ventes større Tilførsler af Korn til St. Petersborg med det første, men nogen betydelig Stigning tør man dog næppe forvente sig, dels da der findes en Mængde ubefragtet Tonnage og dels fordi Træforretninger ligger daarligt i Aar. For medio Juli Afskibning kan der fra St. Petersborg antagelig nu sluttet til 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 London eller Rotterdam, 1/3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kontinentet, 1/6 Rouen. Reval er flov med 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam. Riga noterer 19/6 à 20/ D/B. til London, Frcs. 28 D/B. til Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, Frcs. 30 til Rouen, 7/ Sleepers til Holland, 7/6 Troon, 8/ Dublin, 6/3 Grimsby, 7/6 Leer. Memel/Boness giver 6/3 for Sleepers. Libau er meget flov; der har været sluttet til 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Pence London eller Rotterdam, men der kan nok betinges 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pence nu, 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> til Rouen. Træforretningerne fra Botten er slette. Pr. Juli noteres Skelefteå/Grimsby 23/ D/B 1/3 Boards, Uleåborg/Hull 32/6, Firewood, Wiborg/Hull 22/6 D/B 1/3 Boards, Raumo/Amsterdam Hf. 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Wasa Hf. 15 à 15<sup>1</sup>/<sub>2</sub> D/B. B., Kronstadt/Grangemouth 20/ à 20/6. For mindre Dampere fra Sydfinland kan faas Rm. 21/23 pr. Std. Brædder til Kjøbenhavn, Rm. 1 à 2 mere til dansk Provinshavn.

For Kul er Markedet stadig meget flovt, og Befragterne har ingen Vanskeligheder ved at sikre sig Tonnage, som er til Stede i Overflødighed paa alle Positioner. Til Trods for de elendige Ekspeditioner, som gives, navnlig i Wales, er Raterne overalt lavere. Fra Cardiff er sidst betalt Stettin 5/, Kronstadt 5/, Swinemünde 4/6, Genua 7/ à 7/3, Port Said 8/, Alexandria 8/6, Barcelona 8/9, St. Vincent 8/3, Santos 16/, Colombo 13/9, og fra Tynen 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/ til Kronstadt, 4/ Stockholm, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/3 Libau, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Swinemünde, 7/ Malaga, 7/6 Genua, 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Neapel, 22/6 Cape Town. Firth of Forth er nærmest uforandret og der er fra Methil sluttet til 4/ à 4/3 Kronstadt, 4/3 Kiel, 4/6 Malmø, 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rostock, 8/ Port Said. Fra Methil er endvidere sluttet en Damper for 8 Rejser til Genua, Savona eller Livorno à 7/6.

Sejlskibsmarkedet er meget flovt for de kortere Farters Vedkommende. Fra mellemsvenske Pladser kan

faas omkring 23/ D/B. til Østkysten, og fra Piteå til London er betalt 37/ for Firewood. Umeå Distriktet til Kjøbenhavn betaler 24/25 Rm. pr. Kubikfavn Splitved. For Kul betales £ 4.10/ fra Hull til Sundhavn. Kridt fra Aalborg kan faas til Rm. 4 pr. Ton til Memel, Riga eller Kronstadt, og fra Stevns til Rm. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> til Kotka eller Riga. For Langfarten er Markedet fast med godt Begær. Portland (O.) betaler 41/3 pr. Efteraaret og San Francisco 39/3. Fra Vestkysten af Sydamerika til U. K. eller Kontinentet kan faas 25/ pr. Juli og 28/9 à 30 pr. Efteraaret. Kul fra Cardiff til Cape Town giver 21/ med garanteret Lossetid og 23/ med almindelig Losning. Fra Drammen er sluttet til 51/3 for Brædder til Sydney, og fra Frederiksstad til Melbourne til 50/.

Kjøbenhavn, d. 27. Juni 1901.

Med nærværende Nummer af „Dansk Søfartstidende“ udsender Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening sin Beretning for Aaret 1900. Denne indtager, som den plejer, en fremtrædende Plads blandt de Beretninger, der fremkommer fra danske Søfartsforeninger, ikke fordi den just pranger med store og iøjnefaldende Resultater — alle Aar kan jo i saa Henseende ikke være lige fede —, men fordi den viser, at Foreningen gaar i Spidsen blandt dem, der paa deres Program skriver Opgaver, hvis Løsning er af reel og indgribende Betydning for den danske Skibsfart og dens Udøvere, og som sætter al Kraft ind paa disse Opgavers Løsning. Det tør vel i det hele siges om denne Forening, at den har været banebrydende, for saa vidt den ikke har fulgt det Spor, vore Søfartsorganisationer i Almindelighed følger: at tage sig af sine Medlemmers Interesser gennem Understøttelsesvirksomhed, Enke- og Sygeforsørgelse o. lign., men har stillet sig som sit første og væsentligste Maal at hævde vor Skibsfarts Stilling i Samfundslivet som en af Landets betydningsfulde Næringsveje, at værne den mod Overgreb og skabe den de bedst mulige Kaar at arbejde under. Den foreliggende Beretning er et nyt Vidnesbyrd om, at Foreningen stedse holder sig disse sine Hovedformaal for Øje. Dette fremgaar af de alvorlige Ord, i hvilke Bestyrelsen fremhæver Betydningen af, at den nedsatte Søfarts-Kommission fremmer det Arbejde, der for halvandet Aar siden blev overdraget den, saa meget som muligt, saaledes at denne Kommission ikke kommer til at staa som en Hindring for et Arbejde, der før den blev nedsat var i god Gang. Uden Tvivl maa det, eller i hvert Fald bør det, have sin Betydning, at en af vore største Søfartsorganisationer saaledes peger paa Nødvendigheden af, at Kommissionens Arbejde hurtigt bringes ud over det døde Punkt, paa hvilket det synes at befinde sig, og forhaabentlig vil dens Ord ikke blive uden Virkning. Beretningen viser iøvrigt, hvorledes en Forening med de Opgaver, som Sejlskibsrederi-Foreningen har, lider under vore sørgelige politiske Forhold, der har hæmmet dens Arbejde for saa vigtige Spørgsmaal som de om Alderdoms- og Ulykkesforsikring, og dette i Forbindelse med det store Antal Sager, der henligger i Søfarts-Kommissionen, er jo den let paa-viselige Grund til, at man ikke i Aarets Løb har naaet større positive Resultater. Men Aarets Arbejde varsler dog godt for Fremtiden. Bestyrelsen har udgivet et med megen Interesse imødeset Værk om praktisk Sømandskab; den har optaget Arbejdet for at faa Skibsfarten

repræsenteret i Folkethinget paa et fornuftigt Grundlag og vistnok det eneste, paa hvilket dette vigtige Spørgsmaal for Tiden kan finde en Løsning; den har bestræbt sig for at opnaa forbedrede Losningsvilkaar for Sejlskibe i Kjøbenhavns Frihavn og for en hensigtsmæssigere Ordning med Hensyn til Søforklaringers Afgivelse i Udlandet, ligesom den i det forløbne Aars Slutning har paabegyndt Arbejdet for at faa Vægtgarantien i visse Østersøhavne afskaffet og for i Forening med Udlandets Sejlskibsrederier at varetage fælles Interesser med Hensyn til Certepartiets Affattelse. Trods de vanskelige Forhold, hvorunder der i flere Henseender er arbejdet, kan man derfor med Tilfredsstillelse se tilbage paa det forløbne Aar.

Denne Tilfredsstillelse er saa meget mere berettiget som Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Aar staar med et større Medlemsantal end nogensinde før. Dette vil give dens Handlinger Vægt, og naar Foreningen nu den 6. Juli holder sin Aarsgeneralforsamling i Rønne vil de Beslutninger, denne tager, faa større Betydning end nogensinde før, fordi der bag dem staar en stor og voksende Organisation. Ved Generalforsamlingen vil Foreningens Kredsafdelinger omkring i Landet som sædvanlig være repræsenterede, men vi haaber, at der foruden disses Delegerede vil møde et stort Antal af Foreningens Medlemmer. Den omstaaende Bekendtgørelse fra Bestyrelsen viser, at der paa Generalforsamlingens Dagsorden staar Sager af stor Interesse, og Medlemmerne bør, saa vidt de er i Stand til det, give Møde og deltage i disse Sagers Behandling.

Den 4. d. M. er den første Damper („Northman“) ankommen til Hamburg direkte fra Chicago efter en Rejse paa 35 Dage, deraf 19 Dage mellem Chicago og Quebec.

Kaptajn J. K. Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab, udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, udkommer i disse Dage.

Vi er anmodede om at gøre opmærksom paa, at de Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der ønsker at deltage i Foreningens Generalforsamling i Rønne Lørdagen d. 6. Juli, gør rettest i snarest at meddele det til Foreningens Kontor i Kjøbenhavn, hvorfra der da vil blive sikkert dem Kjøjeplads om Bord i Dampskibet herfra til Rønne d. 5. Juli. Til Generalforsamlingen har ikke alene Kredsafdelingernes Delegerede, men samtlige Medlemmer Adgang.

Paa Foranstaltning af Kredsstyrelsen for Bornholm afholdes efter Generalforsamlingen en Fællesmiddag i Almindingen.

## Søforhør.

Russia—Annandale.

I Sø- og Handelsretten er afholdt Søforhør over Dpsk. „Russia“s Officerer og Besætning i Anledning af Sammenstødet i Drogden med engelsk Dpsk. „Annandale“, ved hvilket det sidste Skib fik saa stor Skade, at det maatte landsættes. „Russia“s Fører, Kaptajn Hansen, alle dets Officerer samt to Mand af Besætningen, der havde haft Vagt i Sammenstødsøjeblikket, var mødte.

Retsformand Madvig oplæste Uddrag af de to Skibes Dagbøger. Sammenstødet skete Kl. 11,30 Onsdag Aften den 19. ds. „Russia“s Maskine blev stoppet Kl. 11,27, slaet bak

Kl. 11,28 og arbejdede fuld Kraft bak til Kl. 11,30, da Sammenstødet skete. Farten var da af „Russia“. „Annandale“ tørnede med sin Styrbords Side mod „Russia“s Bagbords Bov, der fik et Hul paa 1½ Fod i Diam. Kl. 11,31 blev der i „Russia“ beordret langsomt frem, og da „Annandale“ var sat paa Grund ved Saltholmen, ydedes der ikke dette nogen Assistance, men „Russia“ tog Lods og gik til Kjøbenhavn.

„Russias“ Fører, Kaptajn Hansen, afhørtes: „Russia“ kom for nordgaaende gennem Sundet, medens „Annandale“ var for sydgaaende. Da man fik „Annandale“s grønne Lanterne i Sigte, havde man den omtrent ½ Streg paa „Russia“s Bagbords Bov. „Russia“s Lanterne var i Orden. Der forløb godt 10 Minutter, fra man paa „Russia“ fik den modgaaende Damper i Sigte, til Sammenstødet skete. Først saas „Annandale“s grønne Lanterne, derefter begge Skibets Lanterne, sluttelig den røde Lanterne. Der forløb ca. 2 Minutter mellem det Øjeblik, da Kaptajn Hansen saa „Annandale“s grønne Lanterne, til han fik begge dens Sidelanternen at se, endnu en Smule paa Bagbords Bov. Straks efter saas dens røde Lanterne. Den Gang var „Annandale“ kommen ind i Fyrlinjen, som den før havde været udenfor. Efter et Par Minutters Forløb forsvandt „Annandale“s røde Lanterne atter, og den grønne kom til Syne. Indtil nu havde „Russia“ holdt sin Kurs i Fyrlinjen, men da „Annandale“s grønne Lanterne atter kom til Syne, beordredes haardt Bagbords Ror og Stop samt fuld Kraft bak til Maskinen. Paa dette Tidspunkt var „Annandale“ c. en halv Kabellængde fra „Russia“. Kaptajn Hansen saa, at Sammenstød var undgaaeligt; for at svække Virkningen af det, gav han nævnte Ordre. „Russia“ var under disse Manøvrer saa nær ved „Ryggen“, at der var Fare for at komme paa Grund. Da Sammenstødet skete, var Farten efter Kaptajns Opfattelse af „Russia“. Inden Sammenstødet drejede „Russia“ c. 2½ Streg øst over. Kaptajn Hansen er overbevist om, at hvis han ikke havde givet Bagbords Ror, inden han stoppede og bakkede, vilde „Russia“ med sin Stævn have ramt „Annandale“ omtrent midtskibs, saa at begge Skibe formodentlig var sunkne. Kollisionen vilde være undgaaet, hvis „Russia“ i Stedet for Bagbords havde givet Styrbords Ror, men Situationen vilde være bleven farligere.

Af den engelske Dampers Beretning om Sammenstødet fremgaar det, at „Annandale“ har givet først 3 Stød med Dampfløjten og senere 2 Stød før Sammenstødet. Kaptajn Hansen erklærede, ikke at have hørt noget Fløjtesignal fra „Annandale“. Det eneste, der høstes, var en hvislende Lyd; det led som Dampen slap ud. Kaptajnen hævdede bestemt, at det var „Annandale“, der løb paa „Russia“. Sammenstødet skete under en Vinkel af 50—60°, regnet fra agter, saaledes at „Annandale“s Styrbordsside udførte dens Formast tørnede mod „Russia“ kun c. 1½ Fod fra dennes Stævn paa Bagbords Side.

Det er endnu ikke bestemt, om „Annandale“s Besætning skal afhøres her.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wains Værft er en ny første Klasses Skruedamper, bygget til Skibsreder H. Waage i Christiania, løbet af Stablen. Den fik Navnet Saga og er bestemt til Frugtfart. Skibets Dimensioner er: 241'×34'×16'; det bygges til Norsk Veritas' højeste Klasse, forsynes med Triple Ekspansions Maskine og vil i alle Henseender svare til Nutidens Eordringer.

Paa Joh. Petersens Værft i Marstal er Kølen lagt til en ny 3/m. Skonnert, der faar Hr. Carl Clausen til Reder og Kapt. Eriksen af Ommel til Fører.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilson.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hecla, Jespersen, afg. fra Christianssand 14. Juni, best. til New York. — I. C. Jacobsen, Norden, er ankommen til Dunkirk 24. Juni. — Kentucky, Thiedemann, ankom til New York 22. Juni. — Leopold II, Gundel, ankom til St. Petersborg 3. Juni. — Nicolai II, Wulff, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, best. til New York. — Norge, Egense, afgik fra New York 15. Juni, best. til Kbhvn. — Xenia, Holst, afgik fra Kbhvn. 6. Juni. — Alexandra, Thomsen, pass. Butt of Lewis 22. Juni, best. til Christiania. — Douro, Ørum, ankom til Lisbon 21. Juni. — A. N. Hansen, Paaske, i St. Petersborg.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 25. Juni. — Antwerpen, Andresen, ankom til Kbhvn. 23. Juni. — Arkansas, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. Juni. — Arno, Strubberg, afgik fra Cadix 21. Juni, best. til Kbhvn. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 23. Juni. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 25. Juni. — Botnia, Bay, ankom til Leith 24. Juni. — Chr. Broberg, Harder, afg. fra Neapel 24. Juni, best. til Messina. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 23. Juni, best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 23. Juni. — Florida, Koch, i Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 22. Juni. — Georg, Bühr, afgik fra London 22. Juni, best. til Hamburg. — Georgios I, Jørgensen, afgik fra Boston 12. Juni, bestemt til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, islandsk Kystfart. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, bestemt til New York. — Jolantha, Ingvarsen, afgik fra Königsberg 23. Juni, best. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 24. Juni. — Kiev, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 24. Juni. — Kursk, Møller, ankom til Libau 19. Juni. — Laura, Aasberg, ankom til Leith 24. Juni. — Louise, Christiansen, ankom til Kbhvn. 22. Juni. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 11. Juni, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, bestemt til Boston. — Maja, Petersen, afgik fra Danzig 24. Juni, best. til Horsens. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 24. Juni. — Moskov, Rohde, afgik fra Riga 23. Juni, best. til Antwerpen. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 24. Juni. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Antwerpen 23. Juni. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Antwerpen 16. Juni. — Omsk, Møller, ank. til Antwerpen 21. Juni. — Perm, Christiansen, ankom til London 24. Juni. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 23. Juni, bestemt til Kbhvn. — Skalholt, Gotfredsen, i islandsk Kystfart. — Thyra, Jørgensen, ank. til Riga 22. Juni. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 19. Juni. — Vendsyssel, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 24. Juni. — Vesta, Holm, her. — Vesuv, Mortensen, pass. Holtenau 25. Juni, bestemt til Hull. — Viking, Lorentzen, i St. Petersborg. — Jyden, Erichsen, afgik fra Kbhvn. 24. Juni, bestemt til Riga. — Ad. Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 20. Juni.

Constantin, Niedersee, afgik fra Aarhus 27. Juni, bestemt til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 27. Juni, best. til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 27. Juni, bestemt til Grimsby via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 27. Juni, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 26. Juni, best. til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 26. Juni, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 24. Juni, bestemt til Reval anløbende Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 26. Juni, bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 26. Juni, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Kronstadt 24. Juni. — Frode, Wrisberg, ankom til Kronstadt 20. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rahja 19. Juni, best. til Rouen. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Kbhvn. 24. Juni. — Erik II, Hveysel, afgik fra Uleåborg 22. Juni, best. til Rouen. — Knud II, Hansen, ankom til Stockholm 13. Juni. — Skjold, Schmidt, afgik fra Reval 18. Juni, bestemt til Hull. — Danmark, Kraemer, ankom til Kronstadt 19. Juni. — Ragnar, Holst, ankom til Rafse 15. Juni. — Volmer, Riber, ankom til St. Petersborg 24. Juni. — Dan, Tofte, ankom til Newcastle 24. Juni. — Magnus, Jørgensen, ankom til Howdan Dock 13. Juni. — Olaf, Petersen, ankom til Swansea 24. Juni. — Svend II, Risø, ankom til Kbhvn. 22. Juni.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra N. Shields 21. Juni, best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Rouen 19. Juni. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra St. Petersborg 18. Juni, bestemt til Rotterdam. — Pawel Andrejefi, Tannebæk, ankom til Kronstadt 17. Juni. — Harald Klit-

gaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 22. Juni. — Russ, Jensen, afgik fra Konstantinopel 11. Juni, bestemt til Bremen. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Lorenzo Marques 7. Juni, best. til Calcutta. — Eduard Bary, Thorsøe, afgik fra St. Petersborg 15. Maj, best. til Port Arthur.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afg. fra Methil 25. Juni bestemt til Svendborg. — Niobe, Jørgensen, afgik fra New-castle 21. Juni, bestemt til Kronstadt. — Nancy, Nielsen, afgik fra Kings Lynn 21. Juni, ankom til Blyth 22. Juni. — Nautik, Mortensen, afgik fra Roytta 21. Juni, bestemt til Sutton Bridge. — Nexos, Sørensen, afgik fra Åbo 21. Juni, bestemt til Caen. — Nordsøen, Gram, ankom til Sutton-bridge 22. Juni. — Nora, Christensen, afgik fra Kbhvn. 20. Juni, ankom til Kemi 24. Juni. — Neptun, Winther, afgik fra Kalix 23. Juni, bestemt til Gravelines. — Nerma, Nielsen, afgik fra Yarmouth 24. Juni, ankom til Hull 25. Juni. — Alfa, Nørby, afgik fra Esbjerg 19. Juni, ankom til Gefle 23. Juni.

**Dania.** Mary, Lorentzen, afgik fra Kemi 21. Juni, best. til Avonmouth. — Lilly, Nielsen, ank. til Wivenhoe 20. Juni.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Burntisland 24. Juni. — Karen, Degn, ankom til Kbhvn. 23. Juni.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Blyth 20. Juni, bestemt til Kronstadt. — Fyen, Hansen, ankom til London 24. Juni. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Amsterdam 22. Juni, ankom til Blyth 23. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dunkerque 19. Juni, ankom til Kbhvn. 23. Juni.

**Union.** Gallia, Poulsen, afgik fra Riga 23. Juni, best. til Dordrecht.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Hanking-pudas 22. Juni. — Brattingsborg, Schmidt, pass. Madeira 23. Juni, best. til Antwerpen. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Rouen 19. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 22. Juni. — Jømsborg, Kühn, ankom til Kronstadt 24. Juni. — Kronborg, Schultz, afgik fra St. John 15. Juni, bestemt til Sharpness. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 20. Juni. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Rouen 25. Juni, bestemt til Newcastle. — Søborg, Fischer, ankom til Blyth 22. Juni. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Sunderland 25. Juni. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Sevilla 21. Juni, best. til Ayr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ank. til Burntisland 25. Juni. — Klampenborg, Jensen, ankom til Grangemouth 24. Juni. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 20. Juni, bestemt til St. Lawrence. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Cardiff 16. Juni, best. til Genua. — Skodsborg, Larsen, afgik fra Honfleur 24. Juni, best. til W. Hartlepool. — Tuborg, Mathiesen, pass. Hanstholm 22. Juni, bestemt til Kronstadt. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Newcastle 25. Juni. — Vordingborg, Degn, ankom til Aalborg 23. Juni.

**Neptun.** Kallundborg, Lund, ankom til Skutskær 21. Juni. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 22. Juni.

**Dampskibsselskabet Torm.** Agnete, Jensen, afgik fra Riga 16. Juni ankom til London 21. Juni. — Hermia, Sørensen, afgik fra Riga 21. Juni, best. til Ghent. — Bornholm, Petersen, afgik fra Riga 23. Juni, bestemt til Ghent. — Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 17. Juni, ankom til Grangemouth 20. Juni. — Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, ank. til St. Petersborg 22. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Dunkirk 22. Juni, ankom til Methil 23. Juni. — Ajax, Brorson, afgik fra London 19. Juni, ankom til Burntisland 21. Juni. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 18. Juni, ankom til Kiel 21. Juni.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ank. til Kbhvn. 17. Juni. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Newcastle 21. Juni, best. til Libau. — Ansgar, Larsen, ankom til Sunderland 22. Juni. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 16. Juni. — Hamlet, Sommer, afgik fra Newcastle 21. Juni, bestemt til Kronstadt. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 20. Juni.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Jensen, ankom til Antwerpen 19. Juni. — Siam, Glahn, ankom til Singapore 21. Juni. — Normannia, Erichsen, pass. Suez 3. Juni. — Patria, Larsen, afgik fra Cardiff 11. Juni. — Cimbria, Hansen, afgik fra Singapore 11. Juni.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Aalborg 15. Juni. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Leith 17. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Grangemouth 24. Juni.

**Vendita.** R. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Grangemouth 24. Juni.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Kronstadt 23. Juni. — London, Bom, afgik fra Jacobsstad 18. Juni, best. til Rouen. — Paris, Lund, afgik fra Jacobsstad 21. Juni, best. til Aberdeen.

## BERETNING

fra

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1900.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

## Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte paa sidste ordinære Generalforsamling efter Tur Kaptajn Jacob Holm, Skibsreder J. Ph. Jørgensen og Skibsreder A. M. Knudsen, der alle genvalgte.

## Kredsstyrelserne.

I Kredsstyrelsernes Sammensætning ere ingen Forandringer foregaaede.

## Foreningens Sagførere.

Til Foreningens Sagfører i Kallundborg er antaget Sagfører, cand. jur. Aage Schultz.

## Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var i Kalenderaaret 1900 indmeldt 1,040 Medlemmer og 521 Skibe, repræsenterende 80,009 Netto Reg.-Tons.

Foreningens Regnskab for Kalenderaaret 1900 udviser følgende

## Indtægt.

## Udgift.

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.
Beholdning d. 31. December 1899.....	234	35	Kontorudgifter .....	70	50
Indbetalt af Kredsafdelingen for:			Lønning .....	600	—
Bornholm .....	194	56	Rejsseudgifter .....	351	70
Sjælland .....	240	02	Avertissementer .....	22	20
Fyen .....	771	68	Medlemsbladet .....	3,126	60
Ærø og Langeland .....	630	06	Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.	191	17
Øst-Jylland .....	247	50	Bogtrykkerarbejde .....	83	20
Nord-Jylland .....	80	—	Forskellige Udgifter .....	194	77
Thyland og Morsf. ....	76	74	Beholdning d. 31. December 1900 .....	461	67
Fanø og Vest-Jylland syd for Limfjorden	991	44			
Afdelingen for mindre Skibe.....	1,130	35			
Overordentlige Medlemmers Bidrag .....	358	—			
Andre Indtægter .....	147	11			
	5,101	81		5,101	81

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, d. 18. Maj 1901.

P. N. Harbye.

Thurø, d. 31. Maj 1901.

Sophus Hansen.

Som meddelt i Foreningens sidste Aarsberetning blev i Novbr. Maaned 1899 en Række af de Spørgsmaal, som Foreningen har arbejdet for, henvist til Behandling af en af Indenrigsministeriet efter Andragende fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart nedsat Kommission. Bestyrelsen fandt derfor ikke Anledning til i nævnte Beretning at omtale dem nærmere, men indskrænkede sig til at udtale Haabet om, at to af disse Spørgsmaals Behandling, nemlig de om Ophævelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer og om Konsulatafgifterne, maatte blive afsluttet saa snart som muligt og i hvert Fald i betimelig Tid forinden den forestaaende Rigsdagssamlings Begyndelse. Bestyrelsen maa beklage, at dens saaledes fremsatte Ønske, hvad angaar Spørgsmaalet om Konsulatafgifterne, ikke er blevet imødekommet, og at den Indstilling, Kommissionen, saa vidt vides, har afgivet om Toldspørgsmaalet, ikke har ført til Forelæggelse af Lov-

forslag, der imødekom Skibsfartens Ønsker i denne Sag. En Rigsdagssamling er saaledes paany afsluttet, uden at disse for Skibsfarten og Skibsbyggeriet saa vigtige Spørgsmaal ere bragte til en Løsning. Imidlertid maa Bestyrelsen under disse Omstændigheder paaskønne, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har fundet Anledning til ved en Henvendelse til Regeringen og Rigsdagen at andrage om Ophævelse af Indførselstold paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer samt om Ophævelse af Konsulatafgiften, og at denne Henvendelse har haft til Følge, at Regeringen har tilsagt at ville tage det mest mulige Hensyn til de fremsatte Ønsker, samt at Folkethingets Finansudvalg i en Betænkning enstemmigt har anerkendt Berettigelsen af Ønsket om Lettelse af de Byrder, som de nævnte Afgifter lægge paa Skibsfarten. Da der saaledes synes fra alle Sider at være Stemning for at imødekomme Skibsfartens Ønsker i denne Henseende, haaber

Bestyrelsen, at det maa lykkes snart at komme til en Løsning af disse Spørgsmaal, hvad den i en saa lang Aarrække har arbejdet for.

Bestyrelsen finder Anledning til paany i Aar at fremhæve Betydningen af, at den nedsatte Søfartskommissions Arbejder fremmes saa hurtigt, at de til den henviste Sager, der senere kan ventes forelagte Rigsdagen, kan blive behandlede af denne i den Rigsdags-samling, der paabegyndes til Efteraaret. Det maa erindres, at for adskillige af disse Sagers Vedkommende gælder det, at Foreningen har arbejdet for dem flere Aar forinden de bleve henviste til Kommissionen, og Foreningen vil meget beklage, om denne Henvisning skulde være ensbetydende med, at deres Løsning skydes ud i en længere Fremtid. Hertil kommer, at den forestaaende Rigsdags-samling er den første i en Valgperiode og derfor den, hvor mere omfattende Lovforslag forelægges med bedst Udsigt til et Resultat. Hvis Kommissionens Behandling af disse Sager trækker saa længe ud, at den hindrer deres eventuelle Forelæggelse for Rigsdagen i saa god Tid, at de af denne kan behandles med Udsigt til et Resultat i hvert Fald i den nu paabegyndte Valgperiode, vil det blandt denne Forenings Medlemmer vække megen Misstemning.

### Skattereformen.

Bestyrelsen har med Opmærksomhed fulgt de Forhandlinger om en Reform af vor Skattelovgivning, der i det forløbne Aar har været førte i Rigsdagen, og den har været betænkt paa, om det havde vist sig nødvendigt, at søge ændret de Bestemmelser om Aktieselskabers og lignende Selskabers Beskatning, der fandtes i de forskellige fremkomne Forslag. Disse Bestemmelser vilde meget føleligt have ramt Sejlskibsfarten, der i stigende Grad drives af Aktieselskaber, og vilde have været en ny Byrde paa en Virksomhed, der her i Landet har mange Betingelser for at trives. Da imidlertid Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart overfor Regeringen og Rigsdagen indgaaende og, som det synes, med godt Resultat har fremstillet de Virkninger for Skibsfarten, saadanne Bestemmelser vilde have, og taget til Orde imod dem, har Bestyrelsen ikke fundet Anledning til at foretage noget i denne Sag.

### Værk om praktisk Sømandsskab:

Som meddelt i sidste Aarsberetning blev der paa Finansloven for afvigte Finansaar bevilget Foreningen et Beløb af 5,000 Kr. til Hjælp til Udgivelse af et af Kaptajn Jens Kusk Jensen udarbejdet Værk om praktisk Sømandsskab. Det betydelige Arbejde, som nævnte Værks Fremstilling har udkrævet, er nu afsluttet, og det er under Titlen Haandbog i praktisk Sømandsskab udkommet i indeværende Maaned. Bestyrelsen tror ved denne Bogs Udgivelse at have tilvejebragt et værdifuldt Hjælpemiddel for den unge Sømand ved hans Uddannelse og et Værk, som alle Søfarende ville have Nytte og Glæde af at eje, og den haaber, det maa finde den Udbredelse, det fortjener. Det er kun den Omstændighed, at Staten har ydet sin Støtte til dets Udgivelse, der har gjort det muligt at forhandle det til en Pris (5 Kr.), der er saa langt lavere end Prisen for tilsvarende Bøger i Udlandet, og Bestyrelsen maa overfor Regeringen og Rigsdagen udtale sin største Paa-skønnelse af den Interesse, de have vist denne Sag.

### Folkethingsvalgene.

Paa Foreningens i Juli Maaned f. A. afholdte ordinære Generalforsamling vedtoges enstemmigt følgende Resolution:

„Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til ved Henvendelse til de politiske Partiers Hovedbestyrelser at søge udvirket, at der ved de i 1901 forestaaende almindelige Folkethingsvalg i en eller flere Kredse opstilles Kandidater, der ved Siden af at repræsentere

deres Vælgeres almindelige politiske Interesser tillige repræsentere Skibsfartens Interesser.“

Bestyrelsen har fulgt denne Opfordring ved at gøre Højres Forretningsudvalg samt Bestyrelserne for Venstre-reformpartiet og Det forhandlende Venstre bekendt med ovennævnte Resolution. I de Skrivelser af 5. November f. A., hvorved dette skete, udtalte Bestyrelsen bl. a. følgende:

„Ved de Overvejelser, som denne Sag har været Genstand for, saavel indenfor Foreningens Bestyrelse som paa dens Generalforsamling, erkendte man fra alle Sider, at de Hensyn, der fra de politiske Partiers Side maa tages ved Opstillingen af Kandidater i de forskellige Folkethingsvalgkredse, først og fremmest maa være af ren politisk Art. De politiske Partiers Bestyrelser maa nødvendigvis i første Række forde, at de Kandidater, de opstille, ere Tilhængere af Partiets politiske Program.

I denne Erkendelse er ovenstaaende Resolution vedtaget. Men Generalforsamlingen og Bestyrelsen har ment, at det er i de politiske Partiers Interesse, at der imellem deres Repræsentanter i Folkethinget findes Mænd, knyttede til forskellige Næringsveje, idet dette formentlig ikke alene vil have Betydning ved Behandlingen af de i Rigsdagen foreliggende Lovforslag, men ogsaa vil skabe en nøjere Forbindelse mellem de politiske Partier og de paagældende Næringsveje. Det vil formentlig være i de politiske Partiers Interesse, næst efter det politiske ogsaa at tage dette Hensyn ved Opstillingen af Kandidaterne, og uden Tvivl har det ved talrige Folkethingsvalg gjort sig gældende, navnlig i Valgkredse, hvor Befolkningen overvejende tilhører Landbo- eller Arbejderstanden.

Naar Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening nu fremsætter Ønsket om, at der af de politiske Partier i en eller flere Valgkredse maa blive opstillet Repræsentanter for vor Skibsfart, saa er det, fordi Skibsfarten er en for vort Land saa vigtig Næringsvej, at den naturligt maa ønske at se sig repræsenteret i Folkethinget, og fordi Skibsfarten ved mange Lejligheder har følt Savnet af en Repræsentant i Thinget, der ifølge sin Stilling var i Stand til at klargøre Skibsfartens Opfattelse af de foreliggende, den vedrørende Lovgivningsspørgsmaal. Hertil kommer, at vor Sømandsstand er i den uheldige Stilling, at et meget betydeligt Antal af dens Medlemmer ved de fleste Folkethingsvalg ved Fraværelse ere forhindrede i at gøre Brug af deres Valgret. Det staar derfor for Bestyrelsen saaledes, at baade Hensynet til Skibsfartens Betydning for vort Land og Billighedshensyn overfor Sømandsstanden tale for, at de politiske Partier i en eller flere af de Valgkredse, i hvilke Søfartsinteresserne ere fremtrædende, opstille Kandidater, der repræsenterer disse Interesser.

Foreningen tillader sig i Henhold til ovenstaaende at rette den ærbødige Anmodning til den ærede Bestyrelse, at den ved de forestaaende Folkethingsvalg i en eller flere Valgkredse vil opstille Kandidater, der ved Siden af at repræsentere deres Vælgeres politiske Interesser tillige kunne repræsentere Skibsfartens Interesser. Det tilføjes, at det vil være Foreningen kært, om der maatte blive givet den Anledning til overfor den ærede Bestyrelse at bringe Kandidater i Forslag, der formentlig ville tilfredsstille de her fremsatte Hensyn.“

Fra et af de nævnte politiske Partiers Bestyrelser har Foreningen modtaget et imødekomende Svar paa denne Henvendelse, idet den anerkendte de Grunde, hvorpaa denne støttede sig. Imidlertid fik Foreningens Bestræbelser for saa vidt intet Resultat, som det ikke lykkedes den at faa nogen Indflydelse paa Valget af nogen af de Kandidater, der opstilledes ved Folkethingsvalgene d. 3. April d. A., og det maa meget beklages, at Skibsfarten fremdeles er uden Repræsentation i Thinget. Bestyrelsen tør imidlertid haabe, at de Ønsker, den ved

denne Lejlighed har gjort sig til Talsmand for, senere vil finde bedre Ørelyd, saaledes at et eller flere af de politiske Partier vil tage Hensyn til Skibsfartens beretigede Krav om, ligesom Landets øvrige Næringsveje, at se sig repræsenteret i Folkethinget.

### Søfolks Alderdoms- og Ulykkesforsikring.

Paa Foreningens ordinære Generalforsamling i Fjor førtes en indgaaende Forhandling om Spørgsmaalet om Søfolks Alderdoms- og Ulykkesforsikring, og der viste sig fra alle Sider Stemning for, at Rederierne bør have deres Opmærksomhed henvendt paa dette. I Forstaaelse med Bestyrelsens besluttede Generalforsamlingen dog for Alderdomsforsikringens Vedkommende foreløbig intet at foretage sig, idet man ansaa det for rettest dels at afvente Udviklingen paa dette Omraade i vore Nabolande, Norge og Tyskland, hvor man for Tiden er beskæftiget med dette Spørgsmaals Løsning, dels at afvente en Reform af den gældende danske Alderdomsunderstøttelseslov, idet man erkendte, at denne i sin nuværende Skikkelse er en alvorlig Hindring for en sund Ordning af en Alderdomsforsikring for Søfolk. For Ulykkesforsikringens Vedkommende opfordrede Generalforsamlingen derimod Bestyrelsen til at søge denne Sag fremmet.

Bestyrelsen har derefter i det forløbne Aar fremdeles haft sin Opmærksomhed henvendt paa Alderdomsforsikringsspørgsmaalet. Den maa imidlertid beklage, at det ikke heller i den sidst forløbne Rigsdagssamling er lykkedes at gennemføre en Revision af Alderdomsunderstøttelsesloven, og Bestyrelsen har ikke ment, saa længe dette ikke er sket, med Nytte at kunne foretage noget i denne Sag. For Ulykkesforsikringens Vedkommende har Bestyrelsen den Opfattelse, at en Henvendelse til Lovgivningsmagten om at søge en saadan gennemført under de nuværende politiske Forhold vilde have været ganske unyttig. Bestyrelsen haaber imidlertid, at de politiske Forhold i den kommende Rigsdagssamling ville stille sig saaledes, at den, forhaabentlig i Forening med andre Søfartsorganisationer, med Udsigt til et Resultat vil kunne opfordre Lovgivningsmagten til at søge dette vigtige Spørgsmaal løst. En Henvendelse om at arbejde for en saadan Løsning, som Bestyrelsen i det forløbne Aar har modtaget fra Afdelingen for mindre Skibe, er et nyt Vidnesbyrd om, hvor stærkt den ønskes i Sømandstanden.

### Statsbanernes Godstakster.

Fra Afdelingen for mindre Skibe har Bestyrelsen modtaget Anmodning om at støtte Gennemførelsen af det i sidste Rigsdagssamling forelagte Lovforslag om en Forhøjelse af Statsbanernes Godstakster og eventuelt virke for, at det foreslaaede Tillæg af 5 pCt. kunde blive yderligere forhøjet.

Bestyrelsen har af Forhandlingerne paa Rigsdagen om dette Lovforslag med Tilfredsstillelse set, at man nu fra alle Sider er stemt for at gaa til en Forhøjelse af Statsbanernes Godstakster, og forhaabentlig vil det da lykkes at faa en saadan Forhøjelse gennemført, hvorved den uretfærdige Konkurrence, som Staten ved de lave Takster har paaført en stor Del af vor Skibsfart, og overfor hvilken denne staar magtesløs, vil i hvert Fald kunne mildnes. Der viste sig ingen Udsigt til Gennemførelse af det omtalte Lovforslag i afvigte Rigsdagssamling, men Takstspørgsmaalet, der for Tiden behandles af en Regeringskommission, vil paany komme til Behandling i Rigsdagen, og Bestyrelsen er da betænkt paa kraftigt at gøre Skibsfartens Interesser gældende.

### Losningsforholdene i Københavns Frihavn.

Fra Afdelingen for mindre Skibe har Bestyrelsen fremdeles modtaget Anmodning om, ved Underhandling med Korn- og Foderstofeksportørerne i København at søge udvirket en hurtigere Ekspedition for de Sejlskibe,

der vente paa at modtage Last fra Dampere i Københavns Frihavn, hvilket efter Afdelingens Mening bedst opnaas ved Indførelse i Certepartierne af en hertil sigtende Klausul.

Bestyrelsen har i denne Anledning indledet Forhandling med Bestyrelsen for Korn- og Foderstofhandlerforeningen i København, og den har i afvigte Marts Maaned foranlediget afholdt et Møde om denne Sag i København, ved hvilket saavel sidst nævnte Forening som Dansk Sejlskibsrederi-Forening og dens Afdeling for mindre Skibe var repræsenteret. Man enedes her om et Grundlag for den fortsatte Forhandling, og dette er nu under Overvejelse i Afdelingen for mindre Skibe. Naar Bestyrelsen har modtaget Meddelelse om Afdelingens Stilling til Sagen, vil Forhandlingerne med Korn- og Foderstofhandlerforeningen eventuelt blive genoptaget.

### Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Fra Kredsaafdelingen for Fyen og fra Afdelingen for mindre Skibe har Bestyrelsen modtaget Anmodning om at søge Vægtgarantien i visse Østersøhavne afskaffet.

Bestyrelsen erkender fuldt ud det urimelige i, at Skibsførerne i disse Havne tvinges til at garantere for Vægten af det Gods, de indlade, og den anser det for Foreningens Opgave at søge denne Vægtgaranti afskaffet. Da dette imidlertid ikke vil kunne ske, uden at der tilvebringes en fælles Opræden af danske, skandinaviske og tyske Sejlskibsredere, har Bestyrelsen foreløbig indledet Forhandlinger herom med disses Foreninger i de paagældende Lande, ligesom denne Sag vil blive behandlet paa Foreningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A.

### The Sailing Shipowner's Documentary Committee.

Foreningen førte, som det vil være bekendt, for nogle Aar siden Forhandlinger med den af de engelske Sejlskibsredere oprettede Sailing Shipowners Coal Charter Committee i den Hensigt ved en Strejkeklausul i Kulcertepartierne at beskytte Sejlskibene mod de forskellige, for dem meget uheldige Følger af Strejker i de engelske Kulminedistrikter. Foreningen støttede den engelske Komites Arbejde ved at opfordre sine Medlemmer til at indføre en saadan Klausul i Certepartierne og ved senere til Medlemmerne at uddele et stort Antal Eksemplarer af et af Komiteen om denne Sag udsendt Cirkulære tilligemed et tilsvarende Antal Aftryk af de nye Klausuler, indrettede til at vedhæftes Certepartierne.

Fra den nævnte engelske Komite har Bestyrelsen nu i afvigte December Maaned modtaget Meddelelse om, at Komiteen er bleven omdannet, saaledes at dens Opgave fremtidig vil være i Almindelighed at varetage Sejlskibsrederiernes Interesse med Hensyn til Affattelsen af Certepartier for Transport med Sejlskibe. Komiteen, i hvilken et stort Antal engelske Sejlskibsrederier ere repræsenterede, har derefter antaget Navnet The Sailing Shipowner's Documentary Committee og har begyndt sin Virksomhed. Den opfordrer nu Sejlskibsrederierne udenfor England, og deriblandt Dansk Sejlskibsrederi-Forening, til at indtræde som Medlemmer af den ved at lade sig repræsentere i den, saaledes at Sejlskibsrederierne i de forskellige Lande i Forening kan gennemføre for dem gunstige Certepartiformer.

Bestyrelsen har derefter ført en Korrespondance med den nye Komite, af hvilken det fremgaar, at denne meget ønsker de danske Sejlskibsredere Støtte for sit Arbejde, der allerede har faaet Tilslutning fra de større tyske Sejlskibsrederi-Foreningers Side. Bestyrelsen tror, at dette Arbejde er af stor Betydning for Sejlskibsrederierne, men den har — ogsaa af Hensyn til de Udgifter, dens Tilslutning til Komiteen vil medføre — dog ikke ment at ville tage endelig Stilling til Sagen, forinden denne har været gjort til Genstand for en Generalforsamlings Overvejelse. Den vil derfor blive forelagt Generalforsamlingen i Juli Maaned d. A.

## Søforklaringers Afgivelse i Udlandet.

Fra Kredsstyrelsen for Fyen har Bestyrelsen modtaget Anmodning om at søge udvirket, at de danske Konsuler i Udlandet bemyndiges til at modtage edelig Søforklaring, for saa vidt de ere kvalificerede hertil. Bestyrelsen har i denne Anledning rettet en Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, i hvilken den har gjort opmærksom paa, at vor Sølov i sin § 40 bestemmer, at Skipperen udenfor Riget snarest muligt skal afgive Søforklaring for den Myndighed, under hvem saadanne Forretninger paa Stedet henhøre, og at den herved adskiller sig fra den svenske og norske Sølov, idet disse tillade Skipperen at afgive Søforklaring enten for den paagældende Myndighed paa Stedet eller for den svenske eller norske Konsul, for sidst nævntes Vedkommende for saa vidt Forklaring for ham kan afgives med en for Øjemedet tilstrækkelig Retsvirkning. Det fremgaar af Motiverne til den danske Sølov, at Aarsagen til denne Uoverensstemmelse mellem de tre Sølove er den Maade, hvorpaa det danske Konsulatvæsen i sin Tid var ordnet, idet det, i Modsætning til det svenske og norske, ikke havde fast ansatte Konsuler. Efter at Konsulatloven af 14. April 1893 er traadt i Kraft, er Danmark imidlertid for en Del udenlandske Pladsers Vedkommende gaaet over til at have fast ansatte Konsuler, der maa anses for kvalificerede til at modtage edelig Søforklaring, og det tør vel ogsaa antages, at adskillige af vore ikke fast ansatte Konsuler ere kvalificerede hertil. For vor Skibsfart er det i mange Tilfælde en betydelig Ulempe, der foraarsager baade Tidsspilde og Udgift, at Søforklaring ikke kan afgives i de danske Konsulater, og det forekommer derfor Bestyrelsen rimeligt, at der gives de danske Konsuler, der ere kvalificerede

hertil, Bemyndigelse til at optage edelig Søforklaring. Dette kan opnaas ved at Sølovens § 40 ændres derhen, at Skipperen kan aflægge Søforklaring for den paagældende danske Konsul, naar denne er bemyndiget til at modtage saadan Søforklaring, og den danske Regering vil som den Autoritet, der giver Bemyndigelsen, selvfølgelig kun give den til de Konsuler, der ere kvalificerede til at faa den. Bestyrelsen henstillede sluttelig til Fællesrepræsentationen at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse og eventuelt søge udvirket en Ændring i den angivne Retning af Sølovens § 40, saaledes at denne paa dette Punkt bringes i nærmere Overensstemmelse med den svenske og norske Sølov.

Fra Fællesrepræsentationen har Bestyrelsen derefter modtaget Meddelelse om, at den har indsendt dens Skrivelse til Justitsministeriet, idet den varmt har anbefalet den deri omhandlede Ændring af Sølovens § 40.

## Forskellige Meddelelser.

Dels direkte gennem Hovedkontoret, dels gennem Foreningens Sagførere er der som sædvanlig ydet Foreningens Medlemmer retslig Assistance i den Udstrækning, i hvilken det har kunnet ladet sig gøre.

Bestyrelsen udtaler sluttelig sin Glæde over, at det forløbne Aar har bragt Foreningen forøget Tilgang. Den haaber, at denne Tilgang maa vedvare, og at saavel Kredsstyrelserne som de enkelte Medlemmer vil arbejde for Foreningens fortsatte Vækst i Erkendelse af, at Sejlskibsnæringen kun ved en stærk Organisation kan skaffe sig de gode Betingelser at arbejde under, som det er Foreningens Maal at tilvejebringe.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Kjøbenhavn, i Juni 1901.

P. RECHNITZER,

Aalborg,

Formand.

M. N. FISCHER,

Vejle.

JACOB HOLM,

Kjøbenhavn,

Viceformand.

J. PH. JØRGENSEN,

Thurø.

A. M. KNUDSEN,

Sønderho, Fanø.

C. P. LUND,

Rønne.

N. PETERSEN,

Marstal.

A. P. RASMUSSEN,

Nykjøbing Jyll.

P. N. WINTHER,

Nordby, Fanø.

**Ærs.** Energi, Hansen, ankom 19. Juni til Pillau.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Kronstadt 24. Juni. — Kai, Thomsen, ankom til Gefse 25. Juni. — Clara, Jensen, afgik fra Kotka 22. Juni, best. til Graugemouth.

**Ægir.** Erik, Steen, ank. til Libau 23. Juni. — Svend, Bennelycke, ankom til Tyne 22. Juni.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Cingalese, Thomsen, ank. til Rangoon 14. Juni fra Mauritius. — Emilie, Thomsen, ank. til Marseille 15. Juni fra Molukkerne. — Valparaiso, Jørgensen, afg. fra Delagoa Bay 12. Juni til Newcastle N. S. W. via Sidney. — Verdande, Nielsen, ank. til Rio Hashe 26. April fra Pernambuco. — Hans, Jensen, afgik fra Gravesend 15. Juni til Hudsons Bay, pass. Peterhead 21. Juni. — Medor, Svarrer, afg. fra Colon 31. Maj til Rio Hashe.

**Fans. Sænderho.** Clara, Carstensen, ank. 19. Juni til Kalkutta fra Dores Salaam. — Anne Jenssine, Øhle, ank. til Newcastle 20. Juni fra Middlesbro. — Mary, Lydom, ank. 21. Juni til Burntisland fra Halmstad.

**Rønne.** Charles, Kjeldsen, ank. til Wiborg (Finland.) 15. Juni. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 17. Juni. — Zephyr, Henriksen, ank. til Ørebak (Island) 30. Maj. — Castor, Clausen, ankom til Holtenau 18. Juni. — John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 18. Juni. — Prøven, Bidstrup, ank. til Slite (Gotland) 19. Juni. — Hans Peter, Westh, ank. til Kalmar 19. Juni. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 20. Juni. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 20. Juni. — Amarant, Kyhn, ank. til Trang-sund (Finland) 20. Juni.

**Svendborg.** Neptunus, Jensen, ank. til St. Davids 17. Juni. — Niels, Hansen, ank. til Antwerpen 18. Juni. — Roska, Petersen, ank. til Britton Ferry 19. Juni. — Slesvig, Wilde, ank. til Newhaven 19. Juni. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Danzig 18. Juni. — Elise, Andreasen, ank. til Kirkaldy 18. Juni. — Heimdahl, Rasmussen, ank. til St. Wallery 19. Juni. — Adolfine, Andersen, ank. til Wisbeach 19. Juni. — Christine, Nielsen, ank. til Libau 21. Juni. — Hertha, Hansen, ank. til Wasa 21. Juni. — Kruse, Larsen, ank. til Leith 21. Juni. — Odin, Andersen, ank. til Hartlepool 22. Juni. — Belona, Petersen, ank. til Holmsund 21. Juni. — Urania, Hansen, ank. til Sundsvall 21. Juni. — Valkyrien, Hansen, ank. til Archangel 22. Juni. — Agnete, Møller, ank. til Newcastle 24. Juni. — Emanuel, Bentzen, ank. til Portsmouth 23. Juni. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Fecamp 27. Juni.

**Ærs.** Ingeborg, Mortensen, ank. 17. Juni til Odense fra Aarhus. — Margrethe, Hansen, afg. 17. Juni til Faxø. Lykkens Prøve, Jensen, ank. 16. Juni til Kjøbenhavn fra Nivaa. — Union, Christensen, ank. 16. Juni til Kjøbenhavn fra Warberg. — Gertrud, Jørgensen, ank. 15. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kongsberg til Ipswich. — Argus, Svane, ank. 14. Juni til Sundsvall. — Pauline, Jørgensen, afg. 20. Juni fra Kjøbenhavn til Middelfart. — Martha, Haagensen, ank. 18. Juni til Kjøbenhavn. — Kirstine, Kromann, afgik 18. Juni fra Kjøbenhavn til Assens. — Ellen, Hansen, ank. 15. Juni til Svendborg. — Erik Kiretine, Albertsen, afg. 20. Juni fra Kjøbenhavn til Nykjøbing Sj. — Skjold, Mygind, ank. 28. Maj til Le Moule (Vestindien). — Albertine, Albertsen, afg. 15. Juni fra Morrisonshaven til Roskildefjord. — Ellen, Svane, afg. 14. Juni fra Boness til Rudkjøbing. — Søstre, Christensen, ank. 25. Maj til Barbados fra Nantes. — Anne, Hansen, ank. 19. Juni til Kjøbenhavn fra Rostock. — Phœnix, Eriksen, afg. 19. Juni til Kjøbenhavn fra Sverrig. — Ingeborg, Svane, afg. 11. Juni fra Kotka til Northfied. — Marie, Weber, afg. 13. Juni fra Pillau til Jersey. — Prøven, Schmidt, afg. 14. Juni fra Nantes til St. Thomas. — Anne Cecilie, Dreie, ank. 5. Juni til Faskrudfjord (Island). — Ellen, Svendstrup, ank. 17. Juni til London. — Nansen, Pøtler, afg. 21. Maj fra Maracaibo. — Kirstine, Rasmussen, ank. 17. Juni til Aberdeen fra Carlshamn. — Haabet, Fabricius, ank. 17. Juni til Boness fra Buevig. — Mette, Andersen, ank. 15. Juni til Dysart fra Færøerne. — Hjalmar, Rosenbeck, afg. 18. Juni fra Middlesbrough til Halmstad. — Union, Mortensen, er 22. Juni ankommet til Leith. — Maren Kirstine, Svinding, ank. 22. Juni til Kjøbenhavn. Lykkens Prøve, Jensen, afg. 21. Juni fra Kjøbenhavn til Nivaa. — Paket, Friis, afg. 22. Juni fra Kjøbenhavn til Marstal. — Zephyr, Hansen, ank. 23. Juni til Nantes efter 30 Dages Rejse fra Sanct Annie (Guadeloupe, Vestindien). — Saga, Clausen, ank. 24. Juni til Bordeaux efter 31 Dages Rejse fra San Francisco. — Salvador, Fabricius, ank. 24. Juni til Swansea.

**Andre Sejlskibe.** Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 19. Juni til Stevns Klint. — Eden, Wentzel, afsejlede 25. Maj fra Montevideo med saltede Huder til le Havre.

## Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Sundet. Prøvestens Vrag.** De to Baaker, som afmærke *Prøvestens Vrag*, SØ. for Fort *Prøvesten*, ere atter opførte.

**Store-Bælt. Langelands-Bælt. Laaland V.** En Dæksbaad er sunken i *Langelands-Bælt* i 7 Fv. Vand, 5½ Kml. N. ½ Ø. fra *Albue Fyrtaarn* og i V. ½ S. fra *Træerne paa Vensholm*. Masten, som er knækket af lige over Dækket, rager med sin Rodende lidt over Vandet. En Boje er anbragt paa Masten, og paa Rodenden er spigret en Stage med Flag.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Ystad.** Da der uden for *Ystad* i Løbet er fundet Sten med 17½ Fod, bør Havnen ikke søges af Skibe med over 16 Fods Dybgaende.

**Finland. Bottniske Bugt.** Fyrskibet „*Plevna*“ er den 13de Juni 1901 atter udlagt paa Station.

**Tyskland.** I Juli 1901 ombyttes Fyrskibet „*Stollergrund*“ i tre Uger med et Reserverfyrskib, der viser et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 7 Kml. Taagesignal gives med Klokke, hver 2 Minutter Kimen efterfulgt af nogle enkelte Slag.

**Kieler Fjord. Strander Bugt.** Fra 1ste—6te Juli 1901 foretages Skydeøvelser i *Strander Bugt*. Farvandet V. for Farvandstønderne Kiel B, C og D er spærret for al Sejlsads.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Vinga—Gøteborg. Lejbråten.** Paa *Lejbråten* er nu rejst en Stage med to Balloner. 57° 37' 58" N. Br. 11° 37' 48" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Eider. Vollerwiek.** I *Eider* har Farvandet neden for *Vollerwiek* trukket sig N. efter og rettet sig ud. *Vollerwiek* Ledefyr ere derfor flyttede c. 1 Kml. V. hen til Hjernet af Diget. 54° 17' N. Br. 8° 47' 15" Ø. Lgd.

**Weser. Alte Weser.** I *Alte Weser* har der nu dannet sig et nyt Løb med 22 Fod Vand i Midten Ø. for *Rother Sand Fyr*. I det gamle Løb er der kun 14 Fod, hvorfor Afmærkning inddrages, og det nye Løb afmærkes.

**Bremerhaven.** Det lille Fyrtaarn paa *Bremerhaven* Forhavns Mole er nu malet rødt og hvidt.

**Jade.** Fyrskibet „*Genius Bank*“ er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddrages.

**Alte Jade.** I *Alte Jade* er Tønde AJ/C, paa Grund af at *Jade Plate* har forandret sig, flyttet til 53° 49' 31" N. Br. 8° 1' 56" Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Goeree og Hoek van Holland.** I følgende Farvande Ø. for *Zeegat van Goeree* og *Hoek van Holland* ere de mindste Dybder ved *Middel-Lavvande* saaledes:

*Brielsche Maas* 14 Fod tæt V. for *Domeinplaatje*. *Botlek* 11½ Fod mellem *Pannekoeksplaat* og *Lossepladsen* paa *Welplaat*. *Noordgeul* 18 Fod. *Nieuwe Maas* fra *Rotterdam* til *Noord* 13½ Fod tæt Ø. for *Slikkerveer*. *Noord* 8 Fod i den S-lige Munding. *Spui* 7½ Fod mellem *Berengat* og *Oud Beijerland*. *Berengat* 7½ Fod. *Oude Maas* 8½ Fod paa Højden af *Puttershoek*. *Dortsche Kiel* 17 Fod tæt S. for *Meerkoot*.

**England. Elbow.** *Elbow* Tønde er flyttet 5 Kbl. NØ. t. N. hen og ligger nu i 6 Fv. Vand, Lavvande, fra *North Foreland Fyr* i S. 88° Ø. 3½ Kml. og fra *Ramsgate Ø.-Pier Fyr* i N. 57° Ø. 51° 22' N. Br. 1° 32' Ø. Lgd.

**Themsens. Sea Reach.** En Skonnert er sunken i *Sea Reach* i 9 Fv. Vand, c. 4 Kbl. S. t. Ø. ¼ Ø. fra *West Shoebury Tønde*. En Vragtønde er udlagt ved Vraget. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, skal udlægges ½ Kbl. S. for Vraget. 51° 30' 30" N. Br. 0° 45' 0" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Concarneau. Lanriec.** I *Lanriec* røde, faste Fyr er Lysævnets forringet til 8 Kml. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret. Fyrets Lysvinkel og Højde ere uforandrede. 47° 52' 1" N. Br. 3° 54' 40" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Newburyport.** Det ydre Baakefyr af *Newburyport Upper Harbor* Ledefyr, paa Ø.-Kanten af *Bailey* nye Værft, er til Dels formørket af oplørte Bygninger.



**Rhode Island. Narragansett Bay. Warwick.** Omtrent den 15de Juni 1901 forandres Taagesignalet ved *Warwick* Fyr til at give Stød af 3 S. Varighed med 3 S. Pause mellem Stødene.

**Providence River. Pomham Rocks.** Omtrent den 15de Juni 1901 forandres Taagesignalet ved *Pomham Rocks* Fyr til hver  $\frac{1}{4}$  Minut at give Et-Stød af 3 S. Varighed.

**Delaware Bay.** Fyrene paa Fyrskibet „*Overfalls*“ Nr. 69 ere forandrede og vise nu hver  $\frac{1}{4}$  Minut hvidt, fast Lys i 12 S., Mørke i 3 S.

**North Carolina. Wreck Point.** Omtrent den 28 Juni 1901 tændes paa *Wreck Point*, c.  $\frac{1}{8}$  Kml. S.  $60\frac{2}{3}^{\circ}$  V. fra *Cape Lookout* Fyr, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Brun Fyrpæl.  $34^{\circ} 36' 57''$  N. Br.  $76^{\circ} 32' 24''$  V. Lgd.

**Georgia. Savannah River.** Uddybningsmaskinerne i *Savannah River* skulle, naar de ere halede til S.-Siden af Løbet, om Natten vise tre hvide Lanterner lodret for hinanden. hvorunder en grøn Lanterne, og naar de ere halede til N.-Siden af Løbet tre hvide Lanterner lodret for hinanden. hvorunder en rød Lanterne.

**Florida. St. Johns River.** I *St. Johns River* ere *Quarantine Island* Pælefyr Nr. 7 $\frac{1}{2}$  og *Dame Point Dredge Cut* Pælefyr Nr. 9 atter tændte.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Horn Island Pass. Horn Island.** *Horn Island* sorte Baake med Mast og Ballon, 76 Fod over Vandet, er atter opført paa den tidligere Plads ved Siden af den midterste Søjle i *Horn Island* gamle Fyrhus.  $30^{\circ} 13' 20''$  N. Br.  $88^{\circ} 31' 39''$  V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I April 1901 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 21 Dage passeres med et Dybgangene af 12 $\frac{1}{2}$  Fod.

**Mellemamerika. Fonseca Bugt. Tigre Island V.** En  $3\frac{1}{2}$  Fv. Grund er funden V. for *Tigre Island*, fra *Caracolita* eller *Knob Island* SV.-Ende i S.  $5^{\circ}$  V., 6 Kbl., og fra *Tigre Island* SV.-Pynt i N.  $34^{\circ}$  V.  $13^{\circ} 15'$ , N. Br.  $87^{\circ} 40'$  V. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Forindien. Malabar Kysten. Quilon.** Den 1ste April 1902 tændes paa *Tangacheri Point*, *Quilon* Red, et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser To-Blink. Flammens Højde: 136 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Graat Fyrtaarn.  $8^{\circ} 53'$  N. Br.  $76^{\circ} 34'$  Ø. Lgd.

**Coromandel Kysten. Armeghon.** Den 1ste Februar 1902 slukkes *Armeghon* Fyr og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes. Synsvidden: 12 Kml.

Den 1ste Marts 1902 slukkes det midlertidige Fyr og det nye Blinkfyr tændes.

**Bay of Bengal. Moulmein River. Double Island. Double Island** Fyr lyser fra S.  $7^{\circ}$  Ø. gennem S. og V. til N.  $25^{\circ}$  V. og fra N.  $16^{\circ}$  V. til *Amherst Point*.  $15^{\circ} 52'$  N. Br.  $97^{\circ} 34'$  Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra V.-Kyst. Simaloer.** Et Rev med  $3\frac{1}{2}$  Fv. Vand er fundet 1 $\frac{1}{2}$  Kml. N.  $87^{\circ}$  Ø. fra N.-Kanten af *Poeloe Sevelak* og i N.  $11^{\circ}$  V. fra Ø.-Pynten af *Poeloe Tapak*.  $2^{\circ} 25' 30''$  N. Br.  $96^{\circ} 14' 15''$  Ø. Lgd. V. for Revet er der grundt.

**Østindiske Øer. Riouw- og Lingga-Arkipel. Louisa Klip. Louisa Klip**, der i Kortene er aflagt 3 Kml. S.  $70^{\circ}$  Ø. fra S.-Pynten af Øen *Berhala*, er forgæves eftersøgt.  $0^{\circ} 53' 0''$  S. Br.  $104^{\circ} 26' 30''$  Ø. Lgd.

**Cochinchina. Saigon Flod.** I *Saigon* Floddelta er det forbudt ethvert Skib eller Fartøj at ankre følgende Steder:

I *Nha-Be* begrænset mod S. af en Linie i Ø. og V. gennem S.-Pynten ved Indløbet til *Rach Ong Dien*, og mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem et Punkt c. 1 Kbl. ovenfor den lille *Rach* tæt N. for *Rach Gioi*.

I *Soirap* begrænset mod S. af en Linie i Ø. og V. gennem et Punkt c. 1 Kbl. nedenfor S.-Pynten ved Indløbet til *Rach Muong Thuoi* ved *Kinh Tong Tan*, og mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem et Punkt  $\frac{1}{2}$  Kbl. ovenfor N.-Pynten ved samme Indløb.

I *Donai* begrænset af to Linier parallelle med og 1 Kbl. ovenfor og 1 Kbl. nedenfor en Linie fra Midten af Indløbet til *Rach Muong* paa Flodens venstre Bred til Midten af Indløbet til *Rach Nha* paa Flodens højre Bred.

I *Rach Mon Gon* begrænset mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem S.-Pynten af Øen *Vam Thia*, og mod S. af en Linie i Ø. og V.  $2\frac{1}{4}$  Kbl. neden for den første.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Juni 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	100 $\frac{1}{4}$	100	100 $\frac{1}{2}$
Danmark .....		88	89
Norden .....		114 $\frac{3}{4}$	115 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn .....		94 $\frac{3}{4}$	95
Carl .....		50	51
Dannebrog .....		94 $\frac{1}{2}$	95
Skjold .....		70	71
Urania .....		72 $\frac{1}{2}$	73 $\frac{1}{4}$
Union .....		97 $\frac{1}{4}$	97 $\frac{3}{4}$
Dampsk. af 1896 .....		97	98
Østasiatiske .....		98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
Østersøen .....		108 $\frac{1}{2}$	110
Nordsøen .....	71—	70 $\frac{1}{2}$	71
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		108 $\frac{1}{2}$	108
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		100	100 $\frac{1}{2}$
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats .....		97 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk. ....		88 $\frac{1}{2}$	84
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf. ....		84 $\frac{1}{2}$	85
4% — — — 2. Serie ..	91 $\frac{1}{2}$ —	91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{3}{4}$
4% — — — 1. — — ..		94	96
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 $\frac{1}{2}$	87
4% — — — 7 — — ..	92 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{3}{4}$	93
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — ..		85	87
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		140	141
Privatbank .....	121 $\frac{1}{2}$	121 $\frac{1}{2}$	121 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank .....		120 $\frac{1}{2}$	122
Handelsbank .....		118 $\frac{1}{2}$	119
Grundejerbank .....		99 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain .....		66 $\frac{3}{4}$	68
Helsingørs Jærnsk. ....		89 $\frac{1}{2}$	90
Sukkerfabr. ....		108 $\frac{1}{2}$	108 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier .....	104 $\frac{3}{4}$	104 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{3}{4}$

### Vekselkurser d. 25. Juni 1901.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	83.80
London .....	18.15	18.12
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.45	—

### Notering paa Berlins Børs d. 25. Juni 1901.

Russiske Noter ..	216.00
4% Russiske Consols .....	—
3 $\frac{1}{10}$ % — Boden Kredit .....	—
5% Mexikanske 1899 .....	97.30
5% Rumænske Stats .....	91.25
4% — — — 1890 .....	78.50

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 16,000, „Østasiatiske“ 38,000.

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

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{1}{6}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betaales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betaales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betaales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatoren og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træsksibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean, Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## LISSABON.

ALBERT OLSEN & CTA.

TELEGRAMS: AOLSEN.

SALTEKSPORT, BEFRAGTNIN AGENTER.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57).

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

# Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
udfra

## C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

# Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.  
Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 6. Juli  
d. A. Kl. 9 Form. præcis i Dams Hotel i Rønne med følgende  
Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for de  
efter Tur intrædende.
3. Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1901.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsam-  
lingens Afholdelse i 1902.
5. Skrivelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibs-  
fart angaaende Udkast til Lov om Aktieselskaber.
6. Skrivelse fra The Sailing Shipowners Documentary Com-  
mittee om Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Tilslutning  
til den.
7. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Bornholm om der, da  
Mandskab til Skibene ikke kan forhyres uden at Fag-  
foreningerne er medbestemmende om Hyrens Størrelse,  
ikke bør søges gennemført nogenlunde faste Regler for  
det Arbejde, der kan forlanges af en Matros og en  
Letmatros.
8. Skrivelser fra Kredsstyrelsen for Fyen og fra Afdelingen  
for mindre Skibe om Forholdsregler mod den i visse  
tyske Havne fordrede Vægtgaranti.
9. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen om ved Forhand-  
ling med Skibsmaalingsautoriteterne at søge udvirket,  
at det Rumfang, som Master, Dæksbjælker m. m. ind-  
tage i Skibsrummet under Maalingsdækket, særlig i  
Træskibe, bliver at betragte som ikke afgiftspligtigt.
10. Skrivelse fra Samme: Vil det være til Gavn for vor  
Skibsfart, om vi her i Landet havde et Ministerium  
eller Departement, hvorunder alt, hvad der henhører  
til Søvesenet, udelukkende sorterede, og bør man ar-  
bejde hen til, at en saadan Institution oprettes?  
Paa denne Dagsorden vil eventuelt ved Generalforsam-  
lingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

P. B. V.

P. Rechnitzer,

p. t. Formand.

### Skibslanterner

med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

### Havnefy, Lanterner, Metalspejlarapparater

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## LANDMANDSBANKEN

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

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

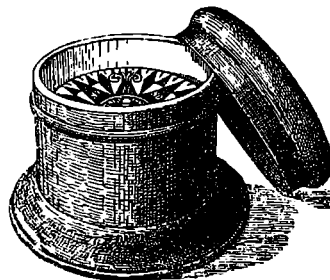
er flyttet fra Østergade til  
Vesterbrogade 60, 1.

12—1. Søndag 8—9.

Hans Bonnosen, Læge.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverander til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon 5560.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

### Skibs-

#### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trolsgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

S. Sørensen.

### Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve, kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsiroene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphass.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres. Rabat for d'Herrer Skibrestauratorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel, Køb og Salg af Skibe. Kongensgade Nr. 9. Aalborg.

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester. Værft og Skibssmedie ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch. (Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

INDHOLD: Nordisk Skibsrederforening. — Fragtmarkedet. — Kjøbenhavn, d. 27. Juni 1901. — Søforhør. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Juli 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkførereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GIØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

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

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og StaaLSkibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze's Bøke

**J. D. BEAUVAIS'**

overalt anerkendte

**SKIBSPROVIANT**

saason:

OKSÈKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING & SUPPER,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER m. m.

anbefales

**ALLE SØFARENDE.**

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 58. Kjøbenhavn.

Telefon: Frihavn 59.

**Trækompagniet.**

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

Flensborgs  
**Skibbygning Selskab**

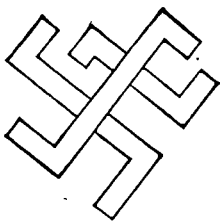
udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,** Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



R. v. S.

### Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

### Bitumastic Præparater

fra

**Willes Dove & Co.,**  
Newcastle.

**Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
lærndele i Skibe.**

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.  
Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning: Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Universal Baadslipperen.

Tilkendt Sølvmedaille paa Udstillingen i Bergen 1898.  
Anbefales til Anbringelse i Skibsbaade. Ordres sendes til  
Jul. Christensen — Nyhavn Nr. 65. — Kjøbenhavn. K.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**

AARHUS.

**Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.**



## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

## LANDMANDSBANKEN

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



### Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.  
Telf. 487.

**Wald. Petersen's**  
Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Telegramadresse:

Telefon 297. Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

**elegante Uniformshuer.**



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

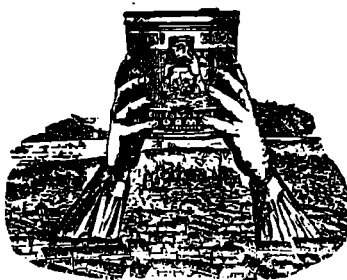
77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.



**Er „Moss-Rose“-Tobakken**

egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og paatrykt selve Om-  
slagspapiret.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Anders Nielsens**

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Flydende Brændsel i Dampskibe.

Vi har jævnlig her i Bladet omtalt Anvendelsen af flydende Brændsel i Dampskibe, og de Beretninger, der er komne fra Udlandet om dette interessante Spørgsmaal, har hidtil, saa vidt vi husker, alle været gunstige for det ny Brændselsmateriale, særlig i Sammenligning med Kul. Det har derfor sin Interesse, at en Korrespondent til „Fairplay“ nu fortæller om nogle Erfaringer, der gaar i modsat Retning. Korrespondenten begynder med at minde om, at det paa Shell-Linjens Generalforsamling i Fjor meddeltes, at det var muligt at fremdrive et Skib, bærende 8,600 Tons Dødvægt, med en Fart af 10 Knob med et Forbrug af 22 Tons Olje som Brændsel i 24 Timer, imod et tilsvarende Kulforbrug af 45 Tons — eller, med andre Ord, at 1 Ton Olje vil have samme Virkning som 2 Tons Kul. Det har hidtil, fortsætter han, været overmaade vanskeligt at faa paalidelige Oplysninger med Hensyn til Olje som Brændsel, og følgende Enkeltheder, samlede fra paalidelige Kilder, vil derfor have Interesse som praktiske Resultater af Anvendelsen af Olje og af Kul. Der synes at være meget ringe Kendskab til Prisen paa flydende Brændsel, men de sidst foreliggende Noteringer udviste 60 Shillings pr. Ton for Borneo Olje, frit om Bord i Yokohama, og c. 39 Shillings pr. Ton for Texas Olje, frit om Bord i Seattle.

I Slutningen af afvigte Aar byggedes i Belfast for Norddeutscher Lloyds Regning to Skibe paa c. 2,000 Reg.-Tons Brutto, og de indrettedes til at brænde Olje. Resultatet af en tre Timers Prøvefart med fuld Kraft med det ene af disse Skibe i Ballast var et Forbrug, svarende til 13½ Tons Borneo Olje i 24 Timer. Søsterskibe til de her nævnte har sejlet i flere Aar og har givet udmærkede Resultater med et Gennemsnitsforbrug af 19¾ Tons japanesiske Kul i 24 Timer, nogle af meget ringe Kvalitet; 16 Tons gode Wales Kul vil utvivlsomt mere end svare til 19¾ Tons blandede japanesiske Kul. Prisen for denne Olje, leveret i Belfast, var c. 5 £ pr. Ton.

Paa Shell-Linjens ovennævnte Generalforsamling omtaltes Installationerne for flydende Brændsel i Selskabets ny Dampers Trombus, der betegnedes som fuldt ud svarende til Forventningerne. Man maatte heraf slutte, at Oljeforbruget her viste en Besparelse, der kunde bekræfte den fremsatte Paastand, at der i 24 Timer brugtes 22 Tons Olje imod 45 Tons Kul. Men hvorledes forholder dette sig i Virkeligheden? Saa vidt det har kunnet erfares, har dette Skibs Forbrug været 30 Tons Olje i 24 Timer imod 40 Tons Newcastle Kul. Og hvorledes har nu Virkningen været paa Kedler, Ildsteder, Rør etc. i dette Skib. Det var klart til at gaa til Søs i Januar 1900 og gik ud med Kul som Brændsel, saa at det højst kan have brugt flydende Brændsel i 16 Maanedere, og det maatte, saa vidt vides, da det nylig ankom til England, have omfattende Reparationer paa Rør og Ildsteder. Saadanne Reparationer kan under almindelige Forhold ikke ventes i de første 6 Aar, og som det er gaaet Trombus vil det under tilsvarende Forhold gaa ethvert andet første Klasses Skib. Hvad vilde saa blive det sandsynlige Resultat af at forsyne et Skib med Kedler, der f. Eks. var fire Aar gamle?

Det vil af dette fremgaa, at der endnu er langt igen, førend Olje med Held kan konkurrere med Kul. Man maa skaffe sig paalidelige Oplysninger om Varigheden af Ildsteder og Kedler, naar der brændes Olje, i Sammenligning med, naar der brændes Kul; det maa sikkert Skibene, at de kan blive forsynede med Olje, da man, naar dette ikke kan ske, ikke i en fremmed Havn kan faa Fyrbødere med ganske kort Varsel; og endelig maa Prisen for Olje være mere bestemt og maa mulig reduceres betydeligt. Her anføres et Eksempel paa, hvorledes Bekostningen nu kan stille sig: I Yokohama vilde de 13½ Tons Olje, der forbrugtes pr. Dag af Belfast-Skibet, til ovennævnte Notering koste £40.10.0; de c. 20 Tons japanesiske Kul, der brændtes af Søsterskibene, vilde koste £21, hvilket giver en Besparelse af £19.10.0 pr. Dag i Favør af Kullene.

## De 5-mastede amerikanske Sejlskibe

i den oversøiske Konkurrence.

Om disse Skibe, som vi gentagne Gange har omtalt her i Bladet, skrives til „Norg. Sjøft.“ fra Rouen:

Som bekendt har Amerikanerne i den sidste Tid slaaet ind paa Bygning af en speciel Type af store Sejlskibe, riggede som 5-mastede Skonnerter, og hvis Besætning kun kræver det halve Antal af, hvad de nutildags i Evropa byggede store moderne Sejlskibe behøver. Denne Omstændighed er jo allerede en ikke ubetydelig økonomisk Besparelse, der letter disse Skibes Konkurrence med deres evropæiske Rivaler, og naar saa hertil kommer, at deres Anskaffelsessum, thi de er i Reglen Træskibe, ligeledes er reduceret til næppe mere end en Tredjepart af disses, vil man uden Vanskelighed kunne danne sig et Begreb om, hvilke store økonomiske Fordele denne Type af Sejlskibe har fremfor de moderne evropæiske Jærn- og Staal-Sejlskibe, og at disse sidste nødvendigvis maa ligge under i Kappestriden, ja, de amerikanske gør selv de subventionerede franske Sejlskibe Rangen stridig.

En Anledning til en Sammenligning haves netop nu: Til Rouen ankom d. 17. ds. den amerikanske 5-mastede Skonnert „Rebecca Palmer“ fra New York med en Ladning Petroleumsfade. Den havde forinden Ankomsten anløbet Havre, hvor den lossede 6,000 Fade, og de

resterende 9,000 Fade udlossedes i Rouen. Dette Skib, hvis Længde er 86 Meter, og som maaler 2,125 Reg.-Tons og laster 3,800 Tons Dødvægt, har, hvor utroligt dette end kan synes, kun 12 Mands Besætning foruden Kaptajnen. Det er et ganske nyt Træskib, bygget ved Mr. Boths Værft i Maine, og dette er dets første Rejse. Dets 5 Master, der er af omtrent samme Højde, er uden Ræer og fører kun et Storsejl og et Topsejl hver, til hvis Manøvrering det er forsynet med Donkeykraft. Dets Skrog har, hvad i Almindelighed er særegent for de amerikanske Sejlskibe, et stærkt Spring. Dets Værdi skal være c. 12,000 £.

Til Sammenligning i økonomisk Henseende med dette Skib kan anføres det i Rouen hjemmehørende 4-mastede Staalsejlskib „Quevilly“. Dette Skib er nemlig netop af samme Lasteevne som „Rebecca Palmer“, men maaler henved 2,600 Reg.-Tons og har en Besætning af 28 Mand foruden Kaptajnen. Dets Værdi angives at være omkring 36,000 £. Disse to Skibes Bruttofragt kan saaledes omtrent ligestilles, men hvorledes bliver vel Forholdet mellem deres respektive Udgifter? Det amerikanske Skib har for det første en Besparelse ligeoverfor det franske af Hyre og Livsophold til 16 Mand,



og dernæst Renter og Assurance af en Kapital paa 24,000 £. Hvad disse to Poster kan beløbe sig til, overlades det til de paa dette Omraade kompetente Læsere at bedømme, men det er ikke usandsynligt, at de omtrent kontrabalancerer det franske Skibs Sejlpræmie. Hvad de to Skibes Sejlævne angaar, da er det vel sandsynligt, at det franske med sit uhyre Sejlareal med en frisk gunstig Brise vilde distancere det amerikanske noget, men under en længere Rejse med afvekslende Vejr og Vind vil det sidste derimod tage Revanche, thi dets Sejlssystem tillader det at udnytte al Slags Vind bedre end de store Fuldriggere. „Rebecca Palmer“ brugte paa denne sin første Rejse fra New York til Havre 24 Dage, hvilket jo maa siges at være en middelgod Tid.

Betragtet fra et æstetisk Synspunkt, taaler visselig denne ny amerikanske Sejlskibstype ingen Sammenligning med de store franske Fuldriggere, hverken hvad Skrog eller Rigning angaar, og specielt for denne sidstes Vedkommende, finder vi den her mildest talt smagløs, men dette er jo en fuldstændig underordnet Egenskab, der ej bør tages i Betragtning. Hovedsagen er, at amerikanske Fartøjer forener praktisk Manøvrering med økonomisk Fordel; dette er i vor „Struggle for Life“ Tid paa Skibsfartens Omraade to Faktorer, der mere end nogensinde før er Hovedbetingelsen for „to be or not to be.“

## Skibsværfterne ved Hellerup og Strandmøllen.

Fra Hellerup Skibsværft løb Onsdag i afvigte Uge Dampskibet Kronprins Frederik af Stablen, og denne Begivenhed fik et særlig højtideligt Præg derved, at det er det første Skib, der helt, ogsaa Maskinerne, er bygget paa Værftet. Dettets Bestyrelse havde benyttet denne Lejlighed til at forevise Værftet for en større indbudt Kreds, der derefter deltog i en Fæstmiddag paa Hotel „Øresund“ i Skodsborg. Ved denne holdt Bestyrelsens Formand, Hr. Alfred Christensen en med megen Interesse paahørt Tale om Skibsbyggeriets Stilling her hjemme og særlig naturligvis om det ny Værft.

Hr. Christensen udtalte omtrent følgende: Projektet om Anlægene ved Hellerup og Strandmøllen er ret omfattende, navnlig for det sidstes (Strandmøllens) Vedkommende; medens man her nu væsentlig forarbejder Maskiner, er man beredt paa i den nærmeste Fremtid ogsaa at bygge Skibe paa indtil 300 Fods Længde, altsaa med indtil 3,000 Tons Bæreevne, og naar en eventuel Udfyldning maatte blive foretaget, vil man her kunne bygge Skibe af 600 Fods Længde, altsaa med c. 20,000 Tons Bæreevne, d. v. s. større Skibe end de største, der til Dato flyder paa Søen. Disse Planer ser maaske noget vidtflyvende ud, men man maa erindre det mægtige Opsving, Skibsfarten har taget. Min Faders sidste Skib, der blev betragtet som et ret stort Koffardiskib, lastede c. 120 Tons, og med det sejlede han i alle Farter. I min Ungdom sejlede jeg mellem Hamburg og Vestindien med et Skib, der lastede 300 Tons og blev betragtet som meget stort. De Skibe, vi for 30 Aar siden almindeligvis tog til Kjøbenhavn med Kul, var mellem 100 og 300 Tons. En Gang fik jeg et Skib ind med 500 Tons, hvilket blev betragtet som en saa stor Ladning, at selv det store Firma Suhr & Søn ikke turde binde an med den, og det er kun faa Aar siden, at naar man havde et Dampskib med 2,000 Tons Bæreevne, var det næsten umuligt at anbringe saa store Ladninger. Nu er dette blevet den almindelige Type, og Østasiatisk Kompagni møder nu op med Skibe med 7—8,000 Tons Bæreevne og i Udlandet bygges Skibe paa over 20,000 Tons. Den Tid er maaske ikke fjærn, da man

vil bygge Skibe, der lige saa lidt paavirkes af Sø og Storm i Atlanterhavet som nu en lille Baad i et Gadekær. I hvert Fald maa et nyt Skibsværft tage alle mulige Hensyn til en eventuel Udvidelse. Ved Strandmøllen findes alle Betingelser for en stor Virksomhed, og man burde komme til at indføre den raa Erts og deraf udvinde Metallerne, selv fabrikere vore Skibsbygningsmaterialer, for saa omsider at gaa ud i færdige Skibe. Ved Hellerup har vi nu 3 Skibe under Bygning paa 2,200—2,500 Tons, og vi bearbejder Materialer til et fjerde. Det første er det, der i Dag er sat i Vandet; tidligere er dog bygget et til Konsul Lauritzen i Esbjerg, men til det leveredes Maskinerne fra England. Det andet bygges til Tønsberg i Norge; det tredje til Dampskibsselskabet Urania, og det fjerde vil blive bygget til Østasiatisk Kompagni. Man kan paa Hellerup Værft allerede nu bygge Skibe med 7—8,000 Tons Bæreevne, og naar Havnens Udvidelse bliver fuldført, vil man her faa udmærket Plads til en Maskinfabrik og til ny Anlæg. Vi mener, at Værfterne er godt anlagte og har de bedste Maskiner til Raadighed. Hvad det for deres fremtidige Udvikling kommer an paa er, at de nødvendige Kapitaler efterhaanden kan tilvejebringes, at Regeringen ikke hindrer Anlægernes Udvikling, og at Arbejdsforholdene her i Landet forbedres. Pengene tvivler jeg ikke om vil kunne tilvejebringes, men om det vil gaa op for Regeringen, at den har en Opgave i at fremhjelpe opstaaende Virksomheder, er vel mere tvivlsomt. Her i Danmark indfører vi alt i færdige Varer, lige fra vort Fodtøj til vore Skibe; disse bygges og reparerer i stigende Grad i Udlandet, og i Fjor købte vi fra Udlandet for c. 10 Mill. Kr. Skibe. Her er altsaa Plads nok for Skibsværfter; havde man blot bygget Halvdelen af disse Skibe her hjemme, vilde der derved være tilflydt Landet betydelige Indtægter; og vor gunstige Beliggenhed og udmærkede Beboelsesforhold vil afhjelpe Manglen paa Raaprodukter. Men det beror for en stor Del paa Regeringen, om disse Fordele skal udnyttes. Regeringen har imidlertid modsat sig et Havneanlæg ved Strandmøllen, fordi den mente, at det vilde paaføre Kjøbenhavns Havn en Konkurrence, men en saadan er ganske utænkkelig, og vi har ikke en Gang kunnet faa Lov til at lave en lille Havn til vort eget Brug. Noget saadant kunde ikke tænkes i noget andet Land, hvor man med Glæde vilde fremme en Virksomhed som Skibsbyggeri. Hertil kommer vor forældede Toldlov, der er en Hæmsko for Skibsbyggeriet. Disse Forhold vil vel efterhaanden forbedres, og ligeledes vil den danske Arbejdsstand indse, at kun ved Flid, Orden og Dygtighed kan gode Betingelser her i Landet opretholdes, og at en Stagnation, der truer med at antage uhyggelige Former, kun kan afværges ved, at Arbejderne ikke stiller urimelige Fordringer, saa at man her kan arbejde lige saa billigt og godt som i andre civiliserede Lande. — Taleren sluttede med et Leve for Kronprinsen, efter hvem det ny Skib er opkaldt.

## Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af Nordamerika, som er nogenlunde fast, er Forholdene paa Fragtmarkedet meget lidet oplivende, baade for ud- og hjemgaaende. I Cardiff er der stadig væk lang Tørn, og der er ingen Udsigt til, at de første Uger vil bringe nogen Forandring til det bedre. Raterne er lave, og det er vanskeligt for Rederierne at faa garanteret en rimelig Lastetid efter Ankomsten. Slet saa daarligt som i Wales, hvad Ekspeditionerne angaar, er der ikke paa Østkysten, hvor der gives omtrent normal Despatch, men Raterne er yderst slette og karakteriseres bedst ved Afslutninger som 3/9 à

3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fra Tyne til Kronstadt, omendskønt der for mindre Baade dog betales 4/. Hjemefter er det, som sagt, kun Amerika, der viser nogen Bedring, men til Trods for den ganske gode Efterspørgsel for August og senere Terminer, sluttet der dog ikke megen Tonnage, idet Rederne gennemgaaende stadig vægre sig ved at acceptere de Rater, som Befragterne nu byder. Man maa haabe, at Amerika vil bevare sin Fasthed og derved ogsaa paavirke andre Markeder, thi dertil kan der i høj Grad trænges, men efter alt at dømme vil der dog neppe indtræde nogen særlig Forandring, førend hen i August eller September, naar den ny Høst kommer frem til Afskibning, og der for Alvor begyndes paa Befragtingerne for amerikansk Regning.

Det østlige Marked er trevent, især for prompt, og for senere Afskibninger er det kun Calcutta, som frembyder nogen Interesse. Fra denne Plads kan pr. September faas 22/6 for Jute til Dundee, sædvanlige Charterbetingelser. For Ris fra Burmah betales 22/6 til Adriaterhavet, 23/9 til U. K. eller Kontinentet pr. Juli/August. Java er livløs og fragter ingen Tonnage paa Grund af for megen Regn, som vil influere paa Sukkerhøsten. Bombay og Kurrachee er flove, og fra førstnævnte Plads noteres kun 15/ pr. Juli/August, medens Kurrachee betaler 16/ à 16/6.

Sortehavet, Azoff etc. er yderst stille for prompt, og for Efteraarsmaanederne er Befragtingerne ogsaa kun faa. For Juli Tonnage betales ikke mere end 7/6 fra Odessa, 8/9 à 9/ fra Sulina, 9/6 à 10/ fra Azoff til U. K. eller Kontinentet. Pr. ultimo August kan faas 10/3 fra Odessa til L. H. A. R., Option Hamburg 6 d mere. Saltlaster tilbydes til 11/6 à 11/9 fra Eupatoria til russisk Østersøhavn, 14/6 fra Arabat Bay til Riga.

Middelhavet viser fremdeles meget lidt Liv, og Raterne er overalt lavere. For Erts er der sidst betalt Garrucha/Barrow 7/9, Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam 7/ à 7/3 „full terms“, medens der med „free dispatch“ betales 7/6 Huelva/Ghent, 5/3 Elba/Tyne Dock. For Fosfat fra Bona noteres 7/ til Kingslynn, 6/9 til Birkenhead. Fra Afrikas Nordkyst kan faas 13/6 à 14/ pr. Ton Esparto til Firth of Forth. Bilbao er stille og betaler ikke mere end 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Middlesbro, 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Maryport, 5/9 Workington, 5/3 Rotterdam.

Amerika har taget en ret anselig Mængde Tonnage til Rater, der viser en Stigning, og der er fremdeles godt Begær efter Dampere af alle Positioner, baade for Korn, Bomuld, Træ og Kul. Især for rummelige Dampere til Bomuld er Efterspørgslen god, og pr. Oktober kan der fra Golfhavn til Liverpool eller Manchester opnaa 45/, til Hamburg eller Bremen 47/6. Fra Savannah eller Charleston 37/6, resp. 40. Fra de nordlige Pladser til Cork f. O. betales for Korn pr. Juli 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og til Danmark kan faas omkring 3/ til en eller 2 Lossehavnene. Paa Netto Form til U. K. eller Kontinentet kan betinges 10/ à 10/6 fra nordlig Havn pr. Juli/August, og fra Golfen betales 13/6 à 14, medens der pr. Oktbr./Novbr. kan opnaas 2/6 mere. Der er et livligt Begær fra Golfen, og fra New-Orleans eller Galveston er der for Korn pr. August betalt 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> til udsøgt Havn. Tømmerfragterne fra Golfen er faste paa Basis af 97/6 fra Pensacola til Holland eller London. Til Bremen er betalt 102/6 pr. Juli. For Deals er Markedet stille paa Basis af 45/ fra St. Lawrence til 2 Pladser paa Østkysten. Fosfat ligeledes stille, og der noteres nominelt fra Fernandina 13/6 til Rotterdam, 14/ Ghent.

La Plata er fremdeles flov, og der sluttet kun faa Baade. For Juli Afskibning betales fra de nedre Pladser 14/ til udsøgt Havn, og fra de øvre Pladser (San Lorenzo-Grænsen) til U. K. eller Kontinentet 17/6 à 17/9, hvilket er omtrent 1 Shilling lavere end for en Uge siden.

Østersøen viser desværre ingen Bedring, og der synes stadig at være lige stor Knaphed paa Laster, som Tilfældet hidtil har været. For Korns Vedkommende er

der næsten ikke en Ladning at opdrive i Reval eller Libau, men derimod begynder Tilførslerne til St. Petersburg at blive rigeligere, og prompte Baade kan nu opnaa 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 pr. Hvedequarter til London eller Rotterdam, 1/3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen, Dunkirk, Weser, 1/6 Rouen, medens Tonnage af senere Positioner kan faa 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. mere. Riga er flov, da der udbydes Dampere i Overflødighed, og der kan kun opnaas 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Havrequarter, 20/ D/B. til London eller Hull, Hfl. 12 D/B., 6/6 à 7/ Sleepers til Rotterdam, Frs. 28/29 D/B. til Antwerpen, Dunkirk, Ghent, Frs. 30/31 Rouen. Træbefragtingerne fra Botten gaar fremdeles meget trevent, og de Rater, som nu betales, levner ikke megen Fortjeneste. Fra Nordfinland noteres 24/ à 26/ D/B til Østkysten, Haparanda/Dover 30/, Hernøsand (2 Pladser) Rouen Frs. 36, Kronstadt/Grimsby 22/, Søderhamn/Holland Hfl. 13. Fra Gamle Karleby Distriktet til Rotterdam kan faas 30/ pr. Favn Pulpwood. For mindre Dampere noteres uforandret Rm. 21/23 pr. Std. Brædder fra Sydfinland til Kjøbenhavn, Rm. 1 à 2 mere til dansk Provinshavn.

Kulfragterne er i en tarvelig Forfatning, og der udbydes stadig Tonnage i Overflødighed, men Raterne er vistnok nu saa lavt nede, som de kan komme, thi de hjemgaaende Fragter er jo gennemgaaende saa elendige, at en yderligere Reduktion af Kulfragterne vil umuliggøre en fortsat Drift af Dampene, undtagen at det medfører store Tab. Fra Cardiff, hvor Opholdene endnu er lange, betales til Kronstadt 5/, Aarhus 4/9, Stettin 5 à 5/3, Genua 7/6, Venedig 9/, Neapel 8/ à 8/3, Malta 6/9, og fra Tynen 3/9 à 4/ til Kronstadt, 4/ Stockholm, 7/6 Genua, 6/3 Lissabon, 3/9 Bilbao, 14/ Colombo. Fra Firth of Forth er der sidst sluttet til 4/ à 4/3 Kronstadt, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Helsingør eller Vejle, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Swinemünde, 7/3 à 7/6 Genua.

Sejlskibsmarkedet er for Østersøens Vedkommende meget trevent og Noteringerne er omtrent de samme som i vor sidste Beretning. Fra Umeå Distriktet til Kjøbenhavn kan opnaas Rm. 23/24 pr. Kubikfavn Splitved. For Kridt fra Aalborg betales Rm. 4 pr. Ton til Memel eller Riga, Rm. 5 til St. Petersburg og fra Stevns Rm. 3 à 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> til Kotka eller Riga. For Langfarten er Markedet fastere med godt Begær. Fra Vestkysten af Sydamerika til U. K. eller Kontinentet kan faas 25/6 pr. Juli og 29/6 à 30/ pr. Efteraaret. Portland (O.) og San Francisco betaler 30/3 for prompt Afskibning, 40/ pr. Efteraaret. Kul fra Cardiff til Cape Town giver 17/ med garanteret Lossetid.

Kjøbenhavn, d. 4. Juli 1901.

Kaptajn Clausens Kontrol-Dybdemaaler vinder stadig mere Anerkendelse, ogsaa i Udlandet. Saaledes skriver en Indsender i den norske „Vestl. Tid.“ bl. a.:

Fra Assuranceselskaberne og andre Søfartsinteresserede lyder gentagne Klager over, at den ringe Anvendelse af Loddet leder til Ulykker, Tab og Uheld, der kunde være undgaaet ved betimelig Undersøgelse af Dybden og Bundens Beskaffenhed.

Disse Klager, der bliver mere og mere eftertrykkelige, er dog ikke af helt ny Dato, men kan følges næsten en Menneskealder tilbage i Tiden. Det maa indrømmes, at ældre Skibsførere hyppigere brugte deres Lod, de havde mindre Hast og vidste bedre at navigere efter de tagne Lodskud, end de yngre. Det sidste kan maaske tilskrives, at vore nyere Navigationslove har stillet mindre end tarvelige Fordringer i dette Stykke. Imidlertid indrømmer enhver Skibsfører, at Loddet ofte er det eneste Middel til Bestikkets Kontrol, at det under mange farefulde Omstændigheder er det eneste, han har at ty til, for med nogenlunde Sikkerhed at kunne navigere sit

Skib — og dog forsømmes dette værdifulde Middel —, Brugen af Loddet vanskkøttes. Jeg kan ikke undlade at hensætte en karakteristisk Ytring af en finsk Skibsfører til en Kollega. Finnen havde sejlet sit Skib i Land paa den jydsk Kyst og paa en Udtalelse om, at han ved Brug af Loddet kunde undgaaet Ulykken, svarede han aabent: „Ja, nog tror jag de' — inte var jag då kommet dit“.

Naar nu alle Skibsfartsinteresserede, Skibsførerne selv i første Række, kender til, at Forpligtelse og Ansvar ligeoverfor Mandskab, Passagerer, Skib og Ladning under visse Omstændigheder kræver en flittig Brug af Loddet, naar Skibsføreren ser, at Forsømmelse af Loddets Anvendelse bliver strengere og strengere bedømt — hvor maa man saa søge Grunden til, at Loddet alligevel negligeres? Jeg mener, at den allervæsentligst ligger i det ulidelige Besvær, Tidsspilde og ofte Risiko, der er forbunden med Anvendelse af det gamle Lod og Line.

Alle maa indrømme, at med god Vind f. Eks. er Lodningen med den forudgaaende Sejlbjærgning og „Drejen til“ ret op imod Søl og Vind den fortrædeligste, og af hele Mandskabet, fra Føreren til Dæksdrengen, mest forhadte Manøvre af alle Manøvrer, og det er ikke til at undres over, at Skibsføreren trykker sig ved at gentage den saa ofte, som hans Samvittighed tilsiger ham, at han skulde og burde gøre det.

Jeg tilskriver altsaa de gammeldags Loddegrejer, som endnu benyttes om Bord i vore Skibe, Størstedelen af de Forlis, der er Følgen af mangelfuld Lodning.

Er der nogen Mening i nu i vor Tid, da en Rejse regnes paa Minutter, ja Sekunder, at benytte et Loddeapparat af samme Indretning, Form og Størrelse som Fønicierne og de gamle Grækere benyttede. Der findes næppe Apparat i Verden saa antikt som Lod og Line.

Ifjor skrev jeg en Artikel om samme Æmne og omtalte nogle tidsmæssige Loddeapparater (Lord Kelvins „Depth-Recorder“ og Cooper & Wigzells „Seasounder“). Jeg kunde nævne flere gode Loddeindretninger, saasom Rings Batometer, Barnetts „Soundings-Machine“, men skal henlede Opmærksomheden paa Kapt. C. Clausens „Kontrol-Dybdemaaler“, der er meget praktisk.

Der følger herefter en Beskrivelse af dette Apparat, som vi tør forudsætte er kendt af vore Læsere.

I San Francisco har, fortæller „Fairplay“, nogle Sejlskibere indført en ny Metode i Forhandlingerne med Matrosernes Forbund. De nævnte Redere er Medlemmer af en Skibsrederforening, og den samlede Tonnage af deres Skibe er mindre end en Fjerdedel af de Skibes, der ordinært mønstrer Mandskab i San Francisco. Matrosernes Forbund forlangte, at kun Medlemmer af det maatte paamønstres Skibe, der var i Skibsrederforeningen, og Medlemmerne af denne svarede, at de vilde indgaa herpaa paa den Betingelse, at Matrosforbundets Medlemmer forpligtede sig til ikke at tage Hyre paa andre Skibe end de, der var i Skibsrederforeningen. Forbundet betegnede dette Forslag som meget urimeligt, skønt det sjensynligt ikke er det mere end Forbundets eget Forslag; de to Forslag ligner jo hinanden som to Draaber Vand. Forbundet gør gældende, at 77 % af de Skibe, der tager Mandskab i Havnen, staar udenfor Skibsrederforeningen, og spørger, hvorfor dets Medlemmer ikke skulde have Lov til at tage Hyre paa disse Skibe. Som Svar herpaa spørger Skibsrederforeningen, hvorfor dens Medlemmer i deres Valg skal begrænses til de Matroser, der er i Forbundet; der bør, siger den, være Lige for Lige, og hvis Forbundet vil udelukke sine Medlemmer fra alle Skibe undtagen Rederiforeningens, vil dennes Medlemmer kun hyre Matroser, der er i Forbundet. Dette Standpunkt burde aabne Forbundsledernes Øjne for det urimelige i deres Forlangende.

Strandkontrollør Nielsen, Hou, meddeler os d. 26. Juni:

Efter at Uddybningsdamperen „Sandormen“ i c. 14 Dage har foretaget Uddybningsarbejdet i og ved Hou Havn syd for Aarhus, er Forholdene ved denne Havn nu bleven i høj Grad forbedrede, hvad der ikke alene har stor Betydning for det i de sidste Aar udviklede Fiskeri, som nu drives der paa Kysten med Hou Havn som Basis; men ogsaa for Trafikken vil Havnen være et stort Gode, idet den nu kan besejles af indtil 9 Fod dybgaaende Fartøjer.

I Sverrig har fhv. Skibsfører, Kaptajn G. Schmidt opfundet et Apparat til Redning af Menneskeliv paa Søen, der ifølge „Gøteb. Handels- og Sjøfartst.“ har fundet megen Anerkendelse, og som efter Bladets Mening burde deltage i Konkurrencen om Pollockpræmien. Det kan om Opfindelsen foreløbig kun meddeles, at den bestaar af et Pontonsystem, der er placeret saaledes paa Skibet, at Redningsarbejdet kan foregaa over hele dettes Længde og samtidig paa begge dets Sider. En Mand for hver Ponton er tilstrækkelig til at sætte Apparatet i Søen, og hver Ponton kan rumme et i Forhold til Fartøjet stort Antal Mennesker. Apparatet sættes i Søen uden foregaaende Hævning eller Sæmsætning, idet Pontonen straks er færdig til Brug. Pontonerne hindrer i ingen Henseende Arbejdet om Bord og kan ikke ses udefra. De kan ikke synke og bortskylles ikke af indbrydende Søl.

Kjøbenhavns Havneforvaltning gør opmærksom paa, at under de for Tiden foregaaende Arbejder ved Anbringelsen af Friholderværker paa den vestlige Side af Ny Langebros Svingpille og Rensningen af Afviserpæle paa den anden Side af Løbet maa saavel nord som syd fra kommende Skibe udvise den største Forsigtighed ved Besejlingen af Løbet og holde sig fri af de til Tider langs Løbets Sider henliggende Flaader.

## En Søretsdom om Liggedagsgodtgørelse.

Ved norsk Domstol er, ifølge „Norg. Sjøfartst.“, afsagt Dom i en Sag, hvis Afgørelse i væsentlig Grad beroede paa det ikke lidet tvivlsomme Retsspørgsmaal om Rækkevidden af den nu gældende Sølovs Bestemmelser om Valget af Skibets Losseplads, for hvilket der, saa vidt vides, intet Præcedens foreligger. Ved Certeparti af 16. Novbr. 1898 befragtede A. F. Borch & Sønner i Drammen norsk Bark „Nordstjernen“ til at føre en Ladning Kul fra England til Drammen. Skibet ankom til Drammen med 731 Tons Kul d. 11. Januar 1899 Kl. 10 Form. Havnefogden meddelte Kaptajnen, at Skibet skulde losse ved Jærnbankajen, men da der ikke var Plads her, lod han Skibet fortøje ved Risgjærdet for at vente paa Tørn. Kaptajnen engagerede samme Dag Borch & Sønner til sin Mægler, og denne beordrede d. 18. Januar Skibet lagt ind ved Kajen efter Dampskibet „Jeanne d'Arc“, som den Dag blev færdig. Paa Grund af en Kontraordre, der opgaves at være fra Havnefogden, kom Skibet imidlertid først til Bolværk d. 24. Januar; den næste Dag paabegyndtes Losningen og tilendebragtes d. 11. Februar. I Certepartiet var det fastsat, at der skulde losses 40 Tons pr. Dag, altsaa med denne Last lidt over 18 Liggedage. Da nu Skibet havde tilbragt 31 Dage i Drammen, mente Rederiet, at der var paaløbet 9 Overliggedage, hvorfor det afkrævede A. F. Borch & Sønner £ 72.15.0 efter den i Certepartiet fast-

satte Beregning. Firmaet nægtede at betale, hvorfor Sagen indbragtes for Drammens Sørret. Kaptajnen paa-stod, at Liggedagene maatte begynde at løbe fra Skibets Ankomst efter afgiven Melding herom, medens Indstævnte fastholdt, at Skibet efter Sølovens § 118 skal ligge losseklart paa den anviste Plads, før Liggedagene tager deres Begyndelse.

Sørretten bemærkede herom: Efter Sølovens § 118 begynder Liggedagene først at løbe fra det Øjeblik, Skibet paa behørig Losseplads er færdig til Losning efter derom given behørig Meddelelse. Efter den tidligere gældende Ret stod det i Skibsførerens Magt at vælge den Plads i Havnen, som han fandt bekvem, og Ladningsmodtageren havde ingen Bestemmelsesret i saa Henseende, hvoraf fulgte, at Liggedagene begyndte saa snart Skibet kom ind paa den af Føreren valgte Plads. Men heri er ved den ny Sølovs § 114 gjort den Forandring, at Ladningsmodtageren har faaet en væsentlig Bestemmelsesret over Last- og Lossepladsen, idet han under visse Betingelser kan tvinge Skibet til at indtage den af ham anviste Plads. Der rejser sig da her det Spørgsmaal, hvilken Indflydelse denne Forandring har paa Afgørelsen af, fra hvilket Tidspunkt Liggedagene begynder at løbe, et Spørgsmaal, der bliver praktisk, hvor som i dette Tilfælde Skibet maa vente paa Tørn til den Losseplads, som det efter Anvisning er pligtig til at indtage. — Retten mener nu, at det allerede maa antages at være en vigtig Begunstigelse, Ladningsejeren har vundet derved, at han kan vælge Last- og Losseplads, hvorved han sparer store Udgifter. Men heraf følger ikke, at han skal kunne tvinge Skibet til at ligge i Tørn og vente paa den anviste Plads, medens der i samme Havn findes andre ledige Pladser, hvor Losning straks kunde have fundet Sted. Skal Skibet vente paa, at den for Ladningsmodtageren bekvemme Plads bliver ledig, saa maa denne ogsaa betale Godtgørelse derfor. Desuden er Ladningsmodtagerens Ret til at vælge Plads i Sølovens § 114 betinget af, at „Adgangen dertil er aaben“, og Skibet maa da have Krav paa, at den anviste Plads ikke alene skal være tilgængelig i stedlig Henseende, men ogsaa paa, at Pladsen er ledig, idet Udtrykket „aaben Adgang“ næppe kan fortolkes som alene gældende Naturhindringer, men rettest bør opfattes derhen, at det skal være en Plads, hvortil Skibet uhindret kan komme ind og losse. Har nemlig Ladningsejeren Ret til at vælge Losseplads, maa til Gengæld Skibet have Ret til at fordrø, at denne er ledig, eller i al Fald, at Liggedagene, naar den ikke er det, begynder at løbe straks, da Ladningsejeren ellers kunde have det i sin Magt at anvise en saadan Plads. at Skibet i Virkeligheden i længere Tid kunde komme til at ligge som gratis Oplagsrum for Ladningsejerens Varer. Har derfor Certepartiet ingen bestemt Losseplads fastsat, er Skibet vel nødt til at vente i Tørn paa den betimelig anviste Plads, men Liggedagene begynder at løbe fra det Øjeblik, det kunde have ligget losseklart paa den anviste Losseplads, om denne havde været ledig.

Skibsførerens Paastand om Godtgørelse for 9 Overliggedage blev i Henhold hertil taget til Følge med det paastaede Beløb £ 72.15.0. Sagens Omkostninger hævedes.

## Kapok som Svømmemateriale.

Redningsbælterne kan som Regel ikke glæde sig ved særlig Paaskønnelse fra Sømændenes Side. De betragtes som en sidste Tilflugt, naar Skibets Undergang er vis og Redningsbaadene svigter, og man hører ofte Søfolk paastaa, at Redningsbælterne kun tjener til at forlænge de Lidelser, som gaar forud for den sikke Død.

Og dog er det paabudt, at ethvert Skib skal medføre et Redningsbælte for hver Mand, det har om Bord, og det ser altsaa ud til, at de paagældende Autoriteter venter sig mere af Redningsbælterne end disse efter Søfolks Mening hidtil har ydet.

Betragter vi nu de Redningsbælter, som mest benyttes, saa finder vi, at det er haarde og uformelige Legemer, som er fyldte med Kork eller sammenpresset Korkaffald, og som med deres Vægt af omtrent 4 kg. besværer Bæreren stærkt. At udføre et Arbejde om Bord eller i Baadene med et saadant Bælte paa, er næsten umuligt, og saaledes staar dette Redningsmiddel i Modstrid med den almindelig anerkendte Grundsætning for Midler til Afværgelse af Ulykker, nemlig den saa vidt mulig helt at forebygge dem. Thi vi vide fra Statistiken, at et stort Antal Søfolk hvert Aar bliver skyllet over Bord eller bliver Offer for Bølgerne under deres Arbejde uden Bords og i Baadene.

Indtil nu har man benyttet Redningsbælter, fyldte med Rensdyrhaar, men de fleste har afholdt sig herfra, begrundet paa, at Rensdyrhaaret let fordærves eller fortæres af Rotterne. I den senere Tid anbefales ogsaa Marven af Soløje som Bærestof til Redningsbælter.

Som det sidste ny paa dette Omraade fremtræder de under Navnet Kapok bekendte Plantetrævler.

Der er i Tyskland anstillet Undersøgelser over de tre sidst nævnte Materialers Egenskaber og følgende fremhæves som disse Undersøgelsers Hovedresultater.

Af de tre Materialer er Soløjemarven trods sin store Bæreævne i hel frisk Tilstand det daarligste. Paa Grund af den stærke Optagning af Vand, aftager dens Bæreævne allerede efter kort Tids Neddykning i Vand meget betydelig, og forbliver saa, selv efter Tørringen, betydelig ringere end den oprindelig var.

Føringelsen gentager sig ved fornyet Neddykning og Tørring og naar efterhaanden til Halvdelen af den oprindelige Bæreævne. Den store Mængde opsugt Vand kræver meget lang Tid for atter at fordampe og udsætter meget let Marven for den Fare at blive ødelagt ved Forraadnelse.

Rensdyrhaaret besidder ved Fyldningens gunstigste Tæthed — 1 gr. paa c. 50 c. c. m. — en Bæreævne, som kun staar lidet tilbage for den friske Soløjemarvs, og det mister ikke denne ved gentagen Neddykning og Tørring. Forøvrigt udviser det samme Egenskaber som Marven, ganske vist i væsentlig ringere, men dog ret betydelig Grad.

Kapoken derimod viser kun disse ugunstige Egenskaber i næsten umærkelig Grad. Dens Bæreævne ved Fyldningens gunstigste Tæthed overstiger den friske Soløjemarvs med omtrent  $\frac{1}{4}$  til  $\frac{1}{3}$  og undergaar ved Neddykningen og Tørringen ingen paaviselig Forandring. Den har saaledes ubetinget de gunstigste Egenskaber.

Medens saaledes Soløjemarv og Rensdyrhaar efterhaanden taber en Del af deres Bæreævne, forbliver denne hos Kapoken næsten uforandret, og medens Soløjemarven næsten slet ikke og Rensdyrhaaret kun langsomt afgiver den enorme Mængde opsugede Vand, saa optager Kapoken kun et ganske forsvindende Kvantum, som meget hurtigt fordampes.

Paa Grund af dens overordentlig store Bæreævne udfordres selvfølgelig kun et meget ringe Kvantum af Kapok for at opnaa den paabudte Bæreævne for Redningsbælter, og faktisk vejer et Bælte med 8 kg. Bæreævne knap 0.700 kg., altsaa en Vægt, som absolut ikke kan genere Bæreren, og da disse Redningsbælter er bløde og ikke slide meget, og desuden ligger fast mod Kroppen og lader Arm og Skulderled fuldstændig fri, saa kan man udføre ethvert Arbejde i dem. De tjener altsaa ikke blot til at afværge Ulykken, men ogsaa til at forebygge den.

Den Vægtmasse og det Rumfang af Kapok, som udkræves for at opnaa den paabudte Bæreævne, kan

forøvrigt ogsaa uden videre anvendes som Bryst- og Rygpuder i Klædningsstykker af Vest eller Jacquetform. Forsyner man disse Klædningsstykker med et vandtæt Overtræk, saa opfylder de samtidig tre Formaal, idet de nemlig yder Beskyttelse baade mod Kulden og mod Vandet, tjener som Redningsbælte og er billige.

Forøvrigt er ethvert Kapok-Redningsbælte og enhver Kapok-Redningsklædning afbalanceret saaledes, at den, som har det paa, flyder i oprejst Stilling i Vandet — altsaa kan trække Vejret og kan gøre sig bemærket —, et Fremskridt, som det vil være umuligt at opnaa med Korklegemer, da disse maa være opfyldte af Kork over det hele for at opnaa den paabudte Bæreevne.

Kapok-Redningsbæltet leveres her i Byen af Firmaet H. E. Hansen. Det er meget benyttet i Tyskland og er indført i den tyske Orlogsmarine, desuden i den østrigske, franske og til Dels den russiske Marine samt i disse Landes Udvandringsbaade.

Her hjemme blev der i Fjor af Det forenede Dampskibsselskab anstillet et Forsøg med det, der gav følgende Resultat: Bæltet, som i tør Tilstand vejede 2 Pund, belastedes med en Vægt af 40 Pund, med hvilken det laa under i 36 Timer; efter at være optaget, flød det let, bærende en Vægt af 16 Pund.

Prøver af de her omtalte Redningsbælter er til Eftersyn i Den almindelige danske Skibsførerforenings Lokaler her i Byen.

## Nordisk Skibsrederforening

afholdt i Fredags og Lørdags Bestyrelsesmøde og Generalforsamling i Christiania under Ledelse af Formanden, Konsul Oppen. Fra Danmark var mødt Konsul L. v. d. Hude, Svendborg, Agent N. Petersen, Marstal, og Formanden i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Skibsreder D. Torm, Kjøbenhavn. Der fremlagdes Aarsberetning og Regnskab, med Hensyn til hvilke vi henviser til det i vort sidste Nummer meddelte.

Hr. D. Torm holdt derpaa et interessant, med stor Opmærksomhed paahørt Foredrag om Spørgsmaalet om en Revision af de nordiske Rigers Søfartslove og pegede paa en Ordning med en stadig fast Komite, bestaaende af en Jurist fra hvert af Landene, der skulde samarbejde med Landenes Søfartsorganisationer. Taleren fremhævede af Punkter, der særlig kunde komme til Behandling: gennemgaaende Konossementer, Kaptajnens Ansvar, Ansvar for Last, Fordeling af Bjærgeløn og Hyrespørgsmaalet. Brodin, Sverrig, sluttede sig til Foredragsholderen og omtalte Assurancespørgsmaalet. Efter en Del Diskussion vedtoges enstemmig et af Smith-Petersen, Norge, fremsat Forslag, saalydende: Lokalbestyrelsen anmodes om at tage Spørgsmaalet om Revision af Søfartsloven under Overvejelse og herunder indhente Oplysninger fra de tre nordiske Lande, for at Sagen endelig kan blive optaget til Diskussion paa næste nordiske Søfartsmøde.

Derefter talte Joh. E. Olsen, Gøteborg, om hvad der kunde foretages for at modarbejde Rømning af Søfolk. Under Diskussionen omtalte N. Petersen og Torm den i Danmark raadende Overbærenhed mod rømte Søfolk, der erfaringsmæssigt kun forøgede Rømningen, og fremhævede Nødvendigheden af, at Sølovens Bestemmelser anvendtes. Fra norsk Side redegjordes for de Bestemmelser, der her var forsøgte for at formindske Rømningen. Det havde vist sig resultatløst f. Eks. at standse „Trækken“ hjemme eller væsentlig at forhyre gifte Mandskaber. Derimod havde man fundet, at et Tillæg til den sædvanlige Hyre med den Betingelse, at dette først kunde hæves, hver Gang Skibet vendte hjem,

havde vist heldigere Resultater, ligesom Bestræbelser for at knytte Mandskaberne til Hjemstedet ved jævnlig at sende Aviser og anden Læsning til Skibene. Skibsbiotekernes store Betydning blev fremhævet. Efter Forslag af Indlederen vedtoges enstemmig følgende Beslutning: Lokalbestyrelsen overdrages at tage under Overvejelse, hvorvidt der kan foretages noget for at modarbejde Rømning af Søfolk.

I Anledning af den almindelige Klausul i de nu brugelige Maaneds-Certepartier, hvorefter Tvistigheders Afgørelse henvises til Voldgift, toges under Overvejelse Spørgsmaalet om Oprettelse af paa Forhaand udnævnte Voldgiftskomiteer i de vigtigste Havnebyer, og Lokalbestyrelsen blev anmodet om at foretage det fornødne til Oprettelse af permanente Voldgiftskomiteer, foreløbig i de vigtigste skandinaviske Havne.

Det besluttedes at indmelde 200,000 Tons Sejltonnage i The Sailing Shipowners Documentary Committee for 1 Aar.

Næste nordiske Søfartsmøde besluttedes afholdt i Kjøbenhavn 1903.

Spørgsmaalet om et Mærkeflag for Foreningen besluttedes forelagt næste Bestyrelsesmøde.

## Lodsforhold ude og hjemme.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ for 9. Maj har jeg med stor Interesse læst en „Kontra-Appel“ til Bladets Læsere i Anledning af mit Indlæg om Lodsforhold, og jeg skal i Anledning af denne fremsætte nogle Bemærkninger. Jeg kan ikke indrømme B., at jeg har gjort mig skyldig i en mærkelig Sammenstilling ved at sammenligne Udlandets Lodsforhold med vore, undtagen for saa vidt at disse ubetinget har et specielt dansk Præg. Ved Indgangen til Sundet og Nyborg maa til Eks. Lodserne opsøges af Skibene i usigtbart Vejr, medens det andre Steder er omvendt. Havde B. kunnet oplyse, at Lodserne i Sundet havde gjort sig Umage for at finde Skibene under den omtalte Taagsperiode, vilde jeg have anset dette for et stort Fremskridt; nu synes det mig imidlertid, at jeg har Ret i, at Skibene under saadanne Forhold maa ankre, fordi Lodserne ikke opsøge de Fartøjer, der ønsker deres Assistance.

Hvis det er uheldigt at skrive anonymt, saa er det paafaldende, at B. paataler det og dog følger mit Eksempel. Jeg forudsætter, at selve Sagen har mere Interesse end mit Navn; men det er til Tjeneste for Hr. B. imod at denne offentlig opgiver sit. Jeg tvivler ikke om B.s Sagkundskab, men tror ikke, at han er vant til at bære Ansvaret paa en Dampers Kommandobro ved som fremmed om Natten at styre ind i et ukendt Farvand med saa mange udmærkede Fyr for Øjnene som ved Indgangen til Sundet; thi i dette Tilfælde vilde han have kendt Vanskelighederne ved samtidig at huske og skelne mellem Fyrs Navne, Karakter og Pejlinger under Manøvre for Krydsere og Ankerliggere.

Jeg takker for Oplysningen om, at der kan klages til Lodsernes Foresatte, men naar man her i Bladet i 1894 har læst Lodsinspektøren i Helsingør, Kommandør Bardenfleths Svar til en Skibsfører, der beklager sig over, at Lodserne kun lodser Skibene til Helsingør og Dragør, men ikke til de respektive Fyrskibe, og har set, at dette Svar bestaar i en afføjende Bemærkning om, at Farvandet mellem Lappegrunden og den svenske Kyst dog vistnok er bredt nok og dybt nok til at man alene kan finde Vej nordetter fra Kronborgpynten, saa mister man Lysten til at klage til Lodsernes Foresatte. Det

er heller ikke Lodserne, der klages over, men derimod Ledelsen af Lodsvesenet, altsaa de Foresatte selv.

Enhver, der har set paa Kortet over „Strandinger paa Danmarks Kyster“, vil være paa det rene med, at den langt overvejende Del af Strandinger for Sundets Vedkommende, og særlig i den nordlige Del, foregaar inden Kronborgpynten er passeret; er den først passeret, ja saa er Sundet, som Kommandør Bardenfleth udtalte, saamænd baade bredt nok og dybt nok til Kjøbenhavn; dér behøves ingen Lods. Naar det igen paastaas, at Lodserne saavel nordpaa som sydpaa ligger til Søs langt fra Fyrskibene for at tilbyde deres Tjeneste til Skibene, saa vil jeg spørge, hvoraf vides det? Føres der maaske Journal om Bord i Lodsbaadene, som Dag og Nat til bestemte Tider angiver, hvor de befinder sig? Man er berettiget til at forlange dette Spørgsmaal besvaret.

De danske Skibsførere har en anden Opfattelse. De mener, at man ikke kan vente at faa dansk Lods om Bord, før man er tæt ved Fyrskibene, og naar ukendte Førere har spurgt mig til Raads om Lodsforholdene ved den nordlige Indgang til Sundet, har jeg altid raadet dem til at ankre for Natten fremfor at sejle hen til Siden af Lappegrundens Fyrskib. Som en Kontrast til danske Lodsforhold har jeg i „Dansk Søfartstidende“ læst om en dansk Damp, der har faaet en Christiania Lods om Bord c. 100 Kml. fra Lodsfarvandet — der er næppe betalt mere end normal Takst.

Som en Antydning af, hvad der kan ventes af den danske Lodsledelse som styrende en tidssvarende og formaaltjenlig Institution, skal jeg henvise til den opsigtvækkende Udnævnelse sidste Vinter af en Søofficer til Lodsoldermand i Hals samtidig med, at han faldt for Aldersgrænsen. Hr. B. vil forhaabentlig indrømme, at denne Ansættelse maa virke demoraliserende og nedtrykkende paa hele Lodspersonalet. Dersom Hr. B., som det synes, har Interesse for Standen, maa det haabes, at han ogsaa i saadanne Spørgsmaal vil optræde som dens Forsvarer og bidrage til, at noget lignende ikke gentages. At Lodserne med deres smaa Indtægter skal arbejde for at underholde Statens pensionerede Embedsmænd maa dog siges at være paafaldende.

I samme No. af Bladet er under Mærket J. optaget en Artikel, der har stærk Lighed med den foregaaende. Forfatteren synes at have samme Kendskab til praktisk Skibsfart som B. og at være uvidende om, at Skibsførere saa vidt mulig undgaar unødige Udgifter; det ser ogsaa ud til, at han ikke gennem praktisk Erfaring er belært om, at den vanskeligste og mest nervepirrende Sejlads altid er ind i en Tragt som ved begge Indgange til Sundet. Ved Fyrskibene er det let forstaaeligt, at de fleste Førere foretrækker at spare Lodspengene fremfor at udsætte Skibene for at ligge stoppede, medens Lodsens kommer om Bord, paa det Sted, hvor Trafiken er størst paa Grund af, at Farvandet er mest indsnævret og vanskeligst, fordi Fyrskibene ligger midt i det.

Hr. I.s Eksempel med den store danske Damp, der var opankret i 20 Timer for at spare 21 Kr. 82 Øre, er næppe fremstillet korrekt. Det er usandsynligt, at den blev liggende for at spare Pengene, men snarere fordi den tilhørte et Rederi, der helst stoler paa Førerne. Vedkommende har muligvis været Sundet ud lige saa ofte som den tilbudte Lods og kendt Farvandet lige saa godt som denne. Anføres et saadant enkelt Tilfælde som Bevis paa, at der strøs Penge rundt for Bougen af Skibene, hører al Diskussion op; jeg skal derfor kun tilføje, at naar der er mindre Lodsefterspørgsel gennem Sundet end i andre lignende Farvande, saa er dette uden Trivl en Følge af, at Assistanzen ikke tilbydes hvor og naar den ønskes. At Lodserne forlader Skibene ved Helsingør og Dragør modarbejder ogsaa deres Interesser, fordi de derved vænner Førerne til at klare sig selv forbi Fyrskibene, som anses for at være det vanskeligste af Farvandet.

Jeg tvivler ikke om Hr. I.s personlige Erfaring,

men kunde ønske oplyst, hvor mange Aar der er medgaaet til at praje 15—20 Dampere i Taage syd for Drogden. I de sidste 26 Aar har jeg et Par Gange set Lodser krydse indtil et Par Kml. fra Fyrskibet i fint Vejr, og i den Tid har jeg ofte været til Ankers tæt ved det for Taage uden at blive prajet af dem.

P.

## Generalforsamlinger.

Genforsikrings-Aktiselskabet Skandinavia i Kjøbenhavn afholdt d. 20 Juni Generalforsamling for første Regnskabsaar: 1 Juli 1899—31 December 1900, under Ledelse af Kommandør F. P. Uldall.

Repræsentantskabets Formand, Højesteretssagfører Carl Winther aflagde Beretning.

Virksomheden havde omfattet Genforsikring i Brand-, Transport-, Ulykkes-, Tyveri-, Kautions- og Glasforsikring og androg Præmieindtægten Kr. 1,449,964.29. I Rente var indvundet Kr. 17,349.70, Overskudet andrager Kr. 2,209.81 som overføres i ny Regning.

Selskabet har faaet en overordentlig gunstig Modtagelse baade i Ind- og Udland, og det er lykkedes i den korte Tid at komme i Forbindelse med flere af de ældste Selskaber i de forskellige Forsikringsbrancher.

Naar Overskudet ikke er bleven saa stort, at Udbytte kunde udbetales, er dette begrundet i de i 1899 og 1900, særlig i Brandforsikringen herskende, ualmindelig vanskelige Forhold. Skadernes Antal og Størrelse har, som almindelig bekendt, saa godt som hele Verden over naaet en aldrig tidligere kendt Højde; selv de ældste Selskaber have i disse Aar ikke kunnet opvise noget Overskud.

Der gaves Decharge for Regnskabet, Revisorerne genvalgte.

## Personalia.

Barkskibet „Serapis“ af Nordby har faaet Styrmand L. Lauridsen af Nordby til Fører.

Barkskibet „Ane Jensine“ af Sønderho har faaet Kapt. J. H. Thomsen af Sønderho til Fører.

Dampskibsselskabet Skjalm Hvide har paa en Generalforsamling valgt d'Hr. Skibsmæglere Holm & Wonsild til Forretningsførere i Stedet for afdøde Grosserer Joh. Gaarn.

Under stor Deltagelse foregik i Tirsdags Kapt. C. B. Knudsens Jordefærd fra Frue Kirke. Kisten var dækket med talrige Kranse og Dekorationer, hvoraf mange signerede, saaledes fra Det Forenede Dampskibsselskab, fra sammes Kaptajner, fra Kjøbenhavns Skipperforening, fra Lodsvesenet m. fl. Otte Styrmand, som under Højtideligheden paraderede ved Kisten med to florumvundne Flag, bar denne ud af Kirken, og Kaptajner, alle iført Uniform, sluttede sig tæt op til den. Stiftprovst Paulli talte smukt over den afdøde. I Følget bemærkedes Selskabets Underdirektør, Kapt. Hein, Skibsinpektøren, Kapt. Tidemand, Formanden for Kjøbenhavns Skipperforening, Kapt. Knudsen, General Christensen og Konsul Schmidt fra New York samt talrige Repræsentanter for Skibsfart, Handel og Lodsvesenet.

Dødsfald. Jens Peter Rasmussen af Bandholm, Danmarks ældste Skipper, er i disse Dage afgaaet ved Døden, 94 Aar gammel. Han var helt igennem en Type paa en Sømand af den gamle Skole, og han førte sit Skib indtil for kort Tid siden. Han var den ældste Dannebrogsmænd her i Landet, idet han modtog Hæderstegnet i 1837, rordi han med Fare for sit Liv havde reddet Besætningen paa et engelsk Skib, der laa i Isen ved Sjællands Odde, og hvis Proviant var sluppet op.

Kapt. Lorentzen har overtaget Førelsen af Dpsk. Leopold II, hvis midlertidige Fører, W. Gundel, indtil videre har overtaget Dpsk. Norge. Styrmand Egense, der førte Skibet hertil efter Kapt. Knudsens Død, er traadt tilbage i Stilling som 1. Styrmand.

Kapt. A. Kjelner fra Dpsk. Thy har overtaget Dpsk. H. P. Prior. Kapt. Skov har overtaget Dpsk. Kjøbenhavn, som midlertidig førtes af Kapt. Kragh, som derefter er til Disposition.

Styrm. C. Petersen fra Dpsk. Thy har foreløbig overtaget Førelsen af Skibet.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 10. Juni. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100.000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster saaledes, at ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en steds stigende Skala erhoder Gevinst i hver Trækning, hvorom for 4. Træknings Vedkommende henvises til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Rettelser. I Reiterateti vortsidste Nummer af Søforhøret i Anledning af Kollisionen mellem Dampskibene Russia og Annandale er S. 267 L. 38 f. o. indløbet en meningsforstyrrende Fejl. Der staar: Kollisionen vilde være undgaaet, hvis Russia" o. s. v., men der skal staa: "Kollisionen vilde ikke være undgaaet, hvis Russia" o. s. v. — L. 13 f. o. staar, at der forløb godt 10 Minutter, fra man paa Russia fik den modgaaende Damp i Sigte, til Sammenstødet skete. Det nøjagtige Tidsrum var 11 Minutter.

## Ugens Havarier.

Æolus, Skonnert af Stavanger, kom d. 28. Juni paa Rejsen fra Nordbotten til England paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers.

Gerda, Skonnert af Marstal, er ved Charlton drevet mod Bolværket og har beskadiget dette meget.

Kattegat, Dpsk. af Stockholm, maatte paa Rejsen fra Lovisa til Kjøbenhavn med Trælaster søge ind til Ystad for at reparere Maskinen.

Hamlet, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Udgangen fra Newcastle, bestemt til Reval, været i Kollision med Dpsk. Viktoria af Sunderland. Hamlet er ankommet til Helsingør for Reparation.

Ficaria, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afgangen fra Reval været i Kollision med Dpsk. Fortuna af Reval. Begge Skibe slap let fra det.

Alabama, Dpsk. af Kjøbenhavn, er if. Telegram fra Port-Eads grundstødt paa Rejsen til New Orleans. Nærmere ukendt.

National, Dpsk. af Kiel, er paa Rejsen fra Riga til Dunkerque med Stykgods ankommet til Helsingør med svær Skade efter Grundstødning.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Der er foretaget en i alle Henseender vellykket Prøvefart med den paa Flensborg Skibsværft nybyggede Dampner Laeisz, tilhørende det tysk-australske Dampskibsselskab. Skibets Dimensioner er: 403' 8" × 47' 8" × 32'.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Jespersen, ank. til New York 27. Juni. — I. C. Jacobsen, Norden, ank. til Kbhvn 29. Juni. — Kentucky, Thiedemann, afg. fra New York 26. Juni. best. til Christiania. — Leopold II, Lorentzen, afgik fra Kbhvn. 30. Juni, best. til Dunkirk. — Nicolai II, Wulff, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, best. til New York. — Norge, Egense, ank. til Kbhvn. 30. Juni. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 30. Juni, best. til Christiania. — Alexandra, Thomsen, ank. til Kbhvn. 28. Juni. — Douro, Ørum, afgik fra Lisbon 28. Juni, best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, i St. Petersborg.

Anglo-Danel, Wiberg, ank. til Antwerpen 29. Juni. — Antwerpen, Andreassen, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, best. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, best. til New York. — Arno, Strubberg, ank. til Kbhvn. 1. Juni. — Baron Stjerneblad, Clausson-Kaas, er ankommen til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, er ankommen til Messina. — Christian IX, Møllerup, ank. til Pillau 1. Juli. — Dagmar, Gade, ank. til St. Petersborg 1. Juli. — Ella, Brock, ank. til Kbhvn. 1. Juli. — Florida, Koch, afg. fra Newcastle 1. Juli, best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 30. Juni, best. til Kbhvn. — Georg, Buhr, afgik fra Kbhvn. 1. Juli, best. til Libau. — Georgios I, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 29. Juni. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 28. Juni, bestemt til New York. — Jolanth'a, Ingwartsen, ank. til Antwerpen 25. Juni. — Kasan, Hansen, ank. til Kbhvn. 1. Juli. — Kiew, Jacobsen, ank. til London 30. Juni. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 1. Juli, best. til London. — Laura, Aasberg, er ankommen til Kbhvn. — Louise, Christiansen, ank. til Pillau 27. Juni. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 11. Juni, bestemt til New Orleans. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 15. Juni, bestemt til Boston. — Maja, Petersen, ank. til Kbhvn. 30. Juni. — Morsø, Frisenette, ank. til Danzig 27. Juni. — Moskov, Rohde, ank. til Antwerpen 29. Juni. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 30. Juni, best. til Hull. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, best. til Riga. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Kbhvn. 1. Juli. — Omsk, Møller, er ankommen til Antwerpen. — Perm, Christensen, ank. til Newcastle 1. Juli. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 1. Juni, bestemt til Libau. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Riga 1. Juli, bestemt til Antwerpen. — Valdemar, Koføed, ank. til Kbhvn. 2. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Kbhvn. 24. Juni. — Vesta, Holm, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, best. til Færøerne og Island. — Vesuv, Mortensen, ank. til Hull 27. Juni. — Viking, Lorentzen, i St. Petersborg. — Rita, Jensen, afgik fra Kbhvn. 1. Juli, bestemt til Antwerpen. — Seine, Staal, afgik fra La Rochelle 2. Juli, best. til Havre. — Loire, Rabe, er ankommen til Bordeaux. — Garonne, Rasmussen, ank. til Trangsund 29. Juni. — Texas, Holm, ank. til Kbhvn. 28. Juni.

Constantin, Niedersee, afgik fra Newcastle 3. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 3. Juli, best. til Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 3. Juli, bestemt til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 1. Juli, bestemt til Reval via Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 3. Juli,

bestemt til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nykjøbing F. 3. Juli, best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 3. Juli, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Hardt, paa Bedding i Newcastle. — Union, Therkildsen, paa Bedding i Newcastle.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til St. Petersborg 3. Juli. — Frode, Wrisberg, ankom til St. Petersborg 26. Juni. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Rouen 29. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, best. til Brahestad. — Erik II, Hveysel, ankom til Rouen 30. Juni. — Knud II, Hansen, ankom til Råfse 28. Juni. — Skjold, Schmidt, ankom til Hull 25. Juni. — Danmark, Kraemer, afgik fra St. Petersborg 29. Juni, bestemt til Rotterdam. — Ragnar, Holst, afgik fra Råfse 26. Juni, best. til Calais. — Volmer, Riber, ankom til St. Petersborg 28. Juni. — Dan, Tofte, ankom til Libau 2. Juli. — Magnus, Jørgensen, ank. til Libau 1. Juli. — Olaf, Petersen, afgik fra Swansea 30. Juni, bestemt til Kronstadt. — Svend II, Rise, ankom til Havkipudas 1. Juli.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 28. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Granton 29. Juni. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Blyth 30. Juni. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra St. Petersborg 29. Juni, bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 22. Juni. — Russ, Jensen, ankom til Bremen 28. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra LorenzoMarques 7. Juni, best. til Calcutta. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Kronstadt 19. Juni, best. til Port Arthur.

**Urania.** Polarstjernen, Callesen, afgik fra Landskrona 29. Juni. — Venus, Jørgensen, ankom til Port Simon 28. Juni.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, ankom til Tamatava 29. Juni. — Nordland, Pii, ankom til Grangemouth 1. Juli. — Holland, Jørgensen, afgik fra Warkworth 1. Juli. — England, Andresen, ankom til Libau 30. Juni. — Rusland, Møller, ankom til St. Servan 28. Juni.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ankom til Svendborg 28. Juni. — Niobe, Schmidt, ankom til Kronstadt 1. Juli. — Nancy, Nielsen, afg. fra Blyth 28. Juni, ankom til Nykjøbing F. 1. Juli. — Nautik, Mortensen, ank. til Sutton Bridge 30. Juni. — Nexos, Sørensen, ankom til Caen 29. Juni. — Nordsøen, Gram, afgik fra Sutton Bridge 28. Juni, ankom til Warkworth 29. Juni. — Nora, Christensen, afgik fra Kemi 29. Juni, bestemt til Yarmouth. — Neptun, Winther, ankom til Gravelines 1. Juli. — Nerma, Nielsen, afgik fra Esbjerg 29. Juni, ankom til Themsen 1. Juli. — Alfa, Nørby, afgik fra Gefle 28. Juni, bestemt til Harwich.

**Dania.** Mary, Lorentzen, ankom til Avonmouth 1. Juli.

**Jylland.** Karen, Degn, ank. til Riga 1. Juli. — Ingrid, Meinertz, ankom til Kallundborg 2. Juli.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Kronstadt 29. Juni, ankom til St. Petersborg 29. Juni. — Fyen, Hansen, afgik fra London 28. Juni, ankom til Burntisland 29. Juni. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 29. Juni, best. til Lübeck. — Russia, Hansen, ankom til Rotterdam 25. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 29. Juni, ankom til Riga 1. Juli.

**Union.** Frisia, Jørgensen, afgik fra Lübeck 25. Juni, ankom til Riga 28. Juni. — Gallia, Poulsen, ankom til Dordrecht 29. Juni.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra Hankipudas 30. Juni, best. til Rotterdam. — Brattingsborg, Schmidt, afgik fra Madeira 28. Juni, best. til Antwerpen. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til W. Hartlepool 29. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 30. Juni. — Jømsborg, Kühl, ankom til Ny Karleby 1. Juli. — Kronborg, Schultz, ankom til King Roads 29. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 29. Juni. — Skanderborg, Jensen, ankom til Newcastle 27. Juni. — Søborg, Fischer, ankom til Blyth 22. Juni. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 29. Juni. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Ayr 30. Juni.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Burntisland 29. Juni, best. til Aarhus. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Grangemouth 28. Juni, best. til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Cardiff 20. Juni, best. til St. Lawrence. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Genua 27. Juni. — Skodsborg, Larsen, ank. til Kbhvn. 2. Juli. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Wiborg 2. Juli. — Ulfsborg, Hveissel, ank. til Newcastle 25. Juni. — Vordingborg, Degn, afgik fra Aalborg 30. Juni, best. til Kronstadt.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 30.

Juni. — Kallundborg, Lund, afgik fra Gustafsberg 1. Juli, best. til Dieppedalle.

**Dampskibsselskabet Torm.** Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 25. Juni, ankom til Kiel 29. Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra Baltasound 25. Juni, ankom til Stettin 30. Juni. — Ajax, Brorson, afgik fra Burntisland 26. Juni, ankom til Kiel 29. Juni. Agnete, Jensen, afgik fra London 26. Juni, ankom til Burntisland 29. Juni. — Herma, Sørensen, afgik fra Ghent 1. Juli, best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 29. Juni, bestemt til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Ghent 2. Juli, bestemt til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 29. Juni, bestemt til Kiel. — Helene, Warming, afgik fra St. Petersborg 29. Juni, bestemt til Rotterdam.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afg. fra Kbhvn. 1. Juli, best. til Reval. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Libau 27. Juni. — Ansgar, Larsen, afgik fra Sunderland 27. Juni, best. til Kronstadt. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 29. Juni, bestemt til Antwerpen. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 29. Juni. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 20. Juni.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Jensen, afgik fra Antwerpen 28. Juni. — Siam, Glahn, afgik fra Singapore 26. Juni. — Normannia, Erichsen, ankom til Singapore 28. Juni. — Patria, Larsen, afgik fra Suez 27. Juni. — Cimbria, Hansen, afgik fra Singapore 11. Juni.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Riga 1. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Grangemouth 29. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Kbhvn. 30. Juni.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 30. Juni.

**Ærs.** Energi, Hansen, ankom 28. Juni til Skelefteå.

**Myren.** Anna, Moyell, ank. til Wiborg 27. Juni. — Kai, Thomsen, afgik fra Gefle 2. Juli, bestemt til Kings Lynn. — Clara, Jensen, ankom til Graugemouth 1. Juli.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Libau 28. Juni, best. til Rotterdam. — Svend, Bønnelycke, ankom til Kbhvn. 30. Juni.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Mary Jose, Brinck, ank. til Moselbay 24. Juni fra Port Germein. — Puck, Svendsen, afg. fra Port Natal 19. Juni til Apia. — Sixtus, Eriksen, ank. til Townsend 28. Juni fra Manila. — Anna, Clausen, ank. til Cardiff 25. Juni fra Liverpool. — Anne & Emmy, Svarrer, ank. til Hangø 20. Juni fra Newcastle. — Bertha, Nørholm, ank. til Hamburg 27. Juni fra Porto Gallegos. — Nancy, Pedersen, ank. til Aarhus 25. Juni fra England. — Rosa, Brinck, afg. fra Santos 2. Juni til Gibraltar. — Maracaibo, Svarrer, ank. til Amsterdam 28. Juni fra Maracaibo. — Copley, Struckmann, prajet 22. Juni paa 36° N 13° W fra Cardiff til Antafagasto.

**Fans. Sanderho.** Fides, Kristiansen, afg. fra Westport 21. Juni til Ponope. — Martha, Nissen, afg. fra Maracaibo 23. Juni til Kanalen f. O. — Elisabetha, Fischer, prajet 15. Juni paa 14° N 24° W, styrende S.

**Rønne.** Cathrine, Hansen, ank. til Odense 21. Juni. — Hermod, Grønwald, ankom til Rendsborg 23. Juni. — Couréer, Jacobsen, ank. til København 23. Juni. — Herman Olsen, Jacobsen, ank. til Kjøbenhavn 24. Juni. — Veset, Østed, ank. til Skien 27. Juni. — John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 28. Juni.

**Svendborg.** Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Kotka 25. Juni. — Urda, Rasmussen, ank. til Drøbak 24. Juni. — Anna Kirstine, Frantsen, ankom til Pillau 26. Juni. — Freja, Hansen, ank. til Carlshamn 26. Juni. — Venus, Jensen, ank. til Råfse 27. Juni. — Saga, Clausen, ank. til Fareham 27. Juni. — Fortuna, Christiansen, ankom til Alexandrowish 27. Juni. — Ring Andersen ankom til Stettin 28. Juni. — Kirstine, Dam, ankom til Frederikssund 25. Juni. — Confidence, Mouritsen, ankom til Abo 26. Juni. Fides, Nielsen, ank. til Kønigsberg 27. Juni. — Peter, Jørgensen, ank. til Libau 27. Juni. — Pallesen, Jensen, ank. til Charlestown C. 27. Juni. — Newsky, Nielsen, ank. til Riga 28. Juni. — Vesta, Poulsen, ank. til Raumo 28. Juni. — Rota, Jørgensen, ank. til Riga 28. Juni. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Dover 28. Juni. — Neptunus, Jensen, ank. til Pillau 28. Juni. — Mercur, Lund, ank. til Newhaven 28. Juni. — Svafva, Nielsen, ank. til Archangel 29. Juni. — Galathea, Bom, ank. til Charlestown C. 29. Juni. — Phoenix, Petersen, ank. til Termünde 29. Juni. — Fylla, Rasmussen, ank. til Leith 30. Juni. — Peter, Larsen, ankom til Libau 1. Juli. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Skelefteå 1. Juli. — Freir, Hansen, ank. til Swinemünde 30. Juni. — Skjold, Larsen, ank. til Southampton 29. Juni. — Ariel, Nielsen, ank. til Archangel 1. Juli. — Freier, Christensen, ankom til Charlestown C. 1.



Juli. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Louvisa 29. Juni. — Haabet, Andreasen, ank. til St. Petersborg 30. Juni. — Agnes, Rasmussen, ank. til Luleå 30. Juni.

**Æra.** Juno, Gotfredsen, ank. 23. Juni til Svendborg. — Vera, Hansen, ankom 23. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sundsvall til Quimper. — Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 23. Juni til Langesund. — Regina, Kock, ankom 24. Juni til Kjøbenhavn fra Nivaa. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 25. Juni til Halmstad. — Ellen, Svane, ank. 25. Juni til Rudkjøbing. — Theodor, Andersen, ank. 25. Juni til Kjøbenhavn. — Kiana, Christensen, ank. 25. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Hernøsand til L'Orient. — Hekla, Jørgensen, var 25. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Åbo til Isigny. — Phoenix, Eriksen, ank. 25. Juni til Kalmar. — Laurine, Kastrup, ank. 23. Juni til Alloo. — Alf, Rasmussen, ankom 25. Juni til Ramsey Man. Sylphe, Petersen, ank. 24. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Ørnskjoldsvik til Eu. — Marie, Boye, ank. 24. Juni til Aberdeen. — Juliane, Christensen, afgik 21. Juni fra Shields til Haderslev. — Henry, Jørgensen, afgik 21. Juni fra Ipswich til Riga. — Abba, Pedersen, afgik 22. Juni fra Antwerpen til Saffi. — Kodan, Hansen, ank. 26. Juni til Stranraer. — Duen, Christensen, ank. 22. Juni til Dysart. — Ellen, Christensen, ank. 23. Juni til Nykjøbing F. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 27. Juni til Pillau. — Salus, Bager, afg. 24. Juni fra Banff til Dysart. — Gerda, Hansen, pass. 24. Juni Gravesend paa Rejse til Antwerpen. — Hermod, Dreimann, afg. 19. Juni fra Sundsvall til Abbeville. — Union, Mortensen, ank. 23. Juni til Dysart. — Magda, Hansen, ank. 25. Juni til Kjøge. — Marie, Rasmussen, ank. 24. Juni til Aalborg fra Stettin. — Hans, Folmer, ank. 23. Juni til London. — Hydra, Albertsen, ank. 28. Juni til Sundsvall. — Ansgar, Lauritzen, ank. 28. Juni til Hamburg. — Haabet, Hansen, ank. 25. Juni til Kolding fra Königsberg. — Frederikke, Knudsen, ank. 22. Juni til Kolding. — Hosanna, Hay ankom 28. Juni til Haderslev. — Inverurie, Stærke, ank. 22. Juni til Bolderaa. — Emilie, Friis, afg. 26. Juni fra Aberdeen. — Kristine, Rasmussen, afg. 25. Juni fra Wemyss til Mullerup. — Maren, Christensen, ankom 29. Juni til Nordmaling. — Elise Marie, Olsen, ank. 28. Juni til Swinemünde. — Fred, Friis, ank. 29. Juni til Fecamp. — Freya, Østermann, ank. 29. Juni til Milfordhaven. — Martha, Haagen, afg. 27. Juni fra Kjøbenhavn. — Nicoline, Hansen, ank. 26. Juni til Alloo. — Anne, Kromann, ank. 28. Juni til Kotka. — Johanne, Østermann, ank. 30. Juni til Archangel. Marie, Weber, ank. 1. Juli til Jersey. — Thea, Friis, ank. den 30. Juni til Riga. — Hildur, Schmidt pass. 29. Juni Stubbekjøbing paa Rejse fra Kallundborg til Sundsvall. — Annes Minde, Friis, ankom 29. Juni til Kjøbenhavn. — Marie, Christensen, ank. 28. Juni til Kjøbenhavn. — Regina, Kock, ank. 28. Juni til Kjøbenhavn. — Marie, Boye, afsejlede 27. Juni fra Boness til Marstal. — Ægir, Rasmussen, afsejlede 20. Juni fra Gefle til Pont L'Abbe. — Dronning Louise, Christensen, er 21. Juni udklareret fra Hernøsand til Landerneau. — Marie, Boye, ank. 1. Juli til Dysart. — Immanuel, Bager, afsejlede 26. Juni fra Treport til Dysart. — Halmøe, Christensen, ankom 29. Juni til Slesvig. — Salus, Bager, ank. 26. Juni til Dysart.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 26. Juni til Rostock fra Stevns Klint.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

## De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Store-Bælt.** Revnæs S. Det S. for *Revnæs* Lystønde liggende Vragstykke er nu uskadeliggjort.

**Langelands-Bælt.** Laaland V. Dæksbaaden, der var sunken i *Langelands-Bælt*, 5½ Kml. N. ½ Ø. fra *Albue* Fyrtaarn, er optagen.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Fyrskibet „*Kopparstenarne*“ har et hvidt, cylindrisk Fyrtaarn. Flammens Højde: 35 Fod. Fra 1902 skal Fyret vise hvidt To-Blink hver 20 Sekunder.

Fyrskibet „*Finngrundet*“ har et rødt, cylindrisk Fyrtaarn. Flammens Højde: 35 Fod.

Begge Fyrskibe have desuden en Mast med Ballon.

**Finland.** *Bottniske Bugt.* Åbo Distrikt. Ved *Raumo* Lods-Station ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

Ved 20 Fods Grunden *Nurmis Brotten* er i 31 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid fornedet, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 61° 13' 20" N. Br. 21° 15' 10" Ø. Lgd.

Ved 29 Fods Grunden *Åbergs-Grund*, 3 Kml. N. 85° V. fra *Nurmis Kase*, er i 35 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid fornedet, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 61° 11' 58" N. Br. 21° 13' 30" Ø. Lgd.

**Tyskland.** *Frisches Haff.* *Königsberger Weichsel Munding.* Ud for Mundingen af den gravede Rende fra *Königsberger Weichsel* til *Frisches Haff* er udlagt en rød Baaketønde, mærket „*Königsberger Weichsel*“, med rød Ballon. De to røde og sorte Tønder, der laa ved Mundingen, ere inddragne.

Ifølge Telegram fra „*Marineamt*“ i *Berlin* flyttes Fyrskibet „*Adler-Grund*“, sandsynligvis den 27de Juni 1901, til 54° 50' 3" N. Br. 14° 22' 4" Ø. Lgd.

Fyrskibet kommer altsaa til at ligge c. 2 Kml. NNØ. for sin tidligere Plads.

**Kiel.** Om kort Tid tændes paa Molehovedet ved Værftet N. for *Schwentine* et orangefarvet Fyr med Formærkelser, der viser Lys i 4 à 5 S., Mærke i 2 à 3 S. 54° 20' 8" N. Br. 10° 10' 25" Ø. Lgd.

Paa S.-Siden af *Schwentine* skal tændes to Ledefyr, der lede midt i *Kiels* Havn.

## Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig.** *Marstrand—Lysekil.* *Koön—Tjörn.* Mellem *Herön* og *Koön* paa den ene, *Tjörn* paa den anden Side er Løbet uddybet til 19 Fod. Løbet maa ikke passeres med over 8 Mils Fart.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** *Helgoland.* Ved *Helgoland* ere Telegraftønderne flyttede og ligge nu saaledes: En Tønde ved 6 Fods Grænsen ved *Waalhorn*. 54° 10' 57" N. Br. 7° 53' 51" Ø. Lgd. To Tønder ved 13 Fods Grænsen V. for *Düne*. 54° 11' 1" N. Br. 7° 54' 22" Ø. Lgd. og 54° 10' 57" N. Br. 7° 54' 25" Ø. Lgd. Det er forbudt at ankre inden for Trekanten mellem de tre Tønder.

**Holland.** *Zeegat van Goeree.* *Aardappelengat.* *Aardappelengat* er nu uddybet og afmærket saaledes:

For Indgaende om Styrbord:

Spidstønde Nr. 1 i 20 Fod Vand. 51° 47' 33" N. Br. 4° 8' 25" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 18 Fod Vand. 51° 47' 21" N. Br. 4° 9' 7" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 21 Fod Vand. 51° 47' 17" N. Br. 4° 9' 40" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 i 15½ Fod Vand. 51° 47' 13" N. Br. 4° 10' 15" Ø. Lgd.

Rød Lystønde Nr. 5 i 21½ Fod Vand. 51° 47' 11" N. Br. 4° 10' 45" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 6 i 22 Fod Vand. 51° 47' 6" N. Br. 4° 11' 16" Ø. Lgd.

For Indgaende om Bagbord:

Kugletønde Nr. 1 med Kegle i 16 Fod Vand. 51° 47' 47" N. Br. 4° 8' 29" Ø. Lgd.

Sort Lystønde Nr. 2 i 33 Fod Vand. 51° 47' 28" N. Br. 4° 9' 9" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 i 24 Fod Vand. 51° 47' 23" N. Br. 4° 9' 41" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 4 i 12½ Fod Vand. 51° 47' 18" N. Br. 4° 10' 17" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 5 i 18 Fod Vand. 51° 47' 16" N. Br. 4° 10' 39" Ø. Lgd.

Kugletønde Nr. 6 med Kegle i 21 Fod Vand. 51° 47' 13" N. Br. 4° 11' 8" Ø. Lgd.

Farvandet kan besejles med 16 Fods Dybgaaende ved Lavvande.

**Zeegat van Brouwershaven.** *Dwars in den Weg.* I Farvandet V. for *Dwars in den Weg* ere følgende Tønder udlagte:

Stumpstønde Nr. 1 i 11½ Fod Vand. 51° 44' 30" N. Br. 3° 54' 3" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 14½ Fod Vand. 51° 44' 14" N. Br. 3° 54' 25" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 i 14 Fod Vand. 51° 44' 6" N. Br. 3° 54' 35" Ø. Lgd.

S. for *Dwars in den Weg* have Stumpstønderne Nr. 1, 2, 3 og 4 nu Nr. 4, 5, 6 og 7; den nye Nr. 4 har afkortet Kegle.

**Volkerak.** *Karolinageul.* I *Karolinageul* er Spidstønde Nr. 1 flyttet og ligger i 14½ Fod Vand. 51° 39' 5" N. Br. 4° 17' 46" Ø. Lgd. I *Krammer* er Spidstønde Nr. 18 flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 51° 39' 9" N. Br. 4° 17' 31" Ø. Lgd.

**Frankrig.** *Calais.* *Ridens de la Rade.* Vraggodset, som laa ¼ Kbl. NV. for Spirtønden ved *Ridens de la Rade*, er borttaget.

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

**Skotland V.-Kyst. Sound of Jona.** En 3 Fods Grund ligger i *Sound of Jona*, 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. S. 62° Ø. fra *Jona Island* Frikirke og i S. 26° V. fra *Liath Eilean* N.-Ende. 56° 19' N. Br. 6° 23' V. Lgd. Ved Grundens SV.-Side er udlagt en rød Stumpstønde.

Den røde Stumpstønde ved *Bo na Sliginnach*, 2<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Kbl. S. 35° Ø. fra den ovennævnte Grund, er inddragen.

Paa Yderenden af Klipperne, der strække sig ud fra *Iona Island* NØ.-Pynt, bygges ingen Baake, derimod er der Baaker paa Klippen *Bogha an' Searraich*, 16<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. S. 16° Ø. fra Frikirken og paa den S.-lige af Klipperne *Eilean na Badh* 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kbl. N. 2° Ø. fra Frikirken.

**Irland V.-Kyst. Cleggan Point.** Et fast Fyr er tændt paa *Cleggan Point, Cleggan Bay*. Det viser grønt Lys fra N. 41° Ø. gennem N. til N. 56° V., hvidt Lys fra N. 56° V. til N. 68° V., rødt Lys fra N. 68° V. gennem V. til S. 79° V. og hvidt Lys fra S. 79° V. til det skjules af Land. Flammens Højde: 58 Fod. Det vises fra et graat, firkantet, 10 Fod højt Stentaarn, som staar 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kbl. N. 76° V. fra den 185 Fod høje Top paa Pynten. 53° 34' N. Br. 10° 8' V. Lgd.

**Nordlige Atlanterhav.**

**Saint Pierre et Miquelon. Saint Pierre. Pointe au Canon.** Den 1. November 1901 indsættes i *Pointe de Canon* hvide, faste Fyr en grøn Vinkel, der lyser fra N. 36° Ø. gennem Ø. til S. 70° Ø.

I NØ.-Løbet gaar man klar af *Petit Saint Pierre* ved at holde sig i det grønne Lys, og i SØ.-Løbet gaar man klar af *Basse de Saint Louis* ved at holde sig i det grønne Lys.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Fyrskibet „*Boston*“ Nr. 54 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 58 inddraget.

Fyrskibet „*Pollock Rip*“ Nr. 47 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 58. Fyr- og Taagesignaler ere uforandrede.

Fyrskibet „*Succonneset Shoal*“ Nr. 6 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 9 inddraget.

**Connecticut. Long Island Sound. Falkner Island.** Den 30. Juni 1901 forandres *Falkner Island* hvide, faste Fyr med Blus hver 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minut til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Et-Blink.

Fyrskibet „*Cornfield Point*“ Nr. 48 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 11. Det viser et hvidt, fast Fyr fra den forreste Mast og et rødt, fast Fyr fra Stormasten. Taagesignal gives med Klokke. Skibet er malet gult, det har to Master, hver med en sort Ballon.

**Stonington Harbor.** Den 30. Juni 1901 tændes et rødt, fast Fyr paa Vest-Enden af *Stonington Harbor* Ø.-Bølgebryder, N.-Siden af *Fishers Island Sound*. Flammens Højde: 21 Fod. Rød Fyrpæl. 41° 18' 59" N. Br. 71° 54' 32" V. Lgd.

**New York Upper Bay. New York. Gowanus Bay.** En brun Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 26 Fod Vand udlagt til Forsøg 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kbl. S. for *Gowanus Flats* Klokketønde ved Grundens SV.-Ende.

**New Jersey. Sandy Hook Bay. Conover Baakefyr.** De to sorte Skærme paa Siderne af *Conover* Baakefyr ere forhøjede til 29 Fod og malede hvide med et sort Kryds.

**Delaware River. Deep Water Point Ledefyr.** Den forreste Fyrbaake til *Deep Water Point* Ledefyr, der staar ved Munden af *Salem Canal*, er nu malet hvid foroven og sort forneden med brune Udbygninger.

Den bageste Baake, der staar 1<sup>1</sup>/<sub>8</sub> Kml. bag Forbaaken, er gjort mere kendelig og malet sort.

**Fort Mifflin Bar Cut.** En sort, rund Skive er anbragt ovenover Fyrtaarnet til *Fort Mifflin Bar Cut* bageste Ledefyr, c. 1 Km. nedenfor *Billingsport*.

**Schooner Ledge Ledefyr.** *Schooner Ledge* forreste Fyrbaake, ved Munden af *Crum Creek*, er nu malet hvid med en bred, sort, lodret Stribe. Bagbaaken, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. NØ. for Forbaaken, er gjort mere kendelig og malet sort.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Juli 1901.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		100	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....		87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....		114	114 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....		49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
Skjold .....		69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....		72	73
Union .....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 .....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98
Østasiatiske .....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
Østersøen .....		108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110
Nordsøen .....		68	69
Torm .....		94	97
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — — — — —		—	—
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Norden .....		100	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —84	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — — — 2. Seric ..	92	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — — — 1. — ..		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % — — — 7 — .....		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — .....		85	87
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	140 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —1/2	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122
Handelsbank .....		118	119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....		99	100
Burm. & Wain .....		67	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		89	91
Sukkerfabr. ....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109
Bryggeri Aktier .....		104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 2. Juli 1901.**

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.85
London .....	18.14	18.11
Paris .....	72.05	—
Amsterdam .....	150.45	—

**Notering paa Berlins Bers d. 2. Juli 1901.**

Russiske Noter .....	—
4% Russiske Consols .....	99.50
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.50
5% Mexikanske 1899 .....	97.40
5% Rumænske Stats .....	91.00
4% — — 1890 .....	79.00

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

„Det Foren. Dampskibs.“ 14,000, „Norden“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 6,000, „Østasiatiske“ 16,000.

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

**Esbjerg.**

Jærnskibs-Maskinreparationer udføres hurtigst og sikkert fra

**C. Mollerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik. Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eftf.**

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

**Lanterner.**

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

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Esbjerg Skibsværft.**  
S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation  
af Jærn- og Træskibe.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Alifhas.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 6. Juli  
d. A. Kl. 9 Form. præcis i Dams Hotel i Rønne med følgende  
Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for de  
efter Tur fratrædende.
3. Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1901.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsam-  
lingens Afholdelse i 1902.
5. Skrivelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibs-  
fart angaaende Udkast til Lov om Aktieselskaber.
6. Skrivelse fra The Sailing Shipowners Documentary Com-  
mittee om Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Tilslutning  
til den.
7. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Bornholm om der, da  
Mandskab til Skibene ikke kan forhyres uden at Fag-  
foreningerne er medbestemmende om Hyrens Størrelse,  
ikke bør søges gennemført nogenlunde faste Regler for  
det Arbejde, der kan forlanges af en Matros og en  
Letmatros.
8. Skrivelser fra Kredsstyrelsen for Fyen og fra Afdelingen  
for mindre Skibe om Forholdsregler mod den i visse  
tyske Havne fordrede Vægtgaranti.
9. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen om ved Forhand-  
ling med Skibsmaalingsautoriteterne at søge udvirket,  
at det Rumfang, som Master, Dæksbjælker m. m. ind-  
tage i Skibsrummet under Maalingsdækket, særlig i  
Træskibe, bliver at betragte som ikke afgiftspligtigt.
10. Skrivelse fra Samme: Vil det være til Gavn for vor  
Skibsfart, om vi her i Landet havde et Ministerium  
eller Departement, hvorunder alt, hvad der henhører  
til Søvæsenet, udelukkende sorterede, og bør man ar-  
bejde hen til, at en saadan Institution oprettes?
11. Skrivelse fra Afdelingen for mindre Skibe om en Ud-  
dybning af Dragør Havn, saaledes at den kan tjene  
som Tilflugtshavn for mindre Skibe.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt ved Generalforsam-  
lingens Begyndelse blive opført flere Punkter.

P. B. V.  
P. Rechnitzer,  
p. t. Formand.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

## 29. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 10de Juli 1901.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1	Gevinst paa 900 Kr.	1	Gevinst paa 1800 Kr.	1	Gevinst paa 900 Kr.
1	450 -	1	900 -	1	450 -
1	300 -	1	600 -	1	300 -
6	150 -	6	300 -	6	150 -
50	100 -	50	200 -	50	100 -
75	50 -	75	100 -	75	50 -
95	25 -	95	50 -	95	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
2071	8 -	2071	10 -	2071	8 -

Desuden 375 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 7,575 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 250 og 125 Nummere  
i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr.50 Øre Stykket  
overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollek-  
tionen, Norrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udle-  
veres gratis.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende  
dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder  
de i Søværnsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis  
som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til  
Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, træn-  
gende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne  
sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 100 aarlig  
til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under  
Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens  
Kontor, St. Annæ Plads 13.

**Bestyrelsen.**

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Vesterbrogade 60, 1.

12—1. Søndag 8—9.

Hans Bonnesen, Læge.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean, Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere.

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT. I. 1966.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

**Esbjerg Maskinfabrik,**  
Jærn- & Metalstøberi.

**Christoffersen & Larsen.**  
Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

**N. M. Hansen,**

Bagermester,  
*Toldbodgade 17.*  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibarestavrorer.  
Filiaf:  
St. Strandstræde 43.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

**N. LETH SØRENSEN,**

NYHAVN 42 B.

**INDHOLD:** Flydende Brændsel i Dampskibe. — De 5-mastede amerikanske Sejlskibe i den oversøiske Konkurrence. — Skibsværfterne ved Hellerup og Strandmøllen. — Fragtmarkedet. — Kjøbenhavn, d. 4. Juli 1901. — En Særetsdom om Liggedagsgodtgørelse. — Kapok som Svømmemateriale. — Nordisk Skibsrederforening. — Lodsforhold ude og hjemme. — Generalforsamlinger. — Personalialia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sætarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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 i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Løgtre • Maskiner • Kedler.

Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**  
Postadresse Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

## Tønderings Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

**Christianshavns Jærnstøberi,**  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Telegram-Adr.: Johnielsen. **JOH'S NIELSEN,** Hædersdiplom:  
Telefon Nr. 89. (Etableret 1880), Kjøbenhavn og Kongsberg.

Sejl- & Flagfabrik,  
**Horsens.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filiaf: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoideede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Juli 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

BURMEISTERS.

KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.

ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.  
5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

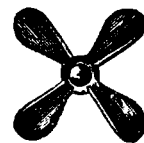
ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Min Klinik for

**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til

**Vesterbrogade 60, 1.**

12-1. Søndag 8-9.

**Hans Bonnesen, Læge.**

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

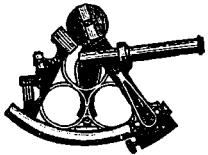
## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preister, Købmagerg. 13.

### Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

## J. D. BEAUVAIS'

overalt anerkendte  
**SKIBSPROVIANT**

saason:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING & SUPPER,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER m. m.

anbefales

## ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den Kgl. Danske Marine.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

J. CHR. PETERSENS  
PAPIRHANDEL,  
St. Kirkestræde 1.

## Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.  
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførhandlere Rabat.

## Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien heuherende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske  
Skibe høves altid paa Lager.

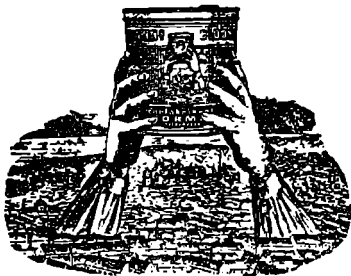
Hurtig Ekspedition.

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 3.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

## A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og paatrykt selve Om-  
slagspapiret.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Anders Nielsens

Fedevarerforretning.

Fredericiagade 27.

De danske Svineslagteriers  
**Konserverfabrik**

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. ● Tørdok. ● Patentslip.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes i Lørdags i Rønne. Der var mødt Delegerede fra Foreningens samtlige Afdelinger, og Generalforsamlingen var desuden besøgt af en Del af Medlemmerne paa Bornholm. Desuden overværedes Forhandlingerne af to af Rigsdagsmændene for Bornholm, nemlig d'Hrr. Folkethingsmand Ingv. Jensen og Landstingsmand Kofoed, medens Folkethingsmand Blem var forhindret i at være til Stede. Generalforsamlingen aabnedes af Foreningens Formand, Konsul Rechnitzer, Aalborg, der bød Velkommen og udtalte følgende:

Forinden vore Forhandlinger begynder, vil jeg erindre om, at afdøde Konsul Hintze af Rønne var denne Forenings første Formand; han udførte et stort og uegenlystigt Arbejde og hans Minde vil derfor leve iblandt os i kommende Tider. Jeg udtaler disse Mindeord her, og føler mig overbevist om, at alle vil give dem deres Tilslutning; jeg siger Fred og Ære over Konsul Hintzes Minde!

Medlemmerne rejser sig.

Jeg foreslaar til Dirigent Hr. Sagfører Janus Olsen af Rønne.

Sagfører Janus Olsen overtog Dirigenthværet og bød de Fremmede Velkommen til Bornholm.

Man gik derefter over til Dagsordenen.

### Regnskabet for Aaret 1900

fremlagdes af Kassereren, Sekretær Drechsel, der gennemgik sammes Hovedposter og knyttede nogle Bemærkninger til Regnskabet i Almindelighed, hvoraf fremgik, at der er stærk Fremgang i Foreningens Medlemsantal; at Tonnagen ikke samtidig gaar fremad, har sin Aarsag i, at den Afgang, der har fundet Sted, hidrører fra Forlis og Salg af større Skibe, medens Tilgangen væsentlig hidrører fra mindre Skibe. — Der gaves enstemmig Decharge.

### Aarsberetningen.

der i sin Helhed er optagen i dette Blads Nummer 26, fremlagdes af Formanden. De enkelte Afsnit sattes under Forhandling.

### Søfarts-Kommissionen.

Skoleinspektør Poulsen, Fanø: Jeg synes ikke, at vi kan forlade Beretningen, uden at udtale os om enkelte Punkter; særlig føler jeg Trang til at henlede Opmærksomheden paa, og maaske faa nogle Oplysninger om, hvordan det gaar med den Søfartskommission, der er nedsat; den har forskellige Sager under Behandling, som er af overordentlig stor Betydning for Søfarten. Jeg skal i saa Henseende minde om Toldsagen, om hvilken der er talt og skrevet i mange Tider, og vi har faaet gode Løfter om, at den efter min Mening uretfærdige Told paa Skibe og Skibsmateriel skal blive hævet, og ligesom dette har glædet os, vilde det selvfølgelig glæde os lige saa meget, om Konsulatafgifterne kunde blive helt ophævede. Det vilde have stor Betydning for Skibsfarten, om der kunde naas praktiske Resultater med Hensyn til disse Spørgsmaal, som i høj Grad berører alle Søfarendes Interesser; det er nu snart 10 Aar siden, Toldloven første Gang kom for i Landstinget, hvor der blev truffet Overenskomst om, at disse Toldafgifter skulde hæves, men paa Grund af det politiske Forlig 1890 gik Toldsagen ud af Dagsordenen, og siden har vi desværre arbejdet forgæves. Følgen deraf har været, at skønt alle Partier og Regeringen har været venlig stillede overfor os og haft et aabent Øje for de uretfærdige Byrder, der er lagt paa Søfartsstanden,

har vi ingen Ting faaet. Der er et gammelt Ord, der siger, at „medens Græsset gror, dør Horsemø'r“. Jeg tror derfor, at det vilde glæde Folk rundt om i Landet, om man snart kunde vente Betænkning fra denne Kommission, saa Sagerne eventuelt kunde komme for i næste Rigsdagssamling, saaledes at der kunde være Haab om at se dem bragt til et for Søfarten og hele Sømandsstanden heldigt Resultat.

Skibsreder Torm, Kjøbenhavn: Jeg kan slutte mig til den sidste Talers Udtalelse om, at det vilde være særdeles ønskeligt, om vi snart kunde faa et Resultat af denne Søfartskommissions Virksomhed. Kommissionen beklager, at den ikke er kommen videre, men det er den Slags Ting, man til Dels ikke selv raader for, og den eneste Trøst, man har, er den, at man næppe under vore fortvivlede politiske Forhold vilde kunne sætte noget igennem, selv om vi havde været færdige med vort Arbejde. Kommissioner er nu en Gang meget langsomt arbejdende. D'hr. vil i Aarsberetningen have lagt Mærke til, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har forsøgt at bringe de Spørgsmaal frem, som den sidste Taler gjorde opmærksom paa, nemlig Ophævelse af Indførselstold paa Skibe og Skibsbygningsmaterialer samt Ophævelse af Konsulatafgiften og en særlig Henstilling med Hensyn til Skibsfartens Aktieselskaber. De fleste af d'Hrr. vil have set, at Andragendet, som er holdt i en bestemt Tone, blev modtaget med Velvilje fra saavel Regeringens som Oppositionens Side. Fællesrepræsentationen har en egenhændig Skrivelse fra Regeringen, der har tilsagt at ville tage det mest mulige Hensyn til de fremsatte Ønsker, og hvad vi lægger fuldt saa megen Vægt paa er, at Folkethingets Finansudvalg, der bestaar af alle politiske Partier, enstemmig har udtalt, at de anerkendte Berettigelsen af vore Ønsker, men at de under de nuværende Forhold ikke fandt Anledning til at gøre videre ved Sagen. Naar vi en Gang kommer ind i rolige politiske Forhold, vil vi nok komme videre frem. Da denne Kommission, efter Anmodning af Fællesrepræsentationen, blev dannet, var man af den Mening, at man ikke opnaaede stort mere gennem Organisationer, og derfor skulde man gaa over til Kommissioner. Nu har det vist sig, at det er et meget langsomt arbejdende Apparat; som gammel Sømand maa jeg maaske tillade mig det Udtryk, at dets Arbejde er som at krydse op mod Vinden; vi maa læmpe os efter Forholdene, snart lægge over paa en Boug og snart paa en anden. Jeg er tilbøjelig til at foretrække Organisationer for dette ny Apparat, jeg har aldrig været nogen begejstret Tilhænger af Kommissioner. Et Menneske, der er over 50 Aar, skulde i Grunden aldrig lade sig vælge ind i nogen Kommission, thi som Regel vil han adrig opleve at se noget Resultat af dens Arbejde (Munterhed!). Kommissioner vælges af Ministeriet og sammensættes af Folk, hvem Ministeriet anser for skikkede og duelige til at have Sæde i dem, men derfor er det jo ikke sagt, at Organisationerne anser disse Folk for skikkede til den Slags Ting, og derhos er der den Ulæmpe ved Kommissioner, at der som Regel er mange Forretningsfolk i dem, men vi kan ikke offre vor Tid udelukkende paa Kommissioner. Organisationer derimod vælger selv, hvem de vil have til Repræsentanter, og paa den Maade bærer de selv Skylden for, hvad de foretager sig, og Organisationer kan derhos lettere komme i umiddelbar Berøring med Regering og Rigsdag. Jeg tror derfor, at det vil være fornuftigt at se at fremme Skibsfartens Interesser gennem Organisationerne og lære at stole lidt mere paa os selv end paa andre; men vi maa belave os paa, at det kan gaa langsomt. Vi har ligget i Dødvande i mange Aar, vi kan maaske snart komme ud af det igen, men saaledes som Sagerne staar for Øjeblikket, er det en vanskelig Tid for Organisationerne, thi hvem der er



Minister i Dag, er det maaske ikke i Morgen, og som Følge deraf kan vi let komme til at henvende os til den forkerte. Vi maa tage Tiden iagt, og vi maa være paatrængende. En af de ledende Politikere har udtalt, at vi ikke maatte blive optimistiske som Følge af Finansudvalgets velvillige Svar paa vor Henstilling; nej, vi bliver ikke optimistiske, men faar vi ikke noget til næste Aar, kommer vi igen Aaret derefter, og kan vi ældre ikke optage Arbejdet, saa træder de yngre i Stedet for, men vi maa ikke opgive Kampen, vi maa styrke vor Organisation, thi Enighed gør stærk. Gør vi det, saa kommer vi nok videre, men vi maa have Taalmodighed og lægge over paa en Boug, hvor der er bedre Stræk.

#### Værk om praktisk Sømandsskab.

Formanden: Vi er nu kommen saa vidt, at dette Værk er færdigt, og vi haaber nu, at ret mange vil benytte sig af den billige Løjlighed til at faa et Værk, som vil være de Søfarende til stor Nytte. Det er et meget smukt Værk, forsynet med Tegninger, og den Pris, der forlanges for det, er meget moderat, nemlig kun 5 Kr. Jeg finder Anledning til at udtale en Tak til de mange, som har støttet Udgivelsen af dette Værk, men særlig retter jeg denne Tak til Finansudvalget, som foranledigede, at der blev givet et ret klækkeligt Bidrag, uden hvilket det havde været umuligt at faa det frem. Rigsdagen har jo bevilget Bidraget, hvorfor min Tak ogsaa gælder den. Jeg anbefaler Værket til d'Hrr., og beder Dem, navnlig d'Hrr. Kredsformænd, virke for dets Udbredelse. Sømand vil have megen Fornøjelse af at eje dette Værk. Forfatteren, der er Skibsfører, har anvendt megen Tid paa dette Arbejde, og et stort Salg vil give ham en Fordel. Med disse Ord anbefaler jeg paa det bedste dette Værk til d'Hrr. Skibsføreres Velvilje.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Jeg har ikke læst Bogen, men i Bestyrelsen for Fyens Kredsafdeling har vi forhandlet om den, og der kom flere Udtalelser om, at det var en udmærket praktisk Bog, og da det er et Værk, der vil fremme Udviklingen indenfor Sømandstanden, vil det være af Interesse, at denne Bog bliver udbredt saa meget som muligt. Ved her paa Generalforsamlingen at anbefale Bogen, fremmes Omsætningen mulig ikke ret meget; derfor vilde jeg gerne stille det Spørgsmaal til Bestyrelsen, om den havde tænkt sig en Maade, hvorpaa Omsætningen af Bogen kunde fremmes. Bestyrelsen for Fyens Kredsafdeling vil gerne lægge sig i Selen for at faa Bogen udbredt i denne Kreds.

Formanden: Det Spørgsmaal har Bestyrelsen behandlet, og vi er kommen til det Resultat, at vi vil sende Bogen til vore Kredsstyrelser, Landets forskellige Havnefogder m. fl., og anmode disse Mænd, som har Løjlighed til at tale med Søfolk hver Dag, om at virke for Bogens Salg. Selvfølgelig vil de kunne vente at faa Honorar for deres Ulejlighed, og endvidere er det vor Tanke at opfordre Navigationsskolerne til at virke for Bogens Salg; paa Navigationsskolerne er der jo en hel Del unge Mennesker, som vil have særlig Nytte af Haandbogen og tilhørende Tegninger. Vi tror altsaa ad de to Veje at kunne forvente Bogens Udbredelse i større Grad, end ved at lade den gaa igennem Forlagsboghandelen. For Norges Vedkommende vil man mulig kunne gaa samme Vej; der er ikke Tvivl om, at den Bog vil kunne ventes solgt i et stort Antal deroppe og i Sverrig.

Hansen, Thurø: Jeg takker for Formandens Udtalelser, der falder fuldstændig sammen med de Ansøkelser, der næres af Kredsbestyrelsen for Fyen. Naar Bestyrelsen mener, at det er den rette Maade, da er vi fuldstændig af samme Mening.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: Med Hensyn til Distributionen af dette Værk, turde det være tvivlsomt, om det vilde være heldigt at henvende sig til Havnefogderne, der som Regel ikke — navnlig i de større Byer — vil have Tid til at befatte sig med den Slags Ting, selv om Interessen for Bogen kunde være nok saa stor. For Aarhus' Vedkommende kan jeg i hvert Fald sige, at han har for meget at tage Vare paa, til at kunne indlade sig paa den Slags Ting, og forøvrigt kommer Havnefogderne i de større Byer for lidt i direkte Berøring med Søfolk. Derimod findes der jo paa sine Steder Sømandsforeninger, og her kunde man maaske faa Bestyrelserne til at paatage sig Distributionen.

Skibsfører H. M. Kofoed, Rønne: Her i Byen har vi en Skipperforening, der har et Lokale, hvor vi daglig samles. Jeg tænker mig, at der maaske er lignende Foreninger andre Steder i Danmark, og i saa Fald tror jeg, at Distributionen lettest lod sig arrangere gennem disse Foreninger; for Rønnes Vedkommende tror jeg i hvert Fald, at det vilde være absolut heldigst at faa Bogen sendt til Skipperforeningen. Vi kommer der i Foreningen i Berøring med alle Søfolk, og der samles altid en Del hele Aaret rundt. Jeg anbefaler denne Maade at forhandle Bogen paa.

Formanden: Jeg takker for de givne Oplysninger; det er en Selvfølge, at Bestyrelsen gerne henvender sig til de forskellige Institutioner, som er nævnte.

#### Statsbanernes Godstakster.

Formanden: Foruden Henvendelse til os fra Afdelingen for de mindre Skibe har vi modtaget en Opfordring fra Kredsstyrelsen for Øst-Jylland, og vi har drøftet dette Spørgsmaal, men mere kan ikke siges i Øjeblikket. Der er nedsat en Kommission, som nu har fulden et Arbejde, der vil blive forelagt Rigsdagen, og hvad Rigsdagen saa vil gøre, er det umuligt at sige noget om, men der synes dog at være en Stemning for, at Taksterne vil blive noget forhøjede, ogsaa af den Grund, at Staten jo ikke har noget synderligt Udbytte af det store og værdifulde Aktiv. Det følger af sig selv, at vi i Bestyrelsen har vor fulde Opmærksomhed henvendt paa dette Spørgsmaal, men det kan naturligvis kun løses af Rigsdagen, og, som sagt, der er ogsaa Sandsynlighed for, at der vil ske en Forandring.

Skibsfører H. M. Kofoed, Rønne: Det er særlig den mindre Afdeling, som jeg repræsenterer, der ikke kan lade dette Spørgsmaal gaa upaatalt hen. Sagen drejer sig om vi kan have en Eksistens i vort Erhverv, og dette maa vi alle have Lov til at kæmpe for. Der er vel heller ikke nogen, der har den rette Forstaaelse af Sagen, der vil bestride dette, thi Sagen forholder sig i Virkeligheden saaledes, at saa længe Statsbanerne ikke har ordentlige Køretakster, er der ikke Tale om, at Smaaskibene kan opnaa en ordentlig Fragt. Alle maa være enige om, at Fragterne er lave; for 100 Pd. Majs faar vi med Smaaskibene fra Kjøbenhavn til Bornholm 12 til 13 Øre: havde det endda været 15 Øre, vilde det dog hjælpe lidt. Naa, nu influerer Jærnbaneltransporten ganske vist ikke paa Fragten for de Varers Vedkommende, som sendes til Bornholm, men jeg nævner ogsaa kun dette i Sammenhold med de andre Provinser, hvor denne lave Fragt har sin Grund i de lave Jærnbaneltakster, og som Følge heraf maa vi andre sejle under samme Vilkaar. Det er den mindre Afdeling, der har slaaet til Lyd for at faa Jærnbaneltaksterne forandret, og det gælder om paa den mest indtrængende Maade at fastholde Kravet. Men desværre mangler vi Betingelserne for at kunne tale vor Sag rigtigt paa rette Sted, idet Sømandstanden ikke har en eneste Repræsentant i Folkethinget. Det er en Ynk, mine Herrer, og jeg kunde næsten fristes til at

sige, at er Sømandsstanden ikke mere værd, end at den ikke fortjener at faa en eneste Repræsentant paa Rigsdagen, saa kan vi Søfolk straks pakke sammen. Sluttelig skal jeg henstille til Bestyrelsen at overveje, paa hvad Maade og ved hvilke Midler, den bedst mener at kunne fremme Arbejdet for en bedre Takst for Jærnbannerne. Staten faar intet Udbytte af alle de mange Millioner, som staar i Jærnbannerne, og det føles ikke alene af Sømandsstanden, men af alle andre, som skal betale Skatter. Paa hvad Maade, man skal se at faa en Repræsentant ind i Folkethinget, er det maaske ikke her Lejligheden at dvæle ved, men ellers vil jeg anbefale den ærede Bestyrelse at tage ogsaa dette Spørgsmaal under Overvejelse.

Toldkontrollør Stub, Nexø: Med Hensyn til Godstaksterne, da tror jeg, at der snart oprinder noget bedre paa Grund af, at der nu er anvendt c. 300 Mill. Kroner paa Jærnbanner, som intet Udbytte giver, og der er yderligere Krav til Kjøbenhavns Baneforhold. Dernæst er Kassen tom, og naar Kassen er tom, kan det være, at d'Hrr. i Rigsdagen kan faa Øjnene op for, at det er nødvendigt at se at faa lidt mere Indtægt. Man skulde dog tro, at naar der anvendes saa store Beløb paa Jærnbannerne, de da skulde svare sig lidt. Jærnbannerne kunde vist blive et godt Aktiv, naar man blot satte lidt højere Betaling for Transporten, hvilket tillige vilde komme de smaa Sejlskibe til Gode.

Skibsfører H. M. Koføed: Jeg var forleden sammen med et Par Tyskere i Kjøbenhavn, og jeg skal blot for Kuriositetens Skyld nævne, at de i Samtalens Løb kom med den Ytring: „Hvorledes bærer de sig ad i Danmark, de maa da stjele Pengene baade til Kul og Olje, ellers forstaar vi ikke, at de kan køre med de Takster.“

#### Lastningsforholdene i Kjøbenhavns Frihavn.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: Med Hensyn til Lastningsforholdene i Kjøbenhavns Frihavn vil jeg oplyse, at jeg for 3—4 Maaneder siden sammen med Konsul Rechnitzer paa et Møde i Kjøbenhavn forhandlede med Bestyrelsen for Korn- og Foderstofhandlerforeningen i Kjøbenhavn om bedre Betingelser for Lastning af mindre Skibe, som før og ogsaa nu trækker utilbørlig længe ud. Ganske vist fik vi et Forslag fra vedkommende Bestyrelse, men ved at forhandle om dette Spørgsmaal i de forskellige Kredsaftdelinger kom man til det Resultat, at den foreslaaede Ordning var endnu værre end det, der var i Forvejen, og derfor var der ikke Spor af Stemning blandt Foreningens Medlemmer for at fortsætte Underhandlingerne, selv ikke paa et andet Grundlag, idet man vil foretrække at tage Forholdene, som de er. Saaledes er Medlemmernes Opfattelse af denne Sag, og de har anmodet mig om at takke Sejlskibsrederi-Foreningen for dens Intervention, men de ønsker ikke at forhandle paa den foreliggende Basis; saa maa de foreløbig tage Skade for Hjæmæld.

#### Søforklaringers Afgivelse i Udlandet.

Skibsreder Torm: Jeg finder, at det er et meget fornuftigt Forslag, der er fremsendt fra Kredsbestyrelsen for Fyen. Bestyrelsen henstillede til Fællesrepræsentationen at tage Spørgsmaalet under Overvejelse, og Fællesrepræsentationen har indsendt Sagen til Justitsministeriet, idet den varmt har anbefalet den i Forslaget omhandlede Ændring; da der ingen Grund er til at modarbejde det, haaber jeg ogsaa, at det vil blive forandret i en nær Fremtid.

#### Forskellige Meddelelser.

Formanden: Som afsluttende Bemærkning skal jeg tillade mig at oplyse, at foruden hvad der er omtalt

i Beretningen, har vi sidste Aar forhandlet Spørgsmaalet om Losning i danske Havne. De vil erindre, at vi ved vor Sammenkomst i Fjor opfordrede vore Medlemmer til at give os Oplysning om, naar de maatte skønne, at de paa en eller anden Maade blev forurettede med Hensyn til de Fordringer, Handelsstanden stillede til dem, naar de lossede i danske Havne, da man saa vil hjælpe Vedkommende til sin Ret ved at forlange Losning efter § 136 i Søloven; man vil ikke finde sig i, at der paalægges et Skib et større Arbejde end det, der er foreskrevet i denne Paragraf. Jeg tror ogsaa, at denne Vedtagelse har haft sin Virkning, idet der i Aarets Løb har været temmeligt roligt om dette Spørgsmaal. I et Handelsmøde, der blev afholdt i Nykjøbing M., havde man sat Spørgsmaalet paa Dagsordenen, men man gled meget let over det. Ønskeligt var det naturligvis, om man havde ensartede Regler i alle Havne, men man kan ogsaa nøjes med det, man har, naar den paagældende Ladningsmodtager ikke stiller altfor ublu Fordringer. Jeg gentager derfor min Opfordring til Medlemmerne om, at der, hvis der stilles Fordringer ud over hvad § 136 i Søloven hjemler Ret til — og det sker jo undertiden, navnlig for de smaa Skibes Vedkommende — sker Anmeldelse til Bestyrelsen; vi skal da som hidtil støtte de Paagældende. Jeg skal dog i Forbindelse med dette sige, at der i de forskellige Byer ikke drives nogen Kræmmerpolitik ved Losningen, men at Modtagerne som Regel er meget flinke; det er kun et Par Byer, der ganske har misforstaaet hele Situationen. Jeg er ikke bange for at nævne, at det er Byerne Horsens, Randers og Svendborg, hvor der ofte stilles urimelige Fordringer. Man vil derfor indse Nødvendigheden af, at vi støtter vore Medlemmer paa dette Punkt, og det vil vi ogsaa gøre i Fremtiden; derfor har vi en Organisation

Jeg skal endvidere meddele, at vi fra Kredsstyrelsen for Bornholm har modtaget en Skrivelse, hvori udtales Ønsket om at faa en Lysbøje paa Bolsaksen, og at Bestyrelsen i denne Anledning har vedtaget at skrive til Marineministeriet og henlede Opmærksomheden paa, at det kunde være heldigt at faa en saadan Bøje paa dette Sted. Da vore Farvande er godt belyste, og der i saa Henseende vises os stor Velvilje fra de paagældende Autoriteters Side, nærer vi Haab om, at Ministeriet tager vor Henvendelse under Overvejelse paa gunstigste Maade for Sejlskibsfarten.

Endelig har Bestyrelsen modtaget en Skrivelse fra Kaptajn P. H. Clausen, Nordby, Fanø, med Anmodning til Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at støtte Fanø Sømandsskoles Virksomhed og ganske særlig Oprettelsen af en Kogeskole. Det er et Spørgsmaal, der har vor fulde Interesse, og vi vil gøre, hvad vi kan, for at Sagen kan faa den Støtte, den fortjener. Jeg skal paa det nuværende Tidspunkt ikke komme nærmere ind paa Sagen, men kun sige, at vi erkender Vigtigheden af, at de unge Mennesker til Søs lærer at koge Mad, thi i mange Tilfælde er det utroligt, hvad de unge Mennesker i et Skib kan præstere i den Retning.

Dirigenten: Jeg skal oplyse Forsamlingen om, at Folkethingsmanden for Bornholms Amts 2. Valgkreds, Hr. N. Ingv. Jensen, og Øens Landstingsmand, Hr. H. M. Koføed, er til Stede for at overvære Forhandlingerne. Jeg tvivler ikke om, at Folkethingsmand M. Blem ogsaa vilde have givet Møde, hvis ikke forskellige andre Hverv havde lagt Beslag paa hans Tid og gjort hans Nærværelse andre Steder nødvendig.

Folkethingsmand N. Ingv. Jensen: Først vil jeg takke denne Forenings Bestyrelse, fordi den har været saa venlig at indbyde mig til dette Møde. Det er saadan med os Folkerepræsentanter, at vi er i mere eller mindre Grad nødt til at være inde i alle mulige Ting, og det

er en ret vanskelig Opgave for os; selvfølgelig maa vi, hvor Lejlighed bydes os til at komme i Besiddelse af nogen Kundskab, være taknemmelige for at faa den bi-bragt. Derfor, hvad der berører Skibsfarten er Spørgsmaal, som naturligvis maa interessere os i meget høj Grad, og alle de Oplysninger og Forhaabninger, som i saa Henseende kommer frem, vil vi lytte til med stor Opmærksomhed. Det kan jo ikke være Meningen, at vi Repræsentanter skal deltage i Forhandlingen, vi skal blot være til Stede som opmærksomme Tilhørere; jeg haaber dog, at det vil blive mig tilgivet, naar jeg gør opmærksom paa et Spørgsmaal, som det vil interessere i det mindste mig, og jeg tror alle, at faa noget at vide om, nemlig hvorledes Foreningen har stillet sig til et af de i Aarsberetningen berørte Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om Søfolks Alderdoms- og Ulykkesforsikring. Jeg er ikke klar over, hvorledes Søfolk tænker sig den Sag ordnet. Det er et Spørgsmaal, som vil komme frem til Forhandling, om ikke nu, saa dog efter ikke lang Tids Forløb, derom er der ingen Tvivl, og derfor synes jeg, at det kunde være rart, om vi kunde faa Oplysninger, som kunde være vejledende ved en eventuel Forhandling, at vi kunde vide, hvilke Ønsker der i saa Henseende var fremme hos Skibsførere og Søfolk i Almindelighed. Det er maaske ikke belejligt at komme dybere ind paa Spørgsmaalet her, det er ogsaa kun en Henstilling, som jeg ikke forlanger effektueret paa mine Ord, men henleder Opmærksomheden paa og eventuelt overgiver til Forhandling enten her eller ogsaa paa et andet Sted, hvor Rigsdagsmænd kan gøre sig bekendt med de Anskuelser, som rører sig hos denne Del af vore Medborgere.

En af de Udtalelser, der er fremkommen her i Dag, kunde jeg dog have Lyst til at gøre et Par Bemærkninger til, det er angaaende Tolden. Det, den ærede Taler udtalte om denne Sag, at den siden Forliget har været saa godt som begravet, er ikke Tilfældet. Det er en Sag, som har været fremme og er fremme, den er kun ganske foreløbig lagt til Side for andre Afdelinger af vort Skattespørgsmaal. Tværtimod! det er saa stort, saa omfattende et Spørgsmaal, at der ikke er Tale om at lægge det til Side, og m. H. t. det vedrørende Skibsfarten stillede Krav, at Tolden paa Skibe og Skibsmateriel skulde falde bort, da er det noget, som vi, der har med disse Sager at gøre, alle er enige om, at det maa gennemføres paa den Maade, D'Her. udtaler Ønsket om. Toldfrihed for Skibe saavel som for det Materiel, der bruges til Skibsbygning, er saa naturlige og billige Krav, at det er sikkert nok, at disse vil blive opfyldte, naar Spørgsmaalet engang kommer under alvorlig Behandling; men en anden Sag er det, hvornaar dette vil ske. Der har været Tale om en stykkevis Reform af vor Toldlov, og jeg skal ikke nægte, at jeg ikke hører til dem, der sværmer for en stykkevis Reform af Toldloven, idet man saa udsætter sig for, at den samlede Reform vilde blive udsat i en lang Fremtid; derfor vil man nødig foretage saadanne Forandringer i Toldloven, hvorved man er udsat for, at hele Toldreformspørgsmaalet skulde være lagt *ad acta* for længere Tid. Ikke desto mindre er der saadanne Spørgsmaal, som Told paa Skibe og Materiale til Skibsbygning, som muligvis ved en Toldreform kunde gennemføres enkeltvis.

Saa er der Tale om Konsulatafgiften. D'Her. ved lige saa godt som jeg, at det er et Spørgsmaal, som har fundet sin Afgørelse for ikke mange Aar siden, og ihvorvel det nok kan være, at det er en Byrde for Sejlads og Rederi, saa har det dog ogsaa været anset som en Ordning, der skulde medføre ret betydelige Goder for Skibsfarten; derfor tvivler jeg om, at man saa hurtigt — inden man har indhentet større Erfaring paa dette Omraade — vil gaa med til at røre ved dette Spørgsmaal i den Retning, som D'hr. ønsker, at man skulde afskaffe al Afgift, saa Staten kom til at bære denne Byrde alene; det gaar mere og mere i Retning af,

at Statskassen kommer til at bære alting, og Statskassen er i Virkeligheden vor egen Lomme. Spørgsmaalet er jo, hvor meget vi kan bære af Byrden til Statskassen, og derefter skal Statskassen nogenlunde rette sig.

Hr. Kaptajn H. M. Kofoed talte om, at de smaa Skibe led under de lave Jærnbanefragter, og det kan være meget beklageligt, at smaa Sejlskibe under disse Forhold bliver stillede daarligt, men dertil vil jeg sige, at det er vanskeligt at tænke sig, at man skulde komme til en saadan Reform af vort Jærnbanevæsen, at de Krav, som stilles af disse Smaaskibe, kan tilfredsstilles. Faktum er, hvad ogsaa D'hr. véd, at det er den almindelige Opfattelse af de Ønsker, som næres af store Dele af Befolkningen, særlig Landbostanden, at Fragterne skal være saa billige som mulig, og derfor kan der, saa vidt jeg kan skønne, næppe blive Tale om en Forhøjelse af Godstaksterne; derimod kunde der være Tale om at forhøje Persontaksterne, saa vi kunde faa en noget betydeligere Indtægt af vor Jærnbanetraffic end vi nu har; hvorvidt det kan lade sig gøre, skal jeg imidlertid ikke udtale mig om, thi ogsaa dér møder vi Protest; de fleste Mennesker vil gerne køre saa billigt som muligt, og de kører meget billigt. Derfor er det vanskeligt at tilfredsstille de Samfundsklasser, som føler sig trykkede af disse Forhold, ved en Reform paa dette Omraade. At vi har 240 Mill. Kr. staaende i vore Jærnbaner, og at vi maaske ikke har en eneste Øres Indtægt af disse 240 Mill., men at hele Indtægten og maaske mere gaar til Administration, er vistnok en Fejl ved denne Ordning, men hvorledes vi nu skal naa at komme tilbage igen og faa en Ordning som i alle andre Lande — en Ordning, der kan give et nogenlunde tidssvarende Udbytte for Statskassen, er virkelig et Spørgsmaal, som ikke saa let lader sig besvare. Nu har Jærnbanekommissionen afgivet sin Betænkning; jeg har ikke endnu gennemset den, men der skal være megen Uenighed om, hvorledes den Sag skal ordnes, og derfor kan det maaske have sine store Vanskeligheder at faa en Reform gennemført, som kan blive tilfredsstillende. Det er meget beklageligt, at en Del af vore Medborgere, hvis Samfundsstilling er lige saa berettiget som alle andres, og som vi alle gerne ønsker skal leve under bedre Kaar, skal lide under disse Forhold, men hvorledes den Sag skal ordnes tilfredsstillende for deres Vedkommende, er saare vanskeligt at sige, og jeg tror ikke, Smaasejlskibene skal stille store Forventninger til, at der skal ske noget. For Bornholms Vedkommende kan Sagen forøvrigt ikke have saa stor Betydning, thi vi har jo ingen Jærnbane til Bornholm, og den Smule Jærnbanetraffic, vi har her paa Bornholm, kan vel ikke influere paa Forholdet.

Særlig vigtigt forekommer mig, som sagt, Spørgsmaalet om Ulykkesforsikringen, og hvis d'Her. ved Lejlighed vil give os Rigsdagsmænd en Antydning af, hvilke Ønsker og Forhaabninger, de har til Ordningen af dette Spørgsmaal, vil vi være taknemlige derfor.

Skibsreder Torm: Det er, saa vidt jeg ved, første Gang, vi i Sejlskibsrederi-Foreningen har haft den Ære at have en Repræsentant for Rigsdagen til Stede, og jeg anser Nærværelsen af saadanne for at have temmelig stor Betydning. Naar jeg i min Udtalelse før kom med en Bemærkning om, at vi endnu ikke havde udrettet meget eller var kommet langt frem, glemte jeg dog at sige, at vi alligevel synes at være komne saa langt frem, at saavel Regeringen og Rigsdagen er kommen til at tænke paa, hvad der skal gøres for vor Stand, i Erkendelse af, at Søfarten dog er en vigtig Faktor i vort Erhvervsliv, og at Skibsfarten dog indbringer betydelige Summer. Det glædede mig derfor at høre Folkethingsmand Ingv. Jensen komme med disse Betragtninger. Han ønskede at vide Redernes Stilling til Ulykkesforsikringsspørgsmaalet; jeg er ikke bemyndiget til at tale paa Dampskibenes og endnu mindre paa Sejlskibenes Vegne, men min personlige Mening om dette Spørgsmaal

en den, at Rederne skal tage Spørgsmaalet op og se at faa det løst, det er en af de Slags Ting, som ligger i Luften og vil komme før eller senere. Vi har Ulykkesforsikring for Søfolk i Tyskland og andre Lande, og vi skal heller ikke modsætte os berettigede Fordringer, som stilles til os. Jeg er altsaa personlig af den Mening, at Rederne skal tage Spørgsmaalet op. Kommer vi derimod til det andet Spørgsmaal, Spørgsmaalet om Konsulatafgifterne, samstemmer jeg ikke ganske med den ærede Folkethingsmand. Konsulatloven, som den nu er, er uretfærdig overfor Skibsfarten; hvis Konsulterne var til virkelig Gavn for os, vilde jeg ikke fastholde en saadan Paastand, men det er de ikke. Jeg har ført Skib i et Tidsrum af ca. 20 Aar, men jeg kan aldrig erindre, at jeg har haft Gavn af Konsulterne. Man skal imidlertid aldrig se ensidig paa en Sag, Skibsførerne kan ikke undvære Konsuler, der maa altsaa være Konsuler, men vi, en enkelt Stand, skal ikke ene lønne Statens Embedsmænd. Landbrugerne og Handelsstanden mener jo ogsaa at have Brug for Konsulterne, der har staaet meget derom i Dagbladene, men lad dem, der mener at have Brug for Konsulterne, betale dem, eller lad os skiftes dertil; at vi alene skal betale et ikke ubetydeligt Beløb, som Staten lukrerer af, for en Institution, som gennemgaaende er mere til Gæne for os end til Gavn, er meningsløst. Og det drejer sig ikke om Smaabeløb. Det østasiatiske Kompagni betaler for et af sine Skibe 3—4,000 Kr. i Konsulatafgifter, Det forenede Dampskibsselskab kommer for det ny Skib, det bygger, maaske til at betale 5—6,000 Kr. I Sverrig er der tilvejebragt den Ordning, at 80 % af Konsulatafgiften betales Rederne tilbage, og i Norge synes man at enes om at ville betale de 65 % tilbage. Er Stemningen heri Landet ikke for en fuldstændig Ophævelse af disse Afgifter, maatte man dog kunne opnaa en betydelig Nedsættelse; man vil i Længden ikke kunne unddrage sig at tage Hensyn til en saa retfærdig og berettiget Fordring.

Hvad Indførselstolden angaar, er alle Parter jo enige derom. Jeg har ikke det mindste imod den ærede Folkethingsmands Bemærkninger om en stykkevis Reform, men paa den anden Side er det haardt for os, at vi skal vente. Det er en Absurditet at skulle betale Indførselstold af Skibe, i hvert Fald skulde de da betragtes som Transitgoods, da de gaar ud igen. D. F. D. S. har, for at nævne et Eks., bygget et nyt Skib til 4½ Mill. Kr. og maa alene i Indførselstold betale 135,000 Kr. Jeg kan ikke nægte, at jeg vil meget ønske, at det Øjeblik vilde oprinde, da Lovgivningsmagten vilde laane Øre til vore berettigede Fordringer; der synes virkelig at være Tegn til, at man nu i Rigsdagen og den røde Bygning ser paa os med en Smule bedre Følelser end før; vi skal blot se at komme i stærkere Rapport til vore Lovgivere.

Sekretæren, Redaktør Drechsel: Jeg skal efter Formandens Anmodning tillade mig at give nogle Oplysninger om Sejlskibsrederi-Foreningens Stilling til Ulykkesforsikringen. Denne Forenings Opmærksomhed har været henvendt paa dette Spørgsmaal lige fra det Øjeblik, da den store Ulykkesforsikringslov blev gennemført; det har været undersøgt nøje, og da der nogle Aar efter vedtoges en Ulykkesforsikring for Fiskere, haabede man, at det kunde lade sig gøre at komme til en Ulykkesforsikring for Søfolk med lignende Regler som for Fiskerne, men Ministeren svarede paa en Forespørgsel i Rigsdagen, at det kunde ikke ske, hvorfor vides ikke. Sikkert er det, at efterat de industrielle Erhverv, til Dels Landbruget, og endelig Fiskerne har opnaaet tvungen Ulykkesforsikring, ser det mærkeligt ud, at Søfarten, som er blandt de farligste Erhverv, ikke har en saadan Forsikring. Paa de Møder, hvor denne Sag har været Genstand for Behandling, har der altid været Enighed om, at Sejlskibsrederne vil være villige til at bringe de Offre,

som er forbundne med en tvungen Ulykkesforsikring. Jeg anser det ikke for at være Mening, at vi her skal gaa i Detailler om, hvordan en saadan Ulykkesforsikring skulde indrettes, men hvis der viser sig Interesse for dette Spørgsmaal i Rigsdagen, vil man kunne vente Sejlskibsredernes Støtte for en Reform i den Retning. Det var kun disse Oplysninger, jeg vilde give, men jeg kan dog ikke undlade at knytte en enkelt Oplysning til Hr. Torms Bemærkninger om Konsulatafgifterne. Hr. Folkethingsmand Ingv. Jensen udtalte, at der var ikke meget Haab om at komme bort fra disse Afgifter. Jeg vil imod ham anføre en Udtalelse af en Mand, hvis Autoritet jeg paa Forhaand er vis paa, at den ærede Repræsentant vil anerkende, nemlig Ordføreren for Finansudvalget, Grosserer Chr. Hage, der bestemt har udtalt, at han anser den nuværende Ordning for en Uretfærdighed mod Skibsfarten, og at han mente, at disse Afgifter fuldstændig maatte ophæves. Og hvis jeg rigtigt har forstået den Udtalelse, som i afvigte Vinter er afgivet af Folkethingets Finansudvalg om det Andragende, Fællesrepræsentationen havde inde vedrørende forskellige Spørgsmaal, har Finansudvalget enstemmig erkendt, at ogsaa Konsulatafgifterne maatte man se at komme bort fra. Situationen er altsaa ingenlunde saa haabløs, som den ærede Folkethingsmand synes at mene.

Skibsfører H. M. Kofoed, Rønne: Det er ganske rigtigt, hvad den ærede Folkethingsmand fremførte, at vi ingen Jærnbane har fra København til Bornholm, men jeg nævnte ogsaa kun Bornholm sammenlignelsesvis med de andre Provinser, og naar jeg er valgt til at varetage den mindre Afdelings Interesser i Almindelighed, har jeg ikke opstillet mig som Talsmand specielt for de bornholmske. Jeg vil derfor gentage Ønsket om, at vi kan faa Jærnbanetaksterne op, saa vi derigennem kunde opnaa bedre Fragter. Kan være, at Landboerne vil modsætte sig Kravet, men vi kan ikke leve af, at de kører billigt. Hvad havde det at betyde for en Landmand, om han skulde betale 2—3 Øre mere i Fragt for et Centner Majs? Ingenting, men for os Smaaskippere har det ikke saa lidt at betyde. Et Sejlskib som mit, der gør 10 Rejser om Aaret, vilde paa den Maade faa en Merindtægt af 300 Kr. aarlig. Jeg kan ikke se, at det er store eller urimelige Fordringer, vi stiller overfor Landmændene. Hvis Jærnbannerne gav godt Udbytte, var der jo heller ingen Anledning til at forhøje Taksterne, men det er jo netop det, de ikke gør. Jeg glædede mig ved at høre den ærede Folkethingsmands Udtalelse om, at han vilde tage alt Hensyn til Sømandsstanden, men jeg maa beklage, at Slutningen af Talen syntes at gaa i den modsatte Retning. Jeg nærer dog det Haab, at Folkethingsmanden villig vil laane Øre til de Krav, der kommer fra os, og gøre for dem, hvad der er ret og billigt.

Folkethingsmand N. Ingv. Jensen: Det er maaske en Fejl af mig, at jeg har givet Anledning til denne Diskussion. Jeg skal kun sige et Par Ord til Hr. Kofoed. M. H. t. min Følelse overfor de Smaa i den Samfundsstilling, hvori han staar, saa er den ikke kommen i Modsigelse med sig selv ved de Udtalelser, jeg fremførte. Jeg gjorde kun udtrykkelig opmærksom paa Vanskeligheden ved at faa Forholdene ordnede saaledes, at den store Del af Befolkningen, som stillede Krav om billige Fragter, skulde give Afkald paa disse Krav til Fordel for en mindre Klasse af Samfundsborgere, som føler sig trykkede under disse Forhold. Vore Følelser overfor de Smaa indenfor Sømandsstanden er de samme som overfor andre Smaa i Samfundet; vi ønsker gerne at gøre noget for at gøre deres Stilling saa behagelig som mulig, men naar vi vil gøre noget ad Lovgivningens Vej, saa gør vi det ikke ved at bibringe dem Illusioner og smøre dem om Munden med kønne Talemaader. Men vi for vort Vedkommende vil gerne tage alle mulige

Hensyn overfor disse Smaa i Samfundet, hvis Raab lyder til os om Hjælp. Vi vil gerne høre paa dem og efter Ævne imødekomme dem. — M. H. t. Konsulatafgifterne skal jeg gerne udtale min personlige Mening om Sagen. Jeg udtalte kun før, at jeg tvivlede om, at Sagen, der var saa ny, allerede nu kunde bringes til en anden Ordning. Jeg skal imidlertid med den største Fornøjelse slutte mig til en Omordning i Retning af Sømandsstandens Ønsker; jeg mener ogsaa, at Sømandsstanden, der ingen Beskyttelse har, skal være fri for saa mange Byrder som mulig (Bifald). Men naar en Sag er ordnet for saa faa Aar siden, er det ikke saa nemt straks at komme til en Ordning i modsat Retning. Det kommer imidlertid nok; naar vi bare har Taalmodighed, haaber jeg nok, at Samfundsforholdene efterhaanden skal blive ordnede saaledes, at vi alle kan leve lykkeligt og vel i vort lille Land.

Kaptajn P. H. Clausen, Fanø: Det er utvivlsomt, at der i vort Samfund er Trang til en Sømmandsskole — en Skole for unge Mennesker, der vælger Søen til Levevej, i Lighed med f. Eks. Højskolerne. Sømmandsskolen skulde være for de unge Sømænd, hvad Højskolen er for de unge Mennesker paa Landet. Det har været min Opgave at skabe en saadan Skole, og Hensigten er nu at sætte den i Forbindelse med en Kogeskole. I det hele taget er det smaat med de Midler, der staa til Raadighed for Sømændenes Uddannelse. Ganske vist har vi et Skoleskib, men den Uddannelse, der kan bibringes dem dér, er ikke tilstrækkelig. Jeg søger gerne gennem min Skole at vise de unge Mennesker, hvor meget der skal læres for at blive en dygtig Sømmand. Der kommer mange Drengene til mig, som har haft en daarlig Skolegang; kan man aabne deres Øjne for, hvad der skal læres, saa er det til stort Gavn for deres Fremtid. Derfor takker jeg Sejlskibsrederi-Foreningen, fordi den har taget Sagen op her paa Generalforsamlingen.

Mægler Hansen, Thurø: Jeg maa slutte mig til den Betragtning, at det vilde være meget ønskeligt, om Sømandsstanden havde en Repræsentant paa Thinge, hvorved forskellige Anskuelser, som den lovgivende Forsamling nu har, dog muligvis kunde blive noget ændrede. Det er oplyst her, at vi har 240 Mill. Kr. staaende i Jærnbaner, og at man af disse 240 Mill. Kr. har en meget ringe Brøkdel af Udbytte, om man overhovedet har noget. Det er ligeledes paatalt, at Skibsfarten her hjemme lider under de lave Takster. Hvem betaler nu til disse Jærnbaner? En enkelt Stand? Nej, det er hele Samfundet, der betaler i Form af Afgifter, dels i Personbefordring og dels i Fragtrater. Det er derfor ganske naturligt, at Sejlskibsrederi-Foreningen paaberaaber sig de Krav, som med Billighed kan stilles. Ulemperne ved Konsulatafgifterne er ogsaa paatalte. Her maa tilvejebringes mere Retfærdighed, saa det ikke bliver en enkelt Afdeling indenfor Landets Erhvervsgrene, der kommer til at betale det hele, men Byrden maa fordeles ligelig mellem dem alle. Vi maa stadig holde fast ved, at der ydes Retfærdighed imod os. Vi maa raabe, indtil vi bliver hørte.

#### Valg af tre Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende.

Skoleinspektør Poulsen: Jeg vil foreslaa, at vi genvælger alle 3 Medlemmer med Akklamation. De har alle varetaget deres Hverv med stor Dygtighed, og vi siger dem Tak derfor i Haab om, at de vil fortsætte det Arbejde, de har røgtet med saa stor Ære i de sidste Aar.

Medlemmerne rejser sig.

De fratrædende Medlemmer, Konsul C. P. Lund, Rønne, Agent N. Petersen, Marstal, og Konsul Rechner, Aalborg, genvalgte saaledes ved Akklamation.

#### Valg af to Revisorer for Kalenderaaret 1901.

De afgaaende Revisorer, Skibsreder P. N. Harbye, Fanø, og Skibsmægler Sophus Hansen, Thurø, genvalgte enstemmigt.

#### Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1902.

Formanden: Jeg foreslaar paa Bestyrelsens Vegne, at vi vælger Vejle som Mødested for næste Aar.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

#### Udkast til Lov om Aktieselskaber.

Formanden: Jeg skal gøre opmærksom paa, at Udkastet har været sendt rundt til forskellige Steder, og for Skibsfartens Vedkommende har man kunnet ønske nogle Forandringer i dette Forslag til Lov. Der er særlig 3 Punkter, som jeg skal omtale kort. Før det første er der § 2, som ansætter Minimumsgrænsen af Aktiekapitalen til 50,000 Kr., det vil temmelig sikkert passe for alt, hvad der hedder Handel, men det vil aldeles ikke kunne gaa for Skibsfarten. En stor Del af vore Skibe tilvejebringes derved, at man sælger Aktier fra 100 til 200 Kr., man appellerer til den mindre Kapital, for at faa Skibe til en 6—7—8—9000 Kr., og ad denne Vej lykkes det at faa adskillige Skibe i Søen. Det vil derfor være et haardt Slag for Skibsfarten, hvis vi skal gaa over til det saakaldte Partrederi, alene Hensynet til Registreringen gør det umuligt, hvis der er Tale om et større Antal. Den læmpeligste Vej er at faa disse Skibe ind under Aktievæsenet, og saa er det klart, at man ikke vil kunne være tjent med, at Minimumskapitalen skal være 50,000 Kr.; og kan det ikke gaa for Sejlskibene, vil det langt mindre kunne gaa for Fiskerfartøjerne. Hvorledes vilde det f. Eks. gaa i Frederikshavn, hvor man alene har c. 120 Skibe til 12-15,000 Kr. Skibe, der gaar paa Fiskeri i Nordsøen og paa Island. Jeg har ikke villet undlade at gøre Rederne opmærksom paa dette Forhold, saa enhver selv kan overveje Nødvendigheden af, at Søfarten i hvert Fald faar en Særstilling i den paatænkte Lov om Aktieselskaber, hvis Minimumskapitalen ikke bliver nedsat. For det andet staa der i § 38 i Udkastet, at der skal aflægges et Aarsregnskab, det er noget, som jeg, som Medlem af Handelsstanden, fuldt ud mener er nødvendigt for Aktieselskaber, men mange forskellige Forhold udvirker for Skibenes, særlig de store Skibes Vedkommende, som er i Langfart, at dette er umuligt. Hvis det blev paalagt, er det min Tro, at Regnskabet i mange Tilfælde vil blive meget misvisende, idet det næsten maa anses for en Umulighed pr. 31 Decbr. at sige, hvad Omsætningen har været for et Skib, naar dette er ude paa en 1½ Aars Rejse, og saadanne Skibe findes jo navnlig paa Fanø. Regnskabet vil i alt Fald blive altfor kalkulatorisk (Stemmer: Rent umuligt!) Derfor er det ogsaa nødvendigt, at Skibsfarten faar en Særstilling med Hensyn til denne Bestemmelse, inden Udkastet bliver til Lov. For det tredje staa der i Udkastet, at en Direktør maa ikke uden sin Bestyrelsens Sanktion være Direktør for en konkurrerende Virksomhed, og det kan jeg ogsaa som Handelsmand tiltræde for almindelig Virksomhed paa Landjorden, men anderledes er det for Skibsfartens Vedkommende. Flere Steder har den samme Reder forskellige Aktieselskaber under sin Bestyrelse, uden at man kan sige, at det er en konkurrerende Virksomhed, det er ogsaa min Tro, at man kun behøver at gøre opmærksom paa dette Forhold, for at faa det forandret. Det var kun dette, jeg paa Bestyrelsens Vegne vilde sige.

Skibsreder Torm: Jeg vil haabe, at dette Udkast aldrig maa blive til Lov, og hvis vi endelig skal have

en Lov om Aktieselskaber, det da maa blive betydelig forandret. Jeg synes forøvrigt ikke, at der er saa overdreven megen Grund til en saadan Lov; saa vidt jeg véd, er der hos os ikke sket saadanne Ulykker med Aktieselskaber, at det kan begrunde en saadan Lovs Fremkomst. Staten maatte i hvert Fald først forlange statistiske Oplysninger over saadanne Uregelmæssigheder, før vi gik til at vedtage saadan en Lov — en Statistik over, hvor mange Slyngelstreger, der er begaaet her med Hensyn til Aktieselskaber. Jeg indrømmer, at Staten har Ret og Pligt til at beskytte Menneskeliv, som er udsat, hvad enten det er ved Sejlads, Fabriker eller Jærnbaner, men jeg synes egentlig ikke, at den har nogen Ret til at vaage over, hvorledes Folk anvender deres Penge; vi er jo dog voksne Mennesker! Man har her hjemme i det hele taget en noget sygelig Hang til at give Love om alt. Det synes næsten som om man paa det Omraade tager Eksempel efter vor sydlige Nabo. Vi har saamænd ikke for megen Energi her hjemme, og vi skal vogte os for Ting, som snarere kan bidrage til at sløve end styrke den. Jeg tror som sagt ikke, at en saadan Lov om Aktieselskaber er ubetinget nødvendig. Hvis man i Stedet for Udkastets 92 Paragrafer havde nøjedes med allerhøjest 10, var der endda ikke saa meget at sige til det. Jeg finder det fuldkommen i sin Orden, at Folk indbyder til Aktietegning; her skal man lægge Kortene paa Bordet, komme frem med, hvad der skal betales i Kommission, Gratialer o. s. v., alt skal lægges klart frem, og der fordres en streng Revision; men paa den anden Side tales der saa meget om kritisk Revision; jeg gad vidst, hvordan en kritisk Revision egentlig vil kunne overføres paa Skibsfarten. Mon det ikke vil blive vanskeligt for Eks. at kritisere Redernes Fragtslutning, der er afhængig af saa mange forskellige Forhold? Saa kunde jeg bedre tænke mig den Løsning, at der førtes den samme Kontrol med Aktieselskaber som f. Eks. med Sparekasserne. Vore Forhold her i Danmark er forøvrigt saa smaa, at vi næsten altid kender dem, o: om det, vi gaar ind til, er fornuftigt eller ej, og vi burde som en lille Nation have mere Frihed og ikke indsnævres paa alle Omraader. Det er ikke de smaa Aktieselskaber, der er Svindel ved, men de store Millionselskaber. Paa Fanø, Thurø og i Svendborg og Marstal, hvor de tager Aktier i Skibe, der véd Folk godt, hvad de gaar ind til, saa den Slags Aktieselskaber er der ingen Fare ved. Konsul Rechnitzer fremhævede forskellige Punkter i Udkastet, der fuldstændig vilde hæmme Sejlskibsfarten, navnlig den Bestemmelse i § 2, at Aktiekapitalen ikke maatte være under 50,000 Kr.; men der er mange andre Punkter, som vi heller ikke kan gaa ind paa. Der er saaledes § 13. Efter at man har indbudt til Aktietegning, skal der tidligst 14 Dage efter holdes Generalforsamling, paa hvilken Selskabet konstitueres; men der er den mærkelige Ting, at de, der har tegnet Aktier, kan møde og sige, at de ikke vil have Selskabet stiftet. Enhver Konkurrent har det saaledes i sin Magt at hindre Selskabets Dannelse. Da Helsingørs Skibsværft i sin Tid blev stiftet, modarbejdedes Foretagendet; hvis man den Gang havde haft en saadan Lov, vilde Modstanderne haft det i deres Magt paa Generalforsamlingen at kuldaste hele Foretagendet. Som man vil se, er det en aldeles forkert Bestemmelse. Er det en god Forretning, kan Vedkommende sige Nej, og saa gaa hen og stifte den selv; det er at gøre Stifterne aldeles retsløse. Jeg er af den Mening, at naar en Mand har tegnet Aktier, er Tegningen bindende; han bør ikke saadan kunne løbe fra sin Aktietegning. Saa er der Straffebestemmelserne. Jeg holder i det hele taget ikke af Undtagelseslove, men i Motiveringen til Straffebestemmelserne staar der, at den almindelige Lovgivnings Regler ikke er haarde nok med Hensyn til Straffebestemmelserne. Vi har i Forvejen kun en Undtagelseslov, nemlig Bølleloven, men jeg mener dog ikke, at man er berettiget til at stille Aktieselskaberne i Lighed med Bøller, og jeg haaber, at man vil betænke

sig en god Tid, før man gaar med til disse Undtagelseslove. Jeg tror, at over Halvdelen af samtlige Aktieselskabers Bestyrelser vil blive ikendt 20,000 Kr. i Bøde og 2 Maaneders Fængsel, hvis dette Udkast blev til Lov (Muntherhed). Jeg synes ikke, der er rigtig Logik i det hele, idet man i den ene Paragraf paabyder, at man skal gøre noget, som senere i en anden Paragraf straffes strengt. Vi faar rimeligvis nok en Aktielov, men dette Udkast trænger i høj Grad til Revision, og saa er det forøvrigt umuligt at forebygge Svindel; det har vi jo Eksempler paa fra Tyskland. Vi kan ikke forebygge uhæderlige Transaktioner. Jeg vil haabe, at det maa gaa med dette Udkast som med det norske Udkast til Aktielov; det begyndte man med i 1881, og det er ikke blevet til Lov endnu.

Mægler Hansen, Thurø: Jeg kan fuldstændig slutte mig til disse Udtalelser. For os i Svendborg Told-distrikt vil det blive en absolut Hindring for Sejlskibsfartens Fremme, hvis vi skulde gaa fra Aktieselskaber over til Partrederier. Aktieselskaberne er for de flestes Vedkommende fuldt ud saa sunde som Partrederier. Hvis dette Udkast blev Lov, saa man bliver nødt til at gaa tilbage til Partrederierne igen, vil Udviklingen ikke alene stagnere, men gaa tilbage. Den Minimumstakst, der er fastsat, vil hindre mange Selskabers Dannelse, og foruden denne Paragraf, er der mange andre, der vil lægge en Hindring for Dannelsen af Aktieselskaber. Jeg kan ikke andet end udtale for Fyns Kreds' Vedkommende, at man er imod dette Forslag. Det kan gerne være, at det vil være rigtigt at vedtage en Lov om Aktieselskabet, men Udkastet maa i saa Fald for Skibsfartens Vedkommende modtage betydelige Ændringer før det bliver til Lov (Bifald).

Skoleinspektør Poulsen: Med Hensyn til Sagen i sin Almindelighed, saa kan der maaske være delte Meninger om, hvorvidt det er heldigt at have en Lov om Aktieselskaber eller ej. Jeg er i saa Henseende ikke ganske enig med Hr. Torm; der har dog været Tilfælde, hvor Folk, der har anbragt deres smaa Kapitaler i Banker og Legater, er blevet sørgelig skuffede, idet hele Kapitalen er svundet hen. Man kan sige, at Folk kan passe sig selv og varetage deres egne Interesser, men det viser sig dog af og til, at det kan være ret vanskeligt for mange. Det kunde dog være godt, hvis man havde en Aktielov, der blandt andet indeholdt saadanne Bestemmelser, at f. Eks. en Kontrollkomite ikke kunde benytte hele Bankens Kapital. Men Sagen har to Sider: Hvorledes stiller Søfarten sig til disse Bestemmelser? Dertil maa jeg sige, at de for vor Kreds vil virke i høj Grad ødelæggende; der er f. Eks., som nævnt, § 46, hvori det hedder, at et Aktieselskabs Direktør ikke uden Bestyrelsens eller Generalforsamlingens Samtykke maa deltage i nogen med Selskabet konkurrerende Virksomhed. En Mand, der er anerkendt som en dygtig Skibsreder og som man derfor gerne vil have til korresponderende Reder, skal altsaa spørge hver Gang, der rettes et saadant Ønske til ham, eller ogsaa være afskaaret fra at være korresponderende Reder for et andet Skib, selv om Sejladsen er saa forskellig, at der slet ikke kan være Tale om nogen Konkurrence. Det er et Indgreb i den personlige Frihed, som vi ikke kan være tjent med. Saa staar der i § 53, at Generalforsamlingen skal afholdes mindst én Gang om Aaret, det kan være rigtigt nok for Landjordens Vedkommende, men naar et Skib f. Eks. er i oversøisk Fart og er borte i 1½ Aar, saa skal det have Generalforsamling en Gang mere, skønt der ikke er mere at holde Generalforsamling om, end bag paa min Haand. D'Hrr., der har skrevet dette Lovudkast, kan være gode Forretningsmænd paa Landjorden, men med Hensyn til Forretninger paa Søen har de lovlige ringe Kundskab (Bifald). Jeg vil for Sejlskibsfartens Skyld haabe og anbefale, at man i Stedet for

den obligate Slutningspassus: Denne Lov gælder ikke for Færøerne" sætter „Denne Lov gælder ikke for Sejlskibsfarten“, saa kan man for Resten med Hensyn til Aktieselskaber gøre for mig, hvad man vil (Munterhed).

Skibsreder Torm: For de smaa Sejlskibe gælder det ogsaa om ikke at begrænse Førerens personlige Ansvar, der har stor Betydning i Udlandet. — Det er sandt nok, at der kan være delte Meninger om, hvorvidt det er heldigt at have en Lov om Aktieselskaber, men jeg tror dog, at det vilde være uheldigt, om vi fik en saa vidtløftig Lov som denne. Jeg har set mange Vedtægter, men de fleste, jeg har set, har dog været mere praktiske end de her udarbejdede.

Mægler Hansen, Thurø, indbragte paa Fyens Kredsstyrelses Vegne følgende Forslag til Resolution:

I Anledning af det Foreningen fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart tilstillede, ved Regeringens Foranstaltning udarbejdede Udkast til Lov om Aktieselskaber, udtaler Generalforsamlingen, at dette i flere Henseender — saaledes navnlig ved Bestemmelserne om Minimumsgrænsen for Aktiekapitalen og Aflæggelse af Aarsregnskab — er stærkt stridende mod Sejlskibsfartens Interesser. — Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til kraftig at gøre sin Indflydelse gældende imod, at disse og andre Bestemmelser i nævnte Udkast, der vil virke hæmmende for en sund Udvikling af Sejlskibsfarten, optages i en eventuel Lov om Aktieselskaber.

Denne Resolution vedtoges enstemmigt.

Efter en Frokostpause genoptoges Forhandlingerne med en Meddelelse af Dirigenten om, at Bestyrelsen havde genvalgt Konsul Rechnitzer til Formand og Kaptajn Holm til Næstformand for de kommende 3 Aar.

Udenfor Dagsordenen gaves Ordet til Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing Jyll.: Paa Kapt. J. Kusk Jensens Vegne skal jeg, efter lige nu at have modtaget Brev fra ham, bringe Foreningen en hjertelig Tak for den Støtte, der er ydet ham ved Udgivelsen af hans Haandbog i praktisk Sømandsskab. Det har været en Livsopgave for ham at faa Bogen udgivet, hvad han paa ingen Maade havde magtet uden Støtte. En særlig Tak skal jeg bringe Konsul Rechnitzer og Redaktør Drechsel.

Formanden: Det har været os en Glæde paa bedste Maade at arbejde med paa at faa dette Værk udgivet.

#### The Sailing Shipowners Documentary Committee.

Formanden: Der oprettes saa mange Associationer for at komme Skibsrederne til Hjælp, og her er Tanken nærmest den at faa gennemført saadanne Certepartiformer, som kan være fordelagtige for Skibene under mange forskellige Forhold. Imidlertid er der den Hage ved denne Forening som ved saa mange andre, at der kræves Penge for at være med, og det maaske endog saa store Beløb, at det noget overstiger vore pekuniære Kræfter. Bestyrelsen har saa tænkt at forespørge, om vi paa noget læmpeligere Vilkaar, end de, der er fastsatte i Reglerne, kan komme ind med de af vore Skibe, som sejler udenfor de danske Kyster. Om det vil føre til noget Resultat, skal jeg ikke kunne sige endnu, men vi forventer det, og Resultatet vil da blive, at Skibe, som er i vor Forening, vil kunne forlange under mange forskellige Forhold, at der bliver sluttet under de Certepartier, som er

fastsat af denne Komite. Stort mere er der ikke at sige om Sagen; vi skal gøre, hvad der staar i vor Magt, for at bringe saa meget ud af den som mulig.

#### Faste Regler for det Arbejde, der kan forlanges af en Matros og Letmatros.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Naar dette Forslag er kommet fra Kredsaafdelingen for Bornholm, skylder jeg at meddele, at det er Skipperforeningen i Rønne, der har henledet Opmærksomheden herpaa. Vi er nemlig herovre ikke ukendt med saadanne Forhold, at et Menneske, der kommer lige fra Landet, og ukendt som han er med alt Arbejde til Søs — Vedkommende har maaske sejlet 3—4 Uger med Smaaskibene fra Kjøbenhavn til Rønne — tager Hyre som Matros og mener at være fuldbefaren. Det kan gaa saa nogenlunde for Dampskibsejlsadens Vedkommende, men for Sejlskibene er det højst uheldigt, og derfor var det ønskeligt, om vi havde faste Regler at gaa efter med Hensyn til hvilke Krav, der kunde stilles til den, der forhyrer sig som Matros eller Letmatros med vore Sejlskibe. Under en Kollision eller i et andet kritisk Øjeblik, hvor det gælder om at handle hurtigt, er et saadant i Sømandsskab fuldstændig ukendt Menneske til ingen Nytte og Skibet er hjælpeløst med et saadant Mandskab. Derfor henstiller Kredsaafdelingen for Bornholm, om der ikke ad Lovgivningens Vej kan gøres noget for at raade Bod paa dette uheldige Forhold, som ikke alene Sømandstanden, men ogsaa andre, der har Interesse af, at der i Retning af Skibenes Betjening opnaas den størst mulige Sikkerhed, med stor Tilfredsstillelse vilde se ændret. Vi har ganske vist Lovbestemmelser, men de er ikke stærke nok, og det vi savner er, som sagt, faste Regler for en Matros' Arbejde om Bord i Skibene, saaledes at han, inden han forhyrede sig, paa en betryggende Maade kunde godtgøre, at han ogsaa er i Stand til at præstere det Arbejde, som man kan forlange af en Matros. Nu gaar det ofte saadan, at Vedkommende faar sin Løn forud, og saa krymper de fleste sig ved at lade ham gaa, før han har gjort Tjeneste for den allerede betalte Løn.

Skibsreder Torm: Fra Sømandenes Fagforening har jeg modtaget en Skrivelse, hvorefter de selv ønsker en saadan Foranstaltning, og i Søfartskommissionen er jeg Medlem af et Udvalg, der efter Opfordring af Fagforeningen fremsætter Forslag om, at enhver, for at faa Ret til at sejle som Matros, skal have sejlet 3 Aar til Søs, medens der fordres 2 Aars Sejlsad for at blive Letmatros. Jeg kan ikke huske Enkelthederne, men det var Pointet.

Havnefoged Jordahn, Kolding: Efter dansk Lov skal en Mand have sejlet 3 Aar til Søs for at være Helbefaren.

Fortsættes i næste Nr.

Efter Generalforsamlingen foretoges efter Indbydelse af Bornholms Kredsstyrelse m. fl. en Udflygt til Almindingen, hvorefter afholdtes en Middag paa det derværende Hotel. Ved denne talte Formanden, Konsul Rechnitzer for Konge og Fædreland og senere for Rigsdagen, særlig de bornholmske Rigsdagsmænd, Skoleinspektør Poulsen for Foreningen, hvorefter fulgte en lang Række Taler under ypperlig Stemning.

De mange fremmede Deltagere i Generalforsamlingen mødte i Rønne en saa omfattende Gæstfrihed og Imødekommenhed, at de rejste derfra med et stærkt Indtryk af den levende Interesse, der paa Bornholm næres for Foreningen og dens Virksomhed.

Kjøbenhavn, d. 11. Juli 1901.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse, hvoraf fremgaar, at Kaptajn J. Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab, udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, nu er udkommen. Bogen faas foreløbig paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26 her i Byen, og i Løbet af ca. en Uge hos Foreningens Kreditsstyrelser m. fl. efter nærmere Bekendtgørelse.

Lodstjenesten ved Lilljungfruns Lodsplads. Ifølge Beretning fra det danske Generalkonsulat i Stockholm til Udenrigsministeriet er der ved Lilljungfrun sket følgende Forandringer i Lodstjenesten:

Lodserne ligger ved Rönneskär og i Stugsund samt modtage ankommende Fartøjer fra overdækket Lodsbaad mellem Hällgrunden og Storgrunden samt udenfor Yttergrund. Lods til Skibe, der udgaar fra her behørende Havne, faas efter Bestilling paa Lodskontoret i Stugsund. En ved Lodspladsen hejst sort Kugle med hvidt Bælte betegner, at der findes Lods. Lodserne ligger ogsaa ude paa de Tider, Lodsningen paa Storjungfruen er livligst, men ophører hermed i Aar den 25. Juli.

## Personalialia.

Under Kapt. C. Sejer Hansens Permission er Dpsk. Knuthenborg overtaget af Styrmand F. Søberg.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 11 amerikanske, 15 britiske, 4 danske, 3 franske, 4 tyske, 2 græske, 2 italienske, 10 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 2 svenske, ialt 55; Dampskibe: 1 belgisk, 9 britiske, 1 hollandsk, 3 tyske, 2 norske, 1 svensk, ialt 17. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 28, Kollision 3, sunkne 3, forladte 3, Kondemnation 12, borteblevne 6; for Dampskibene: Stranding 11, Kollision 2, Kondemnation 3, borteblevne 1.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Hos Burmeister & Wain er bygget Dpsk. Benedikt for D. F. D. S. Regning. Det laster 300 Tons d. V. og skal gaa i Ruten Kjøbenhavn—Samsø—Odense. Skibet er forsynet med store Luger og kraftige Losseapparater og Dampspil, fremdeles med Vandtanke og elektrisk Lys.

Fra Flensborg Skibsværft er en ny Damper, bygget til Dampskibsselskabet Hansa i Bremen, løbet af Stablen. Den fik Navnet Marienfels og har følgende Dimensioner: 435' × 55' × 32' 5".

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Jespersen, afg. fra New York 6. Juli, best. til Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, ankom til St. Petersburg 7. Juni. — Kentucky, Thiedemann, afg. fra New York 26. Juni, best. til Christiania. — Leopold II, Lorentzen, ank. til Dunkirk. — Nicolai II, Wulff, afgik fra Kbhvn. 19. Juni, best. til New York. — Norge, Gundel, afgik fra Kbhvn. 10. Juli, best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 30. Juni, best. til Christiania. — Alexandra, Thomsen, i Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 6. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra St. Petersburg 2. Juli, best. til Antwerpen.

Anglo-Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 30. Juni. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Kbhvn. 26. Juni, best. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 25. Juni, best. til New York. — Arno, Strubberg, ankom til St. Petersburg 7. Juni. — Axelhus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 6. Juli. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til St. Petersburg 6. Juni. — Ceres, Kiær, i Islandsfart. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Messina 6. Juli, best. til Malaga. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 7. Juli. — Christianssand, Kjølens, afgik fra Arendal 8. Juli nordefter. — Dagmar, Gade, i St. Petersburg. — Ella, Brock, afgik fra Kbhvn. 6. Juli, bestemt til Vestnorge. — Florida, Koch, afg. fra Kbhvn. 27. Juni, best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Køningsberg 7. Juli. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 6. Juli, best. til London. — Georgios I, Egense, afgik fra Kbhvn. 9. Juli, best. til Aalborg. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 28. Juni, bestemt til New York. — Jolantha, Ingwartsen, afgik fra Antwerpen 7. Juli, best. til Kbhvn. — Kasan, Thomsen, ankom til London 8. Juli. — Kiev, Jacobsen, afgik fra London 7. Juni, best. til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Hamburg 9. Juli. — Laura, Aasberg, afgik fra Kbhvn. 9. Juli, best. til Leith. — Louise ankom til Hull 8. Juli. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 6. Juli. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Boston 2. Juli. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 8. Juli. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — Moskov, Rohde, afgik fra Newcastle 6. Juli, bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Hull 5. Juli. — Nordjylland, Kromann, ankom til Riga 2. Juli. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til St. Petersburg 8. Juli. — Omsk, Møller, er ankommen til Rotterdam. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, best. til Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 7. Juli, bestemt til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Antwerpen 6. Juli. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 7. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Dunkirk 7. Juli. — Vesta, Holm, i Islandsfart. — Vesuv, Mortensen, afgik fra Hull 7. Juli, best. til Nørre Sundby. — Viking, Schibbye, i Kbhvn. — Seine, Staal, afgik fra Havre 6. Juli, best. til Kbhvn. — Loire, Rabe, er ankommen til Bordeaux. — Garonne, Rasmussen, afgik fra Trangsund 5. Juli, bestemt til Rochefort. — Algarve, Borries, ankom til Barcelona 6. Juli. — Texas, Holm, ankom til Kbhvn. 23. Juni. — Alabama, Getsche, ank. til New Orleans 2. Juli.

Constantin, Nidersøe, afgik fra Aarhus 11. Juli, bestemt til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Esbern, Snare, Madsen, afgik fra Nakskov 10. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 11. Juli, bestemt til Grimsby via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Søberg, afgik fra Newcastle 10. Juli, best. til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 10. Juli, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 8. Juli, bestemt til Reval anl. Kbhvn. — Storebelt, Hardt, paa Bedding i Newcastle.



— Union, Therkildsen, afgik fra Odense 10. Juli, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Frej, Rasmussen, paa Bedding i Helsingør.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Rotterdam 8. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra St. Petersborg 4. Juli, best. til Rotterdam. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Newcastle 5. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Brahestad 3. Juli. — Skjold, Schmidt, afgik fra Hull 3. Juli, bestemt til Kronstadt. — Danmark, Kraemer, afgik fra Rotterdam 9. Juli, bestemt til Tyne Dock. — Ragnar, Holst, ankom til Rouen 3. Juli. — Volmer, Riber, afgik fra St. Petersborg 4. Juli, best. til Amsterdam. — Dan, Tofte, ankom til Libau 2. Juli. — Magnus, Jørgensen, ank. til Libau 1. Juli. — Olaf, Petersen, afgik fra Swansea 30. Juni, bestemt til Kronstadt. — Svend II, Risø, afgik fra Uleaborg 7. Juli, bestemt til Rouen. — Erik II, Hveysel, ankom til Sunderland 9. Juli. — Knud II, Hansen, afgik fra Bjørneborg 7. Juli, bestemt til Calais.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til St. Petersborg 30. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Granton 4. Juli, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Blyth 30. Juni. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersborg 8. Juli, bestemt til Ghent. — Russ, Jensen, ankom til Bremen 28. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Calcutta 3. Juli. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Tyne 28. Juni, best. til Port Arthur.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Rouen 6. Juli. — Kamma, Pedersen, afgik fra Riga 5. Juli. — Helga, Lage- sen, ankom til Sunderland 8. Juli. — Martha, Jørgensen, ankom til Tynedock 9. Juli. — Elna, Møller, ankom til Tynedock 9. Juli. — Therese, Løffler, afgik fra Boulogne 9. Juli.

**Urania.** Polarstjernen, Callesen, afgik fra Leith 4. Juli. — Ekliptika, Nielsen, afgik fra Kronstadt 6. Juli. — Venus, Jørgensen, ankom til New Orleans 6. Juli. — Mars, Nielsen, ankom til Seydisfjord 16. Juni.

**Nordseen.** Wineland, Høgstedt, ankom til Tamatava 29. Juni. — Nordland, Pii, afgik fra Grangemouth 2. Juli. — Holland, Jørgensen, ankom til Kjøge 5. Juli. — England, Andresen, afgik fra Libau 5. Juli. — Rusland, Møller, afgik fra St. Servan 6. Juli.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Svendborg 5. Juli, ankom til Riga 8. Juli. — Niobe, Schmidt, ankom til Haparanda 5. Juli. — Nancy, Nielsen, afg. fra Nykjøbing F. 6. Juli, bestemt til Riga. — Nautik, Mortensen, afgik fra Sutton Bridge 6. Juli, ankom til Burntisland 8. Juli. — Nexos, Sørensen, afgik fra Caen 3. Juli, ankom til Methil 6. Juli. — Nordseen, Gram, afgik fra Warkworth 3. Juli, bestemt til Kronstadt. — Nora, Christensen, ankom til Yarmouth 8. Juli. — Neptun, Winther, afgik fra Gravelines 8. Juli, bestemt til Methil. — Nerma, Nielsen, afgik fra Themsen 4. Juli. — Alfa, Nørby, afgik fra Newcastle 8. Juli, bestemt til Esbjerg.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra St. Petersborg 7. Juli, bestemt til Dunkerque. — Fyen, Hansen, afgik fra Burntisland 5. Juli, ankom til Kbhvn. 8. Juli. — Hafnia, Tvoensegaard, ankom til Lübeck 2. Juli. — Russia, Hansen, afgik fra Sunderland 5. Juli, ankom til Kbhvn. 8. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 9. Juli, best. til Rotterdam.

**Union.** Frisia, Jørgensen, afgik fra Riga 5. August, bestemt til Amsterdam. — Gallia, Poulsen, afgik fra Dordrecht 6. Juli, ankom til Blyth 7. Juli. — Britannia, Larsen, afgik fra Libau 26. Juni, ankom til London 2. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Rotterdam 8. Juli. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Antwerpen 2. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 9. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 6. Juli. — Jomsborg, Kühl, ankom til Ny Karleby 1. Juli. — Kronborg, Schultz, ankom til Sharpness 3. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Wasa 6. Juli. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, best. til Rouen. — Søborg, Fischer, afgik fra Blyth 3. Juli, best. til Kronstadt. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 7. Juli. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Glasgow 6. Juli, bestemt til Neapel.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Aarhus 9. Juli, best. til Kbhvns. Red for Ordre. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Kronstadt 8. Juli, best. til Ekenæs. — Marselisborg, Andersen, ankom til Quebec 5. Juli. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Genua 3. Juli, best. til Sevilla. — Skodsborg, Larsen, ank. til Skutskär 9. Juli. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 9. Juni, best. til Calais. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Kbhvn. 9. Juni. — Vordingborg, Degn, afgik fra Kronstadt 7. Juni, best. til Himango.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 6. Juli. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 4. Juli, best. til Rouen.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Rotterdam 6. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 2. Juli, ankom til Kiel 6. Juli. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 6. Juli, best. til Kbhvn. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 4. Juli, ankom til Windau 6. Juli. — Bornholm, Petersen, afgik fra Ghent 2. Juli, ankom til Grangemouth 4. Juli, afg. 8., best. til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Kiel 3. Juli. — Ajax, Brorson, afg. fra Kiel 6. Juli, ankom til Riga 9. Juni. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 5. Juli, ankom til Newcastle 8. Juli.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Reval 4. Juli. — Thorvaldsen, Predbjørn, afg. fra Libau 5. Juli, best. til Gand. — Ansgar, Larsen, ank. til Kronstadt 4. Juli. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Antwerpen 5. Juni. — Hamlet, Sommer, afgik fra Reval 6. Juni, bestemt til London. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 3. Juli, best. til Rotterdam.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Jensen, afgik fra Antwerpen 28. Juni. — Siam, Glahn, ankom til Shanghai 9. Juli. — Normannia, Erichsen, ankom til Singapore 28. Juni. — Patria, Larsen, afgik fra Suez 27. Juni. — Cimbria, Hansen, passerede Aden 6. Juli.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Riga 1. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kronstadt 9. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Windau 7. Juli.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 8. Juli.

**Æra.** Enighed, Nielsen, ankom 1. Juli til Sundswall.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Wiborg 4. Juli, bestemt til Dunkirk. — Kai, Thomsen, afgik fra Gefde 2. Juli, best. til Kings Lynn. — Clara, Jensen, afgik fra Grangemouth 8. Juli, bestemt til Kronstadt.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Rotterdam 9. Juli, best. til Wearmouth. — Svend, Bønnelycke, ankom til Riga 9. Juli.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Grao (Spanien) 2. Juli.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Union, Sørensen, afg. fra Westport 30. Juni til Matupi. — Vega, Pedersen, afg. fra Port Elisabeth 1. Juli til King George Sound. — Verdande, Nielsen, ank. til Falmouth 3. Juli fra Rio Hashe, beordret til Hamburg. — Casma, Sonnicksen, ank. til Tamatava 3. Juli fra London. — Prinsesse Marie, Lybecker, prajet 27. Maj paa 14° S 85° W fra Hamburg til Kiautschau. — Maracaibo, Svarrer, afg. fra Ymuiden 4. Juli til Hamburg. — Havila, Holm, afg. fra St. Rosalia 5. Juli til Royal Roads f. O. for at laste Laks paa Frazer River til Evropa. — Dorane, Sigurdson, pass. St. Cathrine Pt. 5. Juli fra Paysandu til Hamburg.

**Fans. Sønderho.** Mary, Lydom, afg. 2. Juli fra Burntisland til Nykjøbing S. — Anna, Hansen, afg. 4. Juli til Emden fra Brämfors.

**Rønne.** Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 2. Juli. — Erik, Sonne, ank. til Kronstadt 3. Juli. — Rolf, Hermansen, ank. til Rügenwalde 3. Juli. — Gudmund, Borbye, ank. til Holtenau 3. Juli. — M. Christiansen, Bager, ank. til Archangel 4. Juli. — Herman Olsen, Pedersen, ank. til Kjøbenhavn 4. Juli. — John, Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 5. Juli.

**Svendborg.** Niels, Hansen, ank. til Kingslyn 1. Juli. — Agnes, Andreasen, ank. til Newcastle 3. Juli. — Skirner, Pilegaard, ank. til Southampton 3. Juli. — Ruth, Fallentin, ank. til Ræfse 3. Juli. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Leith 3. Juli. — Standard, Rasmussen, ank. til Kemi 3. Juli. — Brage, Jørgensen, ank. til Newcastle 3. Juni. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Skutskær 29. Juni. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkestone 2. Juli. — Elise Bay, Petersen, ank. til Portsmouth 4. Juli. — Union, Rasmussen, ank. til Skelefteaa 1. Juli. — Adonis, Andersen, ank. til Newcastle 1. Juli. — Athene, Hansen, ank. til Hamburg 4. Juli. — Marie, Petersen, ank. til Nantes 6. Juli. — Estrup, Madsen, ank. til Königsberg 6. Juli. — Pallesen, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 4. Juli. — Delos, Andersen, ankom til Archangel 6. Juli. — Fortuna, Christiansen, ank. til Solombal 8. Juli.

**Æra.** Karen, Hansen, ankom 1. Juli til Grimsby. — Habil, Rasmussen, ank. 1. Juli til Cardiff. — Rolf, Christensen, ank. 1. Juli til Archangel. — Mathilde, Hansen, ank. 1. Juli til Boness. — Niels Juel, Nielsen, ank. 2. Juli til St. Brieux Dok. — Astræa, Svane, passerede 30. Juni Kjøbenhavns Red. — Caroline, Eschen, ank. 30. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Borgå til Eu. — Zephyr, Hansen, afg. 1. Juli fra Nantes til Sunderland. — Regina, Kock, ank. 4. Juli til Kjøbenhavn. — Familien, Frederiksen,

ank. 4. Juli til Concarneau. — Hansigne, Clausen, afgik 15. Juni fra Maracaibo til Hamburg. — Ceres, Bager, ank. 3. Juli til Concarneau. — Sigrid, Petersen, ank. 2. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Petersborg f. O. — Marthing, Friis, ank. 3. Juli til Treport. — Marie, Christensen, afgik 3. Juli fra Kjøbenhavn til Masnedsund. — Annes Minde, Friis, afg. 4. Juli fra Kjøbenhavn til Stege. — Alf, Hansen, ank. 1. Juli til Aarhus. — Albert, Fabricius, er afgaaet fra Åbo til Pontrioux. — Neptunus, Bager, ank. 1. Juli til Aarhus fra Åhus. — Skirner, Jepsen, afg. 28. Juni fra Sundsvall til Courseulles. — Genius, Bastrup, afgik 28. Juni fra Sundsvall til Treguier. — Dannebrog, Boye, afg. 28. Juni fra Mo (Umeå) til Granville. — Ærø, Christensen, afg. 27. Juni fra Luleå. — Anna, Hansen, ank. 5. Juli til Nakskov. — Norden, Rasmussen, ank. 4. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Norrkøping. — Marie, Kromann, afg. 4. Juli fra Kjøbenhavn til Nivaa. — Rødkilde, Christensen, ank. 3. Juli til Aarhus fra Neumühlen. — Theodor, Andersen, afgik 5. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Duen, Christensen, afg. 1. Juli fra Dysart til Island. — H. C. Christensen, Boye, ank. 6. Juli til Neder Kalix. — Salus, Bager, afg. 2. Juli fra Dysart til Königsberg. — Union, Mortensen, afg. 2. Juli fra Dysart til Svendborg. — Althea, Albertsen, afgik 2. Juli fra Dysart til Svendborg. — Maren, Boye, afg. 3. Juli fra Dysart til Rudkjøbing. — Fremad, Hansen, afg. 25. Juni fra Ræfse til London. — Caroline, Madsen, afg. 6. Juli fra Odense til Faxe. — Alfa, Rasmussen, ank. 6. Juli til Neder Kalix. — Fortuna, Schmidt, ank. 6. Juli til Rudkjøbing. — Baltic, Christensen, ank. 2. Juli til Stolpemünde. — Marie, Rasmussen, ank. 6. Juli til Kjøbenhavn fra Aalborg. — Paket, Friis, ank. 6. Juli til Kjøbenhavn. — Nicolines Minde, Schøslær, ank. 6. Juli til Kjøbenhavn. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. 6. Juli til Odense fra Aiga. — Saga, Clausen, afg. 5. Juli fra Bordeaux til Maracaibo (Vestindien) — Anne, Johansen, ank. 8. Juli til Carlshamn. — Nicoline, Hansen, afg. 5. Juli fra Alloa til Stege. — Philip, Hansen, afg. 3. Juli fra Boness, bestemt til Bogense.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 6. Juli til Frederiksværk.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen og Skagerrak.** Jyllands V.-Kyst. I 1901 ville *Thyborøn, Agger, Løkken* og *Tversted* Baaker blive fornyede uden Forandring af deres Topbetegnelser.

Der vil for hver Baake udgaa Bekendtgørelse, naar Ombygningen begyndes, og naar den afsluttes.

**Kattegat. Frederikshavn. Laurs-Rev SØ.** Omtrent 2 Kbl. SØ. for *Laurs-Rev* og tæt N. for Linien, de to røde, faste Ledefyr ved *Frederikshavn* Havn overet, er i  $4\frac{1}{2}$  Fv. Vand funden en lille Stenpulle med 23 Fod Vand. Den ligger fra *Frederikshavn* Ø.-Ledefyr i S.  $60^\circ$  Ø., 3,100 Alen.

**Fyrskibet „Læss-Rende“.** Den 1ste August 1901 forandres Taagesignalet i Fyrskibet „Læss-Rende“. Sirenen vil da hver 1 Minut give Et-Stød af c. 4 Sekunders Varighed.

**Fyrskibet „Hals“ SØ.** Vraget af Skonnerten „Anna“ af *Nakskov*, der var sunken 6 Kml. SØ.  $\frac{3}{4}$  Ø. fra Fyrskibet „Hals“, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 26 Fod.

**Sundet. Snekkersten Ø.** Uden for *Snekkersten* Havn ligger sunket en Del Vragrester, over hvilke den mindste Dybde er  $1\frac{1}{2}$  Fod. Tæt Ø. for Vragresterne er i 16 Fod Vand udlagt en Spidsbøje med Stage c. 1 Kbl. SØ. for det S.-lige Hjørne af Havnens S.-Mole. Tæt V. for Vragresterne er i 9 Fod Vand udlagt en sort Jernbøje. NV. for den yderste Bøje og c. 30 Alen fra Havnens S.-Moles Hoved.

Vraget vil snarest muligt blive uskadeliggjort.  
**Kjøbenhavn.** Fra den 15de August til den 9de September 1901 udlægges til Øvelse Søminer i *Sundet*, N. for *Middelgrunds-Fort*.

Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlads, afmærkes saaledes:

1. Det NØ.-lige Hjørne med en Fyrjagt, der ligger NØ. t. N.  $\frac{3}{4}$  N., 5,900 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn. Den viser om Natten en grøn Lanterne over en rød Lanterne, og om Dagen har den en grøn Ballon paa Toppen.
2. Det NV.-Hjørne med en Vager med grøn Kurvefletning og en grøn Ballon. Den ligger N., 6000 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn.

3. Det SV.-lige Hjørne med en Fyrjagt, der ligger N.  $\frac{1}{4}$  V., 4,200 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn. Den viser om Natten en rød Lanterne over en grøn Lanterne, og om Dagen har den et grønt Flag paa Toppen.
4. Det SØ.-lige Hjørne med en Vager med grøn Kurvefletning og en grøn Ballon. Den ligger NØ. t. N., 4,100 Alen fra *Middelgrunds-Fort* Fyrtaarn.
5. Øvelsespladsens fire Sider afmærkes desuden hver med to mindre Vagere med grønt Flag.

Mellem *Middelgrunds-Fort* og den afmærkede Øvelsesplads udlægges Minekabler. Det er forbudt at ankre i Farvandet mellem Øvelsespladsen og *Middelgrunds-Fort*.

I de udlagte Fyrjagter vil Taagesignaler blive givet saaledes, at den for Ankerliggere paabudte hurtige Ringning med Klokke vil blive afsluttet med To-Slag i den ved det NØ.-lige Hjørne liggende Fyrjagt og med Et-Slag i den ved det SV.-lige Hjørne liggende Fyrjagt.

Fra den 15de August til den 24de September 1901 indtages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Middelfort* og *Prøvesten*, og Varselfyrene paa begge Forter ere slukkede i samme Tid.

**Amager Ø.-Kyst.** Ved Kloakledningens Inderende paa *Amager Ø.-Kyst* ere de to Baaker, der holdte overet angive Ledningens Retning, nu rejste.

Den 15de Juli 1901 tændes paa hver af Baakerne en grøn Lanterne.

Skibsførere advares mod at ankre over Kloakledningen, da saadan Opankring vil kunne medføre Ansvar, naar Ledningen derved beskadiges.

**Island. Reykjavik.** Vraget, som laa sunket  $1\frac{1}{2}$  Kbl. S.  $25^\circ$  Ø. fra *Orfirisey* S. Pynt, er ødelagt.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Kråkskär—Vattklubb.** En Damper er grundstødt paa en 19 Fods Grund i Farvandet omtrent midt imellem *Kråkskär* og *Vattklubben* Varder. Grunden er afmærket med en Krydsprik.  $58^\circ 50' 23''$  N. Br.  $17^\circ 44' 53''$  Ø. Lgd.

**Storjungfrun.** I 1901 forandres *Storjungfrun* Fyr til at vise hvidt To-Blink fra c. N.  $4^\circ$  V. gennem N. til c. N.  $23^\circ$  Ø., over *Prästgrund*, *Yttergrund* og *Hällgrund*, hvidt, fast Fyr fra c. N.  $23^\circ$  Ø. gennem S. til c. S.  $7^\circ$  Ø., og rødt, fast Lys fra c. S.  $7^\circ$  Ø. gennem S. og V. til c. N.  $4^\circ$  V.

Nærmere Meddelelse senere.

**Finland. Bottniske Bugt.** Fyrskibet „*Helsingkallen*“ er den 23de Juni 1901 atter udlagt paa Station uden for *Ny Karleby*.

**Finske Bugt. Krosserort. Edwards Grund.** Ved S.-Siden af *Edwards Grund* er udlagt en rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr.  $60^\circ 29' 48''$  N. Br.  $28^\circ 15' 43''$  Ø. Lgd.

**Tyskland. Pillau.** Fra 6te til 26de August 1901 afholdes Skydeøvelser ved *Pillau* fra Kl. 7—12 Fm. paa Hverdagene. Naar der skydes, hejses paa Fyrtaarnet et rødt Flag, og Havnen er da spærret for al Sejlads. Et hvidt Flag betyder, at der ikke skydes den Dag. Naar der skydes, ligger en Lodsdamper i Søen for at advare Skibe. Anvisninger skulle ubetinget følges.

**Kurisches Haff. Rinderort. Rinderort** Fyrs Højde er ved Storm kun 21 Fod.

**Neufahrwasser.** Den 13de eller 15de Juli 1901 afholdes Skydeøvelser ved *Neufahrwasser* i indtil 6 Kml. Afstand fra Batterierne. Naar der skydes, hejses en sort Ballon og et sort Flag paa Signalmasten ved Lodshuset, og Damper ligger ude. Skibe maa da ikke komme Ø. for Linien: Fyrtaarnet paa Ø.-Molen—*Hela* Fyrtaarn.

**Weichsel. Schiewenhorst.** De tre Baaker ved *Schiewenhorst*, der angav Indløbet til *Weichsel*, ere borttagne. Løbet uddybes.  $54^\circ 20' 7''$  N. Br.  $18^\circ 57' 3''$  Ø. Lgd.

Ifølge Telegram fra „*Marineamt*“ i *Berlin* er Fyrskibet „*Adler-Grund*“ nu flyttet og ligger paa  $54^\circ 50' 2''$  N. Br.  $14^\circ 21' 59''$  Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Tønsbergfjorden.** Fra 20de Juni til 12te August 1901 afholdes Sømineøvelser Ø. og V. for *Veierland*, V. for tre Mærkebøjer i hvert Sund. Bøjerne ere røde med hvidt Topmærke og om Natten forsynede med en hvid Lanterne. Bøjerne ligge NV. t. V. og SØ. t. Ø. for hinanden. Man skal gaa Ø. om Bøjerne.

**Kristianssand. Kirkeboen.** Stagen ved *Kirkeboen* i *Kristianssand* vestre Havn staar paa Grunden NØ. for Boen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Fortrap.** Om kort Tid afmærkes det nye Indløb til *Fortrap* med en rød Baaketønde med Ballon, hvorunder en Kegle med Spidsen opad, to sorte Spidstønder og to røde Spirtønder.

Den gamle Anduvningstønde og Spidstønde Nr. 1 blive foreløbig liggende, men Spirtønde A inddrages.

I det nye afmærkede Løb bliver Dybden mindst 11 Fod ved Lavvande.

Nærmere Meddelelse senere.

**Holland. Zeegat van Texel og Zuiderzee.** I *Schulpengat* ligger Spidstønde Nr. 6 i 30 Fod Vand 52, 57' 32" N. Br. 4° 43' 27" Ø. Lgd. I *Westgat* ligger Spidstønde Nr. 4 med Ballon paa 52° 56' 7" N. Br. 4° 38' 31" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 i *Schulpengat* har Ballon, men ingen Klokke. Spidstønde Nr. 8 i *Boontjes* har afkortet Kegle, men ingen Klokke. Den første Mølle S. for *Makkum* er borttagen.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Hoorn.** I *Hoorn* er det hvide Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 6 atter tændt.

**Vlissingen Red.** Vraget af den paa *Vlissingen Red* sunkne Dampner „*Tay*“ er nu borttaget. Afmærkningen er inddraget.

**England. Themsen. The Warp.** Vraget af den ca. 2½ Kml. V. for Fyrskibet „*Mouse*“ sunkne Dampner „*Killowen*“ er bortsprængt.

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

**Frankrig. Somme.** I *Somme* er Afmærkningen i den nedre Del af det NV.-lige Løb inddraget. Det V.-lige Løb, der er i Forbindelse med den øvre Del af det gamle NV.-lige Løb, er afmærket med en sort Spidstønde A 1 med Cylinder og en rød Spidstønde A 2 med Kegle, samt med fem sorte Spidstønder A 3—A 11, fire røde Spidstønder A 4—A 10 og en sort og hvid sribet, som ligger om Styrbord i det V.-lige Løb, hvor det forener sig med det S.-lige Løb. Tønde A 1 ligger paa 50° 13' 5" N. Br. 1° 30' 10" Ø. Lgd. og Tønde A 2 paa 50° 12' 53" N. Br. 1° 30' 59" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Bec d'Ambès.** Ved *Bec d'Ambès* har Grunden forandret sig, hvorfor den røde Spidstønde Nr. 44 med Kegle er flyttet ca. 1 Kbl. NØ. hen til 45° 1' 16" N. Br. 0° 35' 31" V. Lgd. og den røde Spidstønde Nr. 46 med Kegle ca. 1 Kbl. NØ. hen til 45° 0' 53" N. Br. 0° 35' 8" Ø. Lgd.

**Canada. Bay of Fundy og Golf of St. Lawrence.** Taagesignalerne ved følgende Fyr, der hidtil have været givne hver 20 Minutter, gives nu hver 15 Minutter og naar et Skibs Taagesignal høres i farlig Nærhed af Kysten, hver 5 Minutter:

<i>Gannet Rock.</i>	44° 30', <sub>15</sub>	N. Br. 66° 47'	V. Lgd.
<i>Bird Rock.</i>	47° 51'	—	61° 8' —
<i>Heath Point, Anticosti.</i>	49° 5'	—	61° 42' —
<i>West Point, Anticosti.</i>	49° 52', <sub>15</sub>	—	64° 31', <sub>17</sub> —
<i>Cape Gaspé.</i>	48° 45'	—	64° 9', <sub>15</sub> —
<i>Point de Monts.</i>	49° 20'	—	67° 22' —
<i>Cape Chatte.</i>	49° 6'	—	66° 45', <sub>15</sub> —
<i>Father Point.</i>	48° 31', <sub>15</sub>	—	68° 27', <sub>15</sub> —

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. New York Upper Bay.** Den ny Ankerplads ud for *Bay Ridge* og *Red Hook* er afmærket paa Ø.- og SØ.-Siden med følgende fire hvide Spirtønder, mærkede A: *Upper Anchorage* Tønde, ud for *Red Hook*, i 23 Fod Vand, fra *Governors Island* Fyr i S. 11° V. og fra *Robbins Reef* Fyr i N. 60½° Ø. *Upper Middle Anchorage* Tønde, ud for *Gowanus Bay*, i 14½ Fod Vand, fra *Governors Island* Fyr i S. 3½° V. og fra *Robbins Reef* Fyr i N. 81° Ø. *Lower Middle Anchorage* Tønde, ud for *Bay Ridge*, i 22 Fod Vand, fra *Statue of Liberty* i S. 1½° Ø. og fra *Robbins Reef* Fyr i S. 45½° Ø. *Lower Anchorage* Tønde ud for *Bay Ridge* S.-Pynt i 32 Fod Vand, fra *Fort Tompkins* Fyr i N. 8½° Ø. og fra *Robbins Reef* Fyr i S. 24½° Ø.

De to Ankerplads-Tønder ud for det N.-lige Indløb og ved den nedre Ende af *Erie-Basin* ere inddraget.

**Delaware River. Cherry Island.** Alle Bygningerne, Fyrtaarnet undtagen, ved Fyrstationen ved *Edgemoor* Vagerstation, ½ Kml. ovenfor *Edgemoor* Valsemølle, ere malede lysebrune, Tagene rødbrune.

**Virginia. Chesapeake Bay. Tail of the Horseshoe.** Fyrskibet Nr. 46 er nu permanent udlagt ved SØ.-Enden af *Tail of the Horseshoe* og Fyrskib Nr. 71 inddraget. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 44 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der hver ½ Minut giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

**Elizabeth River.** Omtr. den 28. Juni 1901 forandres Fyret paa Lystønden paa V.-Siden af N.-Enden af den gravede Rende fra *Hampton Roads* til *Elizabeth River* til at vise hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 3 S., Mærke 3 S.

**North Carolina.** Omtr. den 1. Juli 1901 ombytttes Fyrskibet „*Diamond Shoal*“ Nr. 72 permanent med Fyrskib Nr. 71. Fyr- og Taagesignaler ere uforandrede.

**Cape Fear River. Midnight Shoal. Midnight Channel**

nedre, sorte Stumtønde Nr. 15 ligger i 14½ Fod Vand, c. 5/8 Kml. N. 67° Ø. fra Yderenden af *Reeves Point*.

**Pamlico Sound. Roanoke Marshes.** Fra omtrent den 1. Juli 1901 gives Taagesignal ved *Roanoke Marshes* Fyr med Sirene, der giver Stød af 8 S. Varighed, med 1½ S. Pause mellem Stødene.

**South Carolina. Little River Inlet.** Anduvningstønden ud for *Little River Inlet* er en rød og sort lodret sribet Stumtønde, der ligger fra *Bald Beach* V.-Ende i S. 32½° V. og fra *Walters Island* Ø.-Ende i S. 31° Ø.

**Port Royal Sound. Fishing Rip.** Tønden ved *Fishing Rip* NV.-Ende ligger 4½/16 Kml. S. 16½° Ø. fra *Paris Island* forreste Ledefyr.

**Florida Keys. Tortugas Harbor.** Den gule Tønde, der laa 9/16 Kml. N. 44° V. fra *Tortugas Harbor* Fyr, er forsvunden.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Terraceia Bugt.** Omtr. den 27. Juni 1901 tændes *Bird Key* hvide, faste Fyr atter.

**Colombia. Colon.** En ny Anduvningstønde er udlagt i 5½ Fv. Vand ved Indløbet til *Colon Harbor*, 1/6 Kml. N. 60° V. fra *Colon* Fyrtaarn.

**Porto Rico. Mayaguez Harbor. Great Manchas Tønde.** Den røde Spidstønde ved *Great Manchas Shoal* ligger farligt for dybtgaaende Skibe; der er 3 Fv. ca. 3 Kbl. N. 57° V. fra Tønden. Man bør søge klos til den sorte Stumtønde paa N.-Siden ved S.-Enden af *Inner Manchas*.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Chili. Chonos Øer. Traiguen Island.** Grunden, der i Kortene er aflagt 3/4 Kml. N. for N.-Pynten af *Traiguen Island*, ligger 4 Kbl. N. 68° V. fra denne Plads, En anden Grund ligger ca. 1½ Kml. N. 68° Ø. fra den foregaaende, 45° 24' S. Br. 73° 38' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien.** Ved *Algesiras* findes kun to Fyr, nemlig et hvidt, fast Fyr ved S.-Enden af Fortet paa *Ile Verte*, og et rødt, fast Fyr paa Yderenden af Jernbanemolen.

I *Alicante* har det røde, faste Fyr paa Yderenden af Havnens V.-Mole en Lysævne af 11 Kml.

*Villajoyosa* hvide, faste Fyr har en Lysevne af 10 Kml. Ved *Denia* er der et hvidt, fast Fyr paa Yderenden af hver Mole og et rødt, fast Fyr paa Yderenden af N.-Diget, som er under Bygning. Lysævnen: 2½ Kml.

Ved *Vinaroz* er der, foruden det hvide, faste Fyr paa Ø.-Molen, et hvidt, fast Fyr paa V.-Molen. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 2 Kml.

Fyret ved *Port Pi* i *Palma Bugt* paa *Majorca* er et hvidt, fast Fyr med hvidt Et-Blus hver 3 Minutter.

**Barcelona.** I *Barcelona* er der paa SV.-Hjørnet af Skibsværfts-Havnen tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Paa NØ.- og NV.-Hjørnerne af Molen *Capitania* er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 4 Kml.

**Frankrig. Marseille Bugt. Ile Ratoneau.** I Løbet mellem *Ile Ratoneau* N.-Kyst og *Les Eglades* er der kun 8 Fod Vand.

**Italien. Civitavecchia.** Skibsførere advares atter om, at det S.-lige Løb til *Civitavecchia* Havn er lukket, og at kun det N.-lige Løb til Havnen kan benyttes.

**Salerno Bugt. Licosa.** Ved Grunden *Licosa* er i 6 Fv. Vand udlagt en sort og hvid sribet Spidstønde med Stage og sort Ballon. 40° 15' 15" N. Br. 14° 52' 16" Ø. Lgd.

**Sardinien N. Santo Stefano V.** Tønden ved Grunden *Chesa* ligger 1, Kml. S. 20° Ø. fra Semaforen og Tønden ved Grunden *Paura*, 1½ Kml. S. 1° V. fra Semaforen.

**Sardinien S.-Kyst. Secca del Berni.** Paa Baaken paa *Secca dei Berni* er tændt et rødt, hurtigblinkende Fyr. Det viser midlertidigt rødt, fast Fyr. 39° 6' 39" N. Br. 9° 33' 0" Ø. Lgd.

**Sicilien N.-Kyst. Kap Zaffarano SØ. Formica.** Paa Grunden *Formica*, 1, Kml. S. 38° Ø. fra Kap *Zaffarano*, er rejst en Stage med Flag. 38° 5' 16" N. Br. 13° 38' 48" Ø. Lgd.

**Rusland. Dnieper Liman.** Et Sejlskib ligger sunket i 20 Fod Vand N. for *Otchakov Kanal*, 1, Kml. S. 60° V. fra *Otchakov* Kathedral. 46° 35' 35" N. Br. 31° 30' 33" Ø. Lgd.

**Kertch Stræde.** Paa Fyrskibet „*Tuslinski*“ tidligere Plads er udlagt to sorte Tønder 1, Kml. N. 19° Ø. fra Fyrskibets nuværende Plads, 2, Kml. N. 57° Ø. fra *Kamish Burum* og i S. 17° Ø. fra *Povolovski* Fyr. 45° 15',<sub>17</sub> N. Br. 36° 28',<sub>10</sub> Ø. Lgd.

11 Fods Grunden, som ligger 12 Kbl. S. 43° Ø. fra *Povolovski* Fyr, er paa N.-Siden afmærket med to sorte Tønder, hver med en Kegle med Spidsen opad, og paa S.-Siden med to røde Tønder, hver med en Kegle med Spidsen nedad.

**Kyz Aul.** Vraget, der er sunket mellem Tønden ved *Kyz Aul Takyl* Baake, ligger i 10 Favne Vand, 4, Kml Ø. fra *Kyz Aul* Fyr. Det er afmærket med en sort og hvid Stage med Ballon.

**Azovske Hav. Berdiansk Red.** Vraget, der laa sunket 3, Kml. N. 50° V. fra *Berdiansk* Forfyr, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen. 46° 40' 30" N. Br. 36° 41' 45" Ø. Lgd.

**Pynt Kodor.** Det røde og hvide vekslende Fyr paa *Pynt Kodor* er atter tændt.

**Asiens Ø.Kyst med Japan.**

**China. Yangtzekiang. Midway Flat.** I det N.-lige Indløb til *Yangtzekiang* er ved *Midway Flat* udlagt en rød Spids-tønde med Diamant i 22 Fod Vand, Springtids Lavvaude, 6, Kml. S. 69° V. fra *Shaweishan* Fyr.

**Chinkiang Distrikt. Silver Island Crossing.** Paa den venstre Flodbred N. for *Feather Island* er opført to Ledebaaker, der holdte overet lede gennem *Silver Island Crossing*. Bagbaaken har sort Firkant og Forbaaken sort og hvid Diamant paa Toppen. Fra Bagbaaken vises et rødt, fast Fyr og fra Forbaaken et hvidt, fast Fyr.

I Fyrlinien er der 24 Fod Vand, men med mindre Vand tæt ved, og da Løbet kan forandre sig, maa Fyrene benyttes med Forsigtighed.

**Hankow Distrikt. King Kau Klipper.** Ved *Hsia-Sha-Hu* paa Flodens Ø.-lige Bred, c. 2 Kml. ovenfor *King Kau* Klipperne, er opført to sorte Ledebaaker med Trekant, der holdte overet lede mellem disse Klipper og Klipperne ved Flodens Ø.-lige Bred. Fra Bagbaaken vises et rødt, fast Fyr og fra Forbaaken et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 47 og 35 Fod.

**Golf of Petchili. Victoria Bay. Talien Wan. Dalny.** I den S.-lige Del af *Victoria Bay* ved *Panter Point* er anlagt Byen *Dalny* ved Endestationen for den *transsibiriske* Jernbane. Store Havneanlæg ere under Bygning.

**Japan. Shimonoseki Strait. Danno Ura. Danno Ura** Fyr er nu tændt paa sin nye Plads c. 100 Alen N. 49° Ø. fra den tidligere. Det lyser fra N. 63° Ø. gennem Ø. og S. til S. 34° V. og fra S. 46° V. til S. 50° V. over Løbet mellem *Akamagaseki* og *Moji*. Holdt overet med *Kanabuse* Baakefyr i N. 84° V. leder det i Løbet i *Middle Channel* i *Shimonoseki Strait*. Fyret og Fyrtaarnene ere uforandrede. 33° 58' 23" N. Br. 130° 57' 57" Ø. Lgd.

**Akamagaseki.** Ved *Akamagaseki* er tændt to Ledefyr. Bagfyret er et rødt, fast Fyr, der staar midt paa *Maruyama*. Flammens Højde: 63 Fod. Det lyser fra N. 64° Ø. til N. 74° Ø. Synsvidden: 13 Kml. 33° 57' 46" N. Br. 130° 56' 58" Ø. Lgd. Det vises fra en hvid, 15 Fod høj Træbygning. Forfyret er et hvidt, fast Fyr paa Ø.-Enden af *Danno Ura Machi* c. 230 Alen N. 69° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 40 Fod. Det lyser Horisonten rundt. Synsvidden: 6 Kml. Hvidt, 46 Fod højt Jerntaarn. 33° 57' 48" N. Br. 130° 57' 4" Ø. Lgd.

Holdte overet lede Fyrene i *Northern Channel* i *Shimonoseki Strait* fra c. 1 Kbl. NV. for *Sukiagari Shoal*.

**Karantænebestemmelser m. m.**

**Østerrig.** — Skibe fra *Ægypten* underkastes strengt Lægeeftersyn.

**Sverrig.** — Provinsen *Charkich* i *Ægypten* er erklæret for pestsmittet.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Juli 1901.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		100	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....		87	88
Norden .....		113	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn .....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....		49	50
Dannebrog .....		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....		71	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 .....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
Østasiatiske .....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
Østersøen .....	108	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109
Nordsøen .....		67	68
Torm .....		93	98
Gorm .....		104	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		100	103
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86
4% — — — 2. Serie ..	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — — —		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87
4% — — — 6 — — —		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — — —		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	141
Privatbank .....		121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122
Handelsbank .....		118	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....		99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....		66 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	66 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
Sukkerfabr. ....		108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....		104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 9. Juli 1901.**

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.85
London .....	18.13	18.10
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	72.10	—

**Notering paa Berlins Børs d. 9. Juli 1901.**

Russiske Noter .....	216.00
4% Russiske Consols .....	—
3 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit. ....	92.75
5% Mexikanske 1899. ....	97.10
5% Rumænske Stats. ....	90.00
4% — — — 1890 .....	78.10

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

„Danmark“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Norden“ 4,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 2,000, „Dampskibsselsk. af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 12,000.

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

**Esbjerg.**  
Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Mollerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Tolbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovfælede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.  
**Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater**  
samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.  
**G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.**  
Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aarhus.</b>	Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Lodspenge,</b> naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " <b>Litspenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " " " <b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton.	Losning og Lastning besørgeres efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.
<b>Assens.</b>	Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	<b>Lods i Sommeren</b> 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingssplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	<b>Ballastafgift 2 Øre</b> pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kulikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af hervedværende Firmaert til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkomne Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekrant til Løft af 100,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper ufor-nøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrilhed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nysted.</b>	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg.-Ton.	2½ à 3 Kr. pr. Mand	
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbansspor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½, Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

### Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon 5560.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

# F. Günther Hanssen & Co.,

**Port Said.**

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean,  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-  
pladsen (og assurere ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: **Lund.**

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: *Peter.*

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr-Adr.: **WIESE.**

Udkommet er:

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening.**

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ  
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, samt hos Foreningens  
Kredsstyrelser efter nærmere Bekendtgørelse.

## R. CRAGGS & SONS,

*Shipbuilders, Engineers, and Repairers,*

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

**Lager af Værktøj og Beslag.**

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

*I Kommission hos Tillges Boghandel.*

## LANDMANDSBANKEN

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



## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust og Syrer** for alle  
Lærnde i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Birmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Wald. Petersen's**  
**Kjøudsalg.**  
**Toldbodvej 44.**  
Telefon 5636.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Led-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaaende, er bortfalden  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

**Kattesundet 29, Aalborg,**

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

Aalborg  
Brøndums Akvavitter.

## Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

**J. Melander,**

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

**Toldbodgade 17.**

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

## Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 11. Juli 1901. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — 20 —  
Moderation for

5 Gange	10 Gange	25 Gange	
1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Juli 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkførereren.

KØBENHAVN.

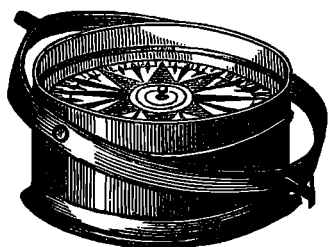
Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.



Kompas justeres.

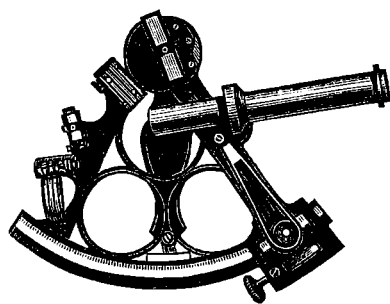
*Frederik Preisler.*

Telf. 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkertter med Kew Certifikat fra 30 Kr.



Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte  
**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Flensborgs  
**Skibbygning Selskab**

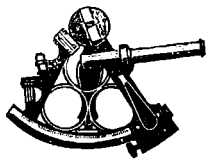
udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdøles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 124.  
Telefon 3011.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeले i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,  
AARHUS.

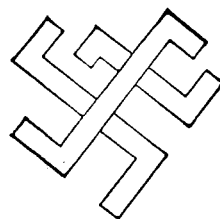
Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.



R. v. Sæ

## Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1890.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2508.

## Gafé van Zandt,

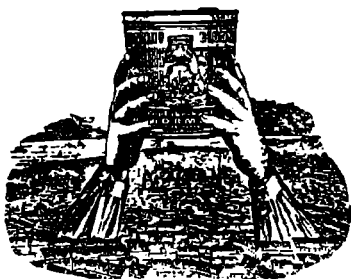
Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Øsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Alphas.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.



## A. FORMANN'S Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

Frederiksberggade 12.

## A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og .

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.



## Er „Moss-Rose“-Tobakken

egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P. O. No. 5.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Af

Skibsfører Jens Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse  
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Den Haandbog i praktisk Sømandsskab, der i disse Dage er udkommen, har i lang Tid i vide Kredse indenfor den danske Sømandsstand været imødeset med stor Interesse, ikke alene fordi den udfylder en tom Plads i vor nautiske Literatur, men ogsaa og ikke mindst fordi den fremtræder som Resultatet af en Skibsførers mangeaarige og ihærdige Arbejde. De af vor Sømandsstand, for hvem den er bestemt, vil i særlig Grad føle denne Bog som deres, fordi den er skreven ikke paa Grundlag af teoretiske Studier, men ud af den praktiske Skibsførers grundige Erfaringer.

Nogle Linjer om Bogens Forhistorie vil have Interesse, og vi indleder dem med nogle Ord om dens Forfatter, Kaptajn Jens Kusk Jensen. Han er født i Februar 1866 paa Mors, hvor hans Fader ejede en Gaard. Sønnen forblev i Hjemmet indtil han, da han var 17 Aar gammel, fulgte sin Lyst og gik til Søs. Han kom om Bord i Skonnerten „Skjold“ af Thisted og sejlede saa i Fart paa Nord- og Østersøen i fire Aar. I 1886 tog han Styrmandseksamen og han gik derefter til Orlogs med Fregatten „Jylland“ paa dens Vintertogt til Vestindien i 1886-87. Efter at være kommen hjem, sejlede han i otte Aar fra Hamburg med engelske, tyske og danske Skibe, paa disse sidste som Styrmand, mest i Fart paa Vestkysten af Amerika og Australien.

Tre af de Skibe, han sejlede med i denne Fart, forliste. Det første var „British Monarch“ af Liverpool, der forliste i det sydlige Atlanterhav, idet der udbrød Ild i Lasten, som delvis bestod af Dynamit; Besætningen gik i Baadene, af hvilke de to optoges af en Hvalfanger og landsattes i Kapstaden, medens den tredje gik under. Anden Gang forliste han ved Mauritius med en engelsk Skonnert og tredje Gang med Sejlskibet „Bertha“ af Esbjerg, der gik under ved Falklandsøerne. Efter i alle disse Aar mest at have sejlet i Langfart, kom han hjem og købte Part i Skonnerten „Skjold“ af Thisted. Han blev Fører af dette Skib og førte det i omtrent et Aar, da det forliste i Thyborøn Kanalen. Han sejlede nu en kort Tid som Styrmand med danske Skibe og havde derefter Tilsyn med Bygningen af to Skonnerter, „Skjold“ og „Alloa“, der for dansk Regning byggedes i Holland. Efter i godt et Aar at have ført det ene af dem, overtog han Tilsynet med Bygningen af to ny Skonnerter, „Alva“ og „Dollar“, i Holland, ligeledes for for dansk Rederi. Han førte en kort Tid „Dollar“ og har nu igen Tilsyn med to Nybygninger i Holland.

Det ses af denne korte Skildring, at Kaptajn Jensen har ført et ægte Sømandsliv, har set sig om i Verden og har lært Sølivets Strabadser at kende. Men uden Tvivl har dog Sansen for Sølivets lysere Sider hos ham været saa stærk som hos nogen, og den Lyst, der driver Værket, har hos ham skabt en dybt gaaende Interesse for Sømandens Gerning. Dette viste sig ikke alene i de Timer, da han røgtede sine ofte ansvarsfulde Hverv, men ogsaa i Fritiden. Fra Dreng har han haft udpræget Sans for Tegning, og de Ævner i denne Retning, han sidder inde med, forstod han tidlig at udnytte. Da han var til Orlogs, brugte han jævnlig sin Fritid til at tegne forskellige Skibsmandsarbejder; da han senere var paa sin første Rejse fra Hamburg, havde han det Uheld at falde ned fra Fokkemasten i Højde med Mærset og slaa sig temmelig slemt. Han tilbragte nu en lang Tid om Bord som Patient, og for at faa Tiden til at gaa, beskæftigede han sig meget med Tegning. Her lagdes saaledes for omtrent 11 Aar siden det første Grundlag til den Bog, der nu foreligger færdig; efterhaanden modnedes Planen, og i

de følgende Aar fuldendte han Værket. Men det fuldendtes under megen Modgang. Kaptajn Jensen fortæller selv i Forordet til Bogen, at i de 11 Aar, i hvilke han har arbejdet paa den, har han 4 Gange lidt Skibbrud; derved ødelagdes alle de oprindelige Tegninger og gik delvis tabt. Mere end én Gang var Haabet om nogen-sinde at faa Bogen færdig nær ved at gaa til Bunds tilligemed hans øvrige Ejendele, men den Velvilje, hans Arbejde stadig mødte saavel blandt danske som blandt fremmede Søfolk, gav ham stedse Mod til at tage fat igen. Og omsider forelaa Resultatet af 11 Aars stadigt og ihærdigt Arbejde som det færdige Manuskript til Bogens Tegninger og Tekst.

Men hermed var Maalet jo ikke naaet. Forfatterens eget Skøn og mange kyndige Sømands Dom gik ud paa, at disse Tegninger af Skibsmandsarbejder kunde gavne en større Kreds, og Kaptajn Jensen bestemte sig da til at forsøge at faa dem offentliggjorte. Maaske vil han nu, da dette omsider er lykkedes, mene, at denne sidste Del af hans Arbejde ikke var den letteste. At sende en saadan Bog ud i Verden, uden at den bæres af et solidt økonomisk Fundament, er ikke Hvermands Sag. Der findes næppe under vore smaa Forhold nogen Forlægger, der tør løbe den Risiko, og skulde en saadan Bog være fremstillet uden økonomisk Støtte, vilde den i Handelen blive saa kostbar, at den næppe i større Udstrækning vilde blive købt af dem, for hvem den er bestemt. Der maatte altsaa skaffes Penge til Bogens Fremstilling, men da man vanskelig faar dem uden gode anbefalinger, maatte saadanne først bringes tilveje. Manuskriptet blev derfor forelagt forskellige Institutioner og private Mænd, hvis Meninger har Vægt. Vi nævner saaledes, at Navigationsdirektøren, Kommandør J. A. D. Jensen gav det en meget varm anbefaling; det samme var Tilfældet med Foreningen til Søfartens Fremme, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 og Fanø Skibsrederforening. Forsynet med disse gode Vidnesbyrd begyndte Kapt. Jensen nu sin Vandring til saadanne Institutioner, der har Ævne til at fremme Formaal som dette. Men den Vandring er ofte lang her i Danmark, og en Sømand, der vil have Støtte for sin Sag, møder adskillige beklagende Skuldertræk før det lykkes ham — hvis det overhovedet lykkes. Thi for Kaptajn Jensen gik det ikke. Ingen af de rige Institutioner, der hvert Aar strør store Summer ud til saa mange almennyttige Formaal, havde Sans for en Gang at offre noget klækkeligt paa en Sag, der havde en saa anerkendt Interesse for de Søfarende, og man var altsaa lige vidt. Kaptajn Jensen henvendte sig da til Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og dennes Bestyrelse forstod, at den Sag, som han ønskede dens Støtte for, og som fra saa mange kompetente Sider var erkendt for en god Sag, at den burde gennemføres. Men Foreningen selv raadete ikke over Midlerne hertil, og dens Bestyrelse bestemte sig da til at søge Statens Hjælp. I Sommeren 1899 indgav den et Andragende til Indenrigsministeriet om at faa en Understøttelse til Gennemførelse af denne Sag, som den ansaa for at have stor Betydning for vore unge Sømands Uddannelse og megen almindelig Interesse. Indenrigsministeriet indhentede en Udtalelse, der var yderst gunstig og anerkendende, fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og forsynet med denne forelagdes Sagen for Rigsdagen. Der vistest den her megen Interesse af Folkethingsmand Chr. Hage, og paa Finansloven for afvigte Finansaar bevilgedes der Dansk Sejlskibsrederi-Forening en Understøttelse

af 5,000 Kr. til Bogens Udgivelse. Foreningens Arbejde med at faa Tegninger og Tekst fremstillede er nu afsluttet, og den har i disse Dage udgivet Bogen.

Vi gaar nu over til nogle Bemærkninger om det Værk, der, efter at saa mange Vanskeligheder er overvundne, har set Dagens Lys.

Bogen fremtræder ikke direkte med det Formaal for Øje at virke som Lærebog, bestemt til en eller anden Eksamen; den er mere beregnet paa, dels at give de Mennesker, der gør deres første Ture til Søs, et Begreb om de mange forskelligartede Ting, der findes om Bord i et Skib, dels at kunne benyttes som Haandbog til Brug ved Udmaaling af Dimensionerne paa Rigning, Rundholter, Sejl etc.

Bogen er skrevet meget populært, og Forfatteren har valgt at benytte de Udtryk, som er gængs om Bord i et Skib, og utvivlsomt maa det betragtes som en Fordel, at han betjener sig af det Sprog, som bruges om Bord. Den Anerkendelse maa man yde ham, at han er gaaet meget grundig til Værks og har behandlet de forskellige Afsnit med megen Omhu. Selvfølgelig er det ikke nogen let Sag at give en udtømmende Forklaring om de mange forskellige Ting, der kommer ind under Begrebet „praktisk Sømandsskab“; Stoffet vilde blive uforholdsmæssig stort, og Bogen som Følge deraf kostbarere, hvis man ikke paa mange Omraader begrænsede sig meget. Forfatteren har særlig givet sig af med at forklare de enkelte Dele, der forefindes om Bord i et Sejlskib, og kun i kortere Træk kommer han ind paa Dampskibe og hvad dermed staar i Forbindelse. Men Sejlskibenes Tid er jo endnu langt fra forbi, og det staar vel stadig klart i alle Søfolks Bevidsthed og anerkendes i alle Søstater, at for at blive en flink Sømand, maa man have sin første Uddannelse om Bord i et Sejlskib. For en ung Mand, der kommer til Søs, vil en Bog som denne være til megen Gavn; den vil kunne belære ham om, hvortil enhver enkelt lille Del bruges, som han ser om Bord i Skibet. Vi skal ikke her gaa nærmere ind paa en detailleret Omtale af de mange Afsnit, hvoraf Bogen bestaar, men kun kort nævne Hovedtrækkene.

Forfatteren begynder med Materiale for Rigning og giver en Beskrivelse af Tilvirkningen samt anfører en Tabel over de forskellige Materialers Styrke og Vægtforhold. Herefter følger, meget udførligt behandlet, Knobe og Stik, Taklinger og Katninger, Splidsninger, om hvorledes man trenser, smærter og klæder, samt om Bændsler, Taljer og Hejseværk. Og gaar man videre i Bogen, kommer man til Benævnelser paa de faste Dele om Bord i et Skib, med en kortfattet Beskrivelse af Skrog og Inventar samt Skibstegning. Dernæst et Barkskibs staaende og løbende Gods med en skematisk Fortegnelse over de enkelte Dele, Opmaaling af Rigningens Længde og Beskrivelse af Takkelridset til et Skib, ligeledes meget udførligt. Endvidere om Tilrigningen af et Skib, om hvorledes Rigningen tages op og sættes, samt om de forskellige Maader at rigge Skibe paa og Benævnelser paa de forskellige Skibstyper. Man faar herefter at vide, hvorledes Sejl slaas under og lægges sammen, om Blokke, Ankre og Ankerspil, om Drivanker, Nødror og almindeligt Ror, om Losning af svære Vægte, samt om Kølhaling, Slip og Tørdok; fremdeles om Bugsering og Redningsvæsen samt en mindre Forklaring om Deplacement og Stabilitet.

Det sidste Afsnit i Bogen optages af en Beskrivelse over hver enkeltts Stilling og Gerning om Bord, fra Kaptajnen til Skibsdrengen.

Som Bilag til Teksten følger 32 Tavler med 629 forskellige Tegninger, der knytter sig til de ovennævnte Afsnit af Teksten. Disse Tegninger vil sikkert i høj Grad bidrage til Forstaaelse af Teksten. De udmærker sig gennemgaaende ved Tydelighed, saaledes at de er meget let fattelige. Som en Mangel kan det anføres, at Tavlerne foreligger særskilt, i Stedet for at være indflettede i Teksten paa de Steder, hvor de hører til;

men Bekostningen herved er traadt hindrende i Vejen for, at dette kunde udføres. Endnu skal nævnes, at der i Bogen forefindes Oversættelse til engelsk og tysk af Navnene paa de enkelte Dele om Bord i et Skib, en sikkert meget heldig Foranstaltning.

Saaledes som Bogen foreligger, vil den komme til at koste 5 Kroner, en Pris, der er ualmindelig lav, henset til det udmærkede Indhold. At dette har kunnet gøres, skyldes den Velvilje, hvormed Bevillingsmyndighederne har stillet sig til Sagen, og som har givet sig Udslag i det ikke ubetydelige Tilskud til Udgivelsen af Værket.

Skønt Bogens Tekst, som nævnt, udmærker sig ved en Fremstilling, der let vil blive tilegnet af den Læsekreds, for hvilken den er bestemt, tror vi dog, at det fortrinsvis vil blive Tegningerne, der vil sikre den en gunstig Modtagelse i Sømandsstanden. For yngre Læsere, der endnu ikke har afsluttet deres Uddannelse, vil disse Tegninger ved deres Anskuelighed og Tydelighed i Enkelthederne i høj Grad lette Forstaaelsen, og baade de og ældre Søfarende vil have stor Glæde af at gøre sig bekendt med dem og den Fremstilling, der i dem gives af alt om Bord i et Skib. Af Forordet ses det ogsaa, at Forfatteren lægger særlig Vægt paa Tegningerne, idet han omtaler det som næsten umuligt at beskrive, hvorledes et Stykke Skibsmandsarbejde skal udføres, saa tydeligt, at en Begynder rigtig kan forstaa det, hvorfor han har bestræbt sig for, at Tegningerne fremtræder saa store og tydelige, at der kun behøves ringe Forklaring til dem; de fleste, siger han, spekulerer hellere lidt over en Tegning, end de giver sig i Lag med en tør Beskrivelse, men paa mange Steder maa begge dog følges ad. Tegningerne synes os da at være denne Bogs væsentligste Del, og Teksten slutter sig til dem som et ofte nødvendigt, altid nyttigt Supplement.

Vi medgiver hermed Kaptajn Jensens Bog vor bedste anbefaling. Vi haaber, at den maa vinde stor Udbredelse overalt i den danske Sømandsstand, særlig naturligvis blandt dens Forfatters nuværende og tilkommende Standsfæller. Den kan selvfølgelig have sine Mangler, men den staar som et saa smukt Vidnesbyrd om en dansk Skibsførers Ævner og Flid, at den fortjener den Anerkendelse, der ligger i en stor Udbredelse.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Fortsættelse af Forhandlingerne om faste Regler for det Arbejde, der kan forlanges af en Matros og en Letmatros.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Ja, det gælder til Orlogs, men ikke i vore Sejlskibe; som oftest gaar det saaledes som jeg anførte; en Mand faar sin Hyre forud, og selv om han ingenting kan, krymper man sig ved at give ham Lov, før Tiden er udløben, saa meget mere som der er Mangel paa Folk. Kunde det Forslag, som Hr. Torm nævnte, og som kom frem efter Opfordring af Fagforeningerne selv, blive Lov, maatte Resultatet betragtes som tilfredsstillende.

Agent Petersen, Marstal: Jeg har paalagt alle mine Skibsførere, at under saadanne Forhold er der kun et at gøre: kan vedkommende ikke udføre det Arbejde, han ved Paamønstringen er forpligtet til at udføre, trækker man fra i hans Løn. Besætninger, som har været møn-

strede i England, har f. Eks. kun faaet det halve af, hvad de var mønstrede for. Alle Skibsredere burde paalægge deres Førere, at de overfor saadanne daarlige Subjekter, som ikke kan udføre, hvad de mønstrer sig for, trækker fra i Hyren, og jeg er sikker paa, at dette vilde hjælpe, naar det blev gennemført principielt.

Kaptajn P. H. Clausen, Fanø: Jeg vilde for mit Vedkommende være Foreningen taknemmelig, hvis der kunde udrettes noget for denne Sag, f. Eks. om det ved Lov blev bestemt, at den, der søgte Hyre som Matros, maatte kunne henvise til, at han havde sejlet en vis Tid.

Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing Jyll.: Tre Aar er ganske sikkert en kort Læretid, kun faa af dem bliver virkelig gode Matros paa den Tid, og Letmatros med to Aars Uddannelse bliver næppe, hvad man for Eks. for 20 Aar siden forstod ved at være Letmatros. Som det gaar nu, er det over alle Grænser; det er dem næsten komplet ligegyldigt, om de kan noget eller ikke, de forhyrer dem som hvadsomhelst. Jeg tror nok, at Dampskibene har gjort en Del til dette uheldige Forhold, thi naar vedkommende har været stor og stærk og blot har kunnet hale i en Trosse, har det været Skik og Brug, at han har faaet sin Hyre i Damperne. Paa tre Aar lærer man ikke at blive en virkelig Sømand; en saadan maa sætte en Ære i at lære alt det, som staar i Kapt. Kusk Jensens Bog; men det bliver næppe mange, der lærer det paa tre Aar. Saa megen Hyre som mulig, det er Sagen! Æresfølelse er der ikke ret meget af nu til Dags. Kunde det af Torm nævnte Forslag blive vedtaget, havde man dog en Smule at holde sig til.

Skibsreder Torm: I Norge er der et Forslag fremme om tre Aar, hvorhos vedkommende skal være 19 Aar gl., før han kan sejle som Matros. — Jeg maa indrømme, at 4 Aar slet ikke er for meget, og jeg tror ogsaa, at Fagforeningerne gerne vil støtte os, hvis vi fordrede et saadant Tidsrum. Fagforeningerne har jo en hel Del Indflydelse i Rigsdagen, og jeg er derfor glad ved, at de selv er komne med et saadant Forslag.

Skibsfører H. M. Kofoed, Rønne: Jeg kan ogsaa give min fulde Tilslutning til, at det ved Lov søges paalagt Vedkommende, der søger Hyre, at give Garanti for, at han er i Stand til at udrette, hvad han mønstrer sig for.

Konsul C. P. Lund: Efter de Oplysninger, Hr. Torm fremkom med, skal jeg ikke anmode om at faa nogen Resolution under Afstemning, men jeg vilde finde det heldigt, om Bestyrelsen anmodede Fællesrepræsentationen om at arbejde videre paa Sagens Fremme.

Mægler Hansen, Thurø: Jeg vilde ogsaa finde det heldigt, om man havde betryggende Lovbestemmelser for, hvor længe en Mand skal have sejlet for at give sig ud for Matros. Med Hensyn til Agent Petersens virksomme Middel til, at Søfolk ikke udgav sig for mere, end hvad de kunde præstere, skal jeg kun sige, at der indenfor vor Skibsførerstand findes et stort Tal — jeg tror egentlig det overvejende —, som giver efter, naar det kommer til Stykket. Derfor er det mere betryggende at have bestemte Regler at gaa efter, men det maa da udtrykkelig angives, om det er Dampskibs- eller Sejlskibssejlads; fordres der et Tidsrum af 3—4 Aar, maa mindst et Par Aar være med Sejlskibe.

#### Forholdsregler mod den i visse tyske Havne fordrede Vægtgaranti.

Formanden: Jeg skal henvise til, hvad Bestyrelsen siger i Beretningen: „Bestyrelsen erkender fuldt ud det urimelige i, at Skibsførerne i disse Havne tvinges til at garantere for Vægten af det, de indlader, og den

anser det for Foreningens Opgave at søge denne Vægtgaranti afskaffet. Da det imidlertid ikke vil kunne ske, uden at der tilvejebringes en fælles Optræden af danske, skandinaviske og tyske Sejlskibsredere, har Bestyrelsen foreløbig indledet Forhandlinger herom med disses Foreninger i de paagældende Lande.“ D'Hrr. vil være enig med mig i, at der ikke er nogen anden Vej at gaa. Det er en Urimelighed, at man stiller den Fordring til Skipperen, at han skal garantere for Vægten, og det vil han vel ogsaa blive fri for, naar Konkurrencen ikke bliver saa stor, men i daarlige Tider, naar Skibene ligger og venter paa Fragt, er de jo nødt til at akceptere alle Betingelser, som fordres. Anderledes vilde det være, naar alle var enige om, i Certepartiet at nægte at ville garantere for Vægten; derfor skal man arbejde hen til at faa denne Vægtgaranti afskaffet. Jeg nærer ikke stort Haab om, at Spørgsmaalet vil blive løst under de nuværende Forhold, thi Tiderne er for ugunstige og Konkurrencen meget stor.

Mægler Nicolaisen, Aarhus. Det er, som bekendt, Afdelingen for mindre Skibe, der har anmodet Bestyrelsen om at virke for at faa Vægtgarantien i visse Østersøhavne afskaffet, og jeg skal paa denne Afdelings Vegne tillade mig at forespørge, hvilke Resultater der er naaet ved de indledede Forhandlinger om Samarbejde med Hensyn til Vægtgarantiens Ophævelse.

Sekretæren, Redaktør Drechsel: Jeg skal oplyse, at der i Norge og Sverrig ikke eksisterer nogen Sejlskibsrederi-Forening, men at det tør ventes, at Nordisk Skibsrederforening vil støtte os. Vi har anmodet det danske Generalkonsulat i Hamburg om at faa opgivet de tyske Rederiforeninger, der har Skibe i den omtalte Fart, men fik som Svar kun en Henviisning til den officielle tyske Skibsliste, indeholdende omtrent samme Oplysninger som vor officielle Skibsfortegnelse. Der foreligger altsaa intet yderligere i Øjeblikket, men det Spørgsmaal, der først kræver Afgørelse, er jo ogsaa, hvorledes de danske Redere stiller sig.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Ifølge en med tyske Redere indledet Korrespondance er de tyske Skibe særdeles villige til at indgaa paa en Overenskomst om ikke at slutte Fragt med Vægtgaranti, men binde sig vil de ikke. Senere er der yderligere forhandlet med „Pommersche Schiffahrtsverein“, der ligeledes var villig til at forhandle med de danske Redere om dette Spørgsmaal. Endelig er der forhandlet med „Hannoveranische Schiffahrtsverein“, men de mente, at selv om de var villige til ikke at slutte Fragt med Vægtgaranti, saa vil de ikke kunne faa de danske Skibe med. Vil vi imidlertid afgive bindende Erklæring om, at de af vore Skibe, der er i Fart paa Østersøen, ikke vil slutte med Vægtgaranti, saa vil de til enhver Tid gaa med.

Redaktør Drechsel: Det har været Bestyrelsen bekendt, at de her nævnte tyske Foreninger interesserede sig for Sagen, men hidtil har der jo kun kunnet være Tale om rent forberedende Skridt; videre kan man ikke gaa, før det er konstateret, hvorledes de danske Redere stiller sig, og det er vel tvivlsomt, om dette kan opnaas paa denne Generalforsamling.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Jeg kan her ikke paa den mindre Afdelings Vegne foretage noget bindende.

Mægler Hansen, Thurø: Efter de Udtalelser, der er faldne, og de Svar, der er givne fra Udlandet, kan man altsaa ikke faa Vægtgarantien afskaffet før de danske Redere forpligter sig til ikke at slutte med Vægtgaranti, men Sagen er i det hele taget af en saa væsentlig Betydning, at vi ikke bør lade den falde, og vi maa derfor se, hvad vi paa en eller anden Maade kan gøre, for at

ingenlunde forudsætter nogen Magt til Søs, men alene, at den, der lader Arresten foretage, har en Fordring paa den, hvis Ejendom belægges med Arrest. „Siam“ kunde være blevet arresteret i hvilkensomhelst Havn, hvor den blev paatruffet, selv paa den allermindste Søstats Territorium, blot forudsat at Landets Love gav Adgang til saadan Arrest.

Det er imidlertid ikke nærmest denne besynderlige Forestilling om, hvorledes et Land konstaterer sit absolute Herredømme til Søs, der har foranlediget mig til at tage til Orde i Anledning af denne Skildring; derimod er det de ganske uberettigede, mere eller mindre tilslørede Antydninger af, at den engelske Domstol forventes ved Sagens Paadømmelse at ville lade sig paavirke af nationale Hensyn, og at man derfor, skønt Søforklaringerne har vist, at „Siam“ er uden Skyld, maa være belavet paa en Dom, der gaar ud paa, at begge Skibe har Fejl (both to blame), i hvilket Tilfælde ifølge engelsk Ret Værdien af den samlede Skade paa begge Skibe halveres, saaledes at hver Part bærer den ene Halvdel af den samlede Skade. Denne Insinuation er saa grundløs, som den vel kan være. En Domstol som den engelske Admiralty Division (en Afdeling af High Court of Justice i London) er uden Sammenligning den mest ansete Søret i Verden, og med god Grund. Dens Domme bærer altid Præget af stor Sagkyndighed, indgaaende Undersøgelse af Sagen i alle dens Detaljer og omhyggelig Overvejelse; den har et langt rigere Materiale af Præjudikater at bygge paa end nogen anden maritim Domstol, og dens Medlemmer har en enestaaende rig Anledning til at vinde Erfaring og Rutine, navnlig i Behandlingen af Kollisions-sager og Bjærgningssager. Enhver, der har noget Kendskab til denne Domstols Praksis, vil vide, hvor grundløst det er at sigte den for nogen Art af Partiskhed; for deres Skyld er det derfor ikke nødvendigt at tage til Orde mod disse uforvarlige Skrivelser, men disse kan muligvis gøre Skade ved at give dem, der intet kender til engelsk Retspleje, en ganske fejlagtig Opfattelse af denne, og derfor bør de ikke staa uimodsagte.

At Hr. Craal, som i „Dannebrog“ har malet dette Billede af Englands Magt til Søs, selv ikke har noget Kendskab til de Ting, han skriver om, viser sig paa flere Steder, saaledes ved den pudsige Idé, som han udtrykker saaledes, „at Engelskmændene, saafremt Modparten har begaaet blot den mindste Formfejl, i saadanne Tilfælde altid afsiger Kendelsen „both to blame“: med andre Ord, at den samlede Skade ved Kollisionen deles lige mellem de to Parter“. For det første forudsætter saadan Kendelse selvfølgelig, at der er Fejl paa begge Sider (dette er formentlig ogsaa Hr. Craal's Mening), og for det andet er det ubegribeligt, hvad der menes med Formfejl i denne Forbindelse, saa sandt som Formfejl ikke kan være Skyld i en Kollision. De Fejl, der foraarsager Kollisioner, er altid reelle, men for at Dommen skal gaa ud paa, at ogsaa „Siam“ er at dadle, er det ingenlunde tilstrækkeligt, at der paavises en Fejl fra „Siam“s Side — der maa tillige være en Kausalforbindelse mellem saadan Fejl og Ulykken; Fejlen maa, med andre Ord, have været en medvirkende Aarsag til Sammenstødet. Naar nu Forholdet er det, at „Siam“ var ganske uden Skyld i Kollisionen, saa vil dettes Rederi eller Assurandører visselig ikke faa nogen Grund til at beklage sig over, at Sagen indbringes for engelsk Domstol; det maa tværtimod være i deres store Interesse, at Sagen undergives den mest mulig sagkyndige og omhyggelige Undersøgelse og Bedømmelse\*) — den danske Domstols Dygtighed og Competence iøvrigt ganske ufortalt.

Naar den engelske Domstol lægger hele Ansvaret paa det græske Skib, hvad der efter Hr. Craal's Forestilling af Sagen er at vente, vilde dog dets Rederi eller Assurandører ikke have noget som helst Ansvar for Arrestens Følger, selv om „Siam“ var blevet liggende under Arrest den hele Tid; man kan finde dette mærkeligt, men saaledes er nu en Gang engelsk Ret.

—n.

## Fragtmarkedet.

Det er desværre et saare trist Skue, Fragtmarkedet for Tiden frembyder, idet den Bedring, som man nu i maanedvis taalmodigt har haabet paa, stadig lader vente paa sig. For et Par Uger siden begyndte Amerika at vise noget mere Liv, og der sluttedes en Del Tonnage til opad gaaende Rater, men nu er ogsaa dette Marked, som man øjensynlig knyttede ret sangvinske Forhaabninger til, flovet af, og det er i Øjeblikket ikke muligt at betinge de samme Fragter, som saa villigt betales for kort Tid siden. Befragterne holder sig tilbage, og navnlig for Korn fra U. S. effektueres næsten ingen Befragtninger, undtagen paa ganske nære Positioner. Hvorvidt denne Slaphed vil vedvare eller den kun er forbigaaende, er det vanskeligt at udtale sig om, men den store Mængde disponible Tonnage i Forbindelse med ugunstigere Beretninger om Kornhøsten, særlig Majs, virker i høj Grad trykkende paa Markedet, og i England er det den almindelige Mening, at en Fragtstigning af Betydning ikke vil finde Sted, med mindre en eller anden uforudset Begivenhed skulde indtræde. Andre Grene af Verdensmarkedet viser den samme Flovhedstilstand som Amerika, og Kulfragterne fra England er dels lavere, dels uforandret daarligere, da de i visse Retninger ikke godt kan komme lavere, uden at Tabet bliver meget betydeligt. Ja, Tilstanden paa Fragtmarkedet er sørgelig for Tiden, og mange Dampere sejler temmelig sikkert med Tab, men hvorfor lægger Rederne ikke en Del af deres Tonnage op? Det skal indrømmes, at det er kedeligt at maatte ty til Oplægning, som jo ogsaa koster Penge, men det er vistnok det eneste Middel til at faa mere Stabilitet i Fragterne, og hvis Rederne blot kunde blive enige om at lægge en vis Del af deres Tonnage op, skulde Resultatet nok vise sig. Hvorledes Sagen bedst skulde gribes an, maatte nærmere bestemmes paa et Rederimøde, men det vilde vistnok blive vanskeligt at komme overens, især for Udlandets Vedkommende, navnlig Englands.

Det østlige Marked er meget roligt, og Fragterne har en nedad gaaende Tendens. Fra Java er Raten for Sukker til Evropa eller U. S. falden til 22/6 for August. Rishavnene begynder ganske smaat at fragte; pr. Juli er der betalt 22/6 fra Calcutta til Liverpool, og pr. August/Septbr. 25/ fra Saigon til Holland. Kulraterne fra Calcutta er uforandrede paa Basis af 5½ Rupees til Bombay. Fra Bombay til U. K. eller Kont. betales uforandret omkring 15/6 til en eller to udsøgte Havne. Kurrachee er forretningsløs.

Sortehavet, Azoff etc. maa nærmest kaldes flove, og de faa Forretninger, som gøres, er næsten udelukkende for Juli/August og September Aflastning. Fra Sulina er der sluttet de fleste Baade til Rater omkring

\*) Ogsaa af en anden Grund synes de danske Assurandører at maatte være tilfredse med, at Sagen er indledet med Beslaglæggelse af det danske Skib i engelsk Havn, thi derved aabnes den eneste Udvej for dem til at faa Erstatning for den Skade, der er tilføjet „Siam“. Efter græsk Ret har Modparten nemlig intet Ansvar, naar hans Skib ligger paa Havets Bund, medens han efter engelsk Ret hæfter med Lstrl. 8 pr. Ton af Skibets Drægtighed.

Naar det danske Rederi nu anlægger Kontrasøgsmaal, vil det ifølge engelsk Lov kunne opnaa, at det græske Skibs Rederi eller dets Assurandører maa stille Sikkerhed for dets Fordring; forinden saa sker, vil Sagen mod „Siam“ ikke kunne fremmes. Finder den engelske Domstol, at det græske Skib alene har Skylden, vil det blive dømt ansvarligt efter engelsk Ret, og „Siam“s Assurandører vil kunne holde sig til den stillede Sikkerhed.

strede i England, har f. Eks. kun faaet det halve af, hvad de var mønstrede for. Alle Skibsredere burde paalægge deres Førere, at de overfor saadanne daarlige Subjekter, som ikke kan udføre, hvad de mønstrer sig for, trækker fra i Hyren, og jeg er sikker paa, at dette vilde hjælpe, naar det blev gennemført principielt.

Kaptajn P. H. Clausen, Fanø: Jeg vilde for mit Vedkommende være Foreningen taknemmelig, hvis der kunde udrettes noget for denne Sag, f. Eks. om det ved Lov blev bestemt, at den, der søgte Hyre som Matros, maatte kunne henvise til, at han havde sejlet en vis Tid.

Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing Jyll.: Tre Aar er ganske sikkert en kort Læretid, kun faa af dem bliver virkelig gode Matroser paa den Tid, og Letmatroser med to Aars Uddannelse bliver næppe, hvad man for Eks. for 20 Aar siden forstod ved at være Letmatros. Som det gaar nu, er det over alle Grænser; det er dem næsten komplet ligegyldigt, om de kan noget eller ikke, de forhyrer dem som hvadsomhelst. Jeg tror nok, at Dampskibene har gjort en Del til dette uheldige Forhold, thi naar vedkommende har været stor og stærk og blot har kunnet hale i en Trosse, har det været Skik og Brug, at han har faaet sin Hyre i Damperne. Paa tre Aar lærer man ikke at blive en virkelig Sømand; en saadan maa sætte en Ære i at lære alt det, som staar i Kapt. Kusk Jensens Bog; men det bliver næppe mange, der lærer det paa tre Aar. Saa megen Hyre som mulig, det er Sagen! Æresfølelse er der ikke ret meget af nu til Dags. Kunde det af Torm nævnte Forslag blive vedtaget, havde man dog en Smule at holde sig til.

Skibsreder Torm: I Norge er der et Forslag fremme om tre Aar, hvorhos vedkommende skal være 19 Aar gl., før han kan sejle som Matros. — Jeg maa indrømme, at 4 Aar slet ikke er for meget, og jeg tror ogsaa, at Fagforeningerne gerne vil støtte os, hvis vi fordrede et saadant Tidsrum. Fagforeningerne har jo en hel Del Indflydelse i Rigsdagen, og jeg er derfor glad ved, at de selv er komne med et saadant Forslag.

Skibsfører H. M. Kofoed, Rønne: Jeg kan ogsaa give min fulde Tilslutning til, at det ved Lov søges paalagt Vedkommende, der søger Hyre, at give Garanti for, at han er i Stand til at udrette, hvad han mønstrer sig for.

Konsul C. P. Lund: Efter de Oplysninger, Hr. Torm fremkom med, skal jeg ikke anmode om at faa nogen Resolution under Afstemning, men jeg vilde finde det heldigt, om Bestyrelsen anmodede Fællesrepræsentationen om at arbejde videre paa Sagens Fremme.

Mægler Hansen, Thurø: Jeg vilde ogsaa finde det heldigt, om man havde betryggende Lovbestemmelser for, hvor længe en Mand skal have sejlet for at give sig ud for Matros. Med Hensyn til Agent Petersens virksomme Middel til, at Søfolk ikke udgav sig for mere, end hvad de kunde præstere, skal jeg kun sige, at der indenfor vor Skibsførerstand findes et stort Tal — jeg tror egentlig det overvejende —, som giver efter, naar det kommer til Stykket. Derfor er det mere betryggende at have bestemte Regler at gaa efter, men det maa da udtrykkelig angives, om det er Dampskibs- eller Sejlskibs-sejlad; fordres der et Tidsrum af 3—4 Aar, maa mindst et Par Aar være med Sejlskibe.

#### Forholdsregler mod den i visse tyske Havne fordrede Vægtgaranti.

Formanden: Jeg skal henvise til, hvad Bestyrelsen siger i Beretningen: „Bestyrelsen erkender fuldt ud det urimelige i, at Skibsførerne i disse Havne tvinges til at garantere for Vægten af det, de indlader, og den

anser det for Foreningens Opgave at søge denne Vægtgaranti afskaffet. Da det imidlertid ikke vil kunne ske, uden at der tilvejebringes en fælles Optræden af danske, skandinaviske og tyske Sejlskibsredere, har Bestyrelsen foreløbig indledet Forhandlinger herom med disses Foreninger i de paagældende Lande.“ D'Hrr. vil være enig med mig i, at der ikke er nogen anden Vej at gaa. Det er en Urimelighed, at man stiller den Fordring til Skipperen, at han skal garantere for Vægten, og det vil han vel ogsaa blive fri for, naar Konkurrencen ikke bliver saa stor, men i daarlige Tider, naar Skibene ligger og venter paa Fragt, er de jo nødt til at akceptere alle Betingelser, som fordres. Anderledes vilde det være, naar alle var enige om, i Certepartiet at nægte at ville garantere for Vægten; derfor skal man arbejde hen til at faa denne Vægtgaranti afskaffet. Jeg nærer ikke stort Haab om, at Spørgsmaalet vil blive løst under de nuværende Forhold, thi Tiderne er for ugunstige og Konkurrencen meget stor.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Det er, som bekendt, Afdelingen for mindre Skibe, der har anmodet Bestyrelsen om at virke for at faa Vægtgarantien i visse Østersøhavne afskaffet, og jeg skal paa denne Afdelings Vegne tillade mig at forespørge, hvilke Resultater der er naaet ved de indledede Forhandlinger om Samarbejde med Hensyn til Vægtgarantiens Ophævelse.

Sekretæren, Redaktør Drechsel: Jeg skal oplyse, at der i Norge og Sverrig ikke eksisterer nogen Sejlskibsrederi-Forening, men at det tør ventes, at Nordisk Skibsrederforening vil støtte os. Vi har anmodet det danske Generalkonsulat i Hamburg om at faa opgivet de tyske Rederiforeninger, der har Skibe i den omtalte Fart, men fik som Svar kun en Henviisning til den officielle tyske Skibsliste, indeholdende omtrent samme Oplysninger som vor officielle Skibsfortegnelse. Der foreligger altsaa intet yderligere i Øjeblikket, men det Spørgsmaal, der først kræver Afgørelse, er jo ogsaa, hvorledes de danske Redere stiller sig.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Ifølge en med tyske Redere indledet Korrespondance er de tyske Skibe særdeles villige til at indgaa paa en Overenskomst om ikke at slutte Fragt med Vægtgaranti, men binde sig vil de ikke. Senere er der yderligere forhandlet med „Pommersche Schifffahrtsverein“, der ligeledes var villig til at forhandle med de danske Redere om dette Spørgsmaal. Endelig er der forhandlet med „Hannoveranische Schifffahrtsverein“, men de mente, at selv om de var villige til ikke at slutte Fragt med Vægtgaranti, saa vil de ikke kunne faa de danske Skibe med. Vil vi imidlertid afgive bindende Erklæring om, at de af vore Skibe, der er i Fart paa Østersøen, ikke vil slutte med Vægtgaranti, saa vil de til enhver Tid gaa med.

Redaktør Drechsel: Det har været Bestyrelsen bekendt, at de her nævnte tyske Foreninger interesserede sig for Sagen, men hidtil har der jo kun kunnet være Tale om rent forberedende Skridt; videre kan man ikke gaa, før det er konstateret, hvorledes de danske Redere stiller sig, og det er vel tvivlsomt, om dette kan opnaas paa denne Generalforsamling.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Jeg kan her ikke paa den mindre Afdelings Vegne foretage noget bindende.

Mægler Hansen, Thurø: Efter de Udtalelser, der er faldne, og de Svar, der er givne fra Udlandet, kan man altsaa ikke faa Vægtgarantien afskaffet før de danske Redere forpligter sig til ikke at slutte med Vægtgaranti, men Sagen er i det hele taget af en saa væsentlig Betydning, at vi ikke bør lade den falde, og vi maa derfor se, hvad vi paa en eller anden Maade kan gøre, for at



opnaa Enighed. Vi fra Fyens Kreds kan ikke vedtage noget bindende; dertil fordres yderligere Forhandling med de forskellige Redere, men jeg ser ikke rettere, end at vi bør arbejde hen til, at der kan opnaas Enighed mellem de danske Skibsredere. Naar vi bliver enige, har vi altsaa Ret til at nære Forventning om, at Udlandet vil slutte sig til os. Jeg vil henstille til Bestyrelsen, at den arbejder videre hen til, at der kan blive en Sammenlutning mellem danske Redere med Hensyn til denne Sag.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Som Supplement til mine forrige Meddelelser skal jeg tilføje, at jeg har korresponderet med to Mæglere i Königsberg, der har med Fragtslutning i Østersøen at gøre, og de har med Hensyn til dette Spørgsmaal erklæret sig villige til, til enhver Tid at støtte danske Skibe.

Redaktør Drechsel: Det Spørgsmaal, der nu foreligger, er altsaa: Hvordan skal man kunne tilvejebringe den fornødne Enighed? I det Øjemed maa man se at faa ligefrem kontraktmæssige Forpligtelser fra alle, i hvert Fald for de Skibes Vedkommende, der hører ind under Foreningen. Hvordan en saadan Enighed tilvejebringes, er det imidlertid ikke let at udtale sig om.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Det staar vistnok klart for os alle, at det er en Uret, at Skibene skal svare af Svindet; derfor ligger det i Sagens Natur, at der bør gøres noget. Kunde vi aldeles afskaffe Vægtgarantien, var det naturligvis det heldigste, men det er vistnok aldeles umuligt; derimod maa vi kunne faa indført læmpeligere Former ved et bestemt Fradrag for Svind. Man maa i al Fald se at faa det bedste, der kan opnaas, og for at faa dette bliver det, som Drechsel anførte, nødvendigt at opnaa fuld Enighed mellem Rederne. Jeg har tænkt paa, om Sagen ikke kunde arrangeres paa den Maade, at der blev trykt Skemaer, som udsendtes til forskellige Medlemmer, der saa samlede Skibsførernes Underskrifter baade her, i Tyskland og i Sverrig; naar vi saa, inden et vist givet Tidsrum, kunde opnaa at faa saa og saa mange Underskrifter, kunde man træffe de nærmere Bestemmelser med Hensyn til Vægtgarantiens Afskaffelse eller delvise Afskaffelse med Fradrag i Procent, som nærmere maatte fastslaas.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Skipperen skal, idet han modtager Ladningen, være ansvarlig for Vægten, men i de fleste Tilfælde véd Skipperen ikke, hvad han modtager. Ladningen gaar fra Silopakhus gennem automatisk Vægt og i Skibet, og Skipperen gaar helt i Blinde, naar han tegner med Vægtgaranti. Han staar aldeles uforstaaende overfor det hele, idet han ikke har noget at gøre med Vægten; i hvert Tilfælde maatte det tilføjes, at Skipperen skulde være berettiget til at kontrollere Vægten paa en for ham betryggende Maade.

Skibsfører H. M. Koføed, Rønne: Den første Betingelse for at opnaa noget i den omhandlede Retning er at faa alle samlede under én Hat, saa vi ikke har en Konkurrent bag vor Ryg, der er villig til at slutte med Vægtgaranti, for at faa Fragten. I den Retning maa vi have Garantier; vi maa alle staa solidariske.

Formanden: Jeg foreslaar, at vi afslutter Forhandlingen, idet jeg paa Bestyrelsens Vegne indstiller, at de af Konsul Lund foreslaaede Skemaer trykkes og omdeles til Indsamling af Underskrifter, for at man kan se, hvor mange Underskrifter der kan erhverves inden et vist Tidspunkt.

Forsamlingen gav sin Tilslutning til Formandens Udtalelse om, at Bestyrelsen tager Sagen i sin Haand.  
(Sluttet.)

## Er Kjøbenhavns Havn en billig Havn?

Kjøbenhavns Havneforvaltning har udarbejdet en Sammenligning mellem Afgifterne paa Skibet i de vigtigste nordevropæiske Havne og i Kjøbenhavns Frihavn. Afgifterne i Frihavnen er lagt til Grund for Sammenligningen, fordi Arbejdet om Bord her udføres efter faste Takster, medens det i den øvrige Havn udføres efter Akkord med Arbejderne. Der er fra Tid til anden ført Klage over, at de Afgifter, der kræves af Skibe, som lossere og lader her i Havnen, er for store, og navnlig, at de er betydelig større end i andre Havne, og det er dette, der har foranlediget den foreliggende Undersøgelse, hvis Hovedmomenter vi her gengiver.

Hvis et Skib i Kjøbenhavns Havn kun skulde betale den Afgift, der tilfalder Havnekassen, den saakaldte Bolværksafgift (6 Øre pr. Netto Reg.-Ton og 10 Øre pr. Ton af lossen og ladet Gods med Skibets Reg.-Tonnage som Maksimum), vilde det let kunne godtgøres, at Havnen ikke er dyrere end andre Havne, men endog billigere end nogen anden nordevropæisk Havn. Men ved en Sammenligning som denne maa medtages andre Udgifter, saasom Lods- og Bugserpenge, Mæglerkurtaget etc. og fremfor alt Udgifterne ved Losning eller Ladning. Dette gør naturligvis Opgaven vanskeligere, men man har været saa heldig, ved dens Løsning at kunne benytte en i Fjor af den engelske Regering til Parlamentet afgiven Beretning, som Havneforvaltningen har faaet rettet og suppleret ved Assistance af de danske Konsuler, og den har endelig fra Frihavnens Direktion faaet de til Sammenligningen fornødne Oplysninger. Paa Grundlag af det saaledes foreliggende Materiale gives et troværdigt Billede af Størrelsen af de Omkostninger, der ordinært paahviler et Skib i Kjøbenhavns Havn og i følgende fremmede Havne: Amsterdam, Antwerpen, Bordeaux, Bremen, Calais, Dunkerque, Le Havre, Hamburg, Hull, London og Rotterdam.

I en Tabel meddeles i Enkeltheder Resultaterne af de indsamlede Oplysninger. Det viser sig, at i Amsterdam havde et Skib paa 2,048 Reg.-Tons Netto med en Ladning af 4,300 Tons bl. Stykgods i samlet Udgift Kr. 4,468, i Kjøbenhavns Frihavn Kr. 4,029. I Antwerpen havde et Skib paa 2,000 R.-T. med 4,000 Tons Korn i Udgift Kr. 2,960 mod i Frihavnen Kr. 2,568; et Skib af samme Størrelse med 4,000 Tons bl. Stykgods havde i Udgift Kr. 3,520 mod i Frihavnen Kr. 3,768. I Bordeaux havde et Skib paa 1,983 R.-T. med 4,000 Tons bl. Stykgods i Udgift Kr. 5,937 mod i Frihavnen Kr. 3,765. I Bremen havde et Skib paa 1,908 R.-T. med 8,500 Baller Bomuld i Udgift Kr. 1,963, i Frihavnen Kr. 2,060. I Calais havde et Skib paa 1,545 R.-T. med 3,482 Tons Hvede i Sække i Udgift Kr. 3,093 mod i Frihavnen Kr. 2,735. I Dunkerque havde et Skib paa 1,400 R.-T. med 2,200 Tons Soda i Udgift Kr. 4,542, i Frihavnen Kr. 1,864; et Skib paa 2,000 R.-T. med 2,683 Tons Sæd, 1,335 Tons Hvede og 54 Tons Uld havde i Udgift Kr. 5,841 mod i Frihavnen Kr. 2,620. I Le Havre havde et Skib paa 2,000 R.-T. med 3,500 Tons bl. Stykgods i Udgift Kr. 5,951 mod i Frihavnen Kr. 3,368. I Hamburg havde et Skib paa 1,900 R.-T. med 4,000 Tons Sæd, der lossedes paa Strømmen, i Udgift Kr. 3,549 mod i Frihavnen Kr. 3,457; et Skib af samme Størrelse med 4,000 Tons bl. Stykgods, der lossedes ved Kaj, havde i Udgift Kr. 6,847 mod i Frihavnen Kr. 3,752. I Hull havde et Skib paa 1,500 R.-T. med 4,000 Tons Sæd i Udgift Kr. 3,170 mod i Frihavnen Kr. 2,440. I London havde et Skib paa 2,000 R.-T. med 4,000 Tons løst Korn i Udgift Kr. 2,980 mod i Frihavnen Kr. 2,580; et Skib af samme Størrelse med 1,500 Standard = 247,500 Kbfd. Planker havde i Udgift Kr. 6,153 mod i Frihavnen Kr. 7,573; et Skib af samme Størrelse med 4,000 Tons bl. Stykgods havde i Udgift Kr. 6,454 mod

i Frihavnen Kr. 3,780. I Rotterdam havde et Skib paa 1,900 R.-T. med 3,200 Tons Sæd i Udgift Kr. 2,069 mod i Frihavnen Kr. 2,152.

Det fremgaar af disse Opgørelser, at de samlede Udgifter for Skibet i det overvejende Antal Tilfælde er langt mindre i Kjøbenhavns Havn end i de fremmede Havne. Fremstilles Forholdet procentvis, viser det sig, at følgende Havne i de ovenfor angivne Eksempler er dyrere end Kjøbenhavns Havn med det vedføjede Procenttal: Amsterdam 11 pCt.; Antwerpen (Eks. 1) 15 pCt.; Bordeaux 58 pCt.; Calais 13 pCt.; Dunkerque (Eks. 1) 144 pCt., (Eks. 2) 123 pCt.; Le Havre 77 pCt.; Hamburg (Eks. 1) 44 pCt., (Eks. 2) 83 pCt.; Hull 30 pCt.; London (Eks. 1) 15 pCt., (Eks. 3) 71 pCt.; og følgende Havne er billigere: Antwerpen (Eks. 2) 7 pCt.; Bremen 5 pCt.; London (Eks. 2) 19 pCt.; Rotterdam 4 pCt.

Hovedaarsagen til den betydelige Forskel paa Udgifterne i de fremmede Havne og i Kjøbenhavns Havn er den ringe Afgift, som svares til Kjøbenhavns Havnekasse. Men hertil kommer ogsaa den Omstændighed, at der i de andre Havne svares flere Afgifter, hvortil man ikke har noget tilsvarende i Kjøbenhavns Havn, saasom Fyr- og Baakeafgift, Statsafgifter o. desl. Derimod er Arbejdspengene som Regel højere i Kjøbenhavn. I en Tabel fremstilles dette procentvis udtrykt, og som Resultat af den hele Undersøgelse fastslaaes det endelig, at Omkostningerne for Skibe, der losses og lader i Kjøbenhavns Havn, er lavere end i andre nord-evropæiske Havne og for de flestes Vedkommende endog betydeligt lavere. Naar det modsatte er gjort gældende, maa det være begrundet i, at man udelukkende har taget Omkostningerne ved Arbejdet om Bord i Betragtning, ikke de samlede Udgifter, Skibet har at erlægge, men det er dog, hedder det sluttelig, disse sidste det kommer an paa, naar Spørgsmaalet er, om en Havn er dyr eller billig for Skibet.

## Kommandoen til Roret.

Damp- og Sejlskibsrederierne i Bremen holdt d. 27. Juni et Møde, paa hvilket de enstemmig tog en meget vigtig Beslutning, nemlig at de Kommandoer til Roret, der anvendes i den tyske Orlogsmarine, fra d. 1. Juli 1902 skal indføres i Handelsflaaden, og at i Mellemtiden Ordene Venstre og Højre, der allerede nu bruges i „Norddeutscher Lloyds“ og „Hamburg-Amerika Linjens“ Baade, skal bruges i Handelsskibe. Man bestemte fremdeles, at alle tyske Rederier, der ikke har gennemført Forandringen, skal anmodes om at gøre dette, saaledes at der kan anvendes et for den hele tyske Handelsflaade fælles System.

De her tagne Bestemmelser er Resultatet af en Agitation, der i mange Aar har fundet Sted i Tyskland, hvor man i Almindelighed har betragtet det som stridende mod sund Fornuft, at man, naar Roret og Skibet ønskes drejet til Styrbord, kommanderer Bagbords Ror, og omvendt. Denne Modsigelse er traadt saa meget skarpere frem, efter at den tyke Orlogsmarine for faa Aar siden indførte et nyt System, ved hvilket man bibeholdt de gamle Kommandoer, men ændrede deres Betydning, saaledes at Kommandoen „Bagbord“ betyder: „Drej Roret og Skibet til Bagbord“. Denne Reform har selvfølgelig fremkaldt megen Forvirring, idet Folk, der tidligere tjente i Orlogsmarinen, nu tjener i Handelsmarinen, og omvendt. „Norddeutscher Lloyd“ var det første Selskab, der søgte at afhjælpe denne Forvirring ved i 1891 at indføre Kommandoer i deres Skibe, der ganske vist ikke var de samme som de i Orlogsmarinen benyttede, men som dog brugtes i samme Betydning, saaledes at naar

Skibet skulde dreje til Bagbord, gaves Ordren „links“ (venstre), og Ordren til at dreje til Styrbord var „rechts“ (højre). Andre Selskaber fulgte dette Eksempel, og efterhaanden blev Spørgsmaalet om et fælles System for den hele Handelsflaade mere og mere diskuteret i Tyskland, uden at man dog naaede en tilfredsstillende Løsning. I Februar i Fjor vedtog „Den nautiske Forening“ næsten enstemmig en Resolution, der udtaler, at Foreningen betragter det som nødvendigt, at Kommandoordene „Højre“ og „Venstre“ indføres i hele Handelsflaaden. Alt forblev dog ved det gamle; Vanskeligheden var i Virkeligheden at faa de mindre Rederier med til Reformen. Følgen er, at i tyske Skibe gives Kommandoen til Roret nu paa tre forskellige Maader. Det synes ikke, at Ordene „Højre“ og „Venstre“ i de større Selskabers Skibe har foranlediget nogen Ulempe, og det er konstateret, at i de ti Aar, de har været benyttede, er der ikke forefaldet nogen Ulykke, der kan tilskrives fejlagtig Udtydning af Ordene. „Norddeutscher Lloyd“ indførte Ordene „Højre“ og „Venstre“ midlertidigt, indtil man antog de Ord, der bruges i Orlogsmarinen, og det nu afholdte Møde i Bremen er det første Skridt til Reformens Antagelse af alle tyske Rederier. Mødets Resultat er, at Orlogsmarinens System fra 1. Juli 1902 vil blive indført om Bord i alle Bremen-Rederiernes Skibe, og indtil dette Tidspunkt vil Ordene „Højre“ og „Venstre“ blive benyttede. Man antager, at dette vil forebygge Faren og Ulempen af en for pludselig Forandring og paa en heldig Maade forberede Indførelsen af det ny System, og man haaber, at i det Aar, det vil være, inden dette sker, vil alle Rederier slutte sig til det. Hvad Virkning Forandringen vil faa med Hensyn til tyske Søfolks Forhyring med andre Landes Skibe, vil Fremtiden vise.

Det er dog et Spørgsmaal, om det ikke vil forvolde nogen Forvirring, hvis man nu i Tyskland gaar over til andre Kommandoer til Roret end de, der benyttes i andre Landes Handelsflaader, og en saadan Reform synes altid at maatte være farlig, naar den ikke gennemføres internationalt.

## „De urimelige Søløve“.

Under denne Overskrift var for nogen Tid siden i Dagbladet „Dannebrog“ indrykket en Artikel, undertegnet „Craal“. Den viste helt igennem, at dens Forfatter ingen Forstaaelse havde af de Forhold, han skrev om, og der var altsaa ikke Grund for os til at gengive den. Imidlertid har den haft den Fortjeneste at foranledige en Imødegaaelse i det norske „Morgenbladet“ i en Artikel, der forekommer os saa interessant, at vi tillader os at referere den:

I „Morgenbladet“ er optaget fra det kjøbenhavnske Blad „Dannebrog“ en Skildring af en Kollisionsaffære mellem et dansk og et græsk Skib, som stødte sammen paa tyrkisk Territorium med den Følge, at det græske Skib gik til Bunds, og at det danske Dampskib „Siam“ led betydelig Skade. Kollisionen fandt Sted i August Maaned i Fjor, og først nu er Dampskibet „Siam“ blevet beslaglagt i engelsk Havn paa Foranledning af de engelske Assurandører, der havde tegnet Forsikring paa det græske Skib. Dette Tilfælde siges at give et godt Billede af Englands Magt til Søs, og Engelskmændene siges atter at have konstateret deres Lands absolute Herredømme til Søs. Der er imidlertid her ikke Tale om nogen Voldshandling, saaledes som Usagkyndige kunde forledes til at tro ved disse Udtryk; her foreligger simpelthen et Tilfælde af civil Arrest paa Skib, en Retshandling, som

ingenlunde forudsætter nogen Magt til Søs, men alene, at den, der lader Arresten foretage, har en Fordring paa den, hvis Ejendom belægges med Arrest. „Siam“ kunde være blevet arresteret i hvilket som helst Havn, hvor den blev paatruffet, selv paa den allermindste Søstats Territorium, blot forudsat at Landets Love gav Adgang til saadan Arrest.

Det er imidlertid ikke nærmest denne besynderlige Forestilling om, hvorledes et Land konstaterer sit absolute Herredømme til Søs, der har foranlediget mig til at tage til Orde i Anledning af denne Skildring; derimod er det de ganske uberettigede, mere eller mindre tilslørede Antydninger af, at den engelske Domstol forventes ved Sagens Paadømmelse at ville lade sig paavirke af nationale Hensyn, og at man derfor, skønt Sjøforklaringerne har vist, at „Siam“ er uden Skyld, maa være belavet paa en Dom, der gaar ud paa, at begge Skibe har Fejl (both to blame), i hvilket Tilfælde ifølge engelsk Ret Værdien af den samlede Skade paa begge Skibe halveres, saaledes at hver Part bærer den ene Halvdel af den samlede Skade. Denne Insinuation er saa grundløs, som den vel kan være. En Domstol som den engelske Admiralty Division (en Afdeling af High Court of Justice i London) er uden Sammenligning den mest ansete Søret i Verden, og med god Grund. Dens Domme bærer altid Præget af stor Sagkyndighed, indgaaende Undersøgelse af Sagen i alle dens Detaljer og omhyggelig Overvejelse; den har et langt rigere Materiale af Præjudikater at bygge paa end nogen anden maritim Domstol, og dens Medlemmer har en enestaaende rig Anledning til at vinde Erfaring og Rutine, navnlig i Behandlingen af Kollisions-sager og Bjærgningssager. Enhver, der har noget Kendskab til denne Domstols Praksis, vil vide, hvor grundløst det er at sigte den for nogen Art af Partiskhed; for deres Skyld er det derfor ikke nødvendigt at tage til Orde mod disse uforvarlige Skrivelser, men disse kan muligvis gøre Skade ved at give dem, der intet kender til engelsk Retspleje, en ganske fejlagtig Opfattelse af denne, og derfor bør de ikke staa uimodsagte.

At Hr. Craal, som i „Dannebrog“ har malet dette Billede af Englands Magt til Søs, selv ikke har noget Kendskab til de Ting, han skriver om, viser sig paa flere Steder, saaledes ved den pudsige Idé, som han udtrykker saaledes, „at Engelskmændene, saafremt Modparten har begaaet blot den mindste Formfejl, i saadanne Tilfælde altid afsiger Kendelsen „both to blame“: med andre Ord, at den samlede Skade ved Kollisionen deles lige mellem de to Parter“. For det første forudsætter saadan Kendelse selvfølgelig, at der er Fejl paa begge Sider (dette er formentlig ogsaa Hr. Craal's Mening), og for det andet er det ubegribeligt, hvad der menes med Formfejl i denne Forbindelse, saa sandt som Formfejl ikke kan være Skyld i en Kollision. De Fejl, der foraarsager Kollisioner, er altid reelle, men for at Dommen skal gaa ud paa, at ogsaa „Siam“ er at dadle, er det ingenlunde tilstrækkeligt, at der paavises en Fejl fra „Siam“s Side — der maa tillige være en Kausalforbindelse mellem saadan Fejl og Ulykken; Fejlen maa, med andre Ord, have været en medvirkende Aarsag til Sammenstødet. Naar nu Forholdet er det, at „Siam“ var ganske uden Skyld i Kollisionen, saa vil dettes Rederi eller Assurandører visselig ikke faa nogen Grund til at beklage sig over, at Sagen indbringes for engelsk Domstol; det maa tværtimod være i deres store Interesse, at Sagen undergives den mest mulig sagkyndige og omhyggelige Undersøgelse og Bedømmelse\*) — den danske Domstols Dygtighed og Kompetence iøvrigt ganske ufortalt.

Naar den engelske Domstol lægger hele Ansvaret paa det græske Skib, hvad der efter Hr. Craal's Fremstilling af Sagen er at vente, vilde dog dets Rederi eller Assurandører ikke have noget som helst Ansvar for Arrestens Følger, selv om „Siam“ var blevet liggende under Arrest den hele Tid; man kan finde dette mærkeligt, men saaledes er nu en Gang engelsk Ret.

—n.

## Fragtmarkedet.

Det er desværre et saare trist Skue, Fragtmarkedet for Tiden frembyder, idet den Bedring, som man nu i maanedsvis taalmodigt har haabet paa, stadig lader vente paa sig. For et Par Uger siden begyndte Amerika at vise noget mere Liv, og der sluttedes en Del Tonnage til opad gaaende Rater, men nu er ogsaa dette Marked, som man øjensynlig knyttede ret sangvinske Forhaabninger til, flovet af, og det er i Øjeblikket ikke muligt at betinge de samme Fragter, som saa villigt betales for kort Tid siden. Befragterne holder sig tilbage, og navnlig for Korn fra U. S. effektueres næsten ingen Befragtninger, undtagen paa ganske nære Positioner. Hvorvidt denne Slaphed vil vedvare eller den kun er forbigaaende, er det vanskeligt at udtale sig om, men den store Mængde disponible Tonnage i Forbindelse med ugunstigere Beretninger om Kornhøsten, særlig Majs, virker i høj Grad trykkende paa Markedet, og i England er det den almindelige Mening, at en Fragtstigning af Betydning ikke vil finde Sted, med mindre en eller anden uforudset Begivenhed skulde indtræde. Andre Grene af Verdensmarkedet viser den samme Flovhedstilstand som Amerika, og Kulfragterne fra England er dels lavere, dels uforandret daarligere, da de i visse Retninger ikke godt kan komme lavere, uden at Tabet bliver meget betydeligt. Ja, Tilstanden paa Fragtmarkedet er sørgelig for Tiden, og mange Dampere sejler temmelig sikkert med Tab, men hvorfor lægger Rederne ikke en Del af deres Tonnage op? Det skal indrømmes, at det er kedeligt at maatte ty til Oplægning, som jo ogsaa koster Penge, men det er vistnok det eneste Middel til at faa mere Stabilitet i Fragterne, og hvis Rederne blot kunde blive enige om at lægge en vis Del af deres Tonnage op, skulde Resultatet nok vise sig. Hvorledes Sagen bedst skulde gribes an, maatte nærmere bestemmes paa et Rederimøde, men det vilde vistnok blive vanskeligt at komme overens, især for Udlandets Vedkommende, navnlig Englands.

Det østlige Marked er meget roligt, og Fragterne har en nedad gaaende Tendens. Fra Java er Raten for Sukker til Evropa eller U. S. falden til 22/6 for August. Rishavnene begynder ganske smaat at fragte; pr. Juli er der betalt 22/6 fra Calcutta til Liverpool, og pr. August/Septbr. 25/ fra Saigon til Holland. Kulraterne fra Calcutta er uforandrede paa Basis af 5½ Rupees til Bombay. Fra Bombay til U. K. eller Kont. betales uforandret omkring 15/6 til en eller to udsøgte Havne. Kurrachee er forretningsløs.

Sortehavet, Azoff etc. maa nærmest kaldes flove, og de faa Forretninger, som gøres, er næsten udelukkende for Juli/August og September Aflastning. Fra Sulina er der sluttet de fleste Baade til Rater omkring

\*) Ogsaa af en anden Grund synes de danske Assurandører at maatte være tilfredse med, at Sagen er indledet med Beslaglæggelse af det danske Skib i engelsk Havn, thi derved aabnes den eneste Udvej for dem til at faa Erstatning for den Skade, der er tilføjet „Siam“. Efter græsk Ret har Modparten nemlig intet Ansvar, naar hans Skib ligger paa Havets Bund, medens han efter engelsk Ret hæfter med Lstrl. 8 pr. Ton af Skibets Drægtighed.

Naar det danske Rederi nu anlægger Kontrasøgsmaal, vil det ifølge engelsk Lov kunne opnaa, at det græske Skibs Rederi eller dets Assurandører maa stille Sikkerhed for dets Fordring; forinden saa sker, vil Sagen mod „Siam“ ikke kunne fremmes. Finder den engelske Domstol, at det græske Skib alene har Skylden, vil det blive dømt ansvarligt efter engelsk Ret, og „Siam“s Assurandører vil kunne holde sig til den stillede Sikkerhed.

9/3 N. C. for prompt og August, medens der pr. Septbr./Oktober er betalt 12/, Option Hamburg 12/6. Odessa er flov paa Basis af 7/6 for prompt, c. 10/6 pr. Aug./Septbr. Til Bergen er betalt 10/6 fra Odessa pr. ultimo August, og fra Novorossisk pr. Begyndelsen af August 11/6 pr. Ton Oliekager til én dansk Havn, 12/ to Havne. Fra Eupatoria Kysten til Østersøen kan opnaas omkring 12/ pr. Ton Salt. Azoff er overordentlig stille; der noteres nominelt til udsøgt Havn c. 9/6 pr. Juli, 10/6 à 11/ pr. August, option Hamburg 6 d. mere. For Erts fra Poti betales for prompte Baade 10/6 til Rotterdam.

Middelhavet er fremdeles rent elendigt, og de fleste Fragter, som nu sluttes, resulterer uden Tvivl i større eller mindre Tab. Ertsfragter er knappe, og der er sidst sluttet Carthage/Rotterdam 7/3, Benisaf/Holland 7/ à 7/3, Carloforte/Antwerpen Frs. 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, alt med „full terms“, medens der med „free dispatch“ er betalt 7/ Ergasteria/Swansea, 7/ Avlaki/Middlesbro, 8/3 Huelva/Amsterdam, 9/3 Huelva/U. S. Atlanterhavshavn. Esparto fra Afrikas Nordkyst til Firth of Forth giver 13/ pr. Ton. For Fosfat noteres fra Bona 7/ til Kingslynn eller Birkenhead, og fra Sfax 8/3 til Newcastle, 8/9 til London. Bilbao Raterne er lavere, som følger: 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Tyne Dock, 4/ Cardiff, 5/ Middlesbro, 6/ Workington, 5/ Rotterdam.

Amerika er, som foran omtalt, flovet af, og Forretningen gaar nu kun trent til Rater, som gennemgaaende er lavere. Fra de nordligere Atlanterhavspladser til C. f. O. noteres pr. August 3/ og pr. September 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/3. Fra Golfen til direkte udsøgt Havn noteres 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/6 pr. August, medens der paa Netto Form kan opnaas 13/6 for prompt til U. K. eller Kont., 14/ à 14/6 pr. August/September, 15/6 à 16/ pr. Oktober. For Tonnage til Bomuld er Begæret ringere, men Raterne er uforandrede paa Basis af 43/9 à 45 pr. Efteraaret fra New Orleans eller Galveston til Liverpool eller Manchester. Fra Savannah eller Charleston noteres c. 37/6 til samme Pladser. For Fosfat fra Fernandina er betalt 16/3 til Rotterdam pr. Septbr. og 18/9 til Stettin pr. ult. August. For Tømmer fra Pensacola, Mobile etc. er Markedet mat paa Basis af 97/6 til Holland eller London. Ligeledes for Deals fra de nordlige Havne er Markedet mat; fra St. John til Vestkysten af England kan højst opnaas 41/3, og fra St. Lawrence til to Lossehavne højst 45/. Dampere i Maanedsfragt er kun i moderat Begær, og Raten er næppe over 4/3 à 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Tidsrum mellem 6 og 12 Maaneder.

La Plata Markedet maa nærmest kaldes fast, og der er igen sluttet en ret anselig Mængde Tonnage til lidt højere Rater, hovedsagelig for Juli/August Afdragning. Der er for mindre Baade (indtil 3,000 Tons) betalt 18/6, og for større 17/ à 17/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., og der er yderligere Efterspørgsel til 18/. Fra de nedre Pladser betales 14/ à 14/6.

Østersøen viser fremdeles ingen Bedring, tværtimod, der synes at blive større og større Knaphed paa Laster, og da der stadig findes en Masse disponibel Tonnage, er Raterne, saa slette som de i Forvejen var, faldne yderligere. For Korn Vedkommende er Tilførslerne til St. Petersborg nok noget rigeligere, men Raterne holdes nede som Følge af det rigelige Udbud af Dampere, og pr. Juli kan der ikke opnaas mere end 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen, Hamburg, Weser, 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/6 Rouen, hvorimod der pr. August rimeligvis kan betinges 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. mere. Fra Reval er der slet intet at faa for Tiden, og fra Libau gaar der næsten heller intet Korn nu. Trælaster er overalt yderst knappe, og der er livlig Konkurrence om alle Ladninger, som kommer i Markedet. Fra Luleå Distriktet til Hull noteres 24/ D/B. 1/3 Boards, Hernøsand/Honfleur Frs. 32 D/B. B. (2 Lastepladser), Kotka/Bordeaux Frs. 48 D/B. B., Jacobstad/Cardiff 29/3 pr. Favn Props, Kronstadt/Hull 20/6 D/B., Grangemouth 20/6, London 21/. Riga er meget flov og noterer 19/6 à 20/ D/B. til London, Hf.

12 D/B., 6/3 à 7/ Sleepers til Rotterdam eller Amsterdam, Frs. 27/28 D/B. Antwerpen, Dunkirk, Ghent, Frs. 30 Rouen. Rm. 11 Rugbasis til Østnorge. For Sleepers noteres fra Memel 6/ til Boness, 7/3 à 7/6 Troon, og fra Riga 6/3 til Grimsby, 7/ Ardrossan, 7/3 Newport, 8/3 à 8/6 Dublin. Fra Königsberg noteres 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London, 1/3 Rotterdam, 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen. For mindre Dampere til Danmark kan faas 20/22 Rm. pr. Std. Brædder til Sydbotten, Rm. 1 à 2 mere fra nordligere Pladser i Sverrig eller Finland.

Kulfragterne er stadig væk yderst elendige. Der er et ganske godt Begær for Dampere, men der udbydes for mange af dem, saaledes at Befragterne næsten selv kan bestemme deres Rater. Især fra Tynen er Markedet usselt, og en Befragtning som 3/9 Tyne/Kronstadt for en Damper paa kun 1,200 Tons karakteriserer tilstrækkeligt den nuværende Tilstand. Forøvrigt er der sidst betalt fra Tynen 4/ til Swinemünde, option 4/6 Stettin, 4/6 til Neufahrwasser, 4/6 Libau, 4/3 Riga, 5/ Wasa, 7/6 à 7/9 Genua, 7/6 Livorno, 7/9 Neapel, 8/9 Venedig. Fra Cardiff sluttedes til 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stettin, 5/ Stockholm, 7/3 Genua, 7/ Messina, 7/9 à 8/ Piræus, 9/ Venedig, 8/6 à 9/ Port Said, 9/ Alexandria, 12/3 Perim, 7/ Tenerifa.

Søjskibsmarkedet er ligesom Dampskibsmarkedet flovere, baade hvad Langfarten og de kortere Farter angaar. Fra Østersøen er der især stor Knaphed paa Laster, og Raterne er som Følge deraf lavere. Fra Mellemsverrig til Danmark betales Rm. 20/21 pr. Std. Brædder, fra Kotka Distriktet Rm. 18/21, alt efter Lossepladsens Beliggenhed, og fra Wiborg Distriktet til Kjøbenhavn Rm. 18/19, til Provinshavn Rm. 2 mere. Kridt fra Aalborg giver Rm. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 til Riga, Rm. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5 (Kridt i Fade) til St. Petersborg. Fra Helsingborg betales for Lervarer Rm. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Riga, Rm. 5 til St. Petersborg. For Kul er der sidst betalt £ 4 pr. Keel fra Hull til Riga, £ 5 til Malmø, og fra Firth of Forth til svensk Sundhavn £ 4.10/ pr. Keel. For Langfarten er Begæret flovet af, og Raterne er gennemgaaende lavere. Fra Vestkysten af Sydamerika til U. K. eller Kont. noteres 24/6 pr. Juli og 27/ à 27/6 pr. Efteraaret, og medens der for nogen Tid siden kunde faas 39/3 à 40/ pr. Efteraaret fra San Francisco og Portland (O.), kan der nu kun betinges 37/6 à 38. Fra Pensacola til Liverpool, Bristol eller Greenock er betalt 110/ for Tømmer. For Kul er Markedet nærmest uforandret og noteres der fra Cardiff til Reunion 18/ og fra Newcastle N. S. W. til Guayaquil 27/.

## Personalia.

Dødsfald. Styrmand H. Westrup, der i December Maaned f. A. kom syg i Land fra Dpsk. Alabama, er den 29. f. M. afgaaet ved Døden og begravet i Søen fra det tyske Dampskib „Gouverneur“, med hvilket Skib han som Passager var paa Hjemrejsen fra Neapel til Hamburg.

## Ugens Havarier.

Bris, Dp. Skonnert af Helsingborg, ankom til Helsingør med Maskinskade. Efter at Reparationen var fuldendt, fortsatte Skibet Rejsen til Uddevalla.

Holar, Dpsk., kom d. 2. ds. paa Grund ved Berufjord og blev læk. Skibet blev landsat ved Djupavog og midlertidig tætnet af Svitzers Helsingør. Holar repareres i Seydisfjord.

Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 6. ds. paa Grund ved Gl. Karleby og fik Forrummet fuldt af Vand. Flot og indbragt til Himango med svær Bundskade

M. Davidsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kæntrade d. 6. ds. ved Afleebning fra Bedding i Helsingør og løb fuld af Vand.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Consul Horn, bygget for Regning H. C. Horn i Slesvig, løb d. 16. ds. af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 315' langt i Hoveddækket, 45' bredt og 20' 9 $\frac{1}{4}$ " dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 1,150 ind. HK. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Helsingborg.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Jespersen, afg. fra New York 6. Juli, best. til Christianssand og Kbhvn. — I. C. Jacobsen, Norden, afgik fra St. Petersborg 10. Juni, best. til Wasa & Himango. — Kentucky, Thiedemann, ankom til Kbhvn. 14. Juli. — Leopold II, Lorentzen, ank. til Newcastle 13. Juli. — Nicolai II, Wulff, afgik fra New York 13. Juli, best. til Christiania. — Norge, Gundel, afgik fra Christianssand 12. Juli, best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 30. Juni, best. til Christiania. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 10. Juli, best. til New York. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 6. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 9. Juli.

Anglo-Dane, Wiberg, ankom til Riga 15. Juli. — Antwerpen, Andreasen, ankom til Boston 13. Juli. — Arkansas, Petersen, ankom til New York 12. Juli. — Arno, Struberg, afgik fra St. Petersborg 15. Juli, best. til Harnæs. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, best. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 13. Juni. — Botnia, Bay, i Islandsfart. — Ceres, Kiær, ankom til Leith 14. Juli. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Malaga 15. Juli, best. til Lisbon. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 14. Juli. — Christianssund, Kjelsen, ankom til Kbhvn. 17. Juli. — Dagmar, Gade, ankom til Borgå 12. Juli. — Ella, Brock, ankom til Kbhvn. 12. Juli. — Florida, Koch, afg. fra Kbhvn. 27. Juni, best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kønigsberg 15. Juli, bestemt til Hull. — Georg, Buhr, ankom til London 10. Juli. — Georgios I, Egense, afgik fra Kbhvn. 10. Juli, best. til Boston. — Holar, Øst-Jacobsen, i Kystfart paa Island. — Island, Skjødt, ankom til New York 11. Juli. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Kønigsberg 14. Juli. — Kasan, Thomsen, ank. til Hamburg 15. Juli. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kønigsberg 14. Juni. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 15. Juli, best. til Libau. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 13. Juli, best. til Færøerne. — Louise pass. Skagen 16. Juli, best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til New Orleans 6. Juli. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 13. Juli, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, afgik fra Danzig 16. Juli, best. til Kbhvn. — Morse, Frisenette, ankom til Kbhvn. 15. Juli. — Moskov, Rohde, ankom til Pillau 14. Juli. — Nishnij Novgorod, Harder, i Hull. — Nordjylland, Kromann, ankom til Antwerpen 15. Juli. — O. B. Suhr, Lissner, i St. Peters-

borg. — Omsk, Møller, ank. til Kbhvn. 13. Juli. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 15. Juli. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 13. Juli. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 14. Juli, bestemt til Riga. — Valdemar, Kofoed, pass. Holtenu 15. Juli, bestemt til England. — Venø-slyssel, Jacobæus, ankommen til Newcastle. — Vestta, Holm, i Islandsfart. — Vesuv, Mortensen, afgik fra Kbhvn. 15. Juli, best. til Libau.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 17. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 17. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 17. Juli, bestemt til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 15. Juli, bestemt til Reval anløbende Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Søeberg, afgik fra Nakskov 17. Juli, best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 17. Juli, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, bestemt til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afgik fra Aarhus 17. Juli, best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 17. Juli, bestemt til Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Newcastle 14. Juli. — Frode, Wrisberg, ankom til Newcastle 15. Juli. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Stettin 15. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Brahestad 11. Juli, best. til Rouen. — Erik II, Hveysel, ankom til Kbhvn. 16. Juli. — Knud II, Hansen, ankom til Calais 13. Juli. — Skjold, Schmidt, ankom til Kronstadt 11. Juli. — Danmark, Kraemer, afgik fra Newcastle 14. Juli, bestemt til Kronstadt. — Ragnar, Holst, ankom til Wearmouth 13. Juli. — Volmer, Riber, ankom til Amsterdam 11. Juli. — Dan, Tofte, afgik fra Libau 11. Juli, bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 15. Juli, best. til London. — Olaf, Petersen, ank. til Kronstadt 10. Juli. — Svend II, Risø, afgik fra Uleaborg 7. Juli, bestemt til Rouen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra St. Petersborg 10. Juli, bestemt til Dunkerque. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 11. Juli. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Blyth 9. Juli, bestemt til Kronstadt. — Pawel Andrejef, Tannebæk, bestemt til W.-Hartlepool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 12. Juli, bestemt til Ghent. — Russ, Jensen, afgik fra Sundealand 12. Juli, best. til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Calcutta 3. Juli. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Tyne 28. Juni, bestemt til Port Arthur.

Urania. Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 10. Juli. — Ekliptika, Nielsen, afgik fra London 13. Juli.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, afgik fra Tamatava 14. Juli. — Nordland, Pii, ankom til Archangel 11. Juli. — Holland, Petersen, ankom til Windau 12. Juli. — England, Andresen, afgik fra Rotterdam 13. Juli. — Rusland, Møller, ankom til Korsør 14. Juli.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Riga 14. Juli, bestemt til Ghent. — Niobe, Schmidt, afgik fra Haparanda 14. Juli, bestemt til Calais. — Nancy, Nielsen, afg. fra Kronstadt 16. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nautik, Mortensen, afgik fra Burntisland 11. Juli, ankom til Aarhus 14. Juli. — Nexos, Sørensen, afgik fra Esbjerg 16. Juli, bestemt til Trångsund. — Nordsøen, Gram, afgik fra Kronstadt 11. Juli, ankom til Råfse 13. Juli. — Nora, Christensen, afgik fra Yarmouth 13. Juli, ankom til Warkworth 15. Juli. — Neptun, Winther, afgik fra Burntisland 13. Juli, ankom til Helsingør 16. Juli. — Nerma, Nielsen, ankom til Libau 9. Juli. — Alfa, Nørby, afgik fra Esbjerg 12. Juli, ankom til Norrkøping 16. Juli.

Dania. Mary, Lorentzen, afgik fra Rouen 15. Juli, bestemt til Antwerpen.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Dunkerque 15. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Blyth. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Lübeck 10. Juli, ankom til Riga 13. Juli. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 11. Juli, ankom til Riga 13. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 9. Juli, ankom til Rotterdam 14. Juli.

Union. Frisia, Jørgensen, ankom til Amsterdam 10. Juli. — Gallia, Nielsen, afgik fra Blyth 10. Juli, ankom til Swinemünde 14. Juli. — Britannia, Larsen, afgik fra London 10. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 11. Juli, bestemt til Dordrecht. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Gefte 11. Juli, ankom til Hudiksswall 12. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Blyth 12. Juli. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Cardiff 15. Juli. — Frederiksberg, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 13. Juli, bestemt til Finland. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 14. Juli. — Jomsborg, Kühl, afgik fra

Wasa 10. Juli, bestemt til Boulogne, pass. Kbhvn. 13. Juli. — Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 13. Juli, bestemt til Port Eads. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Wasa 14. Juli, bestemt til Calais. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kronstadt 15. Juli, best. til Yxpila. — Søborg, Fischer, afgik fra Kronstadt 12. Juli, ankom til Ripola 13. Juli. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 14. Juli. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Glasgow 8. Juli, bestemt til Torre Annunziata.

**Dampskibeselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Kasko 13. Juli. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Helsingfors 14. Juli, best. til Calais. — Marselisborg, Andersen, ankom til Quebec 5. Juli. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Sevilla 16. Juli, best. til Glasgow. — Skodsborg, Larsen, ankom til Hernøsand 13. Juli. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Calais 13. Juni. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, best. til St. Petersborg.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 14. Juli. — Kallundborg, Lund, ank. til Rouen 10. Juli.

**Dampskibeselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 10. Juli, ankom til St. Petersborg 16. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 12. Juli, ankom til Libau 14. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 16. Juli, best. til Riga. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 15. Juli, best. til Riga. — Alice, Hansen, afgik fra Windau 12. Juli, best. til Newcastle. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 12. Juli. — Ajax, Brorson, afg. fra Riga 14. Juli, best. til Antwerpen. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 13. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Baltasound 13. Juli, best. til Königsberg.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til London 16. Juli. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Blyth 15. Juli. — Ansgar, Larsen, afg. fra Kronstadt 10. Juli, bestemt til Rotterdam. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Newcastle 13. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til London 12. Juli. — Helge, Matthiessen, ankom til Rotterdam 10. Juli.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Jensen, afgik fra Suez 13. Juli. — Siam, Glahn, ank. til Port Arthur 14. Juli. — Normannia, Erichsen, ankom til Bangkok 13. Juli. — Patria, Larsen, afg. fra Suez 27. Juni. — Cimbria, Hansen, afg. fra Port Said 14. Juli.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Himanka 29. Juni. — London, Bom, ankom til Kronstadt 14. Juli. — Paris, Lund, ankom til Kbhvn. 12. Juli.

**Ærs.** Energi, Hansen, ank. 11. Juli til Berwick on Tweed. — Enigheden, Nielsen, ankom 15. Juli til St. Servan.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Dunkirk 12. Juli. — Kai, Thomsen, ankom til Kings Lynn 10. Juli. — Clara, Jensen, ankom til Kronstadt 14. Juli.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Aarhus 15. Juli. — Svend, Bønnelycke, ankom til Riga 9. Juli.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Grao 11. Juli, bestemt til Newcastle.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Maracaibo, Svarrer, ank. til Hamburg 9. Juli fra Amsterdam. — Elisabeth, Meinertz, afgik fra Sydney 1. Juni til Libau. — Sophie, Svarrer, afg. fra Rio Grande do Sul 7. Juni til New York. — Sørine, Andersen, ank. til Antofagasta 21. Maj fra Valparaiso, afg. fra Antofagasta 30. Maj til Machalita. — Dorane, Sigurdson, ank. til Hamburg 15. Juli fra Amsterdam.

**Fans. Sænderho.** Mary, Lydom, ank. 13. Juli til Nykjøbing S. fra Burntisland.

**Rønne.** Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 7. Juli. — Karen, Øbergren, ankom til St. Petersborg 8. Juli. — Ane Kathrine, Petersen, ank. til Landskrona 8. Juli. — Hermod, Grønwald, ank. til Rendsborg 10. Juli. — Herman Olsen, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 11. Juli. — Kastor, Clausen, ank. til Holtenu 12. Juli. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 11. Juli. — Hans Peter, Westh, ank. til Kalmar 11. Juli. — Clara Marie, Kofoed, ank. til Kjøbenhavn 11. Juli. — Odin, Møller, ank. til Kjøbenhavn 13. Juli.

**Svendborg.** Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Rochester 9. Juli. — Martin Nilsson, Petersen, ank. til Fowey 11. Juli. — Lilly, Rasmussen, ank. til Sunderland 11. Juli. — Kruse, Larsen, ank. til Gøteborg 11. Juli. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Newcastle 11. Juli. — Niord, Svennevig, ank. til Dover 12. Juli. — Peter, Larsen, ank. til Nexø 13. Juli. — Phønix, Petersen, ank. til Kings Lynn 15. Juli. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Guernsey 15. Juli. — Carl, Clemmesen, ank. til Stettin 15. Juli. — Garibaldi, Andersen, ank. til Wisbech 13. Juli. — Hansine, Nielsen, ank. til Fowey 13. Juli. — Rasmus, Nielsen, ank. til Flet-

wood 15. Juli. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Flensborg 15. Juli.

**Ærs.** Danmark, Knudsen, ank. 8. Juli til Kemi. — August, Petersen, ank. 4. Juli til Christiania. — Saga, Clausen, pass. 5. Juli Pouillac paa Rejse fra Bordeaux til Maracaibo. — Marie Sophie, Tofte, ankom 7. Juli til Kjøbenhavn fra Mullerup. — Sylphe, Petersen, ank. 9. Juli til Eu (Frankrig). — Ydun, Christensen, ankom 9. Juli til Riga. — Juliane, Christensen, ank. 10. Juli til Grebbestad. Lucinde, Christensen, afgik 7. Juli fra Falmouth til Leith. — Emilie, Friis, afgik 5. Juli fra Wemys til Marstal. — Laurine, Kastrup, afg. 5. Juli fra Alloa til Gøteborg. — Mariane, Petersen, ank. 5. Juli til Boness. — Immanuel, Bager, ank. 6. Juli til Dysart. — Marie, Boye, afg. 5. Juli fra Dysart til Rudkjøbing. — Activ, Schmidt, ank. 8. Juli til Kjøbenhavn fra Colberg. — Regina, Kock, ank. 9. Juli til Kjøbenhavn. — Henriette, Holm, ank. 11. Juli til Raumo. — Kodan, Hansen, ankom 10. Juli til Silloth. — Venus, Friis, ank. 7. Juli til Dysart. — Salvador, Fabricius, pass. 8. Juli Mumbles Head paa Rejse fra Swansea til Aberdeen. — Niels, Christensen, ank. 11. Juli til Bretteferry. — Marie, Kromann, ank. 12. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Weber, ank. 9. Juli til Fowey. — Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 11. Juli til Boness. — I. A. Kromann, Christensen, afg. 12. Juli fra Pillau. — Christian, Eriksen, ank. 9. Juli til Wånevik. — Condor, Madsen, afg. 9. Juli fra Newcastle til Præstø. — Prøven, Schmidt, ank. 11. Juli til St. Thomas fra Nantes. — Marie, Eriksen, ankrede 11. Juli ved Sletten paa Rejse til Åbo. — Hildur, Schmidt, ank. 13. Juli til Sundsvall. — Kvik, Andersen, ank. 12. Juli til Kramfors. — Union, Mortensen, ank. 13. Juli til Svendborg. — Immanuel, Bager, afg. 9. Juli fra Dysart til Fjellebroen. — Ariel, Madsen, afg. 1. Juli fra Wasa til Southampton. — Fuglen, Petersen, afg. 1. Juli fra Ræfse til Paimpol. — Freden, Bager, afgik 2. Juli fra Ræfse til Port l'Abbe. — Agnes, Rasmussen, afg. 5. Juli fra Ræfse til Newcastle. — Elua, Carlsen, afg. 7. Juli fra Pillau til Jersey. — Hjalmar, Rozenbeck, ankom 11. Juli til Laurvig. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. 13. Juli til Dysart. — Svanen, Møllmann, afg. 8. Juli fra Vigo. — Marie, Boye, ankom 13. Juli til Rudkjøbing. — Marie, Schmidt, ank. 12. Juli til Aberdeen. — Wemys Castle, Andersen, ank. 12. Juli til Aberdeen. — Mathilde, Hansen, afg. 12. Juli fra Boness til Faxe. — Anna, Madsen, ank. 15. Juli til Umeå. — Elise Marie, Olsen, ank. 13. Juni til Königsberg. — Regina, Kock, ank. 13. Juli til Kjøbenhavn.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 15. Juli til Rostock fra Limhamn.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

## De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Sundet. Flinterende. Nordre Flint.** Klokketønden ved *Nordre Flint* er udlagt den 15de Juli 1901. Den inddrages den 15de November 1901.

Klokketønden vil fremtidig hvert Aar ligge ude fra 16de Juli til 15de November.

**Lille Bælt. Assens.** Naar *Assens* Havnefyrtændes den 1ste August 1901, viser det grønt, fast Lys Horisonten rundt.

**Østersøen. Langeland. Bagenkop.** *Bagenkop* Havnefyrtændes fremtidig fra 1ste August til 31te Maj.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland. Bottniske Bugt. Nyhamn Ladeplads.** Ved et 22 Fods Løb fra Farvandet mellem *Tankar Fyr* og *Yxpila* Havn til *Nyhamn* Ladeplads ere følgende Grunde afmærkede saaledes:

SV. for *Perandö Ref* i 30 Fod Vand en rød Stage med 1 opadvendt Kost. 63° 52' 56" N. Br. 22° 58' 3" Ø. Lgd.

N. for 18 Fods Grunden *Munsö Stenbank* i 39 Fod Vand en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost. 63° 52' 50" N. Br. 22° 58' 10" Ø. Lgd.

S. for *Mellangrund* i 42 Fod Vand en rød Stage med 1 opadvendt Kost. 63° 52' 50" N. Br. 22° 58' 40" Ø. Lgd.

Stagen med 2 Koste Ø. for *Mellangrund* er flyttet og ligger nu i 30 Fod Vand NØ. for en 17 Fods Sten. 63° 52' 54" N. Br. 22° 58' 55" Ø. Lgd.

Paa *Hvitfurusskärs Holmen* er opført hvide Varder, der holdte overet lede mellem Stagerne til Ankerpladsen.

**Tyskland. Gross Horst Fyr NNV.** Omtrent 11, Kml. N.

30° V. fra *Gross Horst Fyr* er funden en Plade med kun 27 Fod Vand. 54° 16' 30" N. Br. 14° 56' 0" Ø. Lgd.

**Warnemünde.** Paa N.-Enden af den nye Ø.-Mole, som er under Bygning ved *Warnemünde*, er tændt et midlertidigt hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Griseboerne.** Den sorte Fløjtetende V. for *Griseboerne* skal flyttes til *Strutsrevet* V. for *Frederiksstad*. 59° 7' 15" N. Br. 10° 44' 35" Ø. Lgd.

Fra den 15de Juli 1901 ere følgende Fyrlamper forandrede saaledes:

**Larkollen** Fyrlampe er flyttet fra *Elaen* til *Hvidnesboen* og viser Fyr med Formærkelser. Den lyser fra N. 20° V., fri V. om *Larkollandet*, gennem V. og S. til S. 20° Ø., fri V. om *Neset*. Lyset er grønt fra N. 29° V., fri Ø. om *Kollen*, gennem V. til S. 33° V., fri Ø. om *Østre Hellene* og *Elaen*, rødt fra S. 19° V., fri V. om *Store Sletter*, gennem S. til S. 16° Ø., fri Ø. om *Sletter* og *Rauokalven*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 16 Fod. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 19' 20" N. Br. 10° 40' 30" Ø. Lgd.

**Belgene** Fyrlampe viser hvidt Lys fra N. 12° V., fri Ø. om *Flyndregrunden*, gennem N. til N. 2° Ø., fri V. om *Kalkboen*, rødt Lys fra N. 2° Ø. gennem Ø. til S. 62° Ø., fri S. om *Søndre Fritgrund*, hvidt Lys fra S. 62° Ø. til S. 4° Ø., fri Ø. om *Tjelhølmgrunden* og *Møregrunden*, rødt Lys fra S. 4° Ø. gennem S. til S. 18° V., hvidt Lys fra S. 18° V. gennem V. til N. 30° V., grønt Lys fra N. 30° V. til N. 12° V. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—31te Maj.

**Stangholmen** Fyrlampe lyser fra S. 45° Ø., fri V. om *Haakalboen*, gennem S. til S. 55° V., vel fri S. om *Saleskjer* og *Helleskjer*, samt i *Rivingsundet* mellem V. og N. 33° V. Iøvrigt uforandret. Brændetid: Hele Aaret.

**Blæstholmen** Fyrlampe tændes 1ste Oktober 1901. Den viser fast Fyr og lyser fra N. 84° Ø., fri S. om *Makrelskjærene*, gennem Ø. og S. til S. 53° V., fri S. om *Blæstholmbøen*. Lyset er rødt fra N. 84° Ø. gennem Ø. til S. 19° Ø., fri V. om *Fladskjærboen*, *Lille Svarten* og 6 Meter Boen V. for samme, grønt fra S. 22° V., fri Ø. om *Rennelen*, til S. 53° V., hvidt forøvrigt samt hvidt mod N. i Sundet. Brændetid: 1ste Oktober—31te Marts. 58° 3' 25" N. Br. 8° 0' 45" Ø. Lgd.

**Flekkerøgabøen** Fyrlampe viser hvidt Lys fra S. 8° V., fri V. om Grundene fra *Ytre Flekkerø*, til S. 19° V., fri Ø. om *Hanegalboen*, rødt over *Hanegalboen* fra S. 19° V. til S. 27° V., hvidt derfra til det skjules af Land, og desuden hvidt fra N. 49° Ø. til S. 56° Ø. Hvidt Fyrhus. Brændetid: Hele Aaret.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Den 15de Juli 1901 tændes følgende Fyr og Fyrlamper efter at være forandrede:

**Skudenes** Fyr lyser fra N. 20° Ø. gennem Ø. og S. til S. 65° V., klos til S.-Pynt af *Gjeitungen*. Lyset er rødt, fast fra N. 20° Ø. til N. 32° Ø., fri Ø. om *Svortingen*, hvidt, hurtigblinkende fra S. 18° V., fri Ø. om *Østboen*, til S. 65° V., hvidt, fast forøvrigt. Flammens Højde: 70 Fod. Lysævn: for det hvide Lys 12½ Kml., for det røde Lys 9,0 Kml. Fyrbygningens Højde: 21 Fod. Brændetid: Hele Aaret.

**Fæøen** Fyr lyser fra N. 6° Ø. gennem Ø. og S. til S. 70° V., men skjules i NØ-lig og Ø-lig Retning af Holme og Øer. Lyset er hvidt, hurtigblinkende fra S. 11° V., fri Ø. om *Gangvarskjær*, til S. 70° V., hvidt, fast forøvrigt. Lysævn: 11,5 Kml. Brændetid: 15de Juli—15de Maj.

**Slotterø** Fyr viser To-Lyn hver 10 Sekunder. Lysævn: 18,5 Kml.

**Olderkalven** Fyrlampe er flyttet til *Smaaskjærtæren*. Den viser Fyr med Formærkelser fra N. 2° V., fri Ø. om *Plit-skallen*, gennem NØ. og S. til S. 4° V., fri Ø. om *Skærene* ved *Inderøen*. Lyset er rødt fra N. 6° Ø., fri V. om *Kraaka*, gennem Ø. til S. 6° Ø., fri V. om *Larsraaholmgrundene*, hvidt forøvrigt. Hvidt Fyrhus. 61° 7' 25" N. Br. 4° 44' 55" Ø. Lgd.

**Drevøund** Fyrlampe er flyttet til *Skomageren*. Den viser Fyr med Formærkelser. Horisonten rundt. Lyset er hvidt fra N. 2° V., fri Ø. om *Kjenholmstua*, gennem N. til N. 10° Ø., fri V. om *Drevøskjær*, rødt fra N. 10° Ø. gennem Ø. til S. 18° Ø., fri V. om *Søndre Saltskaar* og fri Ø. om Grundene fra *Lille Hæneholmen*, grønt fra S. 18° Ø. gennem S. og V. til N. 2° V. Hvidt Fyrhus. 61° 12' 5" N. Br. 4° 47' 40" Ø. Lgd.

**Saltskaar** Fyrlampe tændes den 15. Juli 1901. Den viser Fyr med Formærkelser fra S. 5° V., fri V. om *Vardeholmen* gennem V. til N. 26° V. Lyset er grønt fra S. 5° V. til S. 29° V., fri V. om *Laagøfaldene*, hvidt fra S. 29° V. til S. 38° V., fri Ø. om *Plit-skallen*, rødt fra S. 38° V. gennem V. til N. 26° V. Hvidt Fyrhus. 61° 11' 30" N. Br. 4° 48' 15" Ø. Lgd.

**Varnes.** *Varnes* Fyr lyser nu fra S. 41° V., fri N. om Grundene uden for *Listerlandet*, gennem V. og N. til N. 56° Ø., fri N. om *Eleholmerne* og *Skageflua*. Lyset er rødt fra N. 60° V., fri S. om *Nombu*, gennem N. til N. 13° Ø., fri Ø.

om *Hitterøen*, hvidt forøvrigt. Lysævn: 11,5 Kml. for det hvide, 8 Kml. for det røde Lys. Brændetid: Hele Aaret.

**Tyskland. Süder- og Nordre-Hever.** I *Süder Hever* er mellem Spidstønde Nr. 6 og Nr. 7 ved *Pahls Knoll* udlagt en sort Spidstønde Nr. 7. Den tidligere Spidstønde Nr. 7 har nu Nr. 8. I *Nordre Hever* er mellem Spidstønde Nr. 1 og Nr. 2 udlagt en sort Spidstønde Nr. 2. De tidligere Spidstønder Nr. 2, 3, 4 og 5 have nu Nr. 3, 4, 5 og 6.

**Norderpiep.** I *Norderpiep* ligger Spirtønde A paa 54° 9' 20" N. Br. 8° 38' 45" Ø. Lgd., og Spirtønde B paa 54° 9' 0" N. Br. 8° 41' 0" Ø. Lgd.

**Elben. Altona.** Paa Lededæmningen uden for *Allona* Havn er paa en Trediedel af dens Længde fra hver Ende opført en sort, 46 Fod høj Baake med Ballon. De to sorte Spidstønder S. for Lededæmningen ere inddragne.

**Holland. Zeegat van Texel. Schulpengat.** Fra 5. August til 14. September 1901 afholdes Sømneøvelser i *Schulpengat* ud for *Kijkduin*. Pladsen N.-Side afmærkes med rød og sort tærnedede Stumpstønder og dens S.-Side med rød og sort tærnedede Spidstønder, alle med Kors.

**Fyrskibet „Haaks“.** Fra omtrent i Begyndelsen af September 1901 gives Taagesignal i Fyrskibet „*Haaks*“, naar Sirenen er i Uorden, ved To-Slag paa Klokkerne, efterfulgt af Fire-Stød i Haandkrafts Taagehorn hver ½ Minut.

**Zeegat Hoek van Holland.** I Indløbet til *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Dybden ved dagligt Lavvande nu 27½ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne.

**Kanaal van Zuid Beveland. Hansweert.** Fra 15. Juli 1901 kan ved Slusen ved *Hansweert* kun Ebbeslusen benyttes og kun af Skibe af indtil 42 Fods Bredde.

**Hellevoetsluis. Hellevoetsluis** røde og hvide Fyr er slukket og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændt paa en Pæl tæt ved.

Fra 5. August til 14. September 1901 afholdes Sømneøvelser:

I *Haringvliet*, c. 2 Kbl. neden for *Hellevoetsluis*. Pladsen er afmærket med Spidstønder og Stumpstønder.

I *Volkerak* ud for Fort *De Ruyter*. Pladsen er afmærket med Tønder.

I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* ud for Fort *Hoek van Holland*, S. for Spidstønderne. Pladsen er afmærket med røde Spidstønder ved Grænsen af Farvandet og grønne Tønder S. for Pladsen.

Ved *Hellevoetsluis*. Pladsen er afmærket med Stumpstønder, og om Natten ligger et Fartøj, der viser Signaler som for Vrag, S. for Pladsen.

**Fyrskibet „Noord Hinder“.** Omtrent i Begyndelsen af September 1901 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet „*Noord Hinder*“. En Sirene skal da hver 2 Minutter give to Stød, hvert af 2½ S. Varighed med 4 S. Pause mellem Stødene. Det første Stød har en dyb Tone, det andet en høj Tone.

Naar Sirenen er i Uorden, gives hver 2 Minutter To-Slag paa Klokkerne, efterfulgt af Kimen i c. 5 S.

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

**England. Bristol Channel. Barry—Sully Island.** Fra 15. Juli til 9. August 1901 afholdes Sømneøvelser inden for en Linie mellem *Sully Island* SØ.-Pynt og Ø.-Pierens Hoved ved *Barry*. Pladsen er afmærket med grøn og hvid lodret stribede Tønder. 51° 23,5' N. Br. 3° 15,5' V. Lgd.

**Fyrskibet „Dee“.** Omtrent den 1. September 1901 forandres Taagesignalet i Fyrskibet „*Dee*“, og gives da med et Haandkrafts Taagehorn, der mindst hver 2 Minutter giver To-Stød, hvert af 4. S. Varighed. Er der Fare for Paasejling, gives et vedvarende Stød. 53° 22' 3" N. Br. 3° 13' 6" V. Lgd.

**Skotland. Mull of Galloway.** Den 23. September 1901 forandres *Mull of Galloway* hvide Blinkfyr til hver 22½ Sekunder at vise Lys i 15 S., Mørke i 7½ S. 54° 38' 10" N. Br. 4° 51' 20" V. Lgd.

**Orkney Islands. South Ronaldsay. Hoxa Head.** Paa *Hoxa Head* NV.-Pynt er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 36° Ø. til N. 13° Ø., rødt Lys fra N. 13° Ø. gennem N. til N. 13° V. og hvidt Lys fra N. 13° V. gennem V. til omtrent SSV. Flammens Højde: 48 Fod. Fyrtaarnet staar c. 2 Kbl. SSV. fra *Limekiln Point*. Der er ikke Vagt ved Fyret. 58° 49' N. Br. 3° 2' V. Lgd.

**Holm Sound. Clett. Paa Clett Tower** er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 66° V. til S. 54° V., grønt Lys fra S. 54° V. gennem S. til S. 14° Ø., hvidt Lys fra S. 14° Ø. til S. 34° Ø. og rødt Lys iøvrigt. Flammens Højde: 29 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyret. 58° 53' 50" N. Br. 2° 52' 40" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Føreren af Bark „*Ceres*“, Kaptajn O. Pedersen, meddeler:

Den 24de Juni. 59° 11' N. Br. 25° 50' V. Lgd. Vraget af et Sejskib.

**Frankrig. Loire. Mindin.** I Loire er Grunden *Mindin* tiltagen betydeligt NV. hen; dens NV.-Ende er tør ved Lavvands og ligger 4<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Kbl. S. 79° Ø. fra Fyret paa *Saint Nazaire* gamle Mole. Den er 1 Kbl. lang i Ø. og V. og 1/2 Kbl. bred med under 10 Fod Vand. 47° 16' 13" N. Br. 2° 11' 8" V. Lgd.

**La Rochelle.** Fartøjet „*Marie Ernest*“ er sunket i 7 Fv. Vand c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. S. 30° Ø. fra Fyret paa Pynt *Chauveau*. Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde. 46° 6' 24" N. Br. 1° 15' 2" V. Lgd.

**Newfoundland Ø.-Kyst. Conception Bay. Western Bay Head.** Paa *Western Bay Point* et anbragt et Taagesignal, der gives fra 1ste Maj til 31te December med Et-Knald hver 15 Minutter. Høres et Skibs Taagesignal, gives To-Knald. Et grønt, fast Fyr er tændt paa Pynten. Det brænder hele Aaret. 47° 53' 0" N. Br. 53° 3' 30" V. Lgd.

**Nova Scotia. Basin of Mines. Avon River.** En sort og hvid lodret stribet Stumpstønde, der tillige er Fortøjtønde, er i 7 Fod Vand udlagt midt i Løbet i *Avon River*, 1 Kml. N. 10° V. fra *Horton Bluff* Fyr. 45° 7' 30" N. Br. 64° 13' 40" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Atlantic City.** Vraget af Damperen „*Ranald*“ ligger sunket i 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand, 2<sup>5</sup>/<sub>8</sub> Kml. S. 3° V. fra *Absecon* Fyr.

**Delaware Bay. Cross Ledge. Cross Ledge** røde Spidstønde Nr. 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> er flyttet og ligger i 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand i Skæringen af den øvre Kant af *Mahon River* Fyrs nedre røde Vinkel og V.-Kant af *Ship John Shoal* Fyrs røde Vinkel, fra *Cross Ledge* Fyr i N. 45° V. og fra *Mahon River* Fyr i N. 73° Ø.

**Delaware River. Penns Grove og Cherry Island Flats.** *Penns Grove* nedre, røde Spirtønde er igen udlagt Ø. for *Cherry Island Flats*. *Cherry Island Flats* sorte Spirtønde er igen udlagt paa V.-Siden af det Ø.-lige Løb ud for *Cherry Island* forreste Ledefyr. Tønderne ved Løbet Ø. for *Cherry Island Flats* have nu følgende Numre: *Penns Grove* nedre, røde Tønde, Nr. 2; *Penns Grove* røde Tønde Nr. 4; *Cherry Island Flats* Midte Tønde Nr. 1; *Sand Spit* Tønde Nr. 6; *Cherry Island Flats*, tæt ved Grundens øvre Ende, sorte Tønde, Nr. 3.

**North Carolina. Pungo River.** I *Pungo River* ere følgende Fyr tændte:

*Woodstock Point* hvide, faste Baakefyr. Flammens Højde: 12 Fod. Det vises fra en sort Baake, der staar i 7 Fod Vand paa Grunden ud for Pynten. 35° 23' 58" N. Br. 76° 35' 19" V. Lgd.

*Pantego Creek* hvide, faste Baakefyr. Flammens Højde: 12 Fod. Det vises fra en rød og sort vandret stribet Baake, der staar i 7 Fod Vand paa Grunden, der skyder ud fra V.-Siden af *Pantego Creek* Munding og fra N.-Siden af *Pungo Creek* Munding. 35° 31' 32" N. Br. 76° 37' 13" V. Lgd.

**Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.**

**Cuba S.-Kyst. Santjago.** Over Vraget af „*Merrimac*“, der ligger sunket i Indløbet til *Santjago Harbor*, er den mindste Dybde nu 29 Fod.

**Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.**

**Chili. Callao.** Ved *Callao* ligger et Vrag med 12 à 22 Fod Vand over sunket c. 2 Kbl. N. 24° Ø. fra Fyret paa Molehovedet. 12° 3' S. Br. 77° 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> V. Lgd.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Italien. Pianosa.** Fyret paa *Pianosa* er atter i Orden og viser hver 1/2 Minut afvekslende hvide og røde Blink.

**Africa.** Fyret paa *Africa (Formiche di Montechristo)*, 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. S. for Øen *Pianosa*, viser midlertidig hvidt, fast Fyr.

**Sicilien S.-Kyst. Licata.** Det grønne Fyr med Formærkelser paa *Licata* Ø.-Mole lyser fra N. 77° V. gennem N. og Ø. til S. 14° Ø. Det røde Fyr med Formærkelser paa V.-Molen lyser fra N. 14° Ø. gennem N. og Ø. til S. 37° Ø. og fra S. 86° V. gennem V. til N. 74° V.

Det er farligt at benytte det V.-lige Indløb til Havnen paa Grund af den udskydende Landgrund.

**Algier. Mersa Mahinin.** En 12 Fods Grund er funden uden for *Mersa Mahinin* c. 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kbl. fra Land i 4 à 5 Fv. Vand. 36° 30' 54" N. Br. 1° 13' 12" Ø. Lgd.

**Karantænebestemmelser m. m.**

**Grækenland.** — Skibe fra *Ægypten* underkastes 5 Dages Karantæne. Al Indførsel fra *Ægypten* er forbudt.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Juli 1901.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		99	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....		85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....		112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Carl .....		49	49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Skjold .....		68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	69
Urania .....		68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union .....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896 .....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen .....		67	69
Torm .....		94	96
Gorm .....		104	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		40	100
Dansk-russisk Dampsk. ....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
Hejmdal .....		103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107
<b>Dampskibe Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....		83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86
4% — — — 2. Serie ..	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — — —		94	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87
4% — — — 6 — — —		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — — —		87	88
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		140	141
Privatbank .....		120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121
Handelsbank .....		117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118
Grundejerbank .....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....		63 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		90	93
Sukkerfabr. ....		99	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....		104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 16. Juli 1901.**

	åvsta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.85
London .....	18.14	18.11
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.45	—

**Notering paa Berlins Børs d. 16. Juli 1901.**

Russiske Noter .....	216.00
4% Russiske Consols .....	—
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.25
5% Mexikanske 1899 .....	97.20
5% Rumænske Stats. ....	89.90
4% — — — 1890 .....	76.80

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

„Danmark“ 12,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 28,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 4,000, „Dampskibsselsk. af 1896“ 10,000, „Østasiatiske“ 18,000.

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



## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigt og sikkert  
fra  
**C. Mollerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

Udkommet er:

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af  
Skibsfører **J. Kusk Jensen.**  
Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse  
af  
**Dansk Sejlskibsrederi-Forening.**  
(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).  
Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ  
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, samt hos Foreningens  
Kredsstyrelser efter nærmere Bekendtgørelse.

## F. Günther Hanssen & Co.,

### Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agentur.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.  
Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.  
Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn—Stockholm og Mellemstationer.

## Skibs-

## Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.  
Telf. 487.

## Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

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

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

Aktieselskabet

## Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyre-systemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.



## Husk nu! PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Ph. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Vesterbrogade 60, 1.

12-1. Søndag 8-9.

Hans Bonnesen, Læge.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Telegram-Adr.: Johnielsen. **JOH'S NIELSEN** Hædersdiplom:  
Telefon Nr. 89. (Etableret 1886), Kjøbenhavn og Kønigsberg.

Sejl- & Flagfabrik,  
**Horsens.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.  
Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.  
Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

**Tønderings**  
Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

**Christianshavns Jærnstøberi,**  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

**Skibsmæglere, Speditører m. fl.**

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

**HECKSHER & SØN,**

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

**EMIL STEPHENSEN,**  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.



**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



**Bjerre & Rømer,**

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus.

**Michael Lund,**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: *Lund.*

**SØBORG & BENTHIN,**

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

**Peter M. Simoni,**

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: *Peter.*

**Wiese & Co.,**

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: *WIESE.*

Telefon: Frihavn 59.

**Trækompagniet.**

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Ilwo-Kaffebrød 80 ore pr. 1/2 her.

Ilwo-Kaffebrød

Beer-Rusks Søn Beer-Rusks Hofbager Copenhagen

Ilwo-Kaffebrød

Særdels velsmagende.  
Erstatter engl. Bisquit ved  
Frokost-og Affens-Bordet.

Ilwo-Kaffebrød

For. Exporten.

Ilwo-Kaffebrød

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

N. M. Hansen,  
Bagermester,  
Zoldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibrestavretører.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar ubindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

# KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads. Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Stålskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

INDHOLD: Haandbog i praktisk Sømandsskab. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsat.) — Er Kjøbenhavns Havn en billig Havn? — Kommandoen til Roret. — „De urimelige Sælove“. — Fragtmærkedet. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sefarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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 i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Juli 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Telefon 1027.

### Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

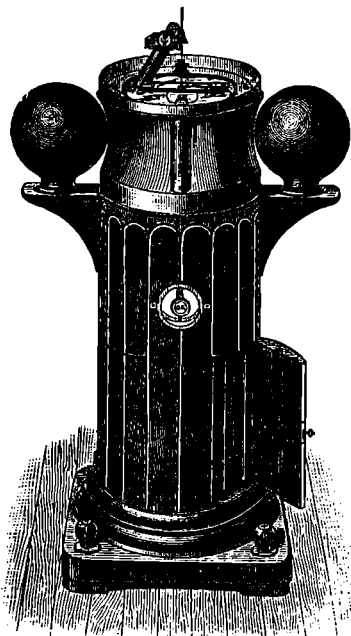
Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
efter Lord Kel-  
vins Princip).

Alm.  
Kompasser.  
Baadskompasser  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale  
Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres

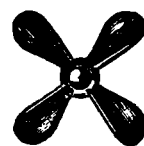


Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.  
Azimuth &  
Pell-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine  
Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.  
Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkerter  
m. m.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Min Klinik for

**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til

**Vesterbrogade 60, 1.**

12-1. Søndag 8-9.

**Hans Bonnesen, Læge.**

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



### Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 2.

Fotografier af forskellige danske

Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

### Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

### Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

### C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

### Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

### J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

### De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

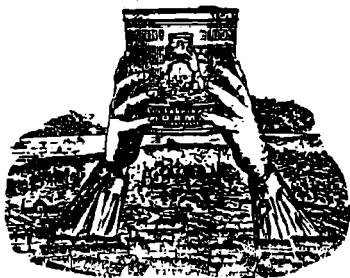
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.



Er „Moss-Rose“-Tobakken  
søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

### LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Brøndums Akvavitter.

### Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

### N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibscateratorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

### Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Alphas.

### C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 2.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

### Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og

Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 3-8 Aften. Søndag 1-2.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 78/1900, afsagt d. 17. Juli 1901. (C. K. Hansen som Agent for S/S. Alice Otto's Rederi mod Marineministeriet.)

Alice Otto, bygget i 1872, 1266,70 Bruttoto Register Tons og 817,45 Netto Register Tons, var paa Rejse fra Shields til Kronstadt med en Ladning Kul. Den 28. Juli 1900 omtrent ved Middagstid passerede Skibet Helsingør; det var klart Vejr med moderat Vind. Skibet gik fuld Kraft med en Fart af  $8\frac{3}{4}$  à 9 Knob. Kl. 12,55 havde man Hveens Nordvestfyrt i O. t. S. i 1 Kvartmils Afstand; Kursen sattes til S.  $\frac{1}{2}$  V. efter Kompasset paa øverste Kommandobro, hvor Føreren og 2den Styrmand befandt sig. Kl. 1,17 blev Kursen sat S.  $\frac{3}{4}$  V. af Hensyn til en lille Galease, der havdes forude i c. 1 Kvartmils Afstand og laa N. O.

Pantserskibet Odin bemærkedes den Gang omtrent 4 à 5 Streger paa Alice Ottos Bagbords Boug i en Afstand af  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{1}{2}$  Mil; Odin laa da stille i Færd med at hejse en Baad ind og havde Stævnen i V. Da Alice Otto havde Galeasen et Par Kabellængder forude paa Bagbords Boug, bemærkedes det, at Odin havde sat sig i Bevægelse og gik fuld Kraft frem for at passere mellem Galeasen og Alice Otto. Kaptajnen paa sidst nævnte Skib, der straks fik det Indtryk, at der var Fare for Sammenstød, beordrede Roret Bagbord, og kort efter haardt Bagbord, samt lige efter stop til Maskinen, hvilke Ordre straks blev udført; Skibets Fart mindskedes og det drejede omtrent  $2\frac{1}{4}$  Streg Styrbord over, saa at det kom til at ligge S. V. t. S. De nævnte Manøvrer blev gjort for at give Odin mere Plads til at gaa frem, saa at Sammenstød kunde undgaa, men et saadant indtraf dog, idet Odins Styrbordsside tørnede imod Alice Ottos Bagbordsside med stærkt Brag, saa at Skibet rystede fra for til agter. Sammenstødet fandt Sted Kl. 1,20 lidt sydligere end Hveens Sydspids omtrent i Syd for Fyret paa Nordvestpynten.

Ifølge Odins Fremstilling havde dette Skib netop foretaget nogle Drejningsøvelser S. V. for Hveen og laa, da Damperen Alice Otto kom nord fra, stille med vestlig Kurs i Begreb med at gaa til Kjøbenhavn, hvorhen Chefen mente at burde naa Kl. 3 Eftmd.

Odin havde forude om Bagbord en Galease, der med en Kurs nærmest lidt sydligere end O. kun gjorde ringe Fart. Det skønnedes nu ikke hensigtsmæssigt at gaa foran om Galeasen, men det mentes, under Hensyn til den knappe Tid der var for at naa Kjøbenhavn til Kl. 3, ikke rigtig at gaa agten om Alice Otto, og skønt dette Skib kom gaaende med formentlig fuld Fart tæt agten om Galeasen, antog Odins Chef dog, at der var Plads nok til at komme frem mellem de to Skibe. Odin, der gik c. 8 Knob, drejede da med næsten haardt Styrbords Ror og passerede tæt agten om Galeasen, kun 10 à 20 Fod fra dennes Agterende; fra Odin blev der prajet over til Alice Otto om at lægge Roret Bagbord for at vige vestlig ud, hvad man dog i Odin ikke mente skete hurtig eller haardt nok, medens man fra Alice Ottos Side paastod at have lagt Roret hurtig og haardt Bagbord. Da begge Skibenes Kurser var blevet paral-

lele, tørnede de med Bredsiderne, saaledes at Stødet efter Odins Formening ikke var stærkt. Odin havde ingen Skade taget og gik til Kjøbenhavn.

Alice Otto gik ogsaa til Kjøbenhavn, og efter Dykkerundersøgelse, der ingen synlig Skade konstaterede, og efter at Lloyds Ekspert havde givet det Sødygtighedsattest og Lov til at fortsætte Rejsen til Kronstadt og derfra gaa med Trælast til Hjemsted, hvor fornyet Undersøgelse skulde finde Sted, fortsatte Alice Otto sin Rejse. Under Indtagning af Trælast i Finland opdagede man imidlertid, at Alice Otto havde taget meget mere Skade end forudsat, idet forskellige Plader, Støtter og Bjælker indefra fandtes dels bøjede dels brækkede, og som Følge af at Skibet var blevet ramt lige paa Skoddet mellem Storlasten og Kedelrummet, fandtes ogsaa Skade paa Styrbords Side 2 à 3 Fod under Vandet udfor Mellemdæksbjælkerne.

Skaden forhindrede dog ikke Skibet i at gaa med Trælast til Hartlepool. Efter at have løst sin Trælast i Hartlepool gik Skibet til South Shields og toges i Tørdok, hvor det blev nøje undersøgt; til Stede ved Undersøgelsen var en under det danske Marineministerium ansat Ingeniør. I Overensstemmelse med den afholdte Besigtigelse blev derefter Skaden repareret, og Reparationen kostede £ 1,862.19.1 eller à 18.24 Kr. 34,160.61.

Efter at Marineministeriet havde nægtet en mindelig Afgørelse, anlagde Firmaet C. K. Hansen paa det engelske Rederis Vegne Sag mod Marineministeriet og forlangte det tilpligtet at betale Kr. 42,572.73 med Renter; nemlig foruden Reparationsomkostningerne forskellige Udgifter i England, Kjøbenhavn og Kronstadt samt Overliggedagspenge.

Retten udtalte nu, at hvad først Spørgsmaalet om Skyld for Sammenstødet angik, da faldt denne helt paa Odin, der ved under de givne Omstændigheder at gaa frem som det gjorde, maatte siges at have overtraadt Art. 19 og 22 i de internationale Søvejsregler, hvorved bemærkedes, at Alice Otto i foreliggende Tilfælde slet ikke kunde betragtes som et indhentende Skib, ligesom der heller ikke fandtes at være noget urigtigt i, at Alice Otto i det sidste Øjeblik slog stop. Det fandtes endvidere efter det foreliggende, at den Skade, der forefandtes ved Undersøgelse i Tørdokken, maatte antages udelukkende at hidrøre fra Sammenstødet.

Mod det forlangte Beløbs Størrelse var der af Marineministeriet gjort Indsigelse mod Reparationsregningen, men denne Indsigelse var saa lidt dokumenteret og specificeret, at der ikke kunde tillægges den Betydning, og fandtes der heller ingen Grund til, uagtet Alice Otto var c. 30 Aar gammel, at fradrage noget for Forskellen mellem gammelt og nyt.

Da derimod Godtgørelsen for Overliggedage var beregnet af Bruttotonagen i Stedet for af Nettotonagen, blev det herfor forlangte Beløb nedsat med Kr. 1,980. Det samlede Erstatningsbeløb, som skulde betales af Marineministeriet, blev Kr. 40,592.73 med Renter. I Sagsomkostninger skulde Ministeriet betale Kr. 300.

V. M.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Frdrag ved Beregningen af Skibes afgiftspligtige Tonnage eller Registrertonnage.

Skibsbygger J. Ph. Jørgensen, Thurø: I gamle Tider fik man intet Frdrag ved Skibenes Maaling; siden

Registreringsloven udkom, har vi imidlertid faaet frdraget den ene Ting efter den anden. Først fik os Lugerne og Styrmandskammeret frdraget; det var man imidlertid ikke tilfreds med, efter det Frdrag, de havde

i England, thi naar de engelske Skibe kom til Danmark, var de meget smaa i Tonnage. Vi arbejdede derfor saa smaat paa at faa mere og mere fradraget. Først fik vi de to Ting, som jeg har nævnt, derefter Kjøerne, Kabelrum og senere hen Skipperens Soverum, men Kahytten kunde vi ikke faa med. Vi syntes, at vi burde have et Navigeringsrum, men det vilde de ikke gaa med til. Tid efter anden gik de dog med til det, og nu er vi kommet saa vidt, at de har fradraget snart alt.: To Sengekøjer, Kabelrum, Kahytten, Navigeringsrum, Lanternerum, kort sagt omtrent alt, hvad vi vil have fradraget, men der er Ting, som optages i Skibe og som aldrig benyttes, og det er Ting, som vi har tænkt paa at se at faa afdraget, f. Eks. Kølsvin, Dæksbjælker, Master, Pumper, Vandbeholdere; nu har vi jo disse Vandbeholdere under Dækket, saa der synes at være Rimelighed for at faa ogsaa dem fradraget. Jeg vil tillade mig at give en lille Oversigt over, hvor meget de forskellige Ting andrager. Der er f. Eks. Kølsvinet; i et Skib paa c. 200 Tons, som jeg lige har staaende færdigt, udgør det 240 Kbf., Kædekassen 91 Kbf., Bjælkerne 278 Kbf., Baaden i Enderne 10 Kbf., Master 21 Kbf., ialt 560 Kbf. = 6,15 Tons; Vandbeholderne udgør 2 Tons, til sammen altsaa 8,15 Tons; foruden disse er der flere andre Smaating i Skibet, der er maalt med som afgiftspligtige. Jeg synes, at der er Rimelighed for at faa dette omordnet. Det forekommer mig ikke at være noget urimeligt Forlangende (Stemmer: Nej!), og efterhaanden som vi bliver ved at arbejde for det, gaar man vel ogsaa med dertil.

Havnefoged Jordahn, Kolding: Hvorledes vil man vel kunne sejle uden Kølsvin og Bjælker? Det andet synes jeg nok er rimeligt, men at tage Kølsvin og Bjælker med, synes jeg dog er for haardt.

Konsul C. P. Lund: Vi kan ikke laste i Kølsvin og Bjælker.

Jordahn: Nej, men der skal dog noget til at bære Lasten.

Konsul C. P. Lund: Man skal se at komme dertil, ikke at betale nogen Afgift af de Rum, der ikke fører noget med sig. Engelskmanden har det paa den Maade, og hvorfor skal Engelskmanden have den Fordel fremfor os? Kan det føres igennem, hvorfor saa ikke gøre et Forsøg derpaa? Jeg vil støtte Hr. Jørgensens Forslag.

Kapt. P. H. Clausen, Fanø: Jeg vil ligeledes støtte Forslaget; hvad der ikke er Lastrum og ingen Last kan ligge i, bør være afgiftsfrit her som i England.

Toldkontrollør Stub, Nexø: Naar jeg tager Ordet i denne Sag, er det fordi jeg af og til maaler Skibe. Jeg har saa tidt tænkt paa, hvorfor ikke Dæksbjælker og Kølsvin skal fradrages, og ved at undersøge Sagen, er jeg kommet til det Resultat, at Skibe paa 200 Tons burde give 10 Tons mere fradraget og Skibe paa 150 Tons 6 à 7 Tons fra, og jeg kan ikke forstaa, hvorfor der skal betales Afgift af disse Ting, og hvorfor danske Skibe i det hele taget skal betale mere end fremmede Skibe. Men med den Velvilje, med hvilken Registreringsbureauet stiller sig overfor enhver Sag, som har for Øje at lette Skibsfarten, tvivler jeg ikke om, at man vil kunne faa Skibenes Maal ned i Lighed med fremmede Skibes. Jeg vil meget anbefale Bestyrelsen at arbejde paa at faa f. Eks. 10 Tons Fradrag for Skibe paa 200 Tons.

Havnefoged Rasmussen: Jordahn spurgte, hvordan man skulde bygge et Skib uden Kølsvin og Bjælker; man kunde lige saa godt spørge, hvordan man skulde bygge det uden Gaerner og Yderklædning, der lige saa

godt kunde maales med. Det Rum, Skibet svarer Afgift af, er det Rum, hvori det har Gods, og jeg kan ikke forstaa, at Jordahn kan opponere mod et Afdrag, som vi med Ret og Billighed kan gøre Fordring paa. De Rum, der ingen Last kan være i, bør ikke være afgiftspligtige, og med lidt Velvilje fra Registreringsautoriteternes Side, tror jeg sikkert ogsaa, at vi vil kunne opnaa Frihed for disse Ting. Tonsdrægtigheden spiller en stor Rolle alle Steder, hvor vi kommer. I alle Forhold er den af meget væsentlig Betydning for Skibsfarten, og jeg kan derfor slutte mig til alle de Udtalelser, der er faldne, med Undtagelse af Jordahns.

Skibsreder Torm: Hvor vidt Registreringskontoret kan strække sig, beror vel væsentlig paa vore Konventioner med andre Nationer. Hvis det virkelig er Tilfældet, at England er gunstigere stillet, saa kan jeg ikke se andet, end at Registreringskontoret kan imødekomme os, men vi maa selvfølgelig tage Hensyn til de Konventioner, vi har.

Mægler Hansen, Thurø: Hvis internationale Regler lyder paa, at disse Genstande i Udlandet maales med, vil det vistnok være forgæves at gøre Forsøg paa at faa dem framaalt her hjemme, men hvis de framaales i England, saa ser jeg heller ikke, at der kan være noget til Hinder for, at de ogsaa framaales her. Derfor henstiller jeg til Bestyrelsen, at der arbejdes videre paa at faa disse Genstande framaalt, ogsaa for danske Skibes Vedkommende.

Konsul C. P. Lund: Jeg tror, at der for de engelske Skibes Vedkommende fradrages Kølsvin og det Rum, som der ikke lades i. Man kan se paa Sagen med forskellige Øjne, men med lidt Velvilje kunde det dog være, at vi kunde naa et Resultat. Vi har jo, efter hvad Skibsbygger Jørgensen oplyser, faaet flere Ting afdraget, og skade kan det jo i hvert Fald ikke at gøre Forsøget.

Skibsbygger Jørgensen: Der er vel ikke sket nogen Omordning af Registreringsloven, siden den blev vedtaget, og naar vi har kunnet faa den ene Ting fradraget efter den anden, maa Loven jo kunne fortolkes saaledes, at man ogsaa maa kunne gaa med til det Fradrag, man nu ønsker.

Formanden: Hvorvidt der er en saadan Forskel paa Maalingsreglerne her og i England, som anført af Konsul Lund, er vanskeligt at se, men vi vil søge Oplysning om den Ting, og forholder det sig saaledes, at de maaler gunstigere i England, kan jeg ikke tro andet, end at Registreringskontoret paa vor Henvendelse vil imødekomme os, og vi har paa Bestyrelsesmødet vedtaget at fremme Sagen.

#### Et Ministerium eller Departement for Søvæsenet.

Skrivelsen herom, der var fremsendt af Kredsbestyrelsen for Fyen, lød saaledes: „Vil det være til Gavn for vor Skibsfart, om vi her i Landet havde et Ministerium eller Departement, under hvilket alt, hvad der henhører til Søvæsenet, udelukkende sorterede, og bør man arbejde hen til, at en saadan Institution oprettes?“

Mægler Hansen, Thurø: Jeg skal give en ganske kort Motivering af Sagen. Det forholder sig nemlig saaledes, at man med Hensyn til Skibsfartsforhold ikke véd, hvilken Autoritet man egentlig skal henvende sig til; man kan rende fra det ene Ministerium til det andet, og ingen vil kende os. Derfor mente vi, om det ikke var muligt, at man i Skibsfartens Interesse kunde faa et bestemt Kontor at holde sig til, hvad enten det saa blev et Ministerium eller et Departement. Et Ministe-

riums Etablering vil vel være vanskeligt, men et Departement vil ogsaa gøre fuldstændig Fyldest.

Skibsreder Torm: Om vi vil faa Gavn af et saadant Ministerium eller Departement vil væsentlig bero paa, hvem der bliver Minister eller Departementschef; nærer Vedkommende Velvilje overfor os, vil det blive til Gavn for os; er det modsatte Tilfældet, vil det gøre os Skade. Det er et af disse Spørgsmaal, som man umuligt kan sige, om det vil gavne eller skade os. Jeg synes ikke, det kan skade at tage Sagen op, men om der egentlig er saa stor Velsignelse ved den, er vistnok tvivlsomt.

Skoleinspektør Poulsen: Der er næppe Udsigt til at faa et Ministerium til, nu har vi 9, og der har jo yderligere været Tale om at faa Kultusministeriet delt; derfor kan vi ganske roligt slaa en Streg over Kravet om at faa et Ministerium. Derimod finder jeg det meget heldigt, om vi kunde faa et Departement for Sager vedrørende Skibsfart; nu maa vi snart gaa til Indenrigsministeriet og snart til Marineministeriet, ja vistnok ogsaa til Landbrugsministeriet (Stemmer: Meget ofte! — Kultusministeriet vist ogsaa? Munterhed). Hr. Torm tvivler om, at et saadant Departement vil være heldigt for os, hvis Departementschefen ikke var os velvillig. Jeg tror dog, at naar alle disse Sager blev samlet paa én Haand, saaledes at man kunde sætte sig fuldstændig ind i dem, hvad der ikke nu er muligt, saa vilde det blive til Gavn for os, og jeg vil derfor anbefale, at Sagen henvises til Bestyrelsen til videre Fremme.

Skibsfører H. M. Kofoed, Rønne: Det er noget af det glædeligste, jeg har hørt i Dag. Kunde vi faa et Departement, vilde meget være vundet, thi som det er gaaet tidligere, er det ikke heldigt, om det skulde blive ved at gaa; vi har jo nemlig ingen til at varetage vore Interesser i den lovgivende Forsamling, og jeg kan ikke andet end komme tilbage til, hvad jeg allerede har sagt, at man bør have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Punkt og med den størst mulige Kraft og Ihærdighed bør se at faa Sømandsstanden repræsenteret paa Thinge.

Formanden: Jeg skal afslutte Forhandlingen med at sige, at hvis der her i Forsamlingen er Stemning for Sagen, er det Bestyrelsens Mening at henvise den til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og opfordre Repræsentationen til at gøre, hvad der under de forhaandenværende Forhold kan gøres.

Dette Forslag vedtoges enstemmigt.

#### Uddybningen af Dragør Havn.

Skibsfører H. M. Kofoed, Rønne: Jeg er af Afdelingen for mindre Skibe blevet opfordret til at sætte dette Spørgsmaal under Forhandling. Det har i lang Tid været et brændende Spørgsmaal mellem mange af de smaa Skibsførere, det at faa en lille Tilflugtshavn i Sundet, hvor vi Efteraarsdage kunde ty hen, og her ligger Dragør Havn ubenyttet hen. Det vil derfor være af overordentlig stor Interesse for disse smaa Skibsførere at faa Oplysning om, hvorledes Lovgivningsmagten vil stille sig med Hensyn til Spørgsmaalet om Uddybningen af Dragør Havn, thi selve Dragør By vil sagtens ikke selv kunne magte det, da det vil koste for meget. Jeg skal derfor paa den mindre Afdelings Vegne rette den Forespørgsel til Bestyrelsen, om den vil tage sig af Sagen og indgaa med Andragende til Regeringen om at faa Hjælp i det Øjemed, da det som sagt er et almindeligt Ønske at faa en Tilflugtshavn paa dette Sted. Det vil spare os for mange haarde Ture, naar Efteraarsstormene melder sig og under Isforhold vil det spare

mange Udgifter, baade for Skibsførere og Assurandører. Jeg skal varmt anbefale denne Sag til videre Fremme.

Toldkontrollør Stub, Nexø: Da jeg ligesom Hr. Kofoed har været blandt de mange, som har ført et lille Skib paa Kjøbenhavn, vil jeg ogsaa meget anbefale denne Sag. Jeg kan ikke tænke mig, at det skulde møde saa stor Vanskelighed. Naar Rigsdagen ikke er bange for at anvende saa mange Penge paa Jærnbanner, at man har 240 Mill. Kr. staaende i Jærnbanelmateriel og yderligere Udsigt til at faa denne Udgift forøget med endnu 50 Millioner, skulde man synes, at den heller ikke vilde modsætte sig et Krav som dette, og jeg vil derfor anbefale, at denne Sag fremmes med al mulig Kraft.

Kapt. P. H. Clausen, Fanø: Jeg vil ogsaa anbefale, at vi arbejder videre paa Sagen.

Formanden: Vi skal gerne undersøge og eventuelt arbejde videre paa Sagen.

Hermed var Dagsordenen udtømt.

#### Udenfor Dagsordenen.

Toldkontrollør Stub, Nexø: Spørgsmaalet om gamle Søfolks Forsørgelse har i flere Aar ligget mig paa Sinde. Hermed mener jeg ikke alene Skibsførere og Styrmand, men Søfolk i Almindelighed, naar de kommer under saadanne Forhold i Livet, at de paa Grund af Ulykkestilfælde eller paa anden Maade kommer i Trang. Da Skibsafgiften blev ophævet her hjemme, slog jeg til Lyd for, at vi skulde beholde Skibsafgiften, eller i hvert Fald en Del af den, til Understøttelse for gamle, trængende Søfolk. Jeg vandt ikke Anklang for mine Ønsker; tværtimod hævdede der sig Røster for at blive af med Skibsafgiften. Naar man ser, hvilke Afgifter vore Skibe har i Sverrig, vil vel ingen undre sig over, om vi ogsaa her fastsatte en lille Afgift. Jeg vil derfor tillade mig at stille det Spørgsmaal: Var det ikke muligt, at Bestyrelsen kunde arbejde hen til, at man kunde faa en Slags Lastafgift af Skibene. Fra enkelte Steder vil man paastaa, at det ikke kan gaa, fordi man har internationale Bestemmelser, navnlig med Hensyn til Øresundstolden; men der var ingen, der mukkede den Gang, vi i 1863 paalagde Skibsafgiften. Jeg mener, at det vilde være til stort Gavn for Sømandsstanden, hvis vi kunde tilvejebringe et Fond, hvis Midler udelukkende anvendtes til Understøttelse for Sømænd i Lighed med den Understøttelse, som er tilvejebragt for de danske Fiskeres Vedkommende, og hvortil Staten yder sin Del. Hvorfor skal Sømændene ikke ogsaa have Del i disse Goder? Derfor beder jeg Bestyrelsen om at have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Spørgsmaal, saa der mulig kunde blive paalagt en Lastafgift for Skibe, som kommer i vore Havne, og disse Midler saa kunde anvendes til at støtte gamle, svagelige Fiskere og forulykkede Søfolks Enker. Dernæst havde jeg tænkt mig, at Søfolk selv skulde betale en lille Afgift, saa det hele kunde forme sig til en Slags Hjælp til Selvhjælp. Jeg vil haabe, at den ærede Formand har forstaaet mig. Sagen er altsaa, at vi skal se at faa en Lastafgift, og af disse Midler tilvejebringe en Understøttelse for vore Søfolk, ligesom man i Sverrig betaler til Understøttelse for Søfolkene dér.

Formanden: Dette Spørgsmaal var fremme i sin Tid, da Skibsafgiften ophævedes, men da blev der sagt i Rigsdagen, at Udlandet i saa Fald vilde tage Repressalier, og jeg tror, at det fremdeles er en Umulighed at faa lagt en Skibsafgift paa fremmede Skibe. Det er ikke rigtigt, hvad den ærede Taler sagde med Hensyn til Sverrig; der skal enhver Sømand om Bord i et Skib betale en Afgift, hvis Størrelse staaer i Forhold til den Stilling, han indtager i Skibet, og hvad der saaledes



indkasseres, gaar til en Understøttelsekasse for gamle Søfolk. Det vil som sagt ikke være muligt at gennemføre en Afgift for fremmede Skibe, naar alle vore egne Skibe skal være fri.

Toldkontrollør Stub: Det var ikke min Mening, at vore egne Skibe skulde gaa fri, men jeg gaar ud fra, at naar vi en Gang faar vort Krav om Konsulatafgifternes Ophævelse gennemført, og Forholdene i det hele taget ikke bliver saa trykkede for Skibsfarten, at man da nok skulde kunne betale en Smule Afgift. Staten skulde saa dække Resten, ligesom den gør for Fiskernes Vedkommende.

Skoleinspektør Poulsen, Fanø: Tidligere var det saaledes, at man ifølge gamle Regler skulde betale en Afgift til Bombebøssen; men senere har vi hjemme hos os oprettet vor egen Bombebøsse, der opretholdes ved frivillige Bidrag, som anvendes til Understøttelser for gamle, trængende Søfolk, og vi er dog kommet saa vidt, at vi kan uddele nogle og tredive Understøttelser hvert Aar til Julen.

Skibsfører H. M. Kofoed: Denne Sag var ogsaa for paa den mindre Afdelings Generalforsamling, og der var man enig om, at det nemmeste vilde være at faa Fiskernes Assurance udvidet til ogsaa at gælde for Søfolk.

Formanden: Et Par gode Venner i Svendborg, nemlig Havnefoged Møller og Mægler Hansen, har sendt følgende telegrafiske Hilsen:

„Fra Svendborg sendes de bedste Ønsker for Fremtiden, Generalforsamlingens Arbejde og Foreningens Fest.“

Jeg vil benytte Lejligheden til at sende en Genhilsen. Det er Folk, der nærer overordentlig stor Interesse for vort Arbejde, og jeg beklager, at de ikke er til Stede.

Dirigenten: Jeg er sikker paa, at jeg er i Overensstemmelse med Forsamlingen, naar jeg retter en Tak til Bestyrelsen for det store og dygtige Arbejde, den udretter med Hensyn til vor Skibsfart, og den Interesse, den nærer for Skibsfartens Anliggender overhovedet, og en særlig Tak vil jeg rette til Bestyrelsens Formand og Sekretær, de to Herrer, der lægger det væsentligste Arbejde ind paa Sagerne.

Forsamlingen sluttede sig til denne Udtalelse ved at rejse sig, og der udbragtes et med Hurraraab besvaret Leve for Bestyrelsen.

Formanden rettede sluttelig en Tak til Sagfører Olsen for hans dygtige Ledelse af Mødet, hvorefter dette sluttedes med Leveraab for Dirigenten.

## Literatur.

Den Færøske Lods. Med 12 Strømkort. Udgivet af Det kongelige Søkort-Arkiv. Anden Udgave. Kjøbenhavn. 1901.

Første Udgave af denne Bog udkom i 1891. Den var imidlertid ikke baseret paa nogen nøjagtig Sjøopmaaling paa Grund af det mangelfulde Materiale, der den Gang forelaa. I 1894—99 foretog saa Generalstaben en Triangulation og Opmaaling af Øerne, hvorved man fik

et fortrinligt Grundlag for Sjøopmaalingen. Denne paa-begyndtes i Efteraaret 1899 og har allerede bragt betydelige Resultater, hvorved vort Kendskab, særlig med Hensyn til de indre Farvande, Fjorde og Ankerpladser, er blevet meget forøget. Stationsskibet ved Færøerne har, som vi tidligere har omtalt her i Bladet, været behjælpelig ved Opmaalingen og har endvidere udført et betydeligt Arbejde saavel ved Undersøgelse af Skær som ved at samle Materiale til en indgaaende Beskrivelse af Tidevandsstrømmene omkring Øerne. Endelig tændtes i 1893 paa Færøerne en Del Fyr, hvoraf de fleste er Vinkelfyr, hvis Lysvinkler delvis, efter at den nøjagtige Opmaaling var foretaget, forandredes i 1900. — Skønt Sjøopmaalingen af Øerne endnu langt fra er færdig, idet denne skal udstrækkes over de store Flak, der omgiver Øerne, og som paa enkelte Steder ligger c. 60 Kml. fra Land, har Søkort-Arkivet dog, paa Grund af de mange væsentlige Tilføjelser, anset det for nødvendigt allerede nu at udgive en ny Udgave af „Den Færøske Lods“.

Efter ovenstaaende almindelige Bemærkninger og efter en Oversigt over Love og Bestemmelser angaaende Skibsfart og Fiskeri m. m. paa Færøerne, følger selve Beskrivelsen af Øerne og Sejlmanvisningerne. Det er jo et saa at sige uopdyrket Omraade, som denne Bog bevæger sig paa, og det vil næppe være muligt for nogen at fremsætte en begrundet Kritik over den. Vi indskrænker os da til at lykønske Søkort-Arkivet til den i hvert Fald foreløbige Fuldendelse af dette sikkert vanskelige Arbejde, og til at raade de Skibsførere, der besjeler disse Farvande, til at benytte sig af det gode Hjælpe-middel, der her bydes dem.

## Betydningsfuld engelsk Retsafgørelse.

Fordring for Tab af Liv. — Ratata-Sagen.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.)

Barkskibet Ratata af Sarpsborg blev i Fjor oversejlet af det engelske Dampskib Exeter City med den Følge, at Ratata gik til Bunds, hvorved to svenske Sømænd druknede. Den ene efterlod sig to svagelige Forældre, hvis Støtte og Haab han var, og den anden efterlod sig Enke med 6 uforsørgede Børn, som sad tilbage i den yderste Nød, efter at deres Forsørger saaledes var omkommet. Ratata's Rederi henvendte sig til Foreningen med Anmodning om, at den vilde overtage Sagen, hvilket derpaa skete, og det lykkedes Foreningen at faa Exeter City's Rederi til at anerkende sig ansvarlig for Kollisionen. Erstatningen, der tilkom Rederiet, Besætningen og den norske Regering (for Udlæg til Folkenes Hjemsendelse) blev derpaa ordnet ved Forlig. Derimod nægtede Exeter City's Rederi eller dets Assurandører at betale nogensomhelst Erstatning til de Omkomne Efterladte, idet de paaberaabte sig en Dom, der afsagdes i London for omtrent 3 Aar siden, og som gik ud paa at den saakaldte Lord Campbell's Act, hvorpaa Retten til at forlange Erstatning for Tab af Forsørger hviler, ikke kom til Anvendelse, naar det gjaldt ikke engelske Borgere. Foreningen forsøgte derefter, om der skulde være nogen Mulighed for at faa Exeter City, der gaar i regelmæssig Fart paa New-York, beslaglagt i denne Havn, idet der ikke kunde være nogen Tvivl om, at amerikansk Ret vilde tilkendt fremmede ligesaavel som Landets egne Undersaatter Erstatning i saadant Tilfælde. Det viste sig imidlertid at være umuligt, idet amerikansk Ret lige saa lidt som engelsk Ret giver Adgang til Arrest paa Skib for saadanne Fordringer, og Sagen kunde saaledes ikke bringes under amerikansk Jurisdiktion, idet Exeter

City's Rederi var domicileret i London. Ifald Sagen skulde fremmes, var man derfor henvist til engelsk Domstol, og som Sagerne stod, var der saaledes kun liden Chance for at kunne skaffe de omkomnes Efterladte nogen Erstatning. Den omtalte Dom vakte i sin Tid adskillig Overtaskelse; den var baseret paa det Princip i engelsk Jurisprudens, at en engelsk Parlamentsakt ikke har Anvendelse paa fremmede, med mindre Lovens Udtryk eller Indhold forøvrigt viser, at det modsatte har været Meningen. Da man fandt det lidet sandsynligt, at en Lov som Lord Campbell's Act ikke paa en eller anden Maade ved selve sit Indhold skulde vise, at den kunde paaberaabes ogsaa af Fremmede, indhentes Udtalelse fra en fremragende Retskyndig i London, Advokat (King's Counsel) D. C. Leck, og hans Udtalelse gik ud paa, at Lovens egne Ord paa flere Steder viste, at den ogsaa kunde paaberaabes af fremmede, og at det var lidet tvivlsomt, at den tidligere Dom var urigtig. Endvidere mente Mr. Leck, at Sagen vilde vindes allerede ved første Instans, idet den kunde indbringes for en anden Domstol, bestaaende af to Dommere, der ikke vilde være bundne ved den tidligere afsagte Dom. Efter dette blev Sagen lagt for Foreningens Bestyrelse, der besluttede at tage den op for Foreningens Regning, dels af humane Grunde, og dels fordi det foreliggende Spørgsmaal var af stor principiel Betydning; thi saa længe den tidligere Dom stod urokket, vilde ingen fremmede for engelsk Domstol kunne kræve Erstatning for Tab af Forsørger, omkommet ved Kollision. Proces blev altsaa anlagt og Dom er nu afsagt med det glædelige Resultat, at Foreningens Paastand paa Enkens Vegne er taget til følge, idet begge Dommerne af King's Bench Division (Mr. Justice Kennedy og Mr. Justice Phillimore) stemte for Paastandens Tilfølgtagelse. Forudsat at ikke Appel finder Sted, staar derfor nu kun tilbage at faa fastsat den Erstatning, som Enken i Sverrig og Forældrene skal have.

Da det, tilskriver Nordisk Skibsrederforen. os, desværre kun alt for ofte hænder, at Søfolk omkommer ved Kollision, og da den største Part af Verdensflaaden er engelsk, vil man forstaa, hvilken overordentlig Betydning det har, at fremtidig, ikke blot engelske Søfolks Efterladte vil kunne opnaa Erstatning for Tab af Forsørger ved engelsk Domstol, men ogsaa skandinaviske og overhovedet alle Søfolks Efterladte, uden Hensyn til de omkomnes Nationalitet.

## Firedagsdampere.

Blandt Oceandamperne kan man skælné mellem to Slags; ved den ene lægges Hovedvægten paa at opnaa saa meget fart som muligt, og de anvendes til Befordring af Personer og Ilgods; ved den anden har Farten ikke denne overvejende Betydning, og de anvendes da, foruden til almindelig Befordring af Personer, ogsaa med Fragtfart for Øje.

Som moderne Repræsentant for den første Gruppe kan Deutschland, tilhørende Hamburg-Amerika Linjen, tjene som Eksempel, medens Damperen Ivernia fra Cunard Linjen nærmest maa henregnes til den anden Kategori. Da den sidst nævnte Damper kun har en rimelig Hastighed, kan man give den fyldigere Former, hvorved der vindes betydelig Plads til Lastrum. Disse Damperes Hastighed ligge mellem 14 og 16 Knob, og der offres derfor forholdsvis lidt Vægt og Plads til den fremdrivende Kraft; det daglige Kulforbrug ligger saaledes mellem 100 og 150 Tons, og Kulbeholdningen mellem 1,000 og 1,250 Tons. Ivernia har 7 Lastrum, hvoraf de 4 er foran for og de 3 agter for Maskin- og Kedelrummet,

og fuldt lastet kan den tage 11,610 Tons Varer. Ovenpaa Lastrummene har Ivernia to Dæk til Fragtgoods og derover atter tre helt gennemgaaende Dæk; af disse er Hoveddækket og øverste Dæk forbeholdt 3. Kl. Passagerer og det sidste Dæk samt Overbygningen forbeholdt Passagerne af 1. og 2. Klasse. Af Passagerer kan Ivernia ialt tage 160 første Klasse, 200 anden Klasse og 1,600 af tredje Klasse. Paa Grund af det store Antal Passagerer i Forbindelse med den store Lastplads og de kulbesparende Maskiner, hvortil der jo ikke behøves saa meget Maskinpersonale, er disse Skibe meget besparende at holde gaaende; Bekostningen ved en Rejse over Atlanterhavet beløber sig gennemsnitlig til ca. 75,000 Kr. Anstilles en Sammenligning med Deutschland, saa er Ivernia 26½ Meter længere  $\frac{3}{4}$  Meter bredere og 1½ Meter mindre dyb. Derimod er Dybgaaendet  $\frac{1}{3}$  Meter større end i Deutschland.

Deutschland deplacrer kun 2,000 Tons mere end Fragtdamperen, hvilket maa tilskrives Deutschlands overordentlig fine, yachtliggende Linjer. Det er disse Linjer og de store Maskiner og Kedler, som Deutschland skylder sin høje fart. Deutschland har ogsaa 240 Mands Besætning i Maskinen og 210 Mand til Dæksbetjeningen, og da man hovedsagelig ser bort fra Fragten, skal Indtægten komme af Passagerbetalingen. Af Passagerer har Deutschland 450 første Klasse og 300 af anden og tredje Klasse. En Rejse koster Skibet ca. 186,000 Kr., skønt Kulforbruget paa Grund af de økonomiske Maskiner kun beløber sig til ca. 56,000 Kr. Driftomkostningerne er saa store, fordi man maa regne med 10% Forrentning af Byggekapitalen; disse hurtig gaaende Fartøjer opbruges hurtigere end andre og taber desuden i Værdi saa snart endnu hurtigere Fartøjer begynder at konkurrere med dem. Heraf følger, at det mulig ikke kan svare Regning at bygge disse Damper, men Erfaringen viser dog, at det modsatte netop er Tilfældet; Deutschland fik saaledes paa en af sine Rejser til Amerika ca. 533,400 Kr. Indtægt af Passagerbiller, paa Tilbagereisen endog 746,000 Kr., og heri er altsaa Indtægten for Ilgodset ikke medregnet.

Man regner næppe fejl, naar man siger, at Deutschland ikke vil tilføje sit Rederi noget Tab, men at den tværtimod vil bringe Vinding; naturligvis opmuntres man derved til yderligere Bygning af disse hurtige Skibe, som dog med Deutschlands Skibsformer og Maskinkonstruktion foreløbig maa siges at have naaet Fuldkommenhedens Grænse.

Skulde man efter disse anerkendte Principper bygge en saakaldet Firedagsdamper, det vil sige en Damper, som kan naa over Atlanterhavet paa fire Dage, maatte den løbe 30 Knob og med 283 Meters Længde 26½ Meters Bredde og 9 Meters Dybgaaende deplacere 40,000 Tons. De 3 Maskiner maatte tilsammen indicere 11,000 Heste, og Dampen udvikles i 42 Kedler med 352 Ildsteder, hvorved det daglige Kulforbrug maatte beløbe sig til 1,700 Tons til en Værdi af ca. 28,700 Kr.; en Rejse over Oceanet vilde alene i Kuludgifter beløbe sig til ca. 140,000 Kr., hvorfor Kulkasserne maatte kunne rumme ca. 10,000 Tons Kul.

Det er dog tvivlsomt, om denne Maade er den rigtige Vej, langt snarere bør man gaa til at forbedre og forandre den fremdrivende Kraft, for Eksempel ved at indføre Turbinesystemet, der flere Gange er omtalt her i Bladet. Det er muligt, at man inden ret mange Aar har forbedret Turbinen saa meget, at man vil være i Stand til at naa 30 Knob fart med en Damper paa Størrelse med Deutschland, og dermed vil Spørgsmaalet Firedagsdamper være løst.

(Scientific American).

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er Markedet, saa daarlign det i Forvejen ogsaa var, flovet yderligere af, og det bliver vanskeligere og vanskeligere for Rederne at placere deres Baade, selv til yderst beskedne Fragter. Den eneste Kant, hvorfra der ikke foreligger nogen Nædgang, er River Plate, som holder sig uforandret, men rolig. Alle andre Markeder er lavere, hvortil som Grunden dels maa søges i den almindelige Slaphed, som for Tiden gør sig gældende i Handel og Vandel paa Verdensmarkedet, og dels i den Omstændighed, at der er alt for megen disponibel Tonnage, som tilmed stadig forøges. Vi kan i Forbindelse hermed ikke lade være med at komme tilbage paa det Spørgsmaal, vi opkastede forrige Uge, nemlig, hvorfor lægger Rederne ikke noget af deres Tonnage op? Jo før Rederne kan bekvemme sig til at gøre dette Skridt des bedre for Skibsfarten i det hele taget, men lidet vil det nytte, at kun et enkelt Skib lægges op hist og her, nej, skal det frugte noget, maa Oplægning finde Sted efter en større Maalestok, ikke alene her i Danmark, men ogsaa i Norge, Sverrig, England og Tyskland, men hvorledes skal man komme til Enighed herom? Ja, det er netop Spørgsmaalet, men det burde Rederne selv søge at ordne paa dertil særlig indvarslede Møder i de forskellige Lande. Hjemefter er al Beskæftigelse daarlign; i nogle Tilfælde kan der indsejles en beskednen Fortjeneste, i andre Tilfælde kan der lige sejles „Stop“, medens der ret hyppigt kun bliver Tab, naar Regnskabet skal gøres op. Kulfragterne er overalt slette, og baade paa Tynen og i Wales er Ekspeditionerne oven i Købet gennemgaaende langsomme.

Det østlige Marked viser Tilbagegang overalt. Saaledes er Raten for Sukker fra Java til U. S. eller Europa gaaet ned til 25/ à 26/6, medens den for kort Tid siden var 29/ à 30/. Fra Calcutta til Europa for Jurt betaales kun 20/ pr. August, 21/3 September. Bombay og Kurrachee er næsten forretningsløse. Fra Rishavn til Europa kan næppe faas over 23/9. Kulfragterne fra Calcutta er stille paa Basis af 5 1/2 Rupees til Bombay.

Sortehavet, Azoff etc. synes ligesom at vise en Smule mere Begær, men Raterne er uforandrede. Odessa Berth-raten er 7/6 for prompt, medens der paa September/Oktobre kau faas 11/ à 11/6. Fra Sulina er Raten henholdsvis 9/6 og 12/6 à 13/. Fra Donau til Rotterdam eller Antwerpen er betalt 10/ for prompt. Fra Azoff betaales pr. ultimo August/primo September 11/ „any“, 11/6 Hamburg, 12/ Bergen eller Kjøbenhavn. For Salt fra Eupatoria til Riga eller Libau er der sluttet Dampere til 12/ pr. Ton, og for Erts fra Poti til 10/6 Rotterdam, 11/ Antwerpen eller Dunkirk.

Middelhavet er stadig lige slet, og enkelte Dampere er, til Trods for de beskedne Kulfragter udefter, returnerede til England i Ballast, hvilket maaske er nok saa godt som at tage Ladning tilbage til de usle Rater, som nu betaales. For Esparto fra Afrikas Nordkyst kan faas 13/ à 14/ pr. Ton, medens Fosfatraterne er lavere paa Basis af 6/6 fra Bona til Birkenhead, 6/9 til Kingslynn, 7/6 til Ghent. Ertsfragter er knappe, og noteres der Carthage/Barrow 7/9, Tyne 7/3, Troon 7/9, Benisaf/Rotterdam 6/9 à 7/ med „full terms“, medens der med „free dispatch“ er betalt Porman/Maryport 7/, Ergasteria/Middlesbro 6/9, Huelva/New York 9/. Fra Bilbao er der sidst sluttet til 4/6 Tyne Dock, 4/ Cardiff, 5/ Barrow eller Stockton, 4/10 1/2 Middlesbro, 4/6 Rotterdam.

Amerika er lavere, og selv til de reducerede Fragter viser Befragterne kun ringe Lyst til at dække sig med Tonnage. Man havde haadet, at lidt Begær efter Korn-tonnage skulde stive Bomuldsfragterne af, men heri er man bleven skuffet, og alt ser lige daarlign ud. Der er Knæp på alle Slags Laster, og fra nordlig Havn til C. f. O. er højst 2/3 à 2/4 1/2 opnaaeligt for prompte Baade, medens Raten fra New Orleans eller Galveston

er sunket saa lavt som til 2/9. For senere Terminer gøres kun faa Forretninger, og Raterne pr. September er nærmest nominelle henholdsvis 2/7 1/2 à 2/9 og omkring 3/3. Paa Netto Charter slutes der en Del mere, og er der saaledes fra New Orleans eller Galveston sidst betalt 14/3 til U. K. eller Kontinentet, 14/6 Hamburg, pr. September, 15/6 à 16/ pr. Oktober/November, Option 16/6 én, 17/ to danske Havne. For Bomuld slutes der næsten intet; der noteres nominelt pr. Efteraaret fra Golfen 42/6 til Liverpool eller Manchester, 43/9 til Kontinentet (H. & H.), medens der fra de atlantiske Havne noteres henholdsvis 36/3 og 37/6. For Tømmer er Markedet sløjt, idet Laster er vanskelige at opdrive. Der noteres fra Pensacola, Mobile etc. 97/6 til Holland pr. September, 97/6 til Dundee pr. Juli/August og 100/ til Kontinentet pr. Oktober/November. For Deals fra de nordlige Havne er Markedet ogsaa trevent; der betaales sidst fra St. John til Vestkysten af England 41/3 pr. Juli/August, 40/ pr. August til Liverpool eller Birkenhead og samme Rate fra West Bay til U. K. („full range“), ligeledes pr. August. Fosfat fra Fernandina kan slutes til 14/ Rotterdam, 14/6 Ghent pr. August, men dette er meget daarlign Forretning. For Kul fra Newport News til Buenos Ayres eller La Plata betaales 15/6 pr. Juli/August. Dampere til Maanedsfragt er fremdeles i moderat Begær, og for store Baade til Atlanterhavsfarten kan betinges 4/ à 4/3 pr. Ton Dødvægt.

La Plata er uforandret og bevilliger fremdeles 18/ for passende Dampere pr. Juli/August fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, medens større Baade ikke kan betinge mere end 17/6. Fra de nedre Pladser kan faas 14/ à 14/6.

Østersømarkedet er fremdeles meget flovt, og Raterne er igen delvis lavere, omendskønt de i Forvejen var tarvelige nok. Der er livlig Konkurrence om alle Ladninger, som kommer frem, fordi Tilbudet af Dampere stadig er større end Begæret. Fra St. Petersburg noteres der for prompte Baade 1/1 1/2 à 1/2 1/4 Hvedebasis til London, Leith, Rotterdam, 1/3 à 1/3 3/4 til Kontinentet (H. H.) 1/6 Rouen, og fra Kronstadt til Leith 20/ D/B., London 21/6, Holland Hfl. 12 D/B. Reval og Libau har intet at tilbyde. Riga er yderst mat med nærmest nominelle Noteringer, som følger: London 9 3/4 Havrebasis, 19/6 à 20/ D/B., Rotterdam 9 d. Havrebasis, Hfl. 11/12 D/B., 6/6 Sleepers, Antwerpen, Dunkirk eller Ghent Frs. 19 Flax, Frs. 25/26 D/B., Rouen Frs. 30 D/B., Østnorge Rm. 12 Rugbasis. Fra Nordbotten er Raterne ogsaa lavere, og de sidste Afslutninger var Hernøsand (2 Pladser) til Honfleur Frs. 30 D/B. 1/2 Boards pr. August, Nordfinland/Hull 24/ D/B., Kemi/Sharpness 28/6 D/B. For Sleepers er betalt 6/6 Memel/Ardrossau, 7/6 Riga/Dublin, 6/3 Riga/Boness, 6/6 Windau/Boness. Fra Gamle Karleby Distriktet noteres for Pulpwood 29/ pr. Favn til Rotterdam, 33/ til Barrow. Smaadampere kan fra Nordbotten til dansk Havn faa Rm. 20 à 22 pr. Std. Brædder, og fra Sydfinland Rm. 18/21, alt efter Lossepladsens Beskaffenhed. Fra St. Petersburg betaales nu Rm. 11 Rugbasis til Sydsverrig, Rm. 12 til Danmark for 4/500 Tons Dampere.

Kulfragterne fra England er stærkt trykkede paa Grund af det rigelige Udbud af Dampere, og Raterne er i enkelte Retninger, navnlig til Middelhavet, lavere. I Cardiff har prompte Baade, for i det hele taget at faa en Fragt, maattet gøre betydelige Indrømmelser, baade hvad Raten og Tiden for Lasting og Losning angaar. Der betaales nu fra Cardiff 5/ til Kronstadt, 5/1 1/2 Stettin, 5/ Stockholm, 7/ Genua (store Baade kun 6/6), 8/3 Port Said, 7/6 Livorno, 9/ Alexandria, 6/9 Tenerifa, 14/3 Colombo, 14/ Buenos Ayres, 14/6 Rio Janeiro. Fra Tynen er der sidst sluttet til 3/9 à 4/ til Kronstadt, 4/ à 4/3 Stockholm, 4/3 Stettin, 4/ Svendborg, 4/3 à 4/4 1/2 Riga, 4/1 1/2 Bordeaux, medens der fra Firth of Forth kan faas 4/ til Kronstadt, 4/6 Riga, 4/9 à 4/10 1/2 Kiel, 4/ Kjøbenhavn for ikke for store Dampere.

Sejlskibsmarkedet viser ingen særlig Forandring. Der er stadig stor Knaphed paa Laster fra Østersøen og i de hjemlige Farvande, og Raterne er overalt daarligere. For Brædder noteres fra mellemsvensk Plads til Danmark Rm. 19/21 pr. Std. og fra Nordbotten Rm. 1 à 2 mere. Kridt fra Aalborg til Riga giver Rm. 3 $\frac{1}{2}$  à 4 pr. Ton, og Lervarer fra Helsingborg Rm. 4 $\frac{1}{2}$  til Riga, Rm. 5 til St. Petersburg. For Langfarten har Forretningerne været livligere og der er sluttet en Del Skibe paa Vestkysten af Sydamerika til U. K. eller Kontinentet til 30/ pr. Oktbr./Novbr. Fra Portland (O.) er Raten pr. December 38/9, og fra San Franco 37/6, medens 40/9 er betalt fra Tacoma pr. Oktbr./Novbr. For Kul er der sluttet til 21/ Tyne/Capetown med garanteret Lossetid. Fra Cardiff er der betalt 15/ til Bahia Blanca og 17/ til Capetown. For et prompt Skib fra Melbourne til U. K. er betalt 26/3.

## Skibsfarten paa Libau.

Nedenstaaende Specifikation udviser Skibsfarten paa Libau i Aaret 1900, og det vil deraf ses, at Danmark har hævdet Pladsen som en smuk No. 1, hvad Tonnage angaar. Grunden til, at Rusland møder op med saa stort et Antal Skibe, er de mange smaa Sejlere, som løber i Kystfart.

Nationalitet	Skibenes Antal (Dampere og Sejlskibe)	Reg.-Tons.
Rusland . . . . .	836	165,924
Danmark . . . . .	477	255,263
Tyskland . . . . .	473	180,235
Storbritannien . . . . .	123	97,779
Sverrig . . . . .	290	86,387
Norge . . . . .	74	32,415
Italien . . . . .	1	1,408
Belgien . . . . .	1	579
Holland . . . . .	4	459

## Ugens Havarier.

Jonstorp, Barkskib af Jonstorp, kom d. 17. ds. med Trælast frø Østersøen paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers; og fortsat sin Rejse til Hartlepool uden Skade.

Kathrine, 3/m Skonnert af Riisøer, kom d. 18. ds. paa Rejsen til Faaborg med Gaskul paa Grund ved Avernakø. Flot ved egen Hjælp og indbugseret til Faaborg af Dpsk. Skjoldnæs.

Verax, engl. Dpsk., kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Blyth til Kronstadt med Kul paa Grund paa Nordsiden af Saltholm. Flot med Assistance af Svitzers.

Ansgar, 3/m Skonnert af Marstal, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra Flensborg til Åbo i Ballast paa Grund paa Wittersgrund. Flot uden Assistance.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Nyt Dampskib. Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er der d. 21. ds. foretaget Prøvefart med det for Regning Hr. Skibsreder Hagbart Waage i Christiania nybyggede Skruedampskib „Saga“, Værftets Nybygning Nr. 216. Prøvefarten forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldtud. Skibets Dimensioner er 241 × 34 × 16 Fod, og det er forsynet med Triple Ekspansions Maskine paa ca. 650 HK. Straks efter Prøveturer afgik „Saga“ til Cardiff.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Jespersen, ank. til Kbhvn. 20. Juli. — Kentucky, Thiedemann, ank. til Kbhvn. 22. Juli. — Leopold II, Lorentzen, ank. til Kbhvn. 20. Juli. — Nicolai II, Wulff, afgik fra New York 13. Juli, best. til Kbhvn. — Norge, Gundel, afgik fra Christianssand 12. Juli, best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra Christiania 19. Juli, best. til Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 10. Juli, best. til New York. — Douro, Ørum, i Norrkøping. — A. N. Hansen, Paaske, ankommen til Rotterdam. — Texas, Holm, afg. fra Kbhvn. 21. Juli, best. til Hamburg. — Beira, Lunge, i Finland. — Alabama, Gotsche, afgik fra New Orleans 16. Juli, best. til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ank. til Kbhvn. 29. Juli.

Anglo-Dane, Wiberg, ank. til Riga 15. Juli. — Antwerpen, Andreasen, ank. til Boston 13. Juli. — Arkansas, Petersen, ank. til New York 12. Juli. — Arno, Struberg, i Harnæs. — Axelhuus, Nielsen, afgik fra Trondhjem 22. Juli, sydefter. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Antwerpen 19. Juli. — Botnia, Bay, ank. til Kbhvn. 31. Juni. — Ceres, Kiær, i Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Lissabon 18. Juli, best. til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ank. til London 14. Juli. — Christianssund, Kjølens, i Stettin. — Dagmar, Gade, afgik fra Kotka 17. Juli, best. til La Rochelle. — Ella, Brock, ank. til Danzig 17. Juli. — Florida, Koch, afg. fra Kbhvn. 27. Juni, best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, bestemt til Hull. — Georg, Buhr, ank. til Libau 20. Juli. — Georgios I, Egense, afgik fra Kbhvn. 10. Juli, best. til Boston. — Island, Skjødt, afgik fra New York 20. Juli, best. til Christianssand og Kbhvn. — Jolantha, Ingvarsen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, best. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 22. Juli. — Kiew, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 22. Juli. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 22. Juli, best. til London. — Laura, Aasberg, ank. til Trangisvaag 15. Juli. — Louise, Krag, ank. til Kongsberg 22. Juli. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 16. Juli, best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 13. Juli, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, afgik fra Kbhvn. 20. Juli, best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, ank. til Kbhvn. 15. Juli. — Moskø, Rohde, er afgaaet fra Kongsberg, best. til Rotterdam. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, best. til Libau. — Nordjylland, Kromann, ank. til Antwerpen 15. Juli. — Omsk, Møller, ank. til St. Petersburg 21. Juli. — Perm, Christensen, ank. til London 22. Juli. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 13. Juli. — Thyra, Jørgensen, ank. til Riga 19. Juli. — Valdemar, Kofod, ank. til Hull 18. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til St. Petersburg 19. Juli. — Vesta, Holm, i Islandsfart. — Vesuv, Mortensen, afgik fra Libau 22. Juli. — Viking, Schibbye, i St. Petersburg.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 24. Juli, bestemt til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Nykjøbing F. 24. Juli, bestemt til Newcastle via Svendborg, Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 25. Juli, bestemt til Grimsby via Helsingborg. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 25. Juli, bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Sæberg, afgik fra Newcastle 24. Juli, best. til Randers. — Lolland, Ankersen, afgik fra Newcastle 24. Juli, bestemt til Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 22. Juli, bestemt til Reval anløbende Kjøbenhavn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 24. Juli, best. til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 24. Juli, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Newcastle 18. Juli, best. til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afg. fra Newcastle 20. Juli, bestemt til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Yxpila 21. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Rouen 21. Juli. — Erik II, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 19. Juli, best. til Simiuloto. — Knud II, Hansen, ank. til Calais 13. Juli. — Skjold, Schmidt, afgik fra St. Petersburg 19. Juli, bestemt til London. — Danmark, Kræmer, ank. til Kronstadt 20. Juli. — Ragnar, Holst, ank. til Stettin 22. Juli. — Volmer, Riber, ank. til Sunder-

land 18. Juli. — Dan, Tofte, ankom til Newcastle 23. Juli. — Magnus, Jørgensen, ankom til London 22. Juli. — Olaf, Petersen, ank. til St. Petersburg 16. Juli. — Svend 11, Rise, afgik fra Rouen. 21. Juli; bestemt til Newcastle.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Tynen 18. Juli. — Kamma, Pedersen, afg. fra Blyth 20. Juli. — Helga, Lage- sen, ankom til Hernesand 20. Juli. — Martha, Jørgensen, ankom til Hernesand 21. Juli. — Elna, Møller, ankom til Hernesand 19. Juli. — Therese, Løffler, ankom til Pernø- viken 23. Juli.

**Urania.** Polarstjernen, Callesen, ank. til Portland U.S. 19. Juli. — Ekliptika, Nielsen, afgik fra London 20. Juli. — Venus, Jørgensen, ank. til Port Limon 16. Juli. — Mars, Nielsen, ank. til Leith 19. Juli.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, afgik fra Andevorante 20. Juli. — Nordland, Pii, afgik fra Archangel 19. Juli. — Holland, Petersen, afgik fra Windau 17. Juli. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 20. Juli. — Rusland, Møller, ankom til Wiborg 22. Juli.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ankom til Ghent. 20. Juli. — Niobe, Schmidt, ank. til Calais 22. Juli. — Nancy, Nielsen, afg. fra Kronstadt 17. Juli, bestemt til Antwerpen. — Nautik, Mortensen, afgik fra Aarhus 19. Juli, ankom til Gefse 22. Juli. — Nexos, Sørensen, ank. til Trångsund 21. Juli. — Nordsøen, Gram, afgik fra Råfse 17. Juli, ankom til Sutton Bridge 23. Juli. — Nora, Christensen, afgik fra Warkworth 17. Juli, ankom til Kbhvn. 20. Juli. — Neptun, Winther, afg. fra Helsingør 20. Juli, ankom til Borgå 23. Juli. — Nerma, Nielsen, afg. fra Libau 19. Juli, bestemt til Newcastle. — Alfa, Nørby, afgik fra Norrkøping 20. Juli, bestemt til Caen.

**Jylland.** Karen, Degn, ank. til Sunderland 22. Juli. — Ingrid, Meinertz, pass. Helsingør d. 19. Juli paa Rejse til Rouen.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Dunkerque 19. Juli, ankom til Sunderland 21. Juli. — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 20. Juli, bestemt til Reval. — Hafnia, Troense- gaard, afgik fra Riga 19. Juli, best. til Zaandam. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 20. Juli, best. til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rotterdam 20. Juli, ankom til Blyth 22. Juli.

**Union.** Frisia, Jørgensen, afgik fra Amsterdam 18. Juli, ankom til Tyne 20. Juli. — Gallia, Nielsen, afgik fra Swinemünde 16. Juli, ank. til Riga 19. Juli. — Britannia, Larsen, ankom til St. Petersburg 19. Juli. — Caledonia, Fisker, ankom til Dordrecht 17. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 21. Juli. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 20. Juli, bestemt til Bermuda for Ordre. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Gamle Karleby 18. Juli. — Fredens- borg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 19. Juli. — Jømsborg, Kühl, ankom til Boulogne 17. Juli. — Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 13. Juli, bestemt til Port Eads. — Rosen- borg, Schultz, ankom til Calais 20. Juli. — Skanderborg, Jensen, ankom til Jacobstad 22. Juli. — Søborg, Fischer, afgik fra Trangund 23. Juli, best. til Calais. — Uranien- borg, Ørbeck, ank. til Sunderland 21. Juli. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Torre Annunziata 20. Juli, bestemt til Sevilla.

**Dampskibeselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Kristinestad 22. Juli, bestemt til Terneuzen. — Klampenborg, Jensen, ankom til Calais 19. Juli. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Quebec 22. Juli, best. til London. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra San Lucar 18. Juli, best. til Glasgow. — Skodsborg, Larsen, ankom til Nordmaling 17. Juli. — Tuborg, Mathiesen, ank. til West Hartlepool 23. Juni. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Kronstadt 17. Juli. — Vordingborg, Degn, afgik fra Gamle Karleby 18. Juli, best. til Rouen.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 20. Juli. — Kallundborg, Lund, ank. til Newcastle 22. Juli.

**Dampskibeselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til St. Petersburg 16. Juli. — Agnete, Jensen, ankom til Riga 19. Juli. — Hermia, Sørensen, ankom til Riga 18. Juli. — Alice, Hansen, ankom til Newcastle 18. Juli. — Born- holm, Petersen, ankom til Grangemouth 20. Juli. — Ajax, Brorson, ankom til Antwerpen 21. Juli. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 19. Juli, ankom til Kiel 22. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Königsberg 20. Juli, best. til Frazerborg.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra London 23. Juli, be- stemt til Newcastle. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Stettin 21. Juli. — Ansgar, Larsen, ankom til Burn- tisland 22. Juli. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Newcastle 17. Juli, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Newcastle 20. Juli. — Helge, Matthiessen, ankom til Newcastle 18. Juli.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Beren- tzen, pass. Aden 18. Juli. — Siam, Glahn, afgik fra Port Ar- thur 20. Juli. — Normannia, Erichsen, ankom til Bang- kok 13. Juli. — Patria, Larsen, afg. fra Suez 27. Juni. — Cimbria, Hansen, afg. fra Port Said 14. Juli.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Stockeolm 20. Juli. — London, Bom, ankom til Riga 19. Juli. — Paris, Lund, ankom til Riga 21. Juli.

**Ærs.** Energi, Hansen, ank. 18. Juli til Grangemouth.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Methil 19. Juli. — Kai, Thomsen, ankom til Grimsby 20. Juli. — Clara, Jensen, afgik fra Kronstadt 23. Juli, best. til Hull.

**Ægir.** Erik, Steen, oplagt i Aarhus. — Svend, Bønne- lykke, afgik fra Riga 17. Juli, bestemt til Dunkirk.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til New- castle 21. Juli.

## Sejlskibe.

**Fana Nordby.** Amete, Nielsen, indkom til Montevideo 14 Juli paa Rejsen fra New York til Corinto. Skibet er læk og maa losse en Del af Ladingen for at kunne udbedre Skaden. — Valparaiso, Jørgensen, afgik fra Delagoa Bay 15. Juni til Sidney N. S. W. — Neiros, Sonnicksen, ank. til Ports- mouth 13. Juli fra Haraldsund. — Verdande, Nielsen, ank. paa Elben 18. Juli fra Rio Hashe. — Anne & Emmy, Svarrer, afgik fra Hänge 4. Juli, ankom til Uleåborg 15. Juli. — Wil- helmene, Lauridsen, passerede Goodwin 15. Juli fra Nucua- lofa til Bremen. — Sørine, Andersen, ank. til Machalita 13. Juni fra Antafagasto. — Sophie, Svarrer, ankom til New York 21. Juli fra Rio Grande. — Esmeralda, Petersen, ank. til Melbourne 19. Juli fra Bombay. — Wilhelmine, Laurid- sen, ankom til Bremen 23. Juli.

**Fana Sønderho.** Annna, Hansen, pass. 16. Juli Kbhvn. paa Rejse fra Skellefteå til Emden. — Anne Jessine, Thomsen, afg. 16. Juli fra Shields til Bahia. — Elisabetha, Fischer, ank. 18. Juli til Rio Grande fra Cardiff. 63 Dages Rejse.

**Svendborg.** Ludvig, Larsen, ankom til Kings Lynn 16. Juli. — Kristine Jensen, Fugelsang, ank. til Ingvargordon 16. Juli. — Samson, Hansen, ank. til Alloa 16. Juli. — Casper, Hansen, ankom til Skeletteå 17. Juli. — Odin, Andersen, ank. til Svendborg 17. Juli. — Iris, Hansen, ank. til Paimbeouf 16. Juli. — Martha, Hansen, ank. til Umeå 16. Juli. — Martin, Mortensen, ank. til Dunbar 18. Juli. — Triton, Nielsen, ank. til St. Wallery 19. Juli. — Emanuel, Bentzen, ank. til Kirkcaldy 20. Juni. — Grethe, Brandt, ank. til Kings Lynn 16. Juli. — Solon, Nielsen, ankom til Kings Lynn 16. Juli. — Adolphine, Andersen, ankom til Hasle 17. Juli. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Uleå- borg 18. Juli. — Agnes, Andreas, ank. til Fowey 18. Juli. — Kirstine, Dam, ank. til Åbo 19. Juli. — Roma, Jensen, ank. til Rochester 18. Juli. — Lys, Jensen, ank. til Ant- werpen 19. Juli. — Concordia, Henriksen, ank. til New- haven 20. Juli. — Skjold, Larsen, ank. til Leith Rhed 20. Juli. — Mercur, Lund, ank. til Charlestown 20. Juli. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Archangel 20. Juli. — New- sky, Nielsen, ank. til Præsto 21. Juli. — Fremad, Brandt, ank. til Leith 21. Juli. — Rota, Jørgensen, ank. til Lybeck 21. Juli. — Guldborg, Rasmussen ank. til Drobak 22. Juli. — Confidence, Mouritzen, ank. til Southampton 20. Juli. — Elise, Andreasen, ank. til St. Petersburg 20. Juli. — Fides, Nielsen, ank. til Kristinestad 21. Juli.

**Ærs.** Marie, Rasmussen, ank. 16. Juli til Middlesbrough. — Althea, Albertsen, ankom 13. Juli til Svendborg. — Aktiv, Schmidt, afg. 14. Juli fra Kjøbenhavn til Lands- krona. — Norma, Albertsen, ank. 15. Juli til Laguna de Terminos fra Havre. — Noah, Eriksen, ank. 16. Juli til Figeholm. — Abba, Petersen, ankom 15. Juli til Saffi. — Dorthea, Christensen, ankom 16. Juli til Falmouth. — Nielsine, Christensen, ank. 16. Juli til Åhus. — Marie, Kromann, ank. 16. Juli til Kjøbenhavn. — Hosanna, Hay, ank. 17. Juli til Frederiksstad. — Theodor, Andersen, ank. 17. Juli til Kjøbenhavn. — M. Hay, Petersen, ank. 17. Juli til Grøbbestad. — Anna, Christensen, ank. 18. Juli til Peter- head. — Paket, Friis, afgik 16. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Concordia, Madsen, ank. 17. Juli til Aberdeen. — Thyra, Rasmussen, ankom 17. Juli til Archangel. — Astræa, Svane, ank. 18. Juli til Courselles. — Valborg, Johansen, ank. 18. Juli til Boston. — Christiane, Petersen, afg. 16. Juli fra Aberdeen til Wemyss. — Gertrud, Jørgensen, afg. 16. Juli fra Ipsvich til Riga. — Ansgar, Lauritzen, afg. 17. Juli fra Hamburg til Åbo. — Christian den 9ende, Knudsen, ankrede 17. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kotka til L'Orient. — Vera, Hansen, ank. 18. Juli til Quimper. — Hebe, Clausen, ank. 18. Juli til London. — Zephyr, Hansen, ank. 18. Juli til Sunderland. — Marie, Hermansen, ank. 17. Juli til Kjøbenhavn fra Stolpemünde. — Peter, Olsen, ank. 17. Juli til Thure. — Immanuel, Bager, ank. 17. Juli til Fjellebroen. — Baltic, Christensen, ank. 16. Juli til Flensborg. — Dannebrog, Harris, afg. 17. Juli

fra Odense til Sverrig. — Thea, Friis, ank. 19. Juli til Middlesbrough. — Kiana, Christensen, ank. 18. Juli til L'Orient. — Ellen, Lauritzen, ank. 18. Juli til Grovesund. — Sejerskransen, Jørgensen, ankom 18. Juli til London. — Kvik, Bøye, ank. 17. Juli til Aberdeen. — Mariane, afgik 16. Juli fra Boness til Stege. — Forældrenes Minde, Christensen, afg. 17. Juli fra Dysart til Bogense. — Regina, Kock, ank. 19. Juli til København. — Eden, Petersen, ank. 19. Juli til London. — Ingeborg, Svane, ank. 19. Juli til London. — Christian, Eschen, ank. 19. Juli til Kbhvn. — Fædrenes Minde, Christensen, afg. 19. Juli fra Odense til Sverrig. — I. A. Kromann, Christensen, er ankommet til Sundsvall. — Albert, Fabricius, ank. 21. Juli til Paimpol. — Lucinde, Christensen, ank. 22. Juli til Leith fra Saffi via Falmouth. — Nicolines Minde, Schesler, afg. 20. Juli fra København.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat. Nordre-Rønner. Læsø-NV.-Rev.** Den 18de August 1901 eller saa snart som muligt derefter tændes paa den paa *Læsø-NV.-Rev* opførte Baake et hvidt Blinkfy, der afvekslende viser Et-Blink og To-Blink hver  $\frac{1}{4}$  Minut; Blink c. 1 S., Mørke c. 13 S., Blink c. 1 S., Mørke c. 1 S., Blink c. 1 S., Mørke c. 13 S. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Lysævnen: 15 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra en 47 Fod høj rød Baake med hvid Gasbeholder, der staar i 16 Fod Vand, 4,7 Kml. N.  $71\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra *Vesterø Kirke*, c. 2 Kbl. inden for Yderenden af *Læsø-NV.-Rev.*  $57^{\circ} 17' 38''$  N. Br.  $10^{\circ} 46' 1''$  Ø. Lgd.

Der er ikke Vagt ved Fyret.

Samtidig med Fyrets Tænding nedlægges Taagesignalet ved *Nordre-Rønner Fyr*.

**Sundet. København. Trekroner N. Svane-Grund.** Den paa N.-Enden af *Revshalen* liggende *Svane-Grund* med Dybder paa 18 à 20 Fod er borttaget, saa at Dybden paa dette Sted nu er 21 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sundet. Flinterende. Sjollen NV.** Vraget af den 1 Kml. NV. for *Sjollen* sunkne Dampers „*Gefion*“ er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Sverrig. Kalmarsund. Skäggenäs S. Drag.** En 10 Fods Grund er funden ved V.-Siden af det Ø.-lige Løb til *Drag*. En Stage skal udsættes Ø. for Grunden.  $56^{\circ} 45' 24''$  N. Br.  $16^{\circ} 25' 52''$  Ø. Lgd.

**Bottniske Bugt. Gefle.** I 1901 forandres Belysningen ved Indløbet til *Gefle* saaledes:

*Eggegrund Fyr* forandres til at vise hvidt To-Blink fra c. N.  $44^{\circ}$  V. til c. N.  $37^{\circ}$  V., hvidt, fast Fyr fra c. N.  $37^{\circ}$  V. til c. N.  $25^{\circ}$  V., rødt Et-Blink fra c. N.  $25^{\circ}$  V. til c. N.  $18^{\circ}$  V. og hvidt To-Blink fra c. N.  $18^{\circ}$  V. til c. N.  $32^{\circ}$  Ø.  $60^{\circ} 43' 48''$  N. Br.  $17^{\circ} 33' 50''$  Ø. Lgd.

Paa *Limön* tændes et Fyr, der viser hvidt Fyr med Formærkelser over Løbet S. om *Eggegrund Fyr*, med en Vinkel med hvidt To-Blink N. for og en Vinkel med rødt, fast Lys S. for den, samt hvidt Fyr med Formærkelser over Løbet N. om *Löfgrund* med en Vinkel med grønt, fast Lys V. for og Mørke Ø. for den. Fyret skal dernæst vise hvidt fast Lys saaledes, at det holdt overet med *Skräddarhällan Fyr* leder i Farvandet Ø. om *Trödjuhällan Fyr*. Linseapparat af 4de Orden.  $60^{\circ} 43' 48''$  N. Br.  $17^{\circ} 21' 45''$  Ø. Lgd.

Fyret paa *Edsköklubb* borttages.  $60^{\circ} 47' 55''$  N. Br.  $17^{\circ} 21' 40''$  Ø. Lgd.

Paa *Skräddarhällan* tændes et Fyr, der viser rødt, fast Lys og holdt overet med *Limön Fyr* leder Ø. om *Trödjuhällan Fyr*.  $60^{\circ} 46' 3''$  N. Br.  $17^{\circ} 22' 10''$  Ø. Lgd.

*Bönan Fyr* forandres til at vise rødt Hurtigblink fra c. N.  $62^{\circ}$  Ø. til c. N.  $70^{\circ}$  Ø., hvidt Hurtigblink fra c. N.  $70^{\circ}$  Ø. til c. S.  $85^{\circ}$  Ø. og hvidt Hurtigblink fra c. S.  $72^{\circ}$  Ø. til c. S.  $58^{\circ}$  Ø.  $60^{\circ} 44' 27''$  N. Br.  $17^{\circ} 19' 15''$  Ø. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

**Tyskland. Adler-Grund.** Fyrskibet „*Adler-Grund*“ ligger paa  $54^{\circ} 50' 3''$  N. Br.  $14^{\circ} 22' 1''$  Ø. Lgd. Mærketønderne ved Fyrskibet ligge saaledes: V.-Tønden paa  $54^{\circ} 50' 1''$  N. Br.  $14^{\circ} 21' 42''$  Ø. Lgd., Ø.-Tønden paa  $54^{\circ} 50' 5''$  N. Br.  $14^{\circ} 22' 21''$  Ø. Lgd., og en ny udlagt S.-Tønde, som er en rød Spidstønde, paa  $54^{\circ} 49' 54''$  N. Br.  $14^{\circ} 22' 0''$  Ø. Lgd.

## Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Drøbakund.** Fra 18de Juli til 8de August 1901 afholdes Sæmineøvelser i *Drøbakund*. Man skal gaa Ø. om tre i Sundet udlagte Bøjer med hvid Topbetegnelse. Om Natten vises en hvid Lanterne fra hver Bøje.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Arkangel Bugt.** Fyrskibet „*North Dvina*“ er flyttet c.  $1\frac{1}{2}$  Kml. N.  $24^{\circ}$  V. hen, og ligger nu paa  $64^{\circ} 57' 10''$  N. Br.  $40^{\circ} 7' 30''$  Ø. Lgd.

**Tyskland. Eider. Vollerwiek.** Ledefyrene ved *Vollerwiek*, som lede gennem *Purrenstrom*, ligge paa  $54^{\circ} 17' 9''$  N. Br.  $8^{\circ} 48' 3''$  Ø. Lgd.

**Weser. Alte Weser.** I det tidligere Løb *Alte Weser* ere de røde Stumpstønder C 1, C 2 og D samt de sorte Spidstønder Nr. 1 og Nr. 2 inddragne.

Det nye Løb, i hvis Midte den mindste Dybde er 19 Fod, er afmærket saaledes: En rød Stumpstønde C 1 i 36 Fod Vand.  $53^{\circ} 53' 27''$  N. Br.  $8^{\circ} 5' 50''$  Ø. Lgd. En rød Stumpstønde C 2 i 35 Fod Vand.  $53^{\circ} 53' 23''$  N. Br.  $8^{\circ} 5' 53''$  Ø. Lgd. En rød Stumpstønde D i 25 Fod Vand.  $53^{\circ} 52' 3''$  N. Br.  $8^{\circ} 6' 23''$  Ø. Lgd. En sort Spidstønde Nr. 1 med Flag i 35 Fod Vand.  $53^{\circ} 53' 23''$  N. Br.  $8^{\circ} 6' 36''$  Ø. Lgd. En sort Spidstønde Nr. 2 i 24 Fod Vand.  $53^{\circ} 52' 7''$  N. Br.  $8^{\circ} 7' 12''$  Ø. Lgd.

I *Alte Weser* er den røde Tønde B inddragen og den røde Tønde A/A har nu B og rødt Flag som Topbetegnelse.

**Jade. Jadeplate.** *Jadeplate* strækker sig mellem Tønderne AJ/B og AJ/C tæt ud til Linien mellem Tønderne, saa dybgaende Skibe paa dette Sted skulle holde Midten af Farvandet.

**Holland. Ems. Watum og Delfzijl.** Den faste Vinkel i *Watum Fyr* lyser nu fra N.  $27\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. til N.  $30\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. og den hvide, faste Vinkel i *Delfzijl Fyr* lyser nu fra N.  $23\frac{1}{2}^{\circ}$  V. til N.  $20^{\circ}$  V.

**Zeegat van Texel. Schulpengat.** I *Schulpengat* er Spidstønde Nr. 7 udlagt i 7 Fv. Vand, ca.  $\frac{1}{2}$  Kbl. N.  $24^{\circ}$  V. fra den første Høfde.  $52^{\circ} 57' 42''$  N. Br.  $4^{\circ} 43' 38''$  Ø. Lgd.

Tæt inden for Tønden er der 10 Fod Vand.

**Helsdeur.** I *Helsdeur* er midlertidig udlagt to sorte Lystønder, mærkede „*Mijl*“, c. 4 Kbl. fra Diget ved *Helder*.  $52^{\circ} 58' 15''$  N. Br.  $4^{\circ} 44' 39''$  Ø. Lgd. og  $52^{\circ} 58' 6''$  N. Br.  $4^{\circ} 43' 45''$  Ø. Lgd.

**Zeegat van Zieriksee. Strijenham og Gorishoek.** Den 22. Juli 1901 tændes *Strijenham Fyr* paa den nye Plads paa Diget ved *Klaas van Stechandpolder* 420 Alen N.  $77^{\circ}$  Ø. fra den gamle Plads. Flammens Højde: 44 Fod. Graa, 38 Fod høj Fyrpæl ved et graat Fyrhus.  $51^{\circ} 31' 20''$  N. Br.  $4^{\circ} 8' 50''$  Ø. Lgd.

Det midlertidige grønne og hvide Fyr slukkes samtidig. Samtidig forandres *Gorishoek Fyr*.

**England. Themsen.** Omtrent den 4. September 1901 ombyttes *East River Middle Tønde* med en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser,  $51^{\circ} 30' 0''$  N. Br.  $0^{\circ} 43' 25''$  Ø. Lgd., og *Middle Blyth Tønde* med en Lystønde, der hver 10 S. viser hvidt To-Blink.

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

**England. Spithead. Ryde Middle Shoal. Ryde Middle Shoal SE.- og W.-Tønder** ere nu ombyttede med Lystønder. SE.-Tønden er flyttet 0,9 Kbl. S.  $60^{\circ}$  V. hen og W.-Tønden 0,6 Kbl. S.  $63^{\circ}$  V. hen.

**Portland Harbour.** Det S.-lige Indløb til *Portland Harbour* er spærret fra den 29. Juli til den 7. August 1901, begge medregnede.

### Nordlige Atlanterhav.

**Bermuda Islands.** Fra den 1. Decembris 1901 ophæves Lodstvangen paa *Bermuda Islands*.

**Nova Scotia. Cape Breton.** Paa *Grand Etang* er tændt et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 6 Kml. Hvid Fyrpæl paa Yderenden af *Squirrelpond* Bølgebryder.  $46^{\circ} 33' 25''$  N. Br.  $61^{\circ} 2' 25''$  V. Lgd.

**Canada. Golf of St. Lawrence. Mingan Channel.** Dampren „*Wacousta*“ er stødt paa en Grund med under 6 Fod Vand i *Mingan Channel*, paa en Trediedel af Afstanden fra *Harbour Island* til *Inner Birch Island*.  $50^{\circ} 16' 30''$  N. Br.  $60^{\circ} 0' 45''$  V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Quohog Bay. Oak Island Ledge.** En rød Spirstønde er i 26 Fod Vand udlagt 100 Alen SV. for *Oak Islands Ledge*, fra *Orrs Island* SØ.-Pynt i N.  $66^{\circ}$  Ø. og fra *Elm Island* NØ.-Pynt i N.  $81^{\circ}$  V.

**Massachusetts. Nantucket Sound. Handkerchief Shoal.** *Handkerchief Shoal* røde Spidstønde Nr. 10 er flyttet og ligger nu i 23 Fod Vand, SV. for Grunden, fra *Nantucket*

(Great Point) Fyr i N. 12° V. og fra *Monomoy Point* Fyr i S. 42° V.

**Connecticut. Long Island Sound.** Fyrskibet „*Cornfield Point*“ Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 11 inddragen.

**Delaware River. Christiania River.** Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Broen paa S.-Siden af *Christiania River* Munding, c. 1 Kbl. S. 42° V. fra *Christiania* Baake. Flammens Højde: 14 Fod.

**North Carolina. Neuse River.** I *Neuse River* ere følgende Fyr tændte:

*Clubfoot Creek* hvide, faste Baakefyr paa en sort Baake, der staar i 6 Fod Vand paa V.-Enden af *Great Island Shoals*, 3½ Kml. S. 44° Ø. fra *Wilkinson Point Shoal* Baakefyr. Flammens Højde: 12 Fod. 34° 55' 15" N. Br. 76° 45' 30" V. Lgd.

*Turn Stake* hvide, faste Baakefyr paa en rød Baake, der staar i 4 Fod Vand ud for *Turn Stake Point*, c. 2 Kml. N. for *Newbern*. Flammens Højde: 12 Fod.

*Green Shoal* hvide, faste Baakefyr paa en sort Baake, der staar i 4 Fod Vand paa *Green Shoal*, ca. ½ Kml. ovenfor *Turn Stake* Baakefyr. Flammens Højde: 12 Fod.

**Pamlico River.** 1 *Pamlico River* ere følgende Fyr tændte: *Rumley Marsh* hvide, faste Baakefyr paa en rød Baake, der staar i 7 Fod Vand paa en Pynt af Grunden, c. ¼ Kml. S. for *Rumley Marsh*. Flammens Højde: 12 Fod. 35° 24' 48" N. Br. 76° 45' 38" V. Lgd.

*Mauls Point* hvide, faste Baakefyr paa en sort Baake, der staar i 7 Fod Vand paa Grunden ud for *Mauls Point*. Flammens Højde: 12 Fod. 35° 27' 10" N. Br. 76° 55' 21" V. Lgd.

*Fork Point* hvide, faste Baakefyr paa en sort Baake, der staar i 7 Fod Vand paa Pynten af Grunden ud for *Fork Point*. Flammens Højde: 12 Fod. 35° 29' 44" N. Br. 77° 0' 52" V. Lgd.

**South Carolina. Port Royal Sound. Southeast Channel. North Breaker Shoal. North Breaker Shoal** er tiltagen henimod Skæringen af *Hilton Head* og *Paris Island* Ledelinier. Man skal derfor fra ½ Kml. nedenfor til ½ Kml. ovenfor Skæringspunktet styre saaledes at man gaar mindst 200 Alen S. og Ø. om Skæringspunktet og tager *Turning Point* Klokke-tønde om Styrbord.

**Florida. Hawk Channel. Four Foot Shoal** Baakefyr er slukket.

Paa *Pelican Key* Baake, der staar i 11 Fod Vand paa en Grund omtrent midt i *Hawk Channel*, c. 1½ Kml. S.Ø. for *Pelican Key*, er tændt et hvidt, fast Fyr. 24° 33' 10" N. Br. 81° 37' 18" V. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Choctawhatchee Bay. East Pass.** Paa *Moreno Point* er opført to brune Baaker, der holdte overet lede i c. 9 Fod Vand over Barren ved Indløbet til *East Pass* i *Choctawhatchee Bay*. Forbaaken er 36 Fod høj og staar 2⅓ Kml. S. 74° Ø. fra *Moreno Point* S.V.-Ende. Bagbaaken er 52 Fod høj og staar 125 Alen N. 36° Ø. fra Forbaaken. Paa Baakerne skal tændes Fyr.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I Maj 1901 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 17 Dage passeres med et Dyb-gaede af 12½ Fod.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Porti Maurizio. Kap San Lorenzo.** Brigantinen „*Angiolina Aristide*“ er sunken i 10 Fv. Vand c. 4½ Kbl. S. 68° Ø. fra *San Lorenzo*. Masterne ere 6 Fod over Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne ved Vraget. 43° 51' N. Br. 7° 58' 31" Ø. Lgd.

**Spezia.** Den hvide Tønde uden for V.-Dæmningen ved Koffardihavnen i *Spezia* ligger kun 55 Alen fra Dæmningens Yderende.

**Civitavecchia.** Til det N.-lige Indløb til *Civitavecchia* Havn er gravet en 130 Alen bred, 26 Fod dyb Rende. Den er afmærket med 6 Vagere.

**Golfo di Salerno. Capo d'Orso. Capo d'Orso** Fyr er et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 26 S. fast Fyr 20 S., Blus 6 S.

**Golfo di Tarento. Torre dell' Ovo.** En 19 Fods Grund ligger c. 1⅓ Kml. S. 32° Ø. fra *Torre dell' Ovo*. 40° 16' 45" N. Br. 17° 31' 21" Ø. Lgd.

**Sardinien N. Maddalena Bugt.** Ethvert Skib, der staar ind i *Maddalena Bugt*, skal hejse Flaget og beholde det hejset, saalænge Skibet befinder sig i Bugten.

**Algier. Sidi Ferruch.** En 12 Fods Grund er funden c. 1½ Kbl. N. for den lille Ø V. for *Sidi Ferruch* i 6½ à 7½ Fv. Vand. 36° 41' 52" N. Br. 2° 50' 12" Ø. Lgd.

**Marokko. Tanger.** I *Tanger Bugt* er en rød Tønde med sort og hvid stribet Kegel, mærket *Telegraphe*, udlagt 1¼ Kml. S. 44° V. fra *Blanquilla* Taarn ved Ø.-Grænsen af Tele-gratkablerne. Man skal ankre Ø. for en Linie i N. 15° V. og S. 15° Ø. gennem Tønden.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Forindien. Coromandel Kyst. Pulicat.** Den 1ste December 1901 forandres *Pulicat* hvide, faste Fyr til et Blinkfyr, der hver 5 S. viser hvidt Et-Blink. 13° 25' N. Br. 80° 20' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Japan. Nipon S.-Kyst.** Ved *Nipon S.-Kyst* ere følgende Grunde fundne.

En 3½ Fv. Grund, *Murobirashi*, ved Indløbet til *Mura* Havn, 4 Kbl. N. 69° V. fra Yderenden af *Tarso Saki*. 34° 17' N. Br. 136° 41' Ø. Lgd.

En 6 Fv. Grund, *Nemarusoshima*, i det N.-lige Indløb til *Owasi Bay*, 3½ Kbl. S. 49° Ø. fra *Tuta Nata* Top og fra *O Sima* Top i S. 41° V.

En 5 Fods Grund, *Hirase* i *Owasi Bay*, 5, Kbl. S. 32° Ø. for *Warukami Shima* Top. 34° 4,5 N. Br. 136° 15' Ø. Lgd.

En 3½ Fv. Grund *Sabaze*, 8, Kbl. S. 31° Ø. fra *Matarai Saki*. 33° 41' N. Br. 136° 0',5 Ø. Lgd.

En 5 Fv. Grund, *Hachimandashi*, 9 Kbl. S. 24° Ø. fra *Ko Shima* og fra den lille Ø ud for *Uguimura* NØ.-Pynt, *Yamato Shima*, i N. 57° Ø.

En 5 Fods Klippe 6 Kbl. S. 18° V. fra *Yamato Shima* og fra Pynten c. 5 Kbl. S. for *Uguimura* i N. 64° Ø. 33° 39', N. Br. 135° 59',7 Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Grækenland.* — Skibe fra *Konstantinopel* underkastes 5 Dages Karantæne. Al Vareindførsel fra samme By er forbudt.

*Malta.* — Skibe fra *Ægypten* og Havne ved *Bosporus* og *Marmarahavet* underkastes Karantæneforanstaltninger.

*Østerrig-Ungarn.* — *Venedig* Konferencens Regler anvendes overfor Skibe og Passagerer fra *Ægypten*. Indførsel derfra af smittefarlige Varer er forbudt.

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

eneste Fabrikanter af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: **Hamburg.**

Hovedkontor: **Kleiner Grasbrook. Rethwisch.**

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: **Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.**

Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

**ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.**

**Wald. Petersen's**  
Kjødudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

**Anders Nielsens**  
Fedevarerforretning.  
**Fredericiagade 27.**

**Esbjerg.**

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert  
fra

**C. Mollerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		99	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....		112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Carl .....		49	49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....		69	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....		68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	69
Union .....	97	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896 .....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske .....		98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....		67	72
Torm .....		—	—
Gorm .....		104	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> foren. Dampsk. ....		—	—
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — — —		—	—
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> uopsig. Stats .....		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Husejer Kreditk. ....		83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Kbhvns Kreditf. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — 2. Serie ..	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — 1. — — —		93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — 7 — — —		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Landkreditk. 3 — — —		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		140	140 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		120	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122
Handelsbank .....		117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....		66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	68
Helsingørs Jærnsk. ....		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	110— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier .....		104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 23. Juli 1901.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.15	18.12
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.25	—

Notering paa Berlins Bers d. 23. Juli 1901.

Russiske Noter .....	216.00
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Russiske Consols .....	100.00
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — Boden Kredit .....	93.50
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Mexikanske 1899 .....	97.25
5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> Rumænske Stats .....	89.70
4 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — — — 1890 .....	77.60

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

Forenede Dampskibsselskab 12,000, „Danmark“ 8,000, „Dannebrog“ 4,000, „Urania“ 10,000, „Østasiatiske“ 2,000.

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

# R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

Udkommet er:

## Haandbog i praktisk Sømændsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening.**

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, samt hos Foreningens Kredsstyrelser efter nærmere Bekendtgørelse.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Kort Nr. 185. **Smaalands Farvandet. Vestlige Del.** Maalestok 1 : 70,000. Pris paa Papir Kr. 3,00, paa Kortlærred Kr. 4,00.

Kort Nr. 186. **Kattegat. Nordlige Blad.** Maalestok 1 : 180,000. Pris paa Papir Kr. 3,00, paa Kortlærred Kr. 4,00.

Kort Nr. 187. **Kattegat. Sydlige Blad.** Maalestok 1 : 180,000. Pris paa Papir Kr. 3,00, paa Kortlærred Kr. 4,00.

Kort Nr. 188 **Vaag-Fjord. Syderø. Færøerne.** Maalestok 1 : 25,000. Pris paa Papir Kr. 0,75.

**Den Færøiske Lods.** 2den Udgave. 1901. Pris Kr. 1,00.

Følgende Kort ere annullerede:

Nr. 93. **Kattegat I.** Skagen med Omgivelser.

„ 92. **Kattegat II.** Læsø-Rende og Aalborg-Bugt.

„ 94. **Kattegat III.** Østerrenden.

„ 95. **Kattegat IV.** Sydlige Del.



# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig, ved Spejterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto-Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lastning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods. Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 83 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod. <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaleplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg. Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg. Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckschers.*

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland. Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon 5560.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere & Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

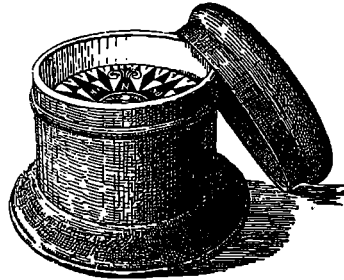
Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: Hanssen.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs Universal-Bathometer.

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens Patent Universal Deflektor.

Kaptajn C. Clausens Kontrol Dybdemaalere.

Kaptajn C. Clausens Krængningsmaalere.

Kaptajn C. Clausens Transparente ballancerede Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens Azimuth Spejl.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 987.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Sluttet.) — Betydningsfuld engelsk Retsafgørelse. — Firedagsdampere. — Fragtmarkedet. — Skibsfarten paa Libau. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Sag. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Avgust 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle Dimensioner.**

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Allt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

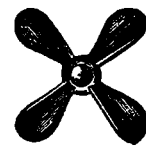
**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

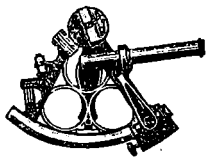
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

### Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Det betaler sig for

#### Enhver

at proviantere hos

J. P. Johansen,  
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

## A. V. PETERSEN

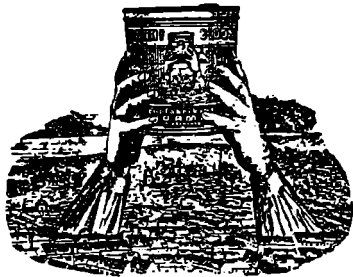
MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆSKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

## A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

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

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guidtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

## A. FORMANN'S

Blodbudding.

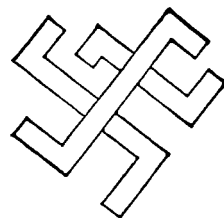
A. Formann's

Oksekød i Suppe.

A. Formann's

Leverpostej

I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.



R. v. S.

### Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1000  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

### Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-  
ninger og Reparationer. •

### Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Aarhus Skibsværft.

### S. Christoffersen,

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

### Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

### Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.



### Er „Moss-Rose“-Tobakken

egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

### De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

### Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Udkommet er:

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ  
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, samt hos Foreningens  
Kredsstyrelser efter nærmere Bekendtgørelse.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 17/1900, afsagt d. 24. Juli. Kaptajn John Hellberg paa Dampskibet Suecias Vegne mod Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab.

Den 7. Oktober 1899 om Aftenen, da Vinden var nordøstlig med Bramsejlskuling, Strømmen sydøstlig, og det var mørkt men klar Luft, fandt der O. N. O. for Skagens Fyrskib i en Afstand fra dette af c.  $\frac{1}{2}$  Kvm. et Sammenstød Sted mellem Damperne Antwerpen og Suecia, førstnævnte tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, sidstnævnte tilhørende Svenska Lloyd i Gøteborg; Antwerpen tørnede med sin Bagbords Boug under en Vinkel af  $60^\circ$  regnet agter fra mod Suecias Styrbordside omtrent midtskibs; Antwerpens Boug blev knust, og Suecias Side og Dæk blev gennembrudt flere Fod ind i Kulbunkerne, saa at Maskinrummet vandfyldtes. Suecias Besætning kom over i Antwerpen, der foreløbig blev liggende stille; Suecia drev ned imod Fyrskibet og tørnede let mod dette og drev derefter videre, indtil det sank c.  $\frac{1}{2}$  Kabellængde syd for den røde Spidstønde ved N. O. Enden af Skagens Rev; forinden Suecia sank, havde man dog reddet Papirer, Penge, Kronometer, Kompass m. v. Antwerpen afgik henved Midnat til Frederikshavn, hvor det ankom Kl. 6 Morgen, og hvor der foretoges en foreløbig Reparation, hvorefter det afgik til Kjøbenhavn for at reparere.

Antwerpen var paa Rejse fra Antwerpen til St. Petersborg med en Ladning Jærn og Stykgods. Reparationen kostede 22,549 Kr. 68 (Skibet i beskadiget Stand vurderedes til 140,000 Kr.); foruden Reparationen paaløb en Del Omkostninger — Liggedagspenge — Skade paa Ladning m. m., saa at Antwerpens samlede Skade opgjordes til 79,726 Kr. 04 Øre.

Suecias Værdi ansattes til 298,642 Kr. 91 Øre, hertil lagdes et Beløb af 8,419 Kr. 10 Øre for Assurancepræmie og Tilsyn. Den var ved Sammenstødet paa Rejse fra Gøteborg til Hamburg med en Ladning af c. 700 Tons Sten og Stykgods. Værdien af Ladningen ansattes til 117,917 Kr. 45 Øre, hvortil endvidere kom Værdien af Besætningens Tøj, 3,942 Kr. 65 Øre, saa at hele Tabet for Suecias Vedkommende beløb sig til 428,922 Kr. 11 Øre.

Suecias Kaptajn anlagde nu Sag imod Det forenede Dampskibsselskab til Erstatning. Dampskibsselskabet, der, da Suecia var gaaet under, intet havde at holde sig til, indskrænkede sig til at nedlægge Paastand paa fuldstændig Frifindelse med Tillæg af Sagsomkostninger, idet det hævdede, at Antwerpen var uden Skyld i Sammenstødet, der alene var bevirket ved Skyld fra Suecias Side. For det Tilfælde, at Antwerpen dog af Retten maatte findes at have haft nogen Skyld, havde det indstævnte Selskab anført, at Suecia i hvert Fald kun var berettiget til at holde sig til Antwerpens Værdi i beskadiget Stand og prosterede imod de af Modparten opførte 8,419 Kr. 10 Øre for Assurancepræmie etc.

Ifølge Antwerpens Fremstilling gik dette Skib d. 7. Oktober om Eftermiddagen med en Fart af  $8\frac{1}{2}$  Knob; Kl.  $5\frac{1}{2}$  tændtes Lanterne, der brændte klart; Kl. 7,50 havde Skagens Fyrskib i S. t. V. efter Kompasset i c. 3 Kvm.s Afstand; Skibet, der da laa S. S. O.  $\frac{3}{4}$  O. efter Kompass, og som da havde flere Dampere forude om Styrbord, der viste røde Lanterne, ændrede Kl. 8 Kursen til S.  $\frac{1}{2}$  V., hvorved Skibet bragte alle de røde Lanterne

om paa sin Bagbords Side. Kl. 8,5 bemærkede Kaptajnen og 2den Styrmand, der begge var paa Broen, en grøn Lanterne fra en Damper paa deres Bagbords Side, omtrent 6 Streger fra for, hvorom Udkigsmanden paa Bakken samtidig varskoede; Damperen trak sig stadig for efter og antoges at være en medgaaende Damper med stærkere Fart, skærende Antwerpens Kurs med en Streg. Da Antwerpen havde Damperen c. 4 Streger om Bagbord, ændredes Kursen af Hensyn til en Sejler forude, der viste grøn Lanterne til S., hvilken Kurs derefter holdtes. Man antog da endnu, at den omtalte Damper var medgaaende, men pludselig saas den at nærme sig stærkt, som om den havde givet Bagbords Ror, og man saa nu, at der var Fare for Sammenstød. Der sloges straks „stop“ til Maskinen, idet der samtidig gaves lang Varselstone med Dampfløjten og umiddelbart efter sloges fuld Kraft bak, idet der derhos gaves 3 Dampfløjtestød; mindre end et Minut efter skete Sammenstødet, idet Suecia, som vedblivende syntes at dreje rask mod Styrbord, da var omtrent tværs for Antwerpens Boug, der ramte Suecias Styrbordside omtrent midtskibs; efter Sammenstødet laa Antwerpen, der under Bakning drejede Styrbord over, i S. V. t. S. med Stævnen.

Efter Suecias Fremstilling afgik dette Skib d. 7. Oktober Kl. 4,45 fra Gøteborg. Der styredes med fuld Kraft N. V. t.  $V\frac{1}{2}$  V.; Lanterne brændte klart. Kl. 7,40 kom Skagens Fyrskib i Sigte i N. N. V. c.  $\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord. Kaptajnen blev da i Henhold til tidligere Ordre kaldt ud af Bestiklukafet og Kursen ændredes  $\frac{1}{2}$  Streg nordligere til N. V. t. V., og denne Kurs holdtes uforandret. Straks efter Kl. 8 tog Udkigsmanden Plads paa Broen i Stedet for paa Bakken, da Søen begyndte at vaske mere der. Der havde flere hvide Lanterne forude og paa begge Sider, og om Bagbord nær ved Fyrskibet havde en modgaaende og en medgaaende Dampers Toplanter og Sidelanter. Kl.  $8\frac{1}{2}$ , da Fyrskibet havde i V. S. V., saas to lave hvide Lanterne nær om Styrbord, hvoraf den ene passeredes og den anden, der havde c. 2 Streger foran for tværs, og som nøje iagttoges, syntes at være en Agterlanterne og saas trækkende sig lidt agter efter.

Kl. 8,35, da Kaptajnen var inde i Bestiklukafet, fik Udkigsmanden og Styrmanden Øje paa en Toplanter og en rød Sidelanter c. 2 Streger foran for tværs om Styrbord, medens det omtalte lave, hvide Lys forsvandt; Kaptajnen blev kaldt ud og der blev givet Ordre til at lægge Roret i Borde, for at Suecia kunde dreje Bagbord over, men der blev ikke Tid nok til at Roret kunde virke, thi umiddelbart efter skete Sammenstødet. Fra Suecias Side fremførtes endvidere, at Antwerpen pludselig var svinget Bagbord over kort før Sammenstødet, men dette blev bestemt bestridt fra Antwerpens Side.

Retten fandt nu ingen Anledning til at komme ind paa forskellige i Søforklaringerne indeholdte Sigtelser mod de to Skibes Besætninger fra de forskellige Modparters Side, idet det maatte være afgørende, at det slet ikke var godtgjort eller endog blot sandsynliggjort, at Antwerpens Fremstilling var urigtig, eller at dette Skib, der efter Søvejsreglerne skulde holde sin Kurs, havde gjort nogen Manøvre, der kunde medføre, at det kunde siges at have Skyld i Sammenstødet. Det indstævnte Selskab maatte derfor blive at frikende, og Sagsøgeren skulde betale det 200 Kr. i Sagsomkostninger. V. M.

## Fragtmarkedet.

Atter er der forløben en meget flov og trykkende Uge, hvad Fragter for Dampskibe angaar, og Raterne

er hele Verden over igen lavere. Kulfragterne fra England er elendige og ikke overdrevent rigelige, og da

Hjemfragter er forholdsvis mindst ligesaa tarvelige, er der i mange Tilfælde slet ikke mere Tale om Fortjeneste, men derimod kun om at slippe saa billigt som muligt fra Rejsen. At Redere, som paa tidligere Stadier har sluttet Kulfragter til sejlbare Rater, nødsages til at acceptere en daarlig Fragt hjemefter, eller i det omvendte Tilfælde maaske har en god Returfragt og da tager en lav Kulfragt, er der ikke noget at sige til, men naar de, som det i denne Tid saa ofte sker, baade ud og hjemefter accepterer de nu gængse Fragter, som de i Forvejen kan kalkulere kun vil give Tab, hvorfor saa ikke hellere lægge op? Vi har allerede for et Par Uger siden talt om Oplægning, og det glæder os at se, at det anerkendte engelske Blad „Fairplay“ i sin sidste Artikel ogsaa maner til Oplægning, som det eneste Middel under de nuværende deprimerede Forhold til at opnaa en Bedring. Vel koster Oplægning Penge, men dette Tab kan dog i hvert Tilfælde kalkuleres, medens en Reder, ved at holde hele sin Flaade løbende til de nuværende Fragtrater, er udsat for langt større Tab. Eftersaa maanederne plejer jo at være Aarets bedste Tid for Skibsfarten, og det er ganske vist sørgeligt at tænke paa at lægge op just paa dette Tidspunkt, men naar Forholdene er saa elendige, kan man lige saa godt springe i det som krybe i det. Fra Amerika, den Kant hvortil der ofte er set hen for at øjne et Lyspunkt og hvorfra Bedringen virkelig ogsaa er kommet, indløber der ikke særlig oplivende Efterretninger om Kornhøsten, og det amerikanske Marked er da ogsaa meget flovt, baade for prompt og for senere, grundet paa de højere Priser, Korneksporthæverne forlanger. Omendskønt lige det modsatte er Tilfældet med en Artikel som Træ, har det den samme deprimerende Indflydelse paa Fragtmarkedet. Der er nemlig ingen Købelyst i Evropa, til Trods for at Træ udbydes billigt nok, men Lagrene er overfyldte, og baade fra Amerika og Østersøen klages der over, at det næsten ikke er muligt at sælge nye Partier, selv med betydelige Ofre. Følgen heraf er, at der konkurreres meget ivrigt om de faa Laster, der kommer i Markedet, og Træksøbmændene, som næsten selv kan diktere deres Rater, har ingen Vanskelighed ved at erholde Tonnage til uhørt billige Fragter. Intetsteds fra foreligger der oplivende Efterretninger, og det er i Øjeblikket vanskeligt at sige, hvorfra en Bedring skulde komme. Mange knytter Forhaabninger til Kina og Sydafrika, naar der indtræder ordnede Tilstande, saaledes at der aabnes nye Muligheder og Markeder for Handel og Industri, men naar dette vil blive, er et Spørgsmaal, som foreløbig maa staa aabent.

Det østlige Marked har vist en Del Aktivitet, men Fragterne har været nedadgaende. For August Tonnage er der fra Calcutta betalt 20/ til p. p. og for et Par Oktober Baade til U. K. eller Kontinentet 22/6. Fra Bombay er der sluttet til 13/3 Dunkirk eller Havre pr. August, og fra Kurrachee til 15/3 p. p. pr. September. Sukkerfragterne fra Java er ligeledes lavere, og medens der sidst er sluttet til 25/ og 23/9 til U. K., Kontinentet eller U. S., offeres der nu kun 22/6, hvilket er 6 à 7 sh. lavere end der betaltes for 4—5 Uger siden. For en Damper, der laster 5000 Tons, bliver dette altsaa en net lille Difference af mindst £ 1500!

Fra Sortehavet var der lidt bedre Begær efter August Tonnage, men Begæret tog snart af igen, og Markedet er nu atter stille. Fra Odessa betales 8/6 à 9/ til udsøgt Havn, 9/6 Hamburg, og fra Sulina 9/3 N. C. fra August. For September Baade kan faas fra Sulina 11/6 N. C., 12/ Hamburg. Fra Donau til L. H. A. R. er 12/6, Hamburg 13/ opnaaeligt pr. September. Azoff er uforandret og betaler 10/3 N. C. pr. August. Saltlaster fra Eupatoria til Østersøen er knappere, og der kan næppe opnaas mere end 12/ à 12/3 pr. Ton.

Middelhavet er uforandret flovt, og der er ikke meget at sige om dette Marked, som er saa slet, at mange Baade, som er kommet ned med Kul, er returnerede i Ballast til England. Ertsfragterne er næsten

ikke værd at røre ved. Fra Huelva til U. S. er der betalt 8/6 „free dispatch“ pr. August. For Esparto fra Oran til Firth of Forth noteres 13/6, og for Fosfat fra Bona 6/9 til Birkenhead, 7/6 à 8/ til Ghent. Fra Cypren noteres 18/6 for Johannesbrød til U. K. pr. September/Oktobre. Bilbao viser ikke meget Liv og betaler 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/ til Cardiff, 4/3 Swansea, 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 5/3 Glasgow.

Amerika er, som foran antydnet, langt fra tilfredsstillende, og den forløbne Uge viser da ogsaa en Nedgang i Raterne overalt. Knapheden paa prompte Kornlaster har bragt Raten fra nordlig Havn til Rotterdam eller Antwerpen ned til 1/9. Forøvrigt er der sluttet til Danmark, én Lossehavn 2/9, to Lossehavne 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. Begyndelsen af August. Ogsaa fra Golfhavnene effektueres kun faa Befragtninger, og pr. Oktbr./Novbr. kan der paa Netto Charter ikke opnaas mere end 15/3 til U. K. eller Kont., Option 16/3 én, 16/9 to danske Havne, medens der pr. Aug./Septbr. betales 12/6 à 13/ til U. K. eller Kont. For Bomuld er der fra Savannah til Kontinentet betalt 38/6, men dette kan ikke gentages. Paa Grund af det daarlige Marked for Korn, har Fosfatfragterne tiltrukket sig mer Opmærksomhed, omendskønt Raterne er temmelig tarvelige, og er der saaledes sluttet til 16/ Tampa/Hamburg, 14/ Ferdinandina/Rotterdam, 13/9 Port/Royal/Garston. Raterne for Træ viser en betydelig Nedgang, og det er i det hele taget vanskeligt at erholde en Trælast. Fra St. John kan nu kun faas 35/ à 37/6 for Deals, og fra St. Lawrence 40/ til Vestkysten af England, August Afskibning. Med Tømmer fra Golfhavnene er det lige saa galt, og er der saaledes sluttet til 90/ Greenock, 95/ Rotterdam pr. August, medens der pr. September er betalt 100/ til Holland, 101/3 til Antwerpen fra Pensacola. For Dampere i Timecharter er der kun ringe Efterspørgsel, og Raten kan næppe sættes til over 4/ pr. Ton Dødvægt for store Baade til almindelig transatlantisk Fart.

La Plata har vist lidt mindre Liv, men Raterne har dog holdt sig uforandrede, idet der fremdeles kan opnaas 18/ for c. 3,000 Tons Dampere fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. pr. August eller primo September. Fra de nedre Pladser betales 14/ à 14/6.

Østersømarkedet er mindst lige saa flovt som det var for en Uge siden, og selv til de stærkt reducerede Rater har det sine store Vanskeligheder at placere ledig Tonnage, hvoraf der udbydes langt mere end der er Efterspørgsel for. Korn fremkommer yderst sparsomt, og for Træ bydes der saa usle Rater, at de næsten ikke er til at sejle for, ja i mange Tilfælde giver de decideret Tab. Faste Offerter fra Købmændene bliver sjældnere og sjældnere, og naar Rederen ikke selv giver sin Damper fast fra sig, er det næsten ikke muligt at komme til Forretning. For Dampere pr. første Halvdel af August kan der fra St. Petersburg næppe opnaas mere end 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen, Dunkirk, Hamburg, 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rouen, og fra Kronstadt noteres nominelt Hf. 12 D/B. til Holland. Fra Sydfinland til Hull betales 22/ for korte Props, gg fra Kotka og Lovisa er der sluttet til 40 Frcs. D/BB. til Nantes pr. September. Fra Rafsø til Ostende betaltes 31 Frcs. D/B. B. pr. August. For Pulpwood fra Gamle Karleby Distriktet noteres 29/ pr. Favn til Aberdeen eller Rotterdam. Riga er overordentlig flovt med stor Knaphed paa Laster og noterer kun 19/6 D/B. til London, 18/ à 18/6 til Hull, Hf. 11/12 D/B., 6/6 Sleepers til Holland, Frcs. 25/26 D/B. til Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, Frcs. 29 D/B. til Rouen. Reval og Libau har slet intet at byde paa. For Smaadampere til Danmark kan der opnaas Rm. 20/21 for Brædder fra Nordbotten, Rm. 18/20 fra Sydfinland, og fra St. Petersburg Rm. 11. Rugbasis til Sydsverrig, Rm. 12 til Danmark.

Kulfragterne fra England er, takket være den store Mængde Dampere, der udbydes, ikke alene ikke højere, men i mange Tilfælde endog lavere, end for en Uge

siden. De mange Baade, som ikke kan faa nogen Beskæftigelse hjemefter, er gaaede i Ballast til England for atter at tage en Kulfragt, og dette forøgede Tonnage-tilbud har i en ikke uvæsentlig Grad bidraget til at trykke Fragterne. Fra Cardiff viser Raterne næsten overalt en Tilbagegang, og sluttedes der sidst som følger: Kronstadt  $4/10\frac{1}{2}$  à  $5/$ , Aarhus  $5/3$ , Stettin  $5/$ , Genua  $7/$ , Alexandria  $8/$ , Port Said  $7/9$  à  $8/$ , River Plate  $14/6$ . Sammenligner man disse Rater med forrige Uges, vil man bemærke en Nedgang af  $1\frac{1}{2}$  à 3 d. pr. Ton, og i enkelte Tilfælde mere. Fra Newcastle er Fragterne nærmest uforandrede, men de kunde heller ikke godt taale en yderligere Reduktion. Der betaltes sidst til Kronstadt  $3/10\frac{1}{2}$ , Swinemünde  $3/9$  à  $3/10\frac{1}{2}$ , Stettin  $4/3$ , Riga  $4/$ , Kiel  $4/6$  à  $5/$ , Hamburg  $3/10\frac{1}{2}$ , Genua eller Savona  $7/1\frac{1}{2}$ , Neapel  $7/$ , medens der fra Firth of Forth noteres til Kronstadt  $3/10\frac{1}{2}$ , Kiel  $4/6$  à  $4/7\frac{1}{2}$ , dansk Provinshavn  $4/6$  à  $5/$ , Riga  $4/3$ , Kjøbenhavn  $4/$  à  $4/3$ . Fra Hull til Helsingborg er der sluttet en 2,000 Tons Dampner til  $3/9$ , hvilket vistnok er en Rekordfragt, hvad Slethed angaar.

Sejlskibsmarkedet er uforandret flovt for de kortere Farters Vedkommende, navnlig Østersøen og de hjemlige Farvande, og med Laster er det meget knapt. Fra Mellemsverrig til dansk Provinshavn kan erholdes Rm. 19/21 for Brædder, og fra Sydfinland Rm. 20/22. For Splitved fra Søderhamn og Hudikswall Distrikterne noteres Rm. 20/21 til Kjøbenhavn. For Kridt fra Aalborg til Riga betales Rm.  $3\frac{1}{2}$  à 4, og for Lervarer fra Helsingborg kan opnaas Rm.  $4\frac{1}{2}$  til Riga, Rm. 5 til St. Petersburg. Fra Burntisland til Danmark er der sluttet til £ 6.5 pr. Keel. For Langfarten er Markedet meget fast, og Raterne gennemgaaende højere; der er saaledes fra San Francisco til U. K. eller H. A. D. sluttet til  $41/3$  pr. Oktbr./Novbr./Decbr. og fra Portland (O.) kan betinges 40/ for prompt Afskibning, 42/ pr. November. Fra Ardrossan til Cape Town er der betalt  $18/6$  med garanteret Lossetid, 20/ med sædvanlige Betingelser. Fra Sundswall til Fremantle er der sluttet til 75/ pr. Std. D/B.

Kjøbenhavn, d. 1. August 1901.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling, af hvis Forhandlinger vi afsluttede Referatet i vort sidste Nummer, forløb i fuld Overensstemmelse med de gode Traditioner, der knytter sig til denne aarlig tilbagevendende Sammenkomst. Forhandlingerne om de mange vigtige Spørgsmaal, der stod paa Dagsordenen, førtes med Liv og Grundighed og fulgtes med stor Interesse af Tilhørerne, ligesom de udenfor Foreningens Kreds har vakt den Opmærksomhed, de med Rette plejer at vække. En særlig Interesse knyttede der sig til denne Generalforsamling, idet for første Gang Medlemmer af Rigsdagen overværede den og deltog i Forhandlingerne. Uden Tvivl har det sin store Betydning, at der paa denne Maade skabes en Forbindelse mellem Medlemmer af den lovgivende Forsamling og en af vor Skibsfarts største Organisationer, og den Meningsudveksling, der herved foranlediges, kan sikkert være af betydelig Interesse for vor Skibsfart, idet dennes Ønsker og Anskuelse bliver kendte og forstaaede af dem, der skal være deres Talsmænd paa Thinge. Det maa haabes, at Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamlinger ogsaa fremtidig maa se Medlemmer af Rigsdagen blandt sine Deltagere; det vil befordre Interessen i Rigsdagen for vor Skibsfarts Anliggender og sikre disse en mere forstaaende Behandling, end de ellers kan gøre Regning paa.

Af de enkelte Sager, der drøftedes af Generalforsamlingen, er der vistnok Grund til særlig at mindes dem, der angik de to Kommissioner, der har haft og har en indgribende Betydning for vor Skibsfart. Det tør uden Overdrivelse siges, at de to Kommissioner ikke synes at have erhvervet sig nogen større Popularitet i Søfartskredse. Der vil blive Lejlighed for os til at komme nærmere tilbage til det Kommissionsarbejde, der skal danne Grundlaget for en dansk Aktielovgivning og vi skal derfor om det her kun udtale, at det synes særdeles uheldigt, at en Kommission afleverer et Arbejde, der bliver saa ubetinget og enstemmig dømt som upraktisk for en væsentlig Del af den Virksomhed, det omhandler. Talen er jo ikke her om et Arbejde, der er udført i et ministerielt Kontor; i saa Fald kunde man forstaa, at det ikke var egnet til straks at anvendes i det praktiske Liv, hvad man ikke heller kunde forlange af det. Men Talen er om et Arbejde, udført i en Kommission, der delvis sammensættes af Repræsentanter for de Erhverv, der er interesserede i en Aktielovgivning, selvfølgelig for at faa en Betænkning, der passer for det praktiske Liv; hvilket andet fornuftigt Formaal skulde en saadan Kommission ellers have? Men hvor dygtigt et Arbejde denne Kommissions Betænkning end i mange Henseender kan være, saa fremgaar det dog klart af Generalforsamlingens Forhandlinger og Beslutning, at den er affattet uden Kendskab til og derfor ogsaa uden Hensyn til de Forhold, under hvilke vor Skibsfart arbejder. — Hvad den anden Kommission, Søfarts-Kommissionen, angaar, da haaber vi, at den af Forhandlingerne vil have faaet det Indtryk, at det er en ubetinget Fordring fra Skibsfartens Side, at dens Arbejder afsluttes i en ikke fjærn Fremtid, de Udtalelser, der faldt, gør det utvivlsomt, at Kommissionen, hvis det ikke sker, risikerer, at se de Sager, der er henviste til dens Behandling, fremmede uden dens Medvirking; og det vil dog vel næppe falde i dens Smag, at komme til at staa som en historisk Overlevering, der har set Tiden løbe fra sig uden at det er lykkedes den i nogen Henseende at præge den.

Vi nævner endnu, at Forhandlingerne om en Ulykkesforsikring for Søfolk, om Vægtgarantien i Østersøhavnene, og om forskellige Skibsmaalingsspørgsmaal lover godt for disses heldige Løsning, og at man i det hele taget fik det Indtryk, at det er rigtigt, hvad der under Diskussionen udtaltes, at Skibsfartens Sager fremmes bedst gennem dens egne Organisationer, som det derfor gælder om at udvikle og styrke saa meget som muligt. Disse Organisationers Arbejde — og ikke mindst Sejlskibsrederi-Foreningens — har jo særlig i de sidst forløbne Aar været meget vanskeliggjorte ved vore uheldige politiske Forhold, der ikke har tilladt Gennemførelsen af adskillige af de Reforme, vor Skibsfart i saa mange Aar har arbejdet for. Det er da glædeligt, at Arbejdet nu, efter det ny Ministeriums Udnævnelse, synes at maatte kunne fremmes med bedre Udsigt til Resultater, ikke alene fordi der derved, hvad jo fra alle Sider erkendes, er tilvejebragt bedre Betingelser for et Reformarbejde, men ogsaa fordi i hvert Fald to af de ny Ministre, Finansminister Chr. Hage og Indenrigsminister Enevold Sørensen, i deres Rigsdagsvirksomhed har vist, at de nærer en levende Interesse for vor Skibsfart.



## Ugens Havarier.

Texas, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom 23. Juli paa Rejsen fra Hjemstedet til Hamburg paa Grund i Kejser Wilhelms Kanal. Flot med Assistance.

Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom til Stockholm 24. Juli efter Grundstødning ved Himangu.

Hans Emil, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Norge til Island forladt af Mandskabet i Atlanterhavet ca. 200 Mile fra Island. Besætningen er landsat i Hull af en Fiskedamper Tugela, med Undtagelse af Styrmanden, der er skyllet over Bord og druknet. Hans Emil var bygget i 1892 i Thure og maalte 93 Netto Reg.-Tons. Den er indslæbt til Aberdeen af Fiskedamperen Royalist.

Freya, Skonnertbrig af Kjøbenhavn, har 10. Juli udført Hatteras været ude i en Orkan og faaet en Del oven Bords Skade ligesom 1 Baad blev sønderslaaet. Skibet kom fra St. Croix og er indkommet til New York.

Pawel Andrejeff, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom 27. Juli paa Rejsen fra Newcastle til Kronstadt med Kul paa Grund paa Middellgrunden. Flot med Assistance af Svitzers, og fortsat Rejsen uden Skade.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dampskibet Gratia, tilhørende Dampskibsselskabet Østersøen, afholdtes Prøvetur d. 23. ds. Skibet er bygget i Sunderland hos Firmaet Strand Slipway Co. til Lloyds højeste Klasse, special survey, med ekstra Forstærkninger i flere Retninger, bl. a. forude for Is, og er af følgende Dimensioner: 259' x 38' x 18'6". Skibet er af partial awning deck Typen med raised quarter deck, Vandballast i Cellular Bund, samt Peaktanks for og agter. Jærnlængskodder helt igennem alle Lastrum, store Luger og alle Indretninger for hurtig Lastning og Losning. 4 store Dampspil og Damp Ankerspil, tilbagegaaende Damp overalt.

Under Kommandobroen i Dækshuset er Kahyt og Kammer for Føreren, Passagerkammer, Badekammer, Painty og Proviandrum m. m. Paa Broen er Bestikhus med Soverum for Føreren. Paa Agterkant af Brodækket i separate Huse er Kamre for Mestrene og Dæsofficererne, Sygerum, Lodskammer, Kammer for Kok og Dreng samt Badekammer, Messe, W. C. m. m., alt luftigt og komfortabelt indrettet. Varmeledning i alle Kamre.

Forude er Lukafer for Dæksfolk og Fyrbødere, Kamre til Tømmermand, Vaskerum og Badekammer til Folkene, alt saa luftigt og godt indrettet, som Skibets Sterrelse og Forholdene tillader.

Maskinen, der er af Triple Ekspansions Typen med Cylinderne: 19 1/2", 32 1/2" og 53", Slag 36", 700 I. H.K., er bygget af det bekendte Firma Messrs. Geo. Clark Ltd. i Sunderland. Luft- og Cirkulationspumper har alle nyeste Forbedringer. Lænsepumpen pumper fra Søen, Varmtvandsbrønden m. m. En 10 Tons Evaporator er anbragt, stor nok til at føde Hovedkedlerne. En ekstra stor Ballastpumpe er anbragt for hurtig Udpumpning af Ballasten. Hovedkedlerne arbejder med 160 Punds Tryk og har 2,744 □' Hedeflade, desuden er en stor Spilkedel anbragt til Forsyning af Spil- og Varmeapparater m. m. Støtteboltene i Hovedkedlen og Akselledningen er 10% over Lloyds Regler.

Prøveturen forløb i alle Maader fuldstændig tilfredsstillende og Skibet afgik straks paa sin første Rejse med Last inde.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra Kbhvn. 31. Juli, best. til New York. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, best. til New York. — Leopold II, Sørensen, ank. til St. Petersburg 29. Juli. — Nicolai II, Wulff, afgik fra New York 13. Juli, best. til Kbhvn. — Norge, Gundel, ankom til New York 27. Juli. — Xenia, Kruse, ank. til Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, ankom til New York 27. Juli. — Douro, Ørum, afg. fra Norrkøping 27. Juli, best. til San Sebastian. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 29. Juni.

Anglo-Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 29. Juli. — Antwerpen, Andreaesen, afgik fra Boston 25. Juli, best. til Kbhvn. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 27. Juli, best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Harnæs 24. Juli, best. til Palma Mahon. — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 27. Juli. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Antwerpen 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Botnia, Bay, ankom til Kbhvn. 29. Juli. — Ceres, Jacobæus, ankom til Leith 29. Juli. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 28. Juli. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kongsberg 29. Juli. — Christianssund, Kjøl-sen, afgik fra Kbhvn. 28. Juli, best. til Vestnorge. — Dagmar, Gade, ankom til La Rochelle 27. Juli. — Ella, Brock, ankom til Kbhvn. 27. Juli. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 22. Juli. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 28. Juli, bestemt til Kbhvn. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 27. Juli, best. til London. — Georgios I, Egense, afgik fra Kbhvn. 10. Juli, best. til Boston. — Holar, Øst-Jacobsen, i Kystfart paa Island. — J. C. Jacobsen, Norden, afg. fra Wasa 23. Juli, best. til Sevilla. — Island, Skjødt, afgik fra New York 20. Juli, best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingwartsen, ankom til Antwerpen 26. Juli. — Kasan, Hansen, ank. til Kbhvn. 29. Juli. — Kiew, Jacobsen, ankom til London 28. Juli. — Kursk, Møller, ankom til Newcastle 29. Juli. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Krag, ankom til Kongsberg 22. Juli. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 16. Juli, best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, pass. Dunnet 28. Juli, bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, afgik fra Kbhvn. 27. Juli, best. til Hamburg. — Moskov, Rohde, ankom til Newcastle 29. Juli. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 24. Juli. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, best. til Riga. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 27. Juli. — Omsk, Møller, i St. Petersburg. — Perm, Christensen, ankom til Newcastle 29. Juli. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, best. til Libau. — Thyra, Jørgensen, ankom til Riga 19. Juli. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Hull 28. Juli, best. til Kbhvn. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. fra St. Petersburg 28. Juli, best. til Kbhvn. — Vesta, Holm, i Islandsfart. — Vesuv, Mortensen, ankom til Hull 27. Juli. — Viking, Schibbye, i Kbhvn.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 29. Juli, bestemt til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 31. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 31. Juli, bestemt til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 29. Juli, bestemt til Reval anløbende Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Søb-berg, afgik fra Odense 31. Juli, best. til Lith via Aarhus, Aalborg. — Lolland, Ankersen, paa Bedding. — Primula, Thomsen, afgik fra Kjøbenhavn 1. August, bestemt til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Aarhus 1. August bestemt til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 31. Juli, best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 31. Juli, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Kronstadt 25. Juli. — Frode, Wisberg, ank. til Kronstadt 26. Juli. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Yxpila 21. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Blyth 29. Juli. — Erik II, Hveysel, ankom til Similuoto 23. Juli. — Knud II, Hansen, ankom til Wearmouth 26. Juli. — Skjold, Schmidt, ank. til London 26. Juli. — Danmark, Kraemer, ankom til Kronstadt 20. Juli. — Ragnar, Holst, ank. til St. Petersburg 28. Juli. — Volmer, Riber, afgik fra Sunderland 25. Juli, bestemt til Kronstadt. — Dan, Tofte, ankom til Newcastle 23. Juli. — Magnus, Jørgensen, ankom til Blyth 28. Juli. — Olaf, Petersen, afgik fra St. Petersburg 25. Juli, best. til Rotterdam. — Svend II, Risø, afgik fra Newcastle 27. Juli, best. til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 29. Juli. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Rotterdam 26. Juli. — Johan

Siem, Knudsen, afgik fra St. Petersburg 23. Juli, bestemt til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Kbhvn. 29. Juli, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Sunderland 26. Juli, best. til Kronstadt. — Russ, Jensen, afgik fra St. Petersburg 29. Juli, bestemt til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 22. Juli, best. til Durban. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Port Said 16. Juli, bestemt til Port Arthur.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Pillau 30. Juli. — Kamma, Pedersen, ankom til Pillau 30. Juli. — Helga, Lagesen, afg. fra Hernøsand 28. Juli. — Martha, Jørgensen, afgik fra Hernøsand 27. Juli. — Elna, Møller, afg. fra Hernøsand 25. Juli. — Therese, Løffler, afgik fra Lovisa 29. Juli.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Ghent 27. Juli, ankom til Newcastle 29. Juli. — Nancy, Nielsen, ankom til Antwerpen 24. Juli. — Nexos, Sørensen, afg. fra Åbo 29. Juli, bestemt til Caen. — Nordsøen, Gram, afgik fra Sutton Bridge 29. Juli, ankom til Warkworth 30. Juli. — Nep-tun, Winther, afg. fra Borgå 27. Juli, best. til Tréport. — Nerma, Nielsen, ankom til Newcastle 24. Juli. — Alfa, Nørby, ankom til Caen 27. Juli.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Sunderland 25. Juli, bestemt til Kronstadt. — Fyen, Hansen, ankom til Reval 26. Juli. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Amsterdam 27. Juli, ankom til Methil 29. Juli. — Russia, Hansen, ankom til Rotterdam 25. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth 27. Juli, best. til Lübeck.

**Union.** Frisia, Poulsen, afgik fra Tyne 24. Juli, ankom til Stettin 28. Juli. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 26. Juli, best. til Dordrecht. — Britannia, Larsen, afg. fra St. Petersburg 26. Juli, bestemt til Antwerpen. — Caledonia, Fisker, afgik fra Dordrecht 24. Juli, ankom til Riga 29. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Yxpila 29. Juli. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 20. Juli, bestemt til Bermuda for Ordre. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Gamle Karleby 26. Juli, bestemt til Rouen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 28. Juli. — Jomsborg, Kühl, ankom til West Hartlepool 27. Juli. — Kronborg, Schultz, afgik fra Cardiff 13. Juli, bestemt til Port Eads. — Rosenborg, Schultz, ankom til Blyth 28. Juli. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 30. Juli, best. til Rouen. — Søborg, Fischer, ankom til Calais 30. Juli. — Uranienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 28. Juli. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Sevilla 26. Juli.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Terneuzen 29. Juli. — Klampenborg, Jensen, ankom til Burntisland 28. Juli. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Quebec 22. Juli, best. til London. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Ardrossen 30. Juli, best. til Cardiff. — Skodsborg, Larsen, ankom til Dieppedalle 26. Juli. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Kbhvn. 30. Juli. — Ulfborg, Hveissel, ankom til London 31. Juli. — Vordingborg, Degn, ankom til Rouen 27. Juli.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 28. Juli. — Kallundborg, Lund, ankom til Kbhvn. 28. Juli.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra St. Petersburg 25. Juli, best. til Rotterdam. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Libau 23. Juli, ankom til Rotterdam 28. Juli. — Agnete, Jensen, afgik fra Riga 26. Juli, bestemt til Ghent. — Herma, Sørensen, afgik fra Riga 24. Juli, ankom til West Hartlepool 30. Juli. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 30. Juli. — Ajax, Brorson, afgik fra Antwerpen 26. Juli, ankom til Grangemouth 28. Juli. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 25. Juli, ankom til Kiel 29. Juli. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 24. Juli, ankom til Newcastle 27. Juli. — Rønne, Hintze, ankom til Baltasund 25. Juli.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, pass. Aden 18. Juli. — Siam, Glahn, ankom til Wladivostock 25. Juli. — Normannia, Erichsen, afgik fra Bangkok 26. Juli. — Patria, Larsen, afg. fra Singapore 27. Juni. — Cimbria, Hansen, afg. fra Port Said 14. Juli.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Stockholm 20. Juli. — London, Bom, afgik fra Riga 26. Juli. — Paris, Lund, afgik fra Riga 27. Juli.

**Ærs.** Energi, Hansen, ankom til Aalborg. — Enigheden, Nielsen, ankom til Køge 28. Juli.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Mary José, Brinck, ankom til Capetown 23. Juli fra Mosel Bay. — Cingales, Thomsen, afgik fra Rangoon 21. Juli til Talcahuana. — Clara, Christensen, afg. fra Calcutta 22. Juli til Talcahuana. — Valparaiso, Jørgensen, ankom til Sidney 24. Juli fra Delagoa Bay. — Merdor,

Mørck, kom til Maracaibo 25. Juli fra Hamburg. — Vøga, Pedersen kom til Albany 27. Juli fra Port Elisabeth.

**Fans. Sønderho.** Anna, Hansen, ankom 26. Juli til Emden. — Mary, Lydom, ankom 28. Juli til Halmstad.

**Svendborg.** Gefion, Rasmussen, ankom til Fowey 23. Juli. — Freja, Hansen, ankom til Pillau 22. Juli. — Christian, Jørgensen, ankom til Charlestown 21. Juli. — Skirner, Pilegaard, ankom til St. Davids 22. Juli. — Urda, Rasmussen ankom til Drøbak 22. Juli. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Charlestown. C 23. Juli. — Psyche, Nielsen, ankom til Eu 23. Juli. — Slesvig, Wilde, ankom til Königsberg 24. Juli. — Valdemar, Andreassen, ankom til Swansea 24. Juli. — Astrøa, Frederiksen, ankom til Yarmouth 22. Juli. — Dannebrog, Clausen, ankom til Lovestoft 23. Juli. — Magnet, Jensen, ankom til Berwich 24. Juli. — Christine, Nielsen, ankom til Hartlepool 26. Juli. — Laura, Jensen, ankom til Ræfsø 25. Juli. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Portsmouth 25. Juli. — Mine, Møller, ankom til Dysart 26. Juli. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til St. Davids 27. Juli. — Agnete, Møller, ankom til Wasa 29. Juli. — Fanny, Mikkelsen, ankom til Poole 27. Juli. — Peter, Larsen ankom til Lørje 29. Juli. — Freja, Jensen, ankom til Rotterdam 28. Juli.

**Ærs.** Cathinka, Olsen, ankom 21. Juli til Odense fra Riga. — Hermod, Dreimann, ankom 20. Juli til St. Valery. — Marie, Schmidt, ankom 22. Juli til Bridgeness. — De tvende Brødre, Boye, ankom 24. Juli til Hartlepool. — Anna, Kromann, ankom 23. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kotka til London. — Sylphe, Petersen, ankom 25. Juli til Middlesbrough. — Marie, Eriksen, ankom 24. Juli til Åbo. — Debora, Rasmussen, ankom 24. Juli til Portenbesson. — Fri, Rasmussen, ankom 24. Juli til London. — Regina, Kock, afg. 25. Juli fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Edmund, Philipsen, ankom 24. Juli til Kjøbenhavn fra Stettin. — Marie, Hermansen, afg. 23. Juli fra Kjøbenhavn til Vejle. — Kodan, Hansen, afgik 20. Juli til Stockholm. — Kvik, Boye, afg. 20. Juli fra Aberdeen. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 25. Juli til Aberdeen. — Theodor, Andersen, afg. 26. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Hermod, Dreimann, ankom 21. Juli til Abbeville. — Marie, Boye, ankom 20. Juli til Aalborg. — Ida, Busch, afg. 23. Juli fra Aalborg til Leith. — Erik Hansen, Hansen, ankom 20. Juli til Aalborg. — Harboe, Hansen, ankom 21. Juli til Frederikshavn fra Königsberg. — Mindet, Rasmussen, ankom 22. Juli til Bremerhafen fra Stettin. — Rasmine, Kock, ankom 21. Juli til Randers fra Stettin. — Alma Marie, Hansen, ankom 25. Juli til Aberdeen. — Condor, Madsen, ankom 21. Juli til Præste fra Newcastle. — Elise, Simonsen, ankom 22. Juli til Thisted. — Althea, Albertsen, afg. 23. Juli fra Svendborg til Sverrig. — Thekla, Fabricius, ankom 26. Juli til Bridlingstown. — Ellen, Folmer, afg. 26. Juli fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Ane, Rasmussen, ankom 25. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Luleå til Southampton. — N. M. Harboe, Petersen, ankom 25. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kotka til London. — Ingeborg, Svane, afgik 25. Juli fra London til Helsingør. — Fredensborg, Kisby, ankom 26. Juli til Falmouth. — Elise Marie, Olsen, ankom 27. Juli til Colberg. — Juliana, Christensen, ankom 27. Juli til Newcastle. — Skjold, Mygind, afg. 11. Juli fra Le Moule til Nantes. — Nansen, Pøffer, ankom 26. Juli til Plymouth. — Ellen, Svane, ankom 26. Juli til Kemi. — Harris, Torsteinson, ankom 23. Juli til Paluden. — Salvador, Fabricius, ankom 26. Juli til Odense. — Marie, Eriksen, ankom 20. Juli til Åbo. — Ægir, Rasmussen, ankom 24. Juli til Ile de Tudy. — Maren Kirstine, Svinding, ankom 26. Juli til Kjøbenhavn. — Hekla, Jørgensen, ankom 29. Juli til Pentewan. — Dorte, Christensen, ankom 27. Juli til Hamburg. — Karen, Hansen, ankom 28. Juli til Nexø.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 24. Juli til Sassnitz fra Rostock.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaleene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kablelængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen.** Jylland V.-Kyst. Ombygningen af Thyborøn Baake begyndes i de første Dage af August 1901.

**Sundet.** Snekkersten Ø. De uden for Snekkersten Havn liggende Vragrester ere nu bortsprængte.

**Østersøen.** Indløb til Nysted. Afmærkningen af Farvandet mellem *Flinthorne-Rev* og *Pollen* er saaledes:

En Rispråk, *Flinthorne-Rev V.*, staar i 13 Fod Vand ved Ø.-Siden af Løbet.

En Halmpråk, *Jons Grund N.*, staar i 11 Fod Vand ved

V.-Siden af Løbet, Ø. for en 10 Fods Pulle, lige over for ovennævnte Rispråk.

En Halmpråk, *Mads-Pulle*, staar i 13 Fod Vand ved V.-Siden af Løbet, Ø. for Pullen.

En Halmpråk med 2 Halmviske, *Pollen NNØ*, staar i 11 Fod Vand, Ø. for en 8 Fods Pulle V. for *Mads-Pulle*.

**Smaalandsfarvandet. Fæmø NV.** En Baad er sunket ud for *Fæmø NV.-Spids*, c. 1,600 Alen fra Land, i 14 Fod Vand. Dybden over Vraget er 5 Fod. Vraget vil blive afmærket og eventuelt udskadeliggjort.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Tyskland. Stilo Baake NØ.** Ifølge Telegram af 27. og 29. Juli 1901 fra „Marineamt i Berlin“ er Dampere „*Stettin*“ sunken i 10 Fv. Vand, 1½ Kml. fra Land, NØ. for *Stilo Baake*, c. 20 Kml. V. for *Rixhöft*.

**Adler-Grund Ø. og S.** S. og Ø. for *Adler-Grund* er fundet 23 à 32 Fods Dybde følgende Steder: Mellem 54° 43' og 54° 45' N. Br., 14° 20' og 14° 24' Ø. Lgd., mellem 54° 45' og 54° 46' N. Br., 14° 25' og 14° 26' Ø. Lgd., samt mellem 54° 46,5' og 54° 48' N. Br., 14° 26' og 14° 28' Ø. Lgd. Dybtgaaende Skibe bør S. og Ø. for Grunden ikke komme indenfor 10 Fv. Grænsen.

**Greifswalder Bodden. Ruden.** Paa *Ruden* ere N.-Baakerne flyttede, saa at Linien gennem dem gaar over *Ostkief Ø.-Tønde*.

**Kieler Fjord. Strander Bugt.** I *Strander Bugt* er opført Deviationsbaaker. Bagbaaken for N.—S.-Linien i *Kiel* Havn staar paa Kysten ved *Mönkeberg*. 54° 20' 55" N. Br. 10° 10' 39" Ø. Lgd.

**Kiel.** I *Kiel* Havn ere følgende Fyr slukkede: De to grønne Fyr ved Anlægspladsen for de danske Dampere. Det røde og hvide Fyr paa N.-Hjørnet og de to hvide Fyr paa S.-Hjørnet af *Jensens Bro*.

**Wilhelminehöh.** De røde Ledefyr ved *Wilhelminehöh* kunne skjules af Stilladset til Dykkerklokken.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Den 1ste August 1901 tændes og forandres følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser, saaledes:

**Moldaen** Fyrlampe forandres og lyser fra S. 5° Ø., fri V. om *Kariskjær*, gennem S., V. og N. til N. 43° Ø. fri V. om Grunden ved *Furunes*. Lyset er rødt fra S. 56° V., fri S. om *Halnes*, gennem V. og N. til N. 27° Ø., fri Ø. om *Brandhavnes* og fri V. om *Lesten*, grønt fra N. 27° Ø. over *Lesten* og *Trollebøflua* til N. 38° Ø. hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 9 Fod. Lille, hvidt Fyrhus.

**Ulven** Fyrlampe tændes og viser hvidt Lys fra N. 4° V., fri Ø. om *Kapelnesflua*, gennem N., Ø. og S. til S. 13° V., fri Ø. om *Trollebøflua*, grønt Lys fra S. 13° V. over *Trollebøflua* og *Lesten* til S. 22° V., rødt Lys fra S. 22° V. gennem V. til N. 4° V. Flammens Højde: 16 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. 61° 57' 45" N. Br. 5° 9' 15" Ø. Lgd.

**Aalesund** Fyrlampe forandres og viser rødt Lys fra N. 87° V., fri N. om *Stenaaagfluerne*, til N. 48° V., fri V. om *Sjongholmflua*, grønt Lys fra N. 48° V. til N. 7° V., fri Ø. om 13 Fods Boen ved *Valderhaug*, rødt Lys fra N. 7° V. gennem N. og Ø. til S. 64° Ø., og hvidt, svagere Lys ind mod Havnen. Flammens Højde: 26 Fod. Lille, hvidt Fyrhus paa et Stentaarn.

Brændetid for disse Fyrlamper: 1. August—15. Maj.  
**Tyskland. Ny Fortrap.** I *Ny Fortrap* ligge Tønderne saaledes: Anduvningstønden i 25 Fod Vand, fra *Amrom* Fyr i S. 67° V. og fra *Hørnum* Baake i S. 14½° V. Sort Spidstønde Nr. 1, fra *Amrom* Fyr i S. 82½° V. og fra *Hørnum* Baake i S. 13½° V. Sort Spidstønde Nr. 1a, fra *Amrom* Fyr i S. 79½° V. og fra *Hørnum* Baake i S. 13½° V. Rød Spirtønde A, fra *Amrom* Fyr i S. 72½° V. og fra *Hørnum* Baake i S. 12° V. Rød Spirtønde A A, fra *Amrom* Fyr i S. 80½° V. og fra *Hørnum* Baake i S. 10½° V.

**Süder- og Norder-Hever.** I *Süder-Hever* ligger sort Spidstønde Nr. 7 paa 54° 25' 12" N. Br. 8° 35' 30" Ø. Lgd., og i *Norder-Hever* sort Spidstønde Nr. 2 paa 54° 28' 45" N. Br. 8° 39' 32" Ø. Lgd.

**Jade. Blauen Balje.** I *Blauen Balje* har Sandet forandret sig, hvorfor Tønderne ere flyttede. Tønde B/A ligger i 10 Fod Vand. 53° 47' 43" N. Br. 7° 58' 44" Ø. Lgd. og Tønde B/1 i 6 Fod Vand. 53° 47' 11" N. Br. 7° 59' 28" Ø. Lgd.

**Aussenjade.** I *Aussenjade* ere følgende Forandringer foretagne:

Fyrskibet „*Aussenjade*“ ligger i 38 Fod Vand. 53° 49' 0" N. Br. 8° 0' 42" Ø. Lgd. Fyrskibet „*Minsener Sand*“ ligger i 37 Fod Vand. 53° 46' 57" N. Br. 8° 4' 47" Ø. Lgd. I *Wangeroo* Farvand er Tønde Nr. 3/3 inddragen. Lystønde Nr. 4 ligger i 24 Fod Vand. 53° 48' 32" N. Br. 7° 58' 17" Ø. Lgd. Tønde E ligger i 24 Fod Vand. 53° 48' 21" N. Br. 7° 59' 9" Ø. Lgd. Tønde E/E er inddragen. Tønde F ligger i 32 Fod Vand. 53° 48' 39" N. Br. 8° 0' 15" Ø. Lgd.

Tønde Nr. 4/4 har nu Nr. 5 og den tidligere Tønde Nr. 5 er inddragen. I *Alte Jade* er N.-Kanten af *Jade Plate* afmærket med en hvid Baaketønde, mærket „*Jade Plate N*“, med N.-lig Topbetegnelse. Den ligger i 8½ Fv. Vand. 53° 50' 57" N. Br. 7° 57' 2" Ø. Lgd. Linien mellem denne Tønde og Tønde A/JA gaar fri af 32 Fods Grænsen paa *Jade Plate*. Spirtønde A/JF er ombyttet med en rød og sort sribet Baaketønde med samme Mærke og Topbetegnelse. Den ligger i 30 Fod Vand. 53° 47' 36" N. Br. 8° 4' 37" Ø. Lgd.

**Holland. Vlissingen Rhed.** Paa *Nollenplaat* ligger Dampere „*Caesar*“ sunken c. ½ Kbl. V. t. N. fra den rød og vandret sribede Kugletønde Nr. 3 med Kegle i *Sardijngeul*. 51° 26' 24" N. Br. 3° 33' 52" Ø. Lgd.

**Schelde. Farvandet til Biervliet og Philippine.** I *Braakman*, Farvandet til *Biervliet* og *Philippine*, ere følgende Tønder udlagte:

Om Styrbord for Indgaaende:  
Spidstønde Nr. 1 i 25 Fod Vand. 51° 20' 58" N. Br. 3° 46' 2" Ø. Lgd.  
Spidstønde Nr. 2 i 13 Fod Vand. 51° 20' 18" N. Br. 3° 45' 52" Ø. Lgd.  
Spidstønde Nr. 3 i 11 Fod Vand. 51° 19' 43" N. Br. 3° 44' 51" Ø. Lgd.  
Spidstønde Nr. 4 i 19 Fod Vand. 51° 19' 15" N. Br. 3° 44' 1" Ø. Lgd.  
Spidstønde Nr. 5 i 9 Fod Vand. 51° 18' 48" N. Br. 3° 43' 31" Ø. Lgd.

Om Bagbord for Indgaaende:  
Stumpstønde Nr. 1 i 17 Fod Vand. 51° 20' 11" N. Br. 3° 46' 1" Ø. Lgd.  
Stumpstønde Nr. 2 i 8 Fod Vand. 51° 19' 10" N. Br. 3° 44' 11" Ø. Lgd.  
Stumpstønde Nr. 3 i 8½ Fod Vand. 51° 18' 52" N. Br. 3° 43' 44" Ø. Lgd.

Ved Kanten af Grunden N. for *Lovenpolder* Sluse er udsat 5 Prikker.

Paa *Biervliet* Rhed er Spidstønde Nr. 5 med Ballon ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Diamant, og Spidstønde Nr. 4 har Ballon og er flyttet. Den ligger i 38 Fod Vand. 51° 21' 21" N. Br. 3° 46' 9" Ø. Lgd.

**Wester Schelde. Terneuzen.** I *Terneuzen* er røde og røde, faste Fyr er indset endnu en rød Vinkel, der lyser fra Kysten Ø. for *Terneuzen* til 1 Kbl. N. om Vraget af Dampere „*Magie Mac Nair*“, der ligger sunken c. 8 Kbl. Ø. for *Terneuzen* paa Kanten af Grunden.

**England. Ramsgate.** Det hvide Blinkfyrt paa *Ramsgate* Ø.-Piers Hoved er midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr.

**Flamborough Head—Whitby.** Opmaalingseskibet „*Triton*“ kan ligge til Ankers mellem *Flamborough Head* og *Whitby* c. 10 à 15 Kml. fra Kysten. Det giver samme Signaler som almindelige Ankerliggere.

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

**Frankrig. Fagnet. Fécamp.** Den 1. August 1901 forandres Fyret paa *Fécamp* S.-Mole. 49° 45' 55" N. Br. 0° 21' 51" Ø. Lgd.

Den 15. August 1901 slukkes *Fécamp* eller Pynt *Fagnet* hvide, faste Fyr. 49° 46' 5" N. Br. 0° 22' 12" Ø. Lgd.

**Skotlands V.-Kyst. Kyle Rhea. Research Rock.** En 20 Fods Klippegrund, *Research Rock*, er funden omtrent midt i den N.-lige Del af *Kyle Rhea*, 5½ Kbl. N. 44° Ø. fra *Kyle Rhea* Fyr. 5 Fv. Grænsen ligger en Kbl. Ø. og NØ. og ½ Kbl. N. for Grunden. Den røde Vinkel fra *Kyle Rhea* Fyrtårn dækker næsten nøjagtig Grunden. 57° 14' N. Br. 5° 39' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Newfoundland.** Paa *Newfoundland* Kyster er oprettet Signalstationer, der udveksle Signaler med Skibe efter det internationale Signalsystem, ved følgende Fyr: *Gull Island*, *Cape St. John*. *Long Point*, *Toulinguet Island*. *Bacalhao Island*, *Notre Dame Bay*. *Offer Wadhams*. *Penguin Island*. *Cabot Island*. *Cape Bonavista*. *Catalina Harbour*. *Baccalieu Island*. *Cape St. Francis*. *Cape Spear*. *Ferryland Head*. *Cape Pine*. *Cape St. Mary*. *Burin Island*. *Brunette Island*. *Pass Island*. *Boar Island*. *Port Basque*. *Lobster Cove Head*, *Bonne Bay*.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bay. Cape May Channels.** I *Cape May Channels* ved *Eph Shoal* Yderende er den vandret sribede Stumpstønde og ved Løbets øvre Indløb den lodret sribede Stumpstønde indtil den 1. Oktober 1901 ombyttede med Klokketønder, malede paa samme Maade.

**Virginia. Chesapeake Bay. Middle Ground N.** Muddermaskinen, der var sunken 5 Kml. SV. fra *Old Plantation Flats* Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Florida. Hawk Channel. Bache Shoal.** Den sorte Stump-

tønde Nr. 3, NØ. for *Bache Shoal* Baake, er inddragen. 25° 30' 15" N. Br. 80° 8' 35" V. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**San Domingo. Ozama River.** Over Barren i *Ozama River* er der nu 12 $\frac{1}{2}$  Fod Vand.

**San Pedro de Marcoris.** I *San Pedro de Marcoris* Havn kunne Skibe med 16 $\frac{1}{2}$  Fods Dybgaende staa ind til *Clyde Line* Bro. Der skal uddybes til 17 $\frac{1}{2}$  Fod. Løbet over Barren er afmærket med to sorte Tønder, Nr. 1 og 3 og to røde Tønder Nr. 2 og 4. En rød Tønde ligger 200 Alen fra *Ellen Point* ved *Edwards Shoal* V.-Ende, 8 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 27° Ø. fra *Isleta Fyr*. Vraget af „*Restauracion*“ ligger paa Barren, 4 Kbl. S. 84° V. fra *Isleta Fyr*.

**Bahama Islands. Clarence Harbour.** Ved *Clarence Harbour* er det hvide, faste Fyr  $\frac{1}{4}$  Kbl. indenfor Yderenden af *Harbour Point* atter tændt.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Argentina. La Plata.** Man kan ikke stole paa at Tids-signalet i *La Plata* gives, ikke heller paa at det gives nøjagtigt.

**Chili. Valparaiso.** I *Valparaiso* er Blinkfyret paa Yderenden af *Espanade Molen* ombyttet med et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 5 Kml.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Kap Camarat.** Den 1ste August 1901 tændes Kap *Camarat* hvide Lynfyr, og det midlertidige Fyr slukkes.

**Italien. Neapel.** Den 28de Juli 1901 flyttes det røde Blinkfyr paa *Molen San Vincenzo*, ved *Neapel* Havn, til Yderenden af *Molen*. Den uden for *Molen* liggende *Lystønde*, der viser rødt, fast Lys, inddrages. En *Lystønde*, der viser grønt, fast Lys, udlægges 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. for *Molen San Vincenzo* Yderende og afmærker Yderenden af Arbejderne ved Ø.-*Molen*. Man skal gaa mellem denne Tønde og det røde Blinkfyr.

**Tyrkiet. Marmarahavet. Haidar Pasha.** V. for *Haidar Pasha* bygges en Bølgebryder fra Land til 5 Fv. Grænsen. Om Natten vises en hvid Lanterne paa Midten og en paa hver Ende af Bølgebryderen.

**Rusland. Sevastopol. Pevlovsk.** Paa Pynt *Povlovsk* er det røde Fyr paa Signalmasten slukket, og et hvidt og grønt vekslende Fyr tændt til Forsøg. Flammens Højde: 29 Fod. Lille, hvidt Fyrhus.

**Krim. Kap Khersonese.** Ved Kap *Khersonese* Fyr gives Taagesignal nu med en Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 3 S. Varighed. 44° 35' N. Br. 33° 22' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Siam Bugt. Hatien.** Ved Indløbet til Floden *Hatien* er tændt to Ledefyr. Forfyret er hvidt, fast og anbragt paa Broen ved Stationen *Phan-Day* paa Yderenden af den V.-lige Pynt ved Indløbet. Bagfyret er et rødt, fast Fyr i Byen. Holdte overet i N. 43° Ø. og S. 43° V. lede de over Barren. I Løbet er der 16 Fod Vand, Lavvande; det er c. 1 Kbl. bredt og afmærket med pyramideformede Sømærker.

**Japan. Nipon S.-Kyst. Taize Ura og Katsura.** I *Taize Ura* og *Katsura* ere følgende Klippegrunde fundne:

1 $\frac{1}{2}$  Fv. Grunden *Kaminoyamadashi*, 6 Kbl. S. 54° V. fra *Bluff Point*, *Tsuru Shima* S.-Pynt.

Grunden *Kamiyakushi*, 4 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 72° V. fra *Bluff Point*. 5 Fods Grunden *Ajishima*, 4 $\frac{3}{4}$  Kbl. S. 72° V. fra *Tsuru Shima* N.-Pynt.

En 2 Fods Klippe 3 Kbl. S. 88° V. fra *Tsuru Shima* N.-Pynt.

Grunden *Tachiotoshinookinose*, 4 Kbl. N. 77° V. fra *Black Rock*.

2 $\frac{1}{2}$  Fv. Grunden *Shirohai*, 3 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 69° Ø. fra *Tomio (Taji Saki)* og S. 24° Ø. fra *Black Rock*.

2 $\frac{1}{2}$  Fv. Grunden *Hayamadashi*, 4 Kbl. N. 89° V. fra *Tomio Saki*.

4 $\frac{1}{2}$  Fv. Grunden *Komaza Kidashi*, 5 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 5° V. fra *Black Rock*.

4 $\frac{1}{4}$  Fv. Grunden *Shiinoshima*, 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 15° Ø. fra den S.-ligste af to 15 Fod høje Klipper og 18 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 37° Ø. fra *Black Rock*.

*Black Rock* ligger paa 33° 36' N. Br. 135° 58' Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Sverrig.** — *Konstantinopel* og *Swatov* i *China* ere erklærede for smittede af Pest.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Juli 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	98 $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
Danmark .....	84 $\frac{1}{2}$	84	85 $\frac{1}{2}$
Norden .....	111 $\frac{1}{2}$ 111	111	111 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn .....	92 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{4}$ 92	92	92 $\frac{1}{4}$
Carl .....		48	48 $\frac{1}{2}$
Dannebrog .....	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{3}{4}$
Skjold .....	67 $\frac{3}{4}$	67 $\frac{3}{4}$	68
Urania .....		64 $\frac{1}{2}$	67
Union .....		94	96
Dampsk. af 1896 .....	94 $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{3}{4}$
Østasiatiske .....		97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
Østersøen .....		100	108
Nordsøen .....		67	72
Torm .....		93	98
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		103	107
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — .....		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats .....		97 $\frac{3}{4}$	98 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk. ....		83 $\frac{1}{4}$	83 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf. ....		84 $\frac{1}{2}$	85
4% — — 2. Serie ..		91 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{1}{2}$
4% — — 1. — ..		98 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$
4% — — 7 .....		91 $\frac{3}{4}$	92
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — .....		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	140	140	140 $\frac{1}{4}$
Privatbank .....		120 $\frac{1}{4}$	121 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank .....		120	121 $\frac{1}{2}$
Handelsbank .....		117 $\frac{3}{4}$	118 $\frac{1}{4}$
Grundejerbank .....		98 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain .....		67 $\frac{1}{4}$	67 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Jærnsk. ....		89	91
Sukkerfabr. ....	112 $\frac{1}{2}$ —113	112 $\frac{3}{4}$	113
Bryggeri Aktier .....	105 $\frac{3}{4}$ 106	105 $\frac{3}{4}$	106

### Vekselkurser d. 30. Juli 1901.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.75
London .....	18.14	18.11
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Børs d. 30. Juli 1901.

Russiske Noter ..	216.00
4% Russiske Consols .....	100.30
3 $\frac{10}{10}$ % — Boden Kredit .....	93.50
5% Mexikanske 1899 .....	97.25
5% Rumænske Stats .....	90.00
4% — — 1890 .....	77.75

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

Forenede Dampskibsselskab 26,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 30,000, „Kjøbenhavn“ 46,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 12,000, „Urania“ 10,000, „Union“ 12,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 16,000, „Østasiatiske“ 14,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. I“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.



## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

LISSABON.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Kort Nr. 185. **Smaalands Farvandet. Vestlige Del.** Maalestok 1 : 70,000. Pris paa Papir Kr. 3,00, paa Kortlærred Kr. 4,00.

Kort Nr. 186. **Kattegat. Nordlige Blad.** Maalestok 1 : 180,000. Pris paa Papir Kr. 3,00, paa Kortlærred Kr. 4,00.

Kort Nr. 187. **Kattegat. Sydlige Blad.** Maalestok 1 : 180,000. Pris paa Papir Kr. 3,00, paa Kortlærred Kr. 4,00.

Kort Nr. 188 **Vaag-Fjord. Syderø. Færøerne.** Maalestok 1 : 25,000. Pris paa Papir Kr. 0,75.

**Den Færøske Lods.** 2den Udgave. 1901. Pris Kr. 1,00

Følgende Kort ere annullerede:

Nr. 93. **Kattegat I.** Skagen med Omgivelser.

„ 92. **Kattegat II.** Læsø-Rende og Aalborg-Bugt.

„ 94. **Kattegat III.** Østerrenden.

„ 95. **Kattegat IV.** Sydlige Del.

Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

**Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.**

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør **ANDR. VANG, Hellerup.**

Strandvej 36. Telefon 69.

**Esbjerg Maskinfabrik,**  
Jærn- & Metalstøberi.  
**Christoffersen & Larsen.**  
Udfører alle Reparationer paa  
**Skibe og Maskiner**  
hurtigt og solidt.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
**Toldbodgade 17.**  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skiberestavratører.  
Filial:  
**St. Strandstræde 43.**

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.  
**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**  
Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

**Tønderings**  
**Kabysser, Skibsovne og Spil,**  
leveres af  
**Christianshavns Jærnstøberi,**  
**Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.**

## Aalborg Havn.

**Vandybden 22 Fod.**

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er **bortfalden** fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## R. CRAGGS & SONS,

*Shipbuilders, Engineers, and Repairers,*

**Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.**

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

## F. Günther Hanssen & Co.,

**Port Said.**

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere & Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

**Skibsinventarie- og Provianteringshandel.**

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

**N. LETH SØRENSEN,**

NYHAVN 42 B.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Kjøbenhavn, den 1. August 1901. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.  
De øvrige Sider — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange.  
1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Avgust 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**

*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**PETER IBSEN.**

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

**Lager af Værktøj og Beslag.**

**Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,** Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



### Babcock & Wilcox

Land- og Marine Rørkedler samt Overhedere fabrikeres og leveres af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

## Café van Zandt,

St. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid. Telef. 494. H. J. Aliphas.

### Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens, anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

### Marius Hoffgaard, Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3. Fotografier af forskellige danske Skibe haves altid paa Lager. Hurtig Ekspedition.

### C. Bonnesen,

Skibsbygmester. Værft og Skibssmedie ved nordre Red. Bopæl: Classensgade 11, 8. Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

### De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

### Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler. Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

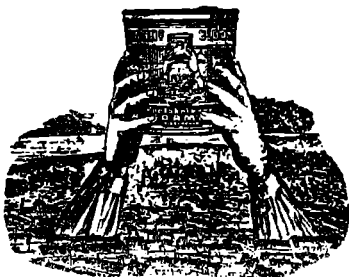
## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.



### A. FORMANN'S Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

Frederiksberggade 12.

### A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

### C. HANSEN, GJØRTLER OG METALSTØBER. 84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser. NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

### N. M. Hansen,

Bagermester,  
Toldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Hørrer Skibarrestavatorer.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

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

Wald. Petersen's  
Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

Anders Nielsens  
Fedevareforretning.  
Fredericiagade 27.

J. Melander,  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK  
INSTRUMENT- & MEK. VÆSKSTED  
NYHAVN 31  
KJØBENHAVN K.  
TELEFON 7940.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse. Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.



Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Møller, Copenhagen, og påstrykt selve Omvælpapiret.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Sendeg 1-2.

Thorvald Møller,  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Synsprøver.

Det har vakt en ikke ringe Opsigt, at Det forenede Dampskibsselskabs Direktion for kort Tid siden har ladet Førerne af Selskabets Skibe underkaste en Synsprøve, og har bestemt, at dennes Udfald skal være afgørende for, om de paagældende Kaptajner fremtidig kan føre Skib i Selskabets Tjeneste eller ikke. Prøven er foretaget af en anset Øjenlæge, Dr. med. Stadfeldt, og for de tvivlsomme Tilfælde er derefter foretaget et Overskøn af en anden bekendt Øjenlæge, Professor Bjerrum, og den vil antagelig have til Følge, at nogle af Selskabets Kaptajner maa fratræde deres Førerposter.

Der kan fornuftigvis intet indvendes imod, at et Rederi, hvis Skibe tilmed besørger en anselig Passagertrafik, skaffer sig Garantier for, at dets Førere er i Besiddelse af de Synsævner, der er fornødne for med Sikkerhed at kunne føre et Skib. Kun har man Ret til at fordrø, at de Prøver, der i denne Anledning foretages, udføres af virkelige Autoriteter paa dette specielle Omraade og ordnes fornuftigt, ligesom selvfølgelig at Rederiet i saa vidt Omfang som muligt sikkrer Førerne mod de Følger, en saadan Synsprøve kan have for dem. Disse Fordringer har Det forenede Dampskibsselskab, saa vidt vi véd, i det væsentlige enten opfyldt, eller det vil utvivlsomt opfylde dem, og der kan derfor næppe rejses nogen berettiget Indvending mod dets Adfærd; det skulde da være den, at det ikke forlængst har indført saadanne Synsprøver og derefter ladet dem afholde med passende Mellemrum; men naar dette nu én Gang ikke er sket, kan Selskabet naturligvis ikke af denne Grund for stedse opgive Indførelsen af saadanne Prøver. De nylig foretagne Prøver giver derfor kun Anledning til en Beklagelse over, at isvrigt dygtige Skibsførere rammes haardt ved dem, og til at udtale Haabet om, at Selskabet, henset til de særlig foreliggende Forhold, overfor disse Skibsførere vil udvise den størst mulige Humanitet.

At denne Sag nu har vakt Offentlighedens Opmærksomhed, giver imidlertid Anledning til paany at pege paa en Grundskade ved de paagældende Bestemmelser i vor Sønæringslovgivning. Der fastsættes nemlig ikke her noget bestemt om, naar der skal afholdes Synsprøver, idet det kun i Almindelighed fordres som Betingelse for at erhverve Bevis som Skibsfører, Sætteskipper eller Styrmand, at Vedkommende har bestaaet en nærmere anordnet Synsprøve. Den Kommission, der udarbejdede det Udkast til en Sønæringslov, hvorpaa den nu gældende Lov hviler, gik dog noget videre, idet den opstillede det som Betingelse for at kunne antages til Styrmands-eksamens 1ste Afdeling, at en saadan Synsprøve var bestaaet. Men naturligvis er det en Fejl, og en stor Fejl, at Loven ikke paabyder, at Enhver, der vil gaa til Søs, skal underkastes en Synsprøve, før det bliver ham tilladt at udmønstre, og at denne skal foretages af de Læger, Staten autoriserer hertil. Man vilde da i hvert Fald skabe nogen Garanti for, at unge Mennesker ikke valgte et Livskald, som de manglede en væsentlig Betingelse for at røgte, og man vilde derved forebygge, at de unyttigt spildte Tid og Penge. Bestemmelser i denne Retning er den første og væsentligste Betingelse for at skabe sunde Forhold paa dette Omraade, selv om de sikkert maa suppleres med Bestemmelser om yderligere Synsprøver senere.

De Synsprøver, Det forenede Dampskibsselskab har ladet afholde, har størst Betydning derved, at de minder om den Reform paa dette Omraade, der forlængst burde været gennemført; thi kun naar Staten tager Sagen i sin Haand og anordner Synsprøver for alle danske Søfarende, kan ordnede Forhold skabes. Og naar vi ikke er naaet til en saadan Reform, skyldes det atter den Sendrægtighed, hvormed de Sager, der vedrører Skibsfarten, i de senere Aar fremmes. Thi hvad vi her har sagt om Synsprøver, er ingenlunde noget nyt, idet Dansk Sejlskibsrederi-Forening allerede i August 1898 — for 3 Aar siden — anmodede Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om at søge fastsat ved Lov, at Enhver, der agter at fare til Søs, skal underkaste sig en Synsprøve, hvis Resultat indføres i hans Søfartsbog, før denne udleveres ham. Denne Skrivelse er, saa vidt vi véd, havnet i den Kommission, hvor alle Spor viser ind, ingen ud. Den nu rejste Diskussion om Synsprøver giver os Anledning til at minde om dens Eksistens.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Resultatet af de i den senere Tid saa stærkt omtalte Prøver af D. F. D. S. Skibsførere og Styrmand, hvad Synsævne og Farvesans angaar, blev saa, at 9 Skibsførere har været underkastet fornyet Prøve hos Professor Bjerrum og at heraf de 5 (1 for Synsævne og 4 for Farvesans) af Professoren maatte betegnes som ikke opfyldende de stillede Krav.

At Stillingen som Skibsfører eller Styrmand fratages Mænd, der ikke er i Besiddelse af fornøden Synsævne og Farvesans, er absolut nødvendigt for Sikkerheden paa Søen, men med al Respekt for Lægeundersøgelserne: er det ved de i Lokaler afholdte Prøver bevist, at de Mænd ikke i Praktis har disse Sanser tilstrækkeligt udviklede?

Vilde det ikke være rigtigt at lade saadanne Prøver afholde, eller i hvert Fald for de tvivlsomme Tilfælde efterprøve der, hvor de Mænd har deres Gerning, nemlig paa Søen en mørk Aften?

Jeg tillader mig at foreslaa til Overvejelse, at der nedsættes en Kommission, bestaaende af den Læge, der har foretaget Prøven, i Forbindelse med 2 à 3 Skibsførere, til f. Eks. med den i Kjøbenhavn stationerede Lodsdamper eller et af Havens Fartøjer at foretage en Tur ud i Sundet, og der give de Paagældende Lejlighed til i Praktis at vise, hvorledes de omtalte Sanser er udviklede.

Det forekommer mig, at der i den Omstændighed, at de Paagældende, maaske endog Natten før Undersøgelsen hos Lægen, har ført deres Skib sikkert, ligger et Bevis for, at Synsævne og Farvesans maa være tilstrækkeligt udviklede; thi hvad var der ikke ellers sket.

Ovenstaaende Forslag skulde selvfølgelig ikke alene gælde i det foreliggende Tilfælde, men altid, hvor det i Fremtiden maatte vise sig, at der var Tvivl om en Navigatørs Synsævne og Farvesans.

Korsør, d. 30. Juli 1901.

Vilhelm Heise,  
Fører af Dpsk. „Skirner“.

## Engelsk Dom om Manco paa Ladning.

Fra Nordisk Skibsrederforening har vi modtaget Referat af en betydningsfuld og interessant Retsafgørelse i en af Foreningen anlagt Sag. Dommen er

nylig afsagt af Hull County Court og Sagen drejede sig om en Manco paa en Ladning Træ til Hull.

Damperen Pan ankom til Hull d. 22. September

1898 og lossede sin Ladning; en Del af denne beordredes til Vogne og Resten til Pakhus. Modtageren paastod nu, at der manglede 377 Stykker.

Ved Dommens Afsigelse udtalte Dommeren omtrent følgende: Det første man har at gøre, naar man paa staar, at der er leveret for lidt af ens Ladning, er at bevise det; har Modtageren nu i dette Tilfælde bevist det? Skibet afleverer sin Ladning paa Kajen og Ladningen bringes i Vogne; noget efter noteres Numrene af et ungt Menneske, der har et Utal af Vogne at se efter; Vognene gaar i alle Retninger. Derefter sættes Vognene til Side paa et Sted, hvor der er almindelig Adgang for Folk; det er ret sandsynligt, at Stykker tages ud, falder ud og opsamles etc., navnlig naar henses til, at Vognene kan staa Uger, ja Maaneder uden særlig Kontrol. Naar Træet da kommer til Modtagerens Plads og det viser sig, at der er mindre end der efter Afskiberens Opgave er afskibet, da kan Modtageren ikke uden videre lægge Ansvaret paa Rederiet og forlange, at det skal betale, thi der er intet, der beviser, at der fra Skibets Side er leveret for lidt. Vil Modtageren sikkre sig mod, at Skibet leverer for lidt, maa han lade Ladningen tælle ved Modtagelsen, men han kan ikke lade Ladningen i ugevis henstaa paa en Plads, der er tilgængelig for alle og enhver, og saa, naar der viser sig at mangle noget, komme til Rederen og kræve ham for Erstatning. Rederen har opfyldt sin Forpligtelse ved at levere Ladningen; det bliver da Modtagerens Sag at bevise, at der blev leveret for lidt.

Da Modtageren ikke har bevist dette, bliver der ingen Adgang for ham til at kræve Erstatning.

Kjøbenhavn, d. 8. August 1901.

Hamburgs Skibsrederforening har udsendt sin Beretning for Aaret 1900—1901. Det fremhæves i denne, at Byens Skibsfart, siden Foreningen afgav sin sidste Beretning, har været i en fortsat rask Udvikling, og at Skibsværfterne har været stærkt beskæftigede. Det forøgede Antal Skibe fandt stedse fuld Beskæftigelse, hvad særlig skyldtes den omfattende Befragtning, der fandt Sted til militære Transporter paa Grund af Krigene i Sydafrika og Kina. De høje Kulpriser gjorde Dampskibenes Driftsudgifter betydelig større, men dette opvejedes for en stor Del ved de høje Fragter. De høje Kulpriser var paa den anden Side til Fordel for Sejlskibsfarten, og Sejlskibene var i Stand til med større Held at konkurrere med Dampskibene, og de sejlede med godt Udbytte. Hamburgs Skibsredere har i de sidste Aar forøget deres Flaade med mange Sejlskibe af stor Tonnage; afvigte Aar forøgedes Antallet fra 289 (219,310 Reg.-Tons Netto) til 307 (240,419 Tons). Antallet af Dampskibe forøgedes fra 436 (637,406 Reg.-Tons Netto) til 486 (748,435 Tons). De regelmæssige Dampskibslinjer har anstrengt sig for at vedligeholde Fornyelsen af deres Skibe, og Følgen har været, at Gennemsnitsalderen for Hamburg-Amerika Linjens Skibe nu er 4,9 Aar, for det Hamburg-Sydamerikanske Selskabs 4,1 Aar, for Kosmos Linjens 6,3 Aar, for den østafrikanske Linjes 6,8 Aar og for den tysk-australske Linjes kun 3,2 Aar. Foreningen har i det forløbne Aar indsendt en kraftig Protest mod det af et Rigsdagsudvalg stillede Forslag om at forbyde Lastning, Losning og Ekspedition af Skibe i tyske Havne paa Søn- og Helligdage, og den har fremdeles modvirket et Forslag om offentligt Tilsyn med Skibe med Hensyn til Sødygtighed, Lastelinje, Bemanding og Proviantering. Beretningen udtaler, at den ny Lov om en Stempelafgift paa Konnossementer har fremkaldt overmaade mange Tvivlsspørgsmaal og Vanskeligheder; Autoriteterne har da ogsaa maattet modificere nogle af de Fordringer, de først opstillede. — Beretningen omtaler fremdeles den nylig foregaaede Oprettelse af en Proces-

forening for tyske Redere efter Forbillede bl. a. af Nordisk Skibsrederforening. Den nydannede engelske Sailing Shipowners' Documentary Committee har fundet Foreningens Tilslutning, og den er i Komiteen repræsenteret ved to Delegerede.

Den interessante Beretning omhandler endelig en Række andre Spørgsmaal, mest af særlig tysk Interesse.

Den nordamerikanske Højesteret har, skriver „Hansa“, taget Stilling til et Spørgsmaal, der mange Gange har været Genstand for Diskussion blandt de, der har Skibe eller fører Skibe i Farten paa New York. Spørgsmaalet er det, om der i New York for udenlandske Skibe er Lodstvang, eller om et udenlandsk Rederi er fritaget for at betale Lodsafgift, naar dets Skib gaar ind i Havnen uden Lods. Baade laveste Instans og Appelretten, begge i New York, har i en Retskendelse udtalt, at der var Lodstvang, og Højesteret i Washington har nu stillet sig paa ganske samme Standpunkt. Det er dermed endelig fastslaaet, at der i New York er Lodstvang. Uvilkaarlig opstaar da det Spørgsmaal, om Rederen er ansvarlig for Skade, der opstaar ved Forsømmelse af en Tvangslods. Ogsaa herom har Højesteret udtalt sig og den har besvaret Spørgsmaalet benægtende.

Vi har modtaget følgende:

Igennem Deres ærede Blad tillader jeg mig at forespørge, om det er rigtigt, at der er bevilget 211,000 Kr. til Uddybning af Ulfshaleløbet.

Jeg har igennem en Lods fra Nyord erfaret, at kun 86,000 Kr. vil blive anvendt til Uddybning af det nu benyttede Sejlløb, medens Resten skal anvendes paa det gamle Ulfshaleløb. Efter Lodsens Udtalelser har det gamle Løb ingen Fremtid for sig, eftersom Farvandet flytter sig for hvert Aar ude ved Søen, og for Sejlskibe vil det ikke kunne benyttes, da der er saa smalt, at et Skib ikke kan ligge for Anker uden at komme paa Grund, og tillige spærres Trafiken for andre; det skal saa være for de faa Dampskibe, som vil passere der igennem, at der skal offres saa meget; derimod skal der ikke offres saa meget paa det ny Løb, som passeret aarlig af c. 6,000 Skibe.

Var det ikke mere rimeligt, om hele Beløbet blev anvendt paa det ny Løb, saa der kunde blive rette Linjer tilligemed mere Vand. Det har vistnok været de flestes Mening, at naar Ulfshalen blev uddybet, kom der ogsaa Ledefyr, men det synes mig at fremgaa af de Opmaalinger, som er foretaget, at der ikke er tænkt paa Ledefyr. Hvorfor kan der ikke graves et ret Farvand fra Søen og ind til Stenhagen; Ledefyr kunde saa anbringes inde paa Land, og Lodsartøjet kunde lægges paa Ankerpladsen; Skibene kunde saa til enhver Tid løbe ind og gaa til Ankers.

Det skulde glæde mig tilligemed mange af mine Kolleger, om den ærede Sejlskibsrederi-Forening kunde bidrage til, at hele Beløbet blev anvendt paa det ny Sejlløb; der var da al Sandsynlighed for at faa et godt Farvand baade for Sejl- og Dampskibe.

Chr. Petersen,  
Fører af Sk. „Juliane“ af Marstal.

Der er paa indeværende Aars Finanslov bevilget 211,600 Kr. til Uddybning af Bøgestrømsfarvandet samt til Opmaaling og Projektering af henholdsvis et 9 og 12½ Fod dybt og 150 Fod bredt Sejlløb gennem Ulfshalestrømmen, saaledes at hvad der spares af dette Beløb, kan anvendes til Forsøg med Gennemgravning af Barrerne ved Ulfshaleløbet. Formentlig er der altsaa endnu ikke taget endelig Bestemmelse om disse Forholds Ordning,

og vi antager, at Sejlskibsrederi-Foreningen og mulig andre Søfartsforeninger vil søge Skibsfartens Interesser i denne Ordning varetagne. Red.

Kapt. Jørgensen, Fører af Dpsk. „Resolut“ af Mandal, tilskriver os d. 25. Juli fra Archangel:

Nedenstaaende bedes indrykket i Deres ærede Blad til Underretning for hvem det vedkommer:

Torsdag d. 17. Juli Kl. 6 Eftermiddag paa 60° 50' n. Br. og 3° 30' ø. Lgd. blev en Due optaget om Bord i Dpsk. „Resolut“ af Mandal, Kapt. Jørgensen. Duen var overmaade træt og medtaget, men befinder sig nu vel efter Plejen. Den har en Metalring (Sølv?) paa højre Ben, mærket 75—18 S. 97, og paa venstre Ben en Gummiring, mkt. 435. T. Duen vil blive om Bord, indtil nærmere Ordre faas om, hvorledes og hvorhen den skal sendes. Herfra afgaar Dpsk. „Resolut“ om 10 à 12 Dage til Garston.

### Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ingen Bedring bragt i Forholdene paa Fragtmarkedet, og Raterne holder sig gennemgaaende paa det samme lave Niveau som forhen. Kun Sortehavet, Donau etc. har fragtet noget livligere og til Dels til højere Rater, men Begæret har næsten udelukkende indskrænket sig til August Tonnage, og det er allerede nu igen lidt mindre. Fra alle andre Sider indløber der kun saare trøstesløse Efterretninger, og det begynder næsten at se ud, som om der ikke skal blive nogen Bedring i Tingene for det første. Kulfragterne fra England og Wales er fremdeles knappe, og da der udbydes Tonnage i Overflødighed, er det umuligt, at Raterne kan komme i Vejret. Hjemefter er det mindst lige saa slet bevendt med Fragterne, og til de nuværende Rater maa der særligt Held til, at en Rejse skal betale sig. Dampere, som er købte i den dyreste Periode i Fjor, kan umuligt sejle for disse Rater, og hvor nødigt en Reder end vil lægge op, bliver han dog tilslut tvunget dertil, hvis han vil undgaa Tab, som ellers nemt kan blive aldeles ruinerende for en Virksomhed. En Del af de danske Redere har heldigvis i Fjor Efteraar og tidligt i Aar sikket sig ikke saa faa Fragter til, efter de nuværende Forhold, udmærkede Rater, og de vil til Dels have tilstrækkelig Beskæftigelse et Par Maaneder endnu, og efter den Tid er det jo ikke umuligt, at der kan være indtraadt en Bedring, især hvis Amerika begynder at fragte noget livligere.

Det østlige Marked har været meget stille. Raten fra Calcutta er uforandret 20/ Jute Basis til London eller Dundee pr. August. Fra Bombay kan der paa samme Position faas 13/6 til p. p. og fra Kurrachee 14/ à 15/. Fragten for Sukker fra Java til Evropa eller U. S. kan ikke sættes højere end til 22/6 à 23/9. Rishavnene fragter næsten intet. Der er pr. September betalt 35/ fra Rangoon til Rio de Janeiro, 36/3 Santos.

Fra Sortehavet og Donau har der igen været gjort en Del Forretninger, og Raterne er lidt højere. Begæret har dog kun været for August Tonnage, og der er for saadan sidst betalt 10/ à 10/6 fra Odessa til L. B. A. R. Fra Nicolaieff sluttedes til 10/6, Option Hamburg 11/, Komplettering i Odessa til 1 sh. mindre. Sulina har fragtet ikke saa faa Dampere til 10/3, Option Hamburg 10/9. Azoff har været roligere, men August Raten er dog i Ugens Løb steget 9 d., saaledes at den nu er 11/ N. C. Fra Donau er Raten pr. August 12/ til Antwerpen eller Rotterdam, 1 sh. mere pr. September.

Middelhavet er stadig lige sløjt. Laster er knappe

og Raterne meget usle. Fra Alexandria noteres kun 6/6 for Bomuldsfrølaster til London pr. August, og til Bristol er der sluttet til 7/. Etsfragterne er daarlige. Der er betalt 8/ fra Carthagona til Garston med „full terms“. Fra Afrikas Nordkyst noteres 13/ à 13/6 til Firth of Forth. Der er betalt 7/3 for Fosfat fra Bona til Kingslynn, og samme Rate noteres til Birkenhead, Option 7/9 til Ghent. Bilbao har fragtet noget livligere de sidste Dage, og Raterne er stegne lidt. Der er sidst betalt 4/ til Cardiff, 5/4½ Middlesbro, 5/1½ Tynen, 5/4½ Glasgow, 5/ Rotterdam.

Amerika viser fremdeles ingen Lyst til at fragte, og Markedet er som Følge deraf i en meget deprimeret Tilstand. En Befragtning som den af en August Dampere fra New York til Rotterdam eller Hamburg à 8/ paa Netto Charter illustrerer tilstrækkeligt Markedets Sløjhed. Kornladninger er yderst knappe og fra Baltimore, Philadelphia etc. til direkte evropæisk Havn er Raten pr. August 1/9 à 2/. Fra Baltimore til Havre er sluttet en Dampere paa 22,000 Qvrs. til 2/, og til Rotterdam direkte er 1/9 gentaget. Fra New Orleans eller Galveston noteres 2/7½ à 2/9 pr. August, 3/ pr. September. Paa Netto Charter er der sidst sluttet til 12/6 U. K. eller Kont., Option 13/6 én, 14/ to danske Havne pr. August, medens der pr. Oktober/Novbr. kan opnaas 2/6 à 2/9 mere. Der fragtes stadig en Del Baade for Fosfat, og er der f. Eks. betalt 16/ Tampa/Boness, 14/ Coosaw/Kingslynn. For Kul fra Newport News er der sluttet til 11/ til Marseille for prompt og 15/6 til Rio de Janeiro pr. September/Oktober. Træbefragtningsforretningerne ligger næsten helt stille, og kun en Gang imellem sluttet der en enkelt Dampere. Fra St. John noteres 37/6 til Vestkysten af U. K. og fra Miramichi er der sidst betalt 41/ à 41/3, alt pr. August. Fra Golfen er der slet ingen prompte Laster, men pr. Oktbr./Novbr. er der sluttet til 102/6 fra Pensacola til U. K. eller Kontinentet.

La Plata er ligesom Nordamerika lavere, og den sidste Befragtning var til 16/6 for en August Dampere fra San Lorenzo til U. K. eller Kont., men muligvis vil der dog nu kunne betinges 17/ igen. Fra Colastina er der pr. Oktbr./Novbr. betalt 21/6 à 21/9 for Quebracho.

Østersømarkedet bliver slettere og slettere, og samtidig med at Raterne bliver daarligere, synes der ogsaa at blive større og større Knaphed paa Laster. Fra St. Petersborg kan August Dampere næppe opnaa mere end 1/0¾ à 1/1½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Dunkirk, Antwerpen eller Hamburg, 1/6 Rouen. Fra Kronstadt kan faas Hfl. 12½ D/B. 1/3 Boards til Holland, og til Hull er der sluttet til 19/6, London 20/6 D/B. Fra Sundsvall er betalt 30 Frcs. D/B. B. til Honfleur og fra Råfsø til Ostende Frcs. 31 D/B. B. For Pulpwood fra Gamle Karleby Distriktet til Rotterdam noteres 27/6 pr. Kubikfavn. Riga er yderst flov, og Raterne er nærmest nominelle: 19/6 D/B. til London, 18/6 Grimsby, Hfl. 11/12 Rotterdam, Frcs. 25 Dunkirk eller Ghent, Frcs. 29/30 Rouen. Libau og Reval er næsten ganske forretningsløse. For Smaadampere fra Sydfinland noteres Rm. 19/20 til Kjøbenhavn, Rm. 21/24 til dansk Provinshavn.

Kulfragterne er enten uforandrede, fordi de ikke godt kan komme lavere, eller ogsaa viser de en lille Nedgang til de Pladser, hvor Nedgang endnu har været mulig. Cardiff har sidst sluttet Tonnage til Kronstadt 4/9 (mod 4/10½ à 5/ for en Uge siden), Stettin 4/9 (mod 5/), Aarhus 4/6 (mod 5/3), Genua 6/7½ à 6/9 (mod 7/), Alexandria 8/, Port Said 7/9, Smyrna 7/, Colombo 14/, Pernambuco 15/, Rio 14/3. Fra Tyne er Raterne paa det nærmeste uforandrede som følger: Kronstadt 3/10½, Swinemünde 3/9 à 3/10½, Pillau 4, Riga 4/3, Hamburg 3/9, Genua 6/9 à 6/10½, Livorno 6/9, Barcelona 7/9. Fra Firth of Forth betales 3/9 à 3/10½ Kronstadt, 4/4½ Kiel, 4/7½ Wismar, 4/ Swinemünde, 4/3 Pillau, 4/ à 4/3 til Kjøbenhavn.

Sejlskibsmarkedet er roligt. Laster paa Østersøen er knappe, og en stor Del Sejlere begynder nu at lægge op. Fra Tyne til Kronstadt er der sluttet til 6/6 for Koks, og fra Firth of Forth til Sundhavn for Kul til £ 4.17/6 pr. Keel. For Brædder fra Nordbotten til dansk Provinshavn noteres Rm. 21/23 pr. Std. og fra Sydfinland Rm. 19/21, Kjøbenhavn Rm. 18/19. Kridt fra Aalborg til Riga giver Rm. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 pr. Ton, og fra Malmø til Petersborg noteres for Kridt i Fade Rm. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5. For Ler og ildfaste Sten fra Rønne kan faas Rm. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 pr. Ton til Riga. Helsingfors, Wiborg eller Wasa. For Langfarten er Markedet, for Beskæftigelse hjemefter, fremdeles fast, og pr. Efteraaret noteres fra San Francisco 38/9 à 40/ til U. K. eller Kont., medens Portland (O.) noterer 40/ à 41/3, til hvilke Rater der er sluttet en Del store Sejlere, men ogsaa Damperne trænger efterhaanden ind paa dette Marked, og der er i den sidste Tid fragtet flere Dampere paa 4/6,000 Tons til ovennævnte Rater. Fra Wales til San Francisco betaales kun 11/ for Kul. Fra Vestkysten af Sydamerika er sluttet til 32/6 for Guano.

## En Advarsel for Kolleger.

### Pas paa Konnossementerne.

Vi ved jo alle og bør vide, at Konnossementet skal henvises til Fragtkontrakten med alle Betingelser. For kort Tid siden var vi to Skippere, der ankom til Hasle for at indtage en Ladning Klinker til Kiel. Da Ladningen var indtaget og vi begge vilde tegne Konnossementer, viste det sig, at paa min Kollegas Konnossementer var skrevet „Fragt og øvrige Betingelser ifølge Certeparti“, hvorimod der paa mine Konnossementer kun var skrevet „Fragt ifølge Certeparti.“ Da jeg ønskede at faa paaført ogsaa „øvrige Betingelser“, blev dette mig nægtet, hvorfor jeg iturev Konnossementerne. Bestyreren paa Chamottefabrikken vilde kun udstede den Slags Konnossementer og nægtede mig Fragtforskud, hvis jeg selv gav Konnossementer. At jeg ingen Fragtforskud maatte faa, foraarsagede mig et Ophold paa tre Dage, hvorfor jeg gjorde Fordring paa Overliggedagspenge.

Efter at have nedlagt Protest og haft en Del Ulejlighed, opnaede jeg at faa Lov at tegne Konnossementer, hvorpaa stod „Fragt og Betingelser ifølge Certeparti“. Mit Ophold og mine øvrige Udgifter, som Aflasteren havde paaført mig, blev mig udbetalt i Hasle af Aflasterens Agent, før jeg afsejlede. Fragtforskud fik jeg naturligvis ogsaa imod at betale kun 4 pCt.

Hvis nogen Kollega skulde blive befragtet til Hasle at laste, vil jeg bede ham nøje gennemlæse Konnossementerne, før han underskriver dem.

Med Tak for Optagelsen

C. Koch.

Fører af Galease „Rasmine“.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Rønne.

Vi har modtaget følgende:

Da det maaske kan interessere flere af „Dansk Søfartstidende“s Læsere at erfare lidt nærmere om ovennævnte Generalforsamling samt om Foreningens Fødsel og Leveaar, vil jeg forsøge her i Bladet at give en Fremstilling af begge Dele, samt af flere Ting, der har Interesse for Søfarten og vort

Fædreland. Dansk Sejlskibsrederi-Forening er egenlig „Dansk Søfartstidende“s Skødebarn; begge er dog endnu kun Børn, men med gode Udsigter til at vokse og blive store, saa at de baade kan og vil udrette en hel Del til Skibsfartens, Sømandstandens og Fædrelandets Vel. I 1892 startedes „Dansk Søfartstidende.“ Paa Titelbladet stod den Gang „Dansk Søfartstidende. Organ for Skibsfart og Fiskeri.“ Paa Opfordring af Bladets Redaktør, der sammen med Kaptajn Jacob Holm havde begyndt dets Udgivelse, valgte Fanø Skibsfartforening, der blev stiftet 1888, Bladet til sit Organ, og begge har siden holdt troligt sammen og støttet hinanden til fælles Bedste; jeg tror ikke at fornærme nogen, naar jeg siger, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening er et Barn af begge. Den har dog allerede nu vokset sig saa stor og stærk, saa den næppe selv vil kaldes Barn mere; den vil snarere spille den Kommanderende, som der maa tages tilbørligt Hensyn til, men da den kun vil begges Vel, bæres Aaget let, og naar der kommanderes til Møde, følges Opfordringen med Glæde, hvor der saa end sættes Stævne. Efter en Del Skrivi frem og tilbage samt et ikke ubetydeligt Forarbejde afholdt Sejlskibsrederi-Foreningen sit forberedende Møde d. 30. Marts 1895 i Odense, hvor Foreningens Oprettelse besluttedes og et Udvalg nedsattes til at udarbejde Lovene.

Den 22. Juni samme Aar afholdtes den konstituerende Generalforsamling i Svendborg, hvor Lovene vedtoges og Foreningen proklameredes oprettet. Den 22. Juni 1895 er altsaa dens Fødselsdag. Bestyrelsen valgtes, Landet inddeltes i 9 Kredse, hver Kreds med lokal Styrelse; „Dansk Søfartstidende“ blev Foreningens Organ. Foreningen har jo nu altsaa virket i 6 Aar. Hvad den i den Tid har udrettet, vil jeg ikke komme ind paa, kun nøjes med at sige, at saavel Bestyrelsen som især Formand og Sekretær har gjort, hvad de kunne, og udrettet betydeligt; det har ogsaa baaret Frugter i flere Henseender. Jeg haaber, at den vedblivende vil virke og ikke trættes, selv om ikke alt gaar efter Forventning; naar der kun stilles rimelige Fordringer, saavel indad som udad til, skal der nok komme Resultat af Arbejdet, der gøres. Hvad vi Medlemmer er glade for, foruden naturligvis at se, hvad der arbejdes paa til fælles Bedste, er de aarlige Generalforsamlinger, der sædvanligt afholdes i Juli Maaned og nu har været i Svendborg, Fanø, Kjøbenhavn, Marstal, Aalborg, Svendborg og nu i Rønne; næste Møde bliver i Vejle. Det er en stor Glæde, saadan en Gang om Aaret at mødes i de forskellige Egne af Landet i den smukkeste Aarstid, da alting staar frodigt; især var Turen til Bornholm dejlig; de fleste af Deltagerne mødtes paa Dpsk. „Bornholm“ Torsdag Aften d. 4. Juli, og det var rørende, at se, hvor Glæden lyste udaf Øjnene paa Folk, naar de hilste paa gamle Bekendte fra tidligere Møder; ja, nogle var saa glade ved Turen, saa de var som unge Mennesker igen og slet ikke som velnærede Havnefogder, Mæglere og Skibsførere, men som unge, raske Søløve, der har faaet Landlov (i dette Tilfælde Sølov) og med Mønt paa Lommen. Humøret var oppe og endskønt Pladsen var kneben, da man skulde til Køjs, gik det dog let med Munterhed og Sang. Angaaende Generalforsamlingen og den officielle Middag med Taler etc. vil jeg ikke skrive videre; kun sige, at alting gik udmærket godt, og mere flinke og opmærksomme Værter kan man ikke tænke sig; vi vil have Bornholmerne i taknemmelig Erindring, især takkes Hr. Konsul Lund og for mit Vedkommende Sagfører Petersen og Frue, men sikkert er alle, som var med, enige om at takke alle, vi kom i Berøring med, paa det hjerteligste. Hvad ellers Bornholm angaar, kan jeg kun sige, at Øen var langt over min Forventning; hvad jeg saa, var meget righoldigt; en saadan afvekslende Naturskønhed findes kun faa Steder paa Jorden; derfor raader jeg alle, der har Raad og Lejlighed dertil: rejs over til Øen, det lønner sig. Bortset fra Naturskønhederne er Øen godt med paa det industrielle og agerdyrkende Omraade, den har Jærnbane, Skibsværfter og flere gode Havne, som burde uddybes og forstørres, saa større Skibe ogsaa kunde benytte dem. Nexø Havn med dens Tørdok vilde faa stor Betydning, ikke alene som Nød- og Tilflugtshavn, men ogsaa for større Skibe, de kommer op i Østersøen, naar de kunde sejle dertil for Bundrensning og Omkobring; Dokken er 170' lang, 63' bred for-

oven, 36' i Bunden. med 33' Portaabning og 12 $\frac{1}{2}$ ' paa Tærskelen og Blokkene, den burde være endnu større. I Rønne bygges Staalskibe op til 300 R. T., der vil nok efterhaanden bygges større Skibe; jeg er fuldt overbevist om, at Bornholm i en nær Fremtid vil blive et vigtigt Led i vort Fædrelands Udvikling, alle Betingelser derfor er til Stede, især med Hensyn til Anlæg af større Havne og Skibsværfter m. m., og saa har Øen en Befolkning, paa hvilken man straks mærker, at den har Vilje til at sætte noget igennem og at den endnu ikke er alt for meget berørt af den moderne Civilisations Daarskaber. Held og Lykke ønsker vi Bornholm og dens brave Befolkning; endnu en Gang: Tak for udvist Gæstfrihed fra Sejlskibsrederi-Foreningens Medlemmer, der havde den Fornøjelse at være nogle Dage paa den venlige Ø.

C.

## Personalia.

Kapt. M. Jespersen har fratrudd Stillingen som Fører af Dpsk. Hekla, som midlertidig er overtaget af I. Styr. J. P. Holst.

Styr. Th. Gjerløff fra Dpsk. C. P. A. Koch har foreløbig overtaget Dpsk. Aarhus.

Styr. C. Meldahl fra Dpsk. Loire er udnævnt til Fører af Dpsk. Vesuv.

Kapt. R. Kjølseu, hvis Orlov fra Marinen en udløben, har fratrudd Stillingen som Fører af Dpsk. Christianssund, som derefter er overtaget af Prmlt. E. Rørbye.

Kapt. Jacobæus fra Dpsk. Vendsyssel har foreløbig overtaget Dpsk. Ceres, den tidligere Fører af Ceres, Kapt. F. Kjær, er bestemt til midlertidig Fører af Dpsk. Vendsyssel.

Under Kapt. A. Nordens Sygdom føres Dpsk. I. C. Jacobsen af Styr. C. Petersen fra Dpsk. Constantin.

Dpsk. Nora af Esbjerg har midlertidig faaet Kapt. Jørgensen af Nordby, Fanø, til Fører.

Dødsfald. Styrmand O. V. Rosenstand i Dampskibet „Kursk“ er Torsdag d. 1. August faldet over Bord i Nordøen og druknet. Ulykken skete ved, at Styrmanden vilde tilse Folkenes Arbejde med at vaske Rundingen midtskibs udfor Kommandobroen og han lænede sig i den Anledning til Baadsurringen, som var forsynet med Sliphage; denne glippede og han faldt over Bord, og skønt der øjeblikkelig blev kastet en Redningsbøje ud og Skibet drejet rundt i Retning af Ulykkesstedet, lykkedes det dog ikke med den udsendte Baad at finde ham. Om Bord bemærkede man, at han kun var nogle faa Alen fra Redningsbøjen, saa han maa antagelig have faaet et Slag i Faldet, da han, der var en udmærket Svømmer, utvivlsomt vilde kunde have arbejdet sig hen til Bøjen. Den afdøde, der var Søn af Forstraad Rosenstand, skulde have haft Bryllup Søndag d. 4. ds.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 14. Aug. Enhver, som i 5 Trækning deltager i Spillet, erhverver sig derved Ret til at faa sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster, alene mod at betale Fornyelsesprisen til denne Trækning. For ny Spillere er det særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Ugens Havarier.

Fra Skagen skrives til os d. 6. ds.:

Søndag d. 4. M. sprang Barkskib „Mercator“, Kaptajn K. A. Wilhelmssen af Mariehamn, læk i Nordøen, saaledes at det ikke kunde holdes flot ved Møllepumpen og to andre Pumper. Skibet var paa Rejse fra Sunderland til Åbo med Kul og er 316 Reg. Tons drægtig med 10 Mand Besætning.

Skibet blev derfor om Aftenen Kl. 11 $\frac{1}{2}$  opankret udfor Skiveren udenfor Revlerne, og Besætningen kom med en Del Besvær og uden at kunne redde noget i Land i egen Baad. Der var den Gang 5 Fod Vand i Skibet. Nogle faa Timer efter at Besætningen var gaaet fra Borde, sank Skibet og var kort efter fuldstændig Vrag.

Til Bureau Veritas er i Juni Maaned anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 4 amerikanske, 9 britiske, 5 franske, 1 tysk, 2 italienske, 7 norske, 1 portugisisk, 4 russiske, 1 svensk, ialt 34; Dampskibe: 1 amerikansk, 9 britiske, 1 norsk, 1 spansk, ialt 12. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 19, Kollision 4, Ild 2, forladte 2, Kondemnation 4, borteblevne 3; for Dampskibene: Stranding 4, Kollision 2, Ild 1, Grundstødning 4, forladt 1.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Til „Dansk Søfartstidende“ skrives:

Esbjerg-Parkeston-Ruten har nu faaet et nyt, stort og komfortabelt indrettet Skib, J. C. la Cour, som er bygget paa Helsingørs Værft og kun ved Skrogets hvide Farve minder om de almindelige Eksportdamper. Dækket, der løber ud i et, den store, elegante Salon, det udstrakte Promenadedæk, den højtliggende Kommandobro og ikke mindst de to slanke, tilbageledende Skorstene, alt dette giver Indtrykket af, at det ny Skib har ogsaa Bestemmelse som Pasagerdamper. Dog opdager man ogsaa, at der trods den kortvarige Rejse — Vejen over Vesterhavet tilbagelægges paa ca. 20 Timer — synes paa Forhaand at være taget Hensyn til Flæskets og Sinerrets Konservering. Der er nemlig sørget for Køle- og Luftstrømmeapparater. La Cour er forsynet med vor Handelsflaades kraftigste Maskine. For Mellemdækspassager er der i La Cour indrettet en Mængde faste Sovepladser, ligesom Folkelukafets Anbringelse og Udstyr er hensigtsmæssig. J. C. la Cour føres af Kapt. Johs Warrer.

Fra N. Jensens Værft i Marstal er sat i Vandet en nybygget 3/m Skonnert, 170 R. T. Brutto. Den fik Navnet Alerta og er bygget for Regning Skibsreder I. Bager; dens Fører bliver Kapt. Fr. Kromann.

Et Rederi i Boston har bestilt en 7/m Staalskonnert paa 6,000 R. T. Brutto med et Deplacement, lastet, af 10,000 Tons. Dimensionerne er: 395' x 34'6" x 26'6". Prisen bliver 250,000 Dollars.

I Rouen er bestilt en 5/m Bark paa 9,000 Tons Bæreevne. Det skal blive Verdens største Sejlskib; med et Deplacement af 12,800 Tons faar det en Længde af 142 Meter.

Paa Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft blev i Tirsdags det første af 3 Dampskibe, som Østasiatisk Kompagni har bestilt hos Værftet, sat i Vandet. Det fik Navnet Redang og skal i Kystfart ved Siam. Det er indrettet til Petroleumsfyring.

Med Skruedampskibet „I. C. la Cour“, bygget af Helsingørs Jærnskihs- og Maskinbyggeri for Det forsnede Dampskibsselskab, foretoges d. 5. August Prøvetur i Sundet i Overværelse af Selskabets Repræsentanter.

Skibet, der er bygget af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse med ekstra Forstærkninger, er 270' langt, 36' 6" bredt og 16' 4" dybt; det er forsynet med en Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation, fire Hovedkedler med 200 Ibs. Damptryk og Howdens kunstige Træk til Fyrstederne.

Paa Prøveturen opnaaedes en Gennemsnitsfart af 15,13 Knob med et Kulforbrug betydeligt mindre end kontraktlig stipuleret. Ved Forcering indicerede Maskinen indtil 4,800 H. K. med en Gennemsnitsfart af 15,53 Knob.

Skibet, som er bygget for Ruten Parkeston-Esbjerg, er indrettet med komfortable Kamre for 52 første Klasses Passagerer foruden stor Spisesalon, Konversationsalon og Rygesalon, udstyrede med alle Nutidens Bekvemmeligheder. Mellemdækkene er indrettede til Emigranter, og Lastrumene er afkoede for Transport af Landbrugsprodukter. Overalt er Skibet oplyst ved Elektricitet.

Efter Prøvernes Tilendebbringelse indtraf et mindre Uheld, idet en Gliderstang løb varm og bøjedes, hvorfor Skibet ankrede op paa Helsingørs Red for at faa Stangen ombyttet, hvilket Arbejde tilendebbragtes i Løbet af Dagen.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Holst, afgik fra Christianssand 2. August; best. til New York. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 23. Juli, best. til New York. — Leopold II, Sørensen, afgik fra St. Petersburg 2. Avg. best. til Rouen. — Nicolai II, Wulff, ankom til Kbhvn. 4. August. — Norge, Gundel, afgik fra New York 3. Avg., best. til Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 3. Avg., best. til New York. — Alexandra, Thomsen, ankom til New York 27. Juli. — Douro, Ørum, afg. fra Dartmouth 3. August, best. til San Sebastian. — A. N. Hansen, Paa-ske, afg. fra Kbhvn. 3. Avg. best. til St. Petersburg.

Anglo-Dane, Wiberg, ankom til Grangemouth 5. Avg. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Boston 25. Juli, best. til Christiania — Arkansas, Petersen, afg. fra New York 27. Juli, best. til Kristiania. — Arno, Strubberg, afgik fra Gibraltar 5. Avgust, bestemt til Palma — Axelhuus, Nielsen, ankom til Kbhvn. 4. Avg. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 3. Avgust, bestemt til St. Petersburg. — Botnia, Bay, afgik fra Kbhvn. 6. Avg., best. til Riga. — Ceres, Jacobæus, afgik fra Leith 31. Juli, best. til Færøerne og Island. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Riga 3. Avg. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 5. Avg. — Christiansund, Rørby, afgik fra Stavanger 6. Avg. best. til Arendal og Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Bordeaux 3. Avg. — Ella, Brock, ankom til Kbhvn. 5. Avg. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 3. Avg., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Pilla-lau 4. Avg. — Georg, Buhr, ankom til London 31. Juli. — Georgios I, Egense, ankom til Boston 30. Juli. — Holar, Øst-Jacobsen, i Kystfart paa Island. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Dartmouth 31. Juli, best. til Sevilla. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 3. Avg. — Jolantha, Fischer, afgik fra Antwerpen 4. Avg., best. til Kbhvn. — Kasan, Jousen, ankom til London 4. Avg. — Kiew, Jacobsen, afg. fra London 4. Avg., best. til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 2. Avgust. — Laura, Aasberg, ank. til Kbhvn. 4. Avgust. — Louise, Krag, ankom til Hull 2. Avg. — Louisiana, Jensen, afgik fra New Orleans 16. Juli, best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Kbhvn. 31. Juli. — Maja, Petersen, ankom til Kbhvn. 2.

Avg. — Moskov, Rohde, ank. til Kbhvn. 2. Avg. — Nish-nij Novgorod, Harder, afgik fra Kbhv. 5. Avg. best. til Hull. — Nordjylland, Kromann, ankom til Riga 2. Avg. — O. B. Sulur, Lissner, ankom til Antwerpen 26. Juli. — Omsk, Müller, afgik fra St. Petersburg 29. Juli, bestemt til Antwerpen. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 2. Avg. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 31. Juli. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Riga 31. Juli, best. til Antwerpen. — Valde-mar, Koføed, ankom til Libau 5. Avg. — Vendsyssel, Hoskier, ankom til Antwerpen 5. Avg. — Vesuv, Mortensen, afg. fra Hull 3. Avg., best. til Kbhvn. — Viking, Schibbye, afgik fra St. Petersburg 6. Avg., best. til Kbhvn. — Jyden, Erichsen, ankom til Kbhvn. 4. Avg. — Yrsa, Gommesen, afgik fra Kbhvn. 2. Avg. best. til Hamburg. — Hjelm, Hansen, ank. til Kbhvn. 5. Avg. — Rita, Rasmussen, ankom til Antwerpen 5. Avg. — Adolph Andersen afgik fra Fri-havnen 6. Avg., best. til Riga.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 7. Avg., best. til Newcastle via Aalborg, Frederiksh. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Nykjøbing F. 7. Avg., bestemt til New-castle via Svendborg, Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 8. Avg., bestemt til Grimsby via Helsingborg. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 8. Avg., best. til Randers. — Picaria, Thøgersen, afgik fra Kjøbenhavn 8. Avg., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Søeberg, afgik fra Leith 7. Avg., best. til Svendborg. — Lolland, Ankersen, paa Bedding i Helsingør. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 5. Avg., best. til Reval, anløbende Kjø-benhavn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 7. Avg., bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 7. Avg. best. til Leith via Aarhus, Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afg. fra St. Peters-borg 2. Avg., best. til Brake. — Frode, Wrisberg, afg. fra St. Petersburg 6. Avg., best. til Antwerpen. — Sigurd, Jør-gensen, afg. fra Yxpila 2. Avg., best. til Rouen. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Blyth 1. Aug., best. til St. Peters-borg. — Erik II, Hveysel, afgik fra Similuoto 31. Juli, best. til Rouen. — Knud II, Hansen, ankom til Stettin 6. Avg. — Skjold, Schmidt, ank. til Grimsby 2. Avg. — Dau-nemark, Kraemer, afg. fra St. Petersburg 31. Juli, best. til Rotterdam. — Ragnar, Holst, afgik fra St. Petersburg 6. Avg., bestemt til Rotterdam. — Volmer, Riber, ank. til St. Petersburg 2. Avg. — Dan, Tofte, ankom til Libau 5. Avg. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 1. Avg., best. til Kronstadt. — Olaf, Petersen, afgik fra Rotter-dam 6. Aug., best. til Blyth. — Svend II, Risø, ankom til Brahestad 6. Avg.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ank. til Hernøsand 5. Aug. — Kamma, Pedersen, ank. til Riga 1. Aug. — Helga, Lagesen, ank. til Rouen 1. Aug. — Martha, Jørgensen, ank. til Rouen 3. Aug. — Elna, Møller, ankom til Honfleur 1. August — Therèse, Løffler, ank. til Boulogne 6. Aug.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg Petersen, afgik fra Methil 31. Juli, best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Tyne 1. Avg. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Hull 5. Avg. — Pawel Andrejoff, Taunebæk, ankom til Kronstadt 2. Avg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 3. Avg. — Russ, Jensen, afgik fra St. Petersburg 29. Juli, bestemt til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 22. Juli, best. til Durban. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Port Said 16. Juli, bestemt til Port Arthur.

**Urania.** Polarstjernen, Callesen, afg. fra Baltimore 3. Avg. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Kronstadt 2. Avg. — Venus, Jørgensen, ank. til Port Limon 2. Avg. — Mars, Nielsen, afgik fra Methil 23. Juli.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, afgik fra Andevorante 3. Avg. — Nordland, Pii, afgik fra Malmø 3. Avg. — Holland, Petersen, afgik fra Grangemouth 3. Avg. — England, Andresen, afgik fra Windau 1. Avg. — Rusland, Møller, ankom til Dordrecht 3. Avg.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 2. Avg., best. til Kronstadt. — Niobe, Schmidt, afgik fra Calais 30. Juli, ank. til Methil 1. Avg. — Nautik, Morten-sen, afg. fra Gefle 31. Juli, bestemt til Ghent. — Nexos, Sørensen, ankom til Caen 5. Avg. — Nordsøen, Gram, afgik fra Warkworth 3. Avg., ank. til Holtenau 5. Avg. — Nora, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 31. Juli, ankom til Midd-lebro 3. Avg. — Neptun, Winther, ank. til Tréport 3. Avg. — Norma, Nielsen, afg. fra Esbjerg 6. Avg., bestemt til Warkworth. — Alta, Nørby, afg. fra Newcastle 6. Avg., best. til Aalborg.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Kronstadt 3. Avg., ankom til St. Petersburg 3. Avg. — Hafnia, Troense-gaard, afgik fra Methil 3. Aug., bestemt til Lübeck. — Rus-sia, Hansen, afg. fra Sunderland 3. Avg., ankom til Kbhvn. 5. Aug. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Lübeck 3. Avg., best. til Riga.

**Union.** Frisia, Poulsen, afgik fra Stettin 31. Juli, ankom til Riga 3. Avg. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 31. Juli. — Britannia, Larsen, ank. til Antwerpen 3. Avg. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 5. Avg., bestemt til Dordrecht.

**Jylland.** Karen, Degn, ankom Oxelø Sund 4. Avgust. — Ingrid, Meinertz, ankom til Methil 1. Avgust.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 3. Aug., ankom til Hull 4. Aug. — Agnete, Jensen, afgik fra Ghent 7. Aug., best. til Burntisland. — Herma, Sørensen, afgik fra Hartlepool 2. Aug., ankom til Grangemouth 3. Aug. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 3. Aug. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Hull 4. Aug., bestemt til Reval. — Ajax, Brorson, afgik fra Grangemouth 1. Aug., ankom til Kbhvn. 4. Aug. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 3. Aug., ankom til Riga 5. Aug. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 3. Aug., ankom til Newcastle 6. Aug. — Rønne, Hintze, afgik fra Baltasound 31. Juli, ankom til Stettin 5. Aug.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Riga 31. Juli. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Reval 29. Juli. — Ansgar, Larsen, afgik fra Kbhvn. 6. Avg., bestemt til Riga. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Kronstadt 1. Avg. bestemt til Aberdeen. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 5. Avg. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 1. Avgust.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, afgik fra Singapore 3. Aug. — Siam, Glahn, afgik fra Shimoniseki 4. Aug. — Normannia, Erichsen, afgik fra Singapore 1. Aug. — Patria, Larsen, afg. fra Singapore 27. Juli. — Cimbria, Hansen, ankom til Bremen 2. Aug.

**Ærø.** Enigheden, Svane, ankom 4. Aug. til Kotha.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Aarhus 3. Avg. best. til Methil. — Kai, Thomsen, ankom til Riga 5. Avg. — Clara, Jensen, ankom til Hull 31. Juli.

**Ægir.** Erik, Steen, ankommet til Reval 5. Avgust. — Svend, Bønnelycke, ankommet til Reval 6. Avgust.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Tarragona (Spanien) 4. Avgust.

### Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Elisabeth, Meinerz, indkom til Auckland 19. Juni paa Rejsen fra Sidney til Libau for Vandmangel. — Sixtus, Eriksen, afg. fra Chemaines 1. August til Evropa. — Maracaibo, Svarrer, afg. fra Elben 1. Aug. til La Guayra. — Tercera, Pedersen, afg. fra Capetown 1. Aug. til Newcastle NSW. — Anna Agnete, Mathiasen, prajet 8. Juli paa 10° N 25° W, fra Gøteborg til Mauritius. — Neiros, Sonnicksen, ank. til Fowey 31. Juli fra Portsmouth. — Medor, Svarrer, ank. til Rio Hashe 13. Juni fra Colon.

**Fana. Sønderho.** Clara, Carstensen, afg. fra Calcutta 22. Juli til Talcahuana. — Anna, Anthonisen, afg. 25. Juli til Kbhvn. fra Riga.

**Svendborg.** Erhard, Larsen, ank. til Swinemünde 30. Juli. — Galathea, Bom, ank. til Christianssand 29. Juli. — Estrup, Madsen, ank. til Kotka 29. Juli. — Adolfine, Andersen, ank. til Königsberg 30. Juli. — Doris, Hansen, ank. til Lissabon 29. Juli. — Vera, Jensen, ank. til Kotka 30. Juli. — Peter, Jørgensen, ank. til Alloa 30. Juli. — Helge, Nielsen, ank. til St. Valery 31. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Stettin 31. Juli. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Fecamp 1. Aug. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til London 31. Juli. — Roma, Jensen, ank. til Leith 31. Juli. — Athene, Hansen, ank. til Southampton 31. Juli. — Peter, Larsen, ank. til Libau 1. Aug. — Hertha, Hansen, ank. til Shoreham 1. Aug. — Flora, Sørensen, ank. til Torquay 1. Aug. — Thetis, Hansen, ank. til Southampton 1. Aug. — Brage, Jørgensen, ank. til Königsberg 1. Aug. — Confidence, Lauritsen, ankom til Fecamp 1. Aug. — Jørgen, Larsen, Jørgensen, ank. til Charlestown 2. Aug. — Erik, Hoffmann, ank. til London 2. Aug. — Union, Rasmussen, ank. til Fareham 2. August. — Venus, Jensen, ankom til Charlestown C. 3. Aug. — Niels Juul, Henriksen, ank. til Charlestown C. 3. Aug. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Folkestone 2. Aug. — Embla, Mikkelsen, ank. til Vasa 2. Aug. — Urda, Rasmussen, ank. til Dover 2. Aug. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Charlestown C. 5. Aug. — Odin, Andersen, ank. til Røfsø 3. Aug. — Valkyrien, Hansen, ank. til London 3. Aug. — Urania, Hansen, ank. St. Davids 3. Aug. — Belona, Petersen, ank. til Charlestown C. 3. Aug. — Skjold, Larsen, ank. til Kappelen 3. Aug. — Concordia, Henriksen, ank. til Havre 31. Juli. — Phoenix, Petersen, ankom til Allinge 3. Aug. — Vesta, Poulsen, ank. til Charlestown C. 5. Aug. — Iris, Hansen, ank. til Fowey 3. Aug. — Ane, Rasmussen, ank. til Sout-

hampton 4. Aug. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Love 4. Aug.

**Kjøbenhavn.** Alexandra, Ankensen, ank. til Port Elisabeth, S. Afrika, fra Hamburg 2. August med 80 Dages Rejse.

**Ærø.** Regina, Kock, ank. 22. Juli til Kjøbenhavn. — Expres, Bøye, ank. 29. Juli til Kleven paa Rejse fra Rendsborg til Königsberg. — Dannebrog, Bøye, ank. 30. Juli til Grandville. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. 30. Juli til Bogense. — Anne, Christensen, ank. 29. Juli til St. Davids. — Marie, Bøye, ank. 29. Juli til Rønne. — Hildur, Schmidt, afg. 24. Juli fra Sundsvall til St. Valery. — Alma Marie, Hansen, ankom 25. Juli til Aberdeen. — Anna, Johansen, ank. 29. Juli til Aberdeen. — Skirner, Jepsen, ank. 31. Juli til Courseulles. — Frem, Folmer, ank. 31. Juli til Pont l'Abbe. — Alf, Rasmussen, ank. 30. Juli til Landskrona. — Hans, Hansen, ank. 28. Juli til Landskrona. — Mette, Andersen, ankom 27. Juli til Newcastle. — Juno, Gotfredsen, ank. 30. Juli til Kjøbenhavn. — Hanne, Jørgensen, ank. 29. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Petersborg til Newburgh. — Ansgar, Lauritzen, ankom 31. Juli til Abo. — I. A. Kromann, Christensen, afg. 31. Juli fra Sundsvall best. til Landerneau. — Johanne, Hay, ank. 1. Aug. til Newcastle. — Familien, Frederiksen, ank. 1. Aug. til Fowey. — Immanuel, Hansen, ankom 1. Aug. til Fowey. — Alf, Rasmussen, ank. 1. Aug. til Landskrona. — Fædrenes Minde, Christensen, ank. 31. Juli til Rønneby. — Adjutor, Bager, ankom 30. Juli til Christiania. — Mathilde, Hansen, ank. 30. Juli til Faxe Ladeplads. — Juno, Gotfredsen, afg. 31. Juli fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Hans, Johansen, afg. 31. Juli fra Kjøbenhavn til Randers. — Elna, Carlsen, ank. 2. Aug. til Jersey. — Olga, Jørgensen, ank. 1. Aug. til Isigny. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 19. Juli til La Guayra (Venezuela) fra Port Talbot, 32 Dages Rejse. — Duen, Christensen, ank. 18. Juli til Island. — Freden, Bøye, ank. 2. Aug. til Indsejlingen ved Port l'Abba. — Union, Mortensen, ankom 3. Aug. til Røfsø. — Ærø, Christensen, ank. 2. Aug. til Binic. — Fuglen, Pedersen, ank. 3. Aug. til Paimpol. — Fred, Friis, afg. 3. Aug. fra Fowey til Kotka. — Hildur, Smidt, afg. 25. Juli fra Sundsvall til St. Valery. — Nansen, Pofler, ank. 2. Aug. til Havre. — Zephyr, Hansen, afg. 30. Juli fra Sundsvall til Svendborg. — Noah, Eriksen, ank. 30. Juli til Aberdeen. — Svanen, Mølleman, afgik 27. Juli fra St. Ybes til Kjøbenhavn. — Regina, Koch, ank. 3. Aug. til Kjøbenhavn. — August, Dreis, afgik 30. Juli fra Dysart til Island. — Ceres, Bager, ank. 5. Aug. til Stugsund. — Johanne, Østermann, var 27. Juli tværs af Lofoten, fra Archangel til Bølfast. — Hans, Folmer, afg. 31. Juli fra Boness til Masnedund. — Marie, Smith, afgik 1. Aug. fra Boness til Rudkjøbing. — Sigrid, Petersen, afg. 1. Aug. fra Berwich. — Frederik & Ane, Vilhelmsen, afgik 1. August fra Shields til Haderslev. — Albertine, Albertsen, afg. 1. Aug. fra Shields. — Alma Marie, Hansen, afg. 2. Aug. fra Aberdeen til London. — M. Hay, Petersen, ank. 2. Aug. til Shields. — Kiana, Christensen, afg. 31. Juli fra Lorient til Torneå. — Vera, Hansen, afg. 31. Juli fra Quimper til Sundsvall. — Argo, Sten, ank. 30. Juli til Kronstadt fra Briton Ferry. — August, Petersen, afg. 30. Juli fra Trouville. — Hydra, Albertsen, ankom 5. Aug. til Jersey. — Caroline, Eschen, ank. 5. Aug. til Dunkirk. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 3. Aug. til St. Davids.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 1. August til Warnemünde fra Sassnits.

### Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

**De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.**

**Nordsøen. Jyllands V.-Kyst.** Ombygningen af Agger Baake begyndes om nogle Dage.

**Kattegat. Kalø-Vig. Knebel-Vig. Øhoved.** Paa Kanten af Grunden NØ. for Øhoved er i 2 Fod Vand udsat en Risprisk.

**Egens-Vig. Røn-Sten.** De to Risprikker SØ. for Røn-Sten ere ombyttede med to Halmprikker, hvoraf den S.-ligste har to Halmviske.

**Sjælland N. Tisvilde.** I Anledning af de forestaaende Skydeøvelser ved Tisvilde ville følgende Foranstaltninger blive truffene:

En Flagstang rejses 1,300 Alen Ø. for Liseleje, 1,100 Alen fra Kysten, og en anden Flagstang i Tisvilde-Hegn



V.-Ende, 1,100 Alen fra Kysten. De Dage, da Skydningen foretages, hejses Splitflag paa Flagstængerne 1 Time før Skydningens Begyndelse, de nedhales ved Skydningens Ophør.

3 sorte Tønder med rødt Flag udlægges i Farvandet ud for Skydepladsen i en Afstand af c. 5,000 Alen fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 2,000 Alen.

Naar Splitflagene ere hejste, er det forbundet med Livsfare at færdes mellem Tønderne og Land.

Skydningen udføres paa følgende Dage: Den 10de, 12de, 13de, 14de, 15de, 16de, 20de, 21de, 23de, 24de, 29de og 30te August, 2den, 3die, 5te, 6te, 9de, 11te og 12te September fra Kl. 8 Fm.—Kl. 4 Em. samt den 27de og 28de August fra Kl. 8 Fm.—Kl. 6 Em.

**Sundet. Kalleboer. Kjøbenhavn S.** Tværs over *Kalleboer* bygges en Dæmning fra Kysten Ø. for *Frederiksholm* Teglværk i ØSØ.-lig Retning til *Amager* V.-Kyst. Hvor Dæmningen skærer Løbet, anbringes Sluser. Under dette Arbejde er Løbet spærret og et midlertidigt Løb med 7 Fod Vand aabent Ø. for det gamle. Det midlertidige Løb er paa V.-Siden afmærket med Stager med opadvendt Kost, paa Ø.-Siden med Stager med Tværtræ.

Ved Løbet ligger en Dampbaad, som, naar Passagen er vanskelig, vil assistere Sejlfartøjer.

**Sjælland Ø. Sorte-Rende.** Den 1ste September 1901 udlægges Fyrskibet i *Kalleboer*. Det inddrages den 30te November.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Skaane SØ.-Kyst. Skillinge.** Ved *Skillinge* Fiskerleje er Havnen midlertidigt spærret og Havnefyret slukket.

**Östergötlands Skærgaard. Oxelösund—Arkö.** Den 31te December 1901 slukkes *Alen*, *Logen* og *Lundö* Fyr, og *Lystønden* ved *Måsskärsgrundet* inddrages.

Paa Skæret, hvor *Alen* Fyr staar, opføres et 29 Fod højt Stangmærke, og, hvor *Logen* Fyr staar, en 9 Fod høj Varde. Fyrhusene borttages.

**Östhammarsviken.** En 6 Fods Grund er funden i *Östhammarsviken* paa 10° 15' 37" N. Br. 18° 24' 3" Ø. Lgd. Stagen med Kost, som stod tæt NV. for dette Sted, er flyttet til tæt S. for Grunden.

**Rusland. Finske Bugt. Soikina.** *Soikina* Baake, ved Indløbet til *Luga-Bugt*, er styrtet sammen og opføres foreløbig ikke igen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben. Pinnau.** Farvandet over *Watten* mellem *Pinnau* Munding og Liggepladsen for Krudtskibe er afmærket med tre hvide Tønder paa Ø.-Siden og tre sorte Tønder paa V.-Siden.

**Holland. Fyrskibet „Haaks“.** Den 1ste September 1901 forandres Taagesignalet i Fyrskibet „*Haaks*“.

**Zeegat van Brouwershaven. Noordergat.** I *Noordergat* er *Lystønde* Nr. 3 flyttet c. 1¼ Kbl. V. t. N. hen i 18 Fod Vand, saa at den atter ligger paa sin gamle Plads.

**West Hellegat.** I *West Hellegat* er den rød og sort lodret sribede *Lystønde* flyttet. 51° 42' 44" N. Br. 4° 23' 8" Ø. Lgd.

**Haringvliet.** I *Haringvliet* er *Spidstønde* Nr. 8 flyttet og ligger i 17 Fod Vand, 51° 43' 15" N. Br. 4° 19' 32" Ø. Lgd., og *Spidstønde* Nr. 9 i 19 Fod Vand, 51° 43' 22" N. Br. 4° 20' 15" Ø. Lgd. *Barren* i *Bommel* kan nu passeres med 16 Fods Dybgaende.

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

**Skotland. Sound of Jona.** Paa Grunden, der fornylig fandtes i *Sound of Jona*, er der 6 Fod Vand, Springtids Lavvande, og den ligger 3, Kbl. S 65° Ø. fra *Frikirken* paa *Jona Island*. 56° 19' N. Br. 6° 23' V. Lgd. SV. for Grunden ligger en rød *Spidstønde*.

En 9 Fods Grund ligger 5½ Kbl. S. 64° Ø. fra *Frikirken* og en 7 Fods Grund 1 Kbl. S. 3° Ø. fra den sidstnævnte.

**Skotland V.-Kyst. Loch Sunart. Resga Island V.** Paa Grunden 2½ Kbl. V. for *Resga Island* er der 8 Fod Vand, Springtids Lavvande. Den ligger i 8 à 10 Fv. Vand. 56° 40' N. Br. 5° 54' V. Lgd.

**Hebrider. East Loch Roag. Cul Kampay Sound.** En 4 Fods Klippe er funden midt i *Cul Kampay Sound*, ½ Kbl. S. 38° V. fra *Cul Kampay* SØ.-Pynt og i N. 46° V. fra *Kampay Island* NØ.-Pynt. 53° 17' N. Br. 6° 52½ V. Lgd.

### Nordlige Atlantehav.

**Frankrig. Gironde. Saint Lambert. Saint Lambert** sorte *Lystønde* Nr. 45, der viser rødt Fyr, er flyttet c. 2 Kbl. SSV. hen i 11 Fod Vand. 45° 11' 6" N. Br. 0° 44' 13" V. Lgd.

**Banc de Beychevelle NØ.** En rødmalet *Lystønde* Nr. 44 *bis* er midlertidig udlagt i 13 Fod Vand NØ. for *Banc de Beychevelle*. 45° 8' 32" N. Br. 0° 42' 15" V. Lgd.

**New-Brunswick N. Chaleur Bay. Heron.** Ved *Øen Heron* ere følgende Tønder udlagte: En sort *Stumptønde* i 4 Fv. Vand ved *Øens* Ø.-Ende, i *Linien Heron* Fyr overet med *Pynt Maguacha* i S. 59° Ø. 2 Kml. 47° 58' 55" N. Br. 66° 5' 40" V. Lgd. En rød *Spidstønde* i 3 Fv. Vand ved *Øens* V.-Ende, i *Linien Heron* Fyr overet med *Øens* V.-Pynt i N. 74° V., 3, Kml.

**New Brunswick.** Fyrskibet „*Miramichi Bay*“ er atter udlagt paa Station. Taagesignal gives med Klokke, hver 1 Minut Kimen to Gange i 3 S. med 1 S. Pause.

**Nova Scotia S.-Kyst. Liscomb.** En sort *Stumptønde* er i 10 Fv. Vand udlagt ved Ø.-Enden af *Liscomb Ground*, ¾ Kml. fra *Liscomb Point*. 44° 58' 40" N. Br. 61° 57' 40" V. Lgd. Den skal for Indgaaende holdes om Bagbord. En rød *Spidstønde* er i 8 Fv. Vand udlagt ved V.-Enden af *Mackerel Ground*. 44° 59' 15" N. Br. 61° 58' 15" V. Lgd. Den skal for Indgaaende holdes om Styrbord. Den røde *Spirtønde*, som laa paa dette Sted, er inddragen.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound.** I *Nantucket Sound* ere følgende Tønder flyttede saaledes:

*Horseshoe Shoal*, S.-Ø.-lige Del, røde *Spidstønde* Nr. 12 ligger 7, Kml. S. 5° Ø. fra *Bishop and Clerks* Fyr og fra *Nantucket* Fyr i N. 66° V.

*Cross Rip* sorte *Spirtønde* Nr. 9 ligger 1 Kbl. S. 1° Ø. fra Fyrskibet „*Cross Rip*“ nye Plads.

*Edward Shoal* rød og sort vandret sribede *Spirtønde* ligger 1, Kml. S. 7° V. fra Fyrskibet „*Cross Rip*“ nye Plads.

*Tuckernuck Shoal* sorte *Stumptønde* Nr. 7 ligger fra *Nantucket* Fyr i N. 83° V. og fra *Nantucket Cliff* forreste Ledefyr i N. 32° V.

Fyrskibet „*Cross Rip*“ er flyttet ⅙ Kml. SV. hen og ligger 7, Kml. S. 13° V. fra *Bishop and Clerks* Fyr. 41° 26' 51" N. Br. 70° 17' 29" V. Lgd. En 4 Fv. Grund ligger 9 Kbl. Ø. fra Fyrskibet.

**Westport River. Horse Neck Point.** Redningsstationen paa *Horse Neck Point* er ødelagt. En ny Redningsstation er oprettet 2½ Kml. S. 72° Ø. fra *Horse Neck Point*, 3⅙ Kml. N. 16° V. fra Fyrskibet „*Hen and Chickens*“.

**Rhode Island. Block Island. Great Salt Pond Bølgebryder.** Det hvide, faste Fyr paa *Inderenden* af *Great Salt Pond* Bølgebryder er forstærket. Det vises fra en sort *Fyrpæl*.

**New York. Fishers Island Sound.** I *Fishers Island Sound* have følgende Tønder ved *Fischers Island* N.-Side forandret Nr. saaledes: *Seal Rocks* Tønde fra Nr. 3 til Nr. 1. *Yong Rock* Tønde fra Nr. 5 til Nr. 3. *Middle Clump N.* Tønde fra Nr. 5½, til Nr. 5.

**Long Island Sound. Larchmont Harbor. Long Beach Point.** Den røde *Spidstønde* Nr. 2, der laa ⅙ Kml. SØ. for *Yderenden* af *Long Beach Point*, er inddragen.

Fyrskibet „*Sandy Hook*“ Nr. 51 er midlertidig ombyttet med *Reservetyrskib* Nr. 16. Det viser et hvidt *Blinkfyret*. Et *Blink* hver 15 Sekunder. Kommer *Blinkfyret* i Uorden, vises et hvidt, fast Fyr. Taagesignalet er uforandret.

**New Jersey. Seabright.** Vraget af *Damperen „Macedonia“* ud for *Seabright* er borttaget og *Lystønden*, der laa ved det 3, Kml. S. 44° Ø. fra *Navesink* Fyr, er inddragen.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay.** En Rende med 18 Fod Vand er gravet fra *Hovedløbet* i *Pensacola Bay* til *Kulbroen* ved *Orlogsværftet*.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Chili. Ayautau Islands.** Paa Grunden, som *Damperen „Salakarrah“* fandt i 1900, er der 25 Fod Vand. Den ligger 3 Kml. S. 20° V. fra *Toppen* af den S.-ligste *Ayautau Islands*. 47° 38' 30" S. Br. 74° 46' 20" V. Lgd.

**Valdivia. Niebla Bluff.** Fyret paa *Niebla Bluff* er forandret og viser nu hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 15 Sekunder.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Neapel.** Udlægningen af *Lystønden* 1½ Kbl. Ø, for *Molen San Vincenzo* Yderende er udsat.

**Taranto.** Fyret paa *Molen* ved den nye *Koffardihavn* ved *Taranto* staar 130 Alen inden for *Molens* Yderende, som er under Vandet.

**Rusland. Kertch Stræde.** I *Kertch Stræde* er *Lossepladsen* for *Fyld* afmærket med tre røde Stager hver med to Koste.

der staa i S. 15° Ø., 1<sup>2</sup>/<sub>10</sub> og 1<sup>20</sup>/<sub>10</sub> Kml. fra *Tustinski* Baake i Linie med de sorte Tønder, der afmærke *Tustinski Banke*.

**Kertch—Jenikale.** I *Kertch—Jenikale Stræde* skulle alle søgaaende Skibe tage Lods, hvad enten de passere Strædet eller gaa til eller fra *Kertch*. Lodspengene betaales enten Skibet tager Lods eller ej. Forsigtighed skal vises, naar Loden tages ombord eller sættes fraborde.

**Azovske Hav. Temriuk.** Det gamle Farvand til *Temriuk* Red har lukket sig. Det nye Farvand er afmærket med røde Sømærker paa Ø-Siden, sorte paa V-Siden.

**Algier. Pynt Timri n'Tguerfa.** En 6 Fods Grund ligger i 13 Fv. Vand c. 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kbl. fra Land, N. 46° Ø. fra Toppen af den c. 2,000 Fod høje *Nedekka Adrar*. 36° 52' 23" N. Br. 4° 51' 48" Ø. Lgd.

### Den N-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Birma. Rangoon River.** I *Rangoon River* ere følgende Ledefyr tændte:

*Devils Hole* tre hvide, faste Ledefyr, et Bagfyrt og to Forfyr. Bagfyret staa 9 Kbl. S. 35° Ø. fra *Shafraz House* i *Choki* Landsby, det S-lige Forfyr, <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. S. 12° V. og det Ø-lige Forfyr <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. N. 60° V. fra Bagfyret. 16° 39' N. Br. 96° 16' Ø. Lgd. Det S-lige Forfyr holdt overet med Bagfyret i N. 12° Ø. leder fri af *Hmawwin Lumps* og *Da Silva Shoal*; det Ø-lige Forfyr holdt overet med Bagfyret i S. 60° Ø. leder mellem *Da Silva Point* og Grunden N. for den.

*Choki Point* Ledefyr ere to hvide, faste Fyr, der staa N. 32° V. og S. 32° Ø. 1 Kbl. fra hinanden. Bagfyret staa 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 43° V. fra *Shafraz House*. Holdte overet lede de mellem *Da Silva Shoal* og den Ø-lige Flodbred.

*Western Channel* Ledefyr ere to hvide, faste Fyr V. for *Da Silva Point*, c. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. N. 7° V. og S. 7° Ø. fra hinanden. Bagfyret staa 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 87° V. fra *Shafraz House*. Holdte overet lede de mellem *Liffey Sand* og den Ø-lige Flodbred.

### Asiens Ø-Kyst med Japan.

**Cochinchina. Saigon Flod.** Den røde Tønde med 1 Ballon, *Ranza*, der laa <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kml. V. for Kap *Saint Jacques* paa V-Siden af Grunden, hvor Damperen „*Ranza*“ forliste, er ind-dragen.

**China. Min. Tintao. N.** 5 Fods Grunden N. for *Tintao* er afmærket med en rød Spirtønde.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Mollerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

### Bekendtgørelse

### fra Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Det bekendtgøres herved, at Sejlløbet i Kalvebodstrand paa det Sted, hvor Havnevæsenet for Tiden foretager et Slusesnæg, fra 1. Avgust d. A. og indtil videre er spærret for Sejlladsen; men at samtidig et interimistisk Løb aabnes for Sejlladsen tæt østen for det gamle Løb.

Det interimistiske Løb er afmærket som det øvrige Løb i Kalvebodstrand.

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1901.

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Avg. 1901.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....	98		98	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....			84	85
Norden .....	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....	98		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Carl .....			48	48 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....			92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....			68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....			65 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Dampsk. af 1896 .....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske .....			97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
Østersøen .....			—	—
Nordsøen .....			67	72
Torm .....			93	99
Gorm .....			102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	—
Hejmdal .....			—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4% foren. Dampsk. ....			—	—
5% — — — — — .....			—	—
5% Norden .....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3% Stats amort. ....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....			97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		88	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 2. Serie ..			91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 1. — — ..			93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 6 — — — ..			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — — — ..			87	88
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....	140 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		140 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	140 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....			121	122
Landmandsbank .....			120	121
Handelsbank .....	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100
Burm. & Wain .....	67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....			89	91
Sukkerfabr. ....	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	113 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier .....	107— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		107	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurser d. 6. Avg. 1901.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.75
London .....	18.16	18.15
Paris .....	72.15	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Børs d. 6. Avg. 1901.

Russiske Noter .....	216.05
4% Russiske Consols .....	101.00
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	94.00
5% Mexikanske 1899 .....	97.40
5% Rumænske Stats .....	90.70
4% — — — 1890 .....	78.70

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

Forenede Dampskibsselskab 38,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 20,000, „Kjøbenhavn“ 24,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 6,000, „Union“ 16,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 10,000, „Østasiatiske“ 14,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjretønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kra-ner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaa-nerne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering ufor-nøden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast mode-rat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsage-lig ved Spe-ditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhaling-plads. Ophalings-bedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havne-pladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristi-anshavnssiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maa-ner efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dyb-gaaende og den Distance, der lods-es, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Dis-tance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dyb-gaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dyb-gaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhaling-plads, Ophalings-bedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havne-plads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.  <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nysted.</b>	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		<b>Ballastafgift 2 Ø.</b> pr. Reg. Ton.	2½ à 3 Kr. pr. Mand	
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Ø. pr. Reg.-Ton.  <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton.  <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Løsning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ & 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. <b>Sommertakst:</b> 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. <b>Vintertakst:</b> 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
387.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

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

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## LANDMANDSBANKEN

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

Udkommet er:

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening.**

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, samt hos Foreningens Kredsstyrelser efter nærmere Bekendtgørelse.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

# Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

## Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.  
Telefon 5560.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

## Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.  
Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:  
HÄNSCHELL, Barbados.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,  
Befragtningsagenter.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“  
Telefon Nr. 56.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

## 29. Series

5te Trækning begynder Onsdag den 14de August 1901.

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	—	750	1	—	1500	1	—	750
1	—	500	1	—	1000	1	—	500
2	—	300	2	—	600	2	—	300
7	—	150	7	—	300	7	—	150
60	—	100	60	—	200	60	—	100
90	—	50	90	—	100	90	—	50
130	—	25	130	—	50	130	—	25
100	—	10	100	—	20	100	—	10
2408	—	8	2408	—	10	2408	—	8

Desuden 450 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 8,850 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 150 Nummere  
i Rækkefølge faa Gevinst.

Lødsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. 60 Øre Stykket  
overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollek-  
tionen, Nørrevoildgade 19, hvor Planen paa Forlangende udle-  
veres gratis.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

# Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust** og **Syrer** for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.  
Æneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretningi Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.  
Telf. 487.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.  
Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsirore gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaende, **er bortfalden**  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## N. WULFF,

Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-  
arbejde **solidt** og **billigt**.

## P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,  
anbefaler sig med Nybyg-  
ninger af saavel større som  
mindre Træskibe til billigste  
Priser.

Reparation udføres omhygge-  
ligt.

## F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

## Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Friskurant og prøver sendes  
på begäran.

Halmstads Beck-, Rafina-  
deri- och Taktjärefabrik.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

Min Klinik for

## Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til  
**Vesterbrogade 60, 1.**

12-1. Søndag 8-9.

Hans Bonnesen, Læge.

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

**INDHOLD:** Synsprøver. — Engelsk Dom om Manco paa Ladning. — Kjøbenhavn, den 8. Avgust 1901. — Fragtmarkedet. —  
— En Advarsel for Kolleger: Pas paa Konnossementerne — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling  
i Rønne. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibs-  
efterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . .

20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side . . . . .

10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Avgust 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkførereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.



Indregistreret Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## J. D. BEAUVAIS'

overalt anerkendte

### SKIBSPROVIANT

saason:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING & SUPPER,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER m. m.

anbefales

### ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den Kgl. Danske Marine.

## Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,

Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og

Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-

fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-

agtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

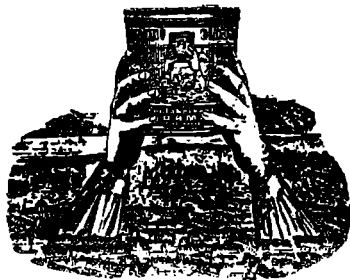
Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.





„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

**Skibs-  
Provianteringshandlere.**  
Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.  
Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.  
Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.  
Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.  
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.  
Odense. Nielsen & Svennevig, Telegrafstr. Svennevig.  
Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

Telegram-Adr.: Johnielsen. **JOH'S NIELSEN** Hædersdiplom:  
Telefon Nr. 89. (Etableret 1886), Kjøbenhavn og Kongsbjerg.

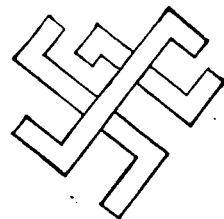
Sejl- & Flagfabrik,  
**Horsens.**

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.  
**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.  
**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.



R. v. S.

**Kiks de Seigle**

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**F. Kriel,**

Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.



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

De danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**  
ved  
Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.  
Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.  
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

Telefon: Frihavn 59.

**Trækompagniet.**

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

**Er „Moss-Rose“-Tobakken**  
egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

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

**C. L. Seifert,**

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

**F. Günther Hanssen & Co.,**

**Port Said.**

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

**LANDMANDSBANKEN**

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

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Skibsfarten og Aktieloven.

De Forhandlinger, der paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling førtes om det af en Kommission udarbejdede Udkast til en dansk Aktielov, har foranlediget, at et af Kommissionens Medlemmer, Hr. Grosserer Chr. Erichsen, i „Berlingske Tidende“ har imødegaaet de Angreb, der ved nævnte Lejlighed rettedes mod Udkastet. Hr. Erichsen kommer dog i sin Artikel kun i meget ringe Grad ind paa de Indvendinger, der fra et praktisk Skibsfarts-Standpunkt er rettede mod en Lov som den paatænkte; han indskrænker sig i det væsentlige til at gentage de Argumenter, der i Almindelighed anføres for Ønskeligheden af en saadan. Hans Artikel har imidlertid fremkaldt, ligeledes i „Berl. Tid.“, en Afhandling af Hr. Skibsreder Torm, i hvilken Skibsfartens Stilling til en Aktielov udførligt omtales, ligesom der i Almindelighed tages stærkt til Orde mod en saadan. Vi tillader os her, af Hensyn til den Betydning, en eventuel Aktielov vil have for vor Skibsfart, at gengive denne Afhandling:

„Som det fremgaar af en længere Artikel i dette Blad, er Grosserer Chr. Erichsen i høj Grad misfornøjet med den Forhandling, der blev ført om Aktieloven paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Rønne d. 6. Juli d. A., og med den Resolution, der enstemmigt blev vedtaget om denne Lov. Hr. Erichsen kommer med en skarp og nedsættende Kritik af de ved denne Lejlighed faldne Udtalelser, medens han dog, mærkeligt nok, samtidig i Slutningen af Artiklen udtaler, at det meste af, hvad der sagdes ved Mødet, var ham uforstaaeligt. Jeg finder imidlertid ingen Anledning til at imødegaa hans Kritik af Udtalelser, som han selv indrømmer, at han ikke har forstaaet, og jeg antager, at de andre Talere, som han ironiserer over, er af samme Mening.

Men da Spørgsmaalet om, hvorvidt vi skal have en Aktielov, er rykket os nærmere paa Livet, turde det maaske være praktisk, for at Spørgsmaalet kan blive belyst fra begge Sider, at ogsaa en af Modstanderne af denne Lov udtalte sig derom. Saa vidt jeg véd, er det hidtil kun Medlemmer af det Parti, der agiterer for Loven, der har udtalt sig i Pressen desangaaende.

Jeg vil derfor, saa godt det staar i min Magt, forsøge at fremsætte mine Anskuelser om følgende 3 Punkter:

- 1) Er Aktieselskaber nødvendige?
- 2) Er en Aktielov nødvendig?
- 3) Er det Forslag til en Aktielov, der nu foreligger, heldigt og brugeligt i dets nuværende Affattelse?

Hvad nu det første Spørgsmaal angaar, saa er jeg overbevist om, at den langt overvejende Del af Befolkningen, selv de, der ikke er Forretningsmænd, og selv de Forretningsmænd, der konkurrerer med Aktieselskaber, vil indrømme, at Aktieselskaber er aldeles nødvendige. Hvorledes vilde det vel se ud her i Danmark, hvis der ingen Aktieselskaber var? Uden Aktieselskaber vilde vi hverken have Dampskibe, Sporvogne eller større Fabrik-anlæg, ja endog for at anskaffe mindre Sejlskibe og Fiskefartøjer er det ofte nødvendigt at danne Aktieselskaber. Sammenslutning, hvad enten det sker i Form af Aktieselskaber, Andelsforetagender eller Foreninger til Fællesindkøb eller Fællesudsalg, er Tidens Løsen, og dette gaar ogsaa mere og mere op for hele Nationen. Det maa derfor anses for en ubestridelig Kendsgerning, at Aktieselskaber er nødvendige.

Hvad det andet Spørgsmaal, om hvorvidt en Aktielov er nødvendig, angaar, saa er herom jo delte Meninger. Jeg mener, at den ikke er nødvendig, men jeg er villig til at bøje mig for fyldestgørende Beviser for det modsatte. Men saadanne Beviser er vi, der kommer ind

under en Undtagelseslov som Aktieloven, efter min Mening berettigede til at fordre. At der af enkelte Personer af forskellige Bevæggrunde rejses en kunstig Agitation for at faa en saadan Lov, er imidlertid intet Bevis for, at vi trænger til den. Ej heller er det noget Bevis derfor, at der paa et Handelsmøde i 1899 blev vedtaget en Resolution, hvorved Regeringen anmodes om at tilvejebringe et Forslag til en Aktielov. Man kan ikke vente eller forlange, at Flertallet af Handelsstanden skal se med venlige Øjne paa Aktieselskaber, der paa saa mange Omraader er dens Konkurrenter, og hertil bør der tages tilbørligt Hensyn ved Bedømmelsen af den Værdi, der kan tillægges en saadan Resolution. At man har en Aktielov i flere andre Lande, er heller intet Bevis for, at vi trænger til den, navnlig da der intet foreligger om, hvorvidt man i andre Lande er tilfreds med den. Forholdene her i Danmark er desuden saa smaa, at Enhver, der vil købe Aktier, med Lethed kan skaffe sig paalidelige Oplysninger om de forskellige Selskabers Respektabilitet. Hvad der derimod vilde være af Betydning for Bedømmelsen af Spørgsmaalet, var nøjagtige statistiske Oplysninger om, hvor mange Misligheder eller uhæderlige Transaktioner, der i et givet Tidsrum af f. Eks. 20 Aar, var forefaldne ved Aktieselskaber, og hvor mange ved private Foretagender. Vi har jo snart, til mere eller mindre Nytte, Statistik over alt muligt, saa lad os ogsaa faa noget herover. Jeg er overbevist om, at Aktieselskaberne vilde klare sig bedst ved en saadan Sammenligning. Naar vi saaledes tager Dampskibsselskaberne, saa er der, saa vidt mig bekendt, i den Tid, jeg har været Reder, c. 20 Aar, kun forekommet tre Tilfælde, hvor et Dampskibsselskab maatte likvidere, men i intet af disse Tilfælde har der været endog den ringeste Tvivl om Forretningsførers eller Bestyrelsens Hæderlighed. Dette tyder just ikke paa, at vi trænger til en Aktielov for Skibsfartens Skyld.

Og hvad tænker man vel egentlig at opnaa ved en Aktielov? Den kan ikke forhindre Bedrageri eller Let-sindighed. I Tyskland, hvor man har en streng Aktielov, hører man om den ene Svindelhistorie efter den anden, og det drejer sig der ikke om mindre Beløb, men om mange, mange Millioner. Nu siger vore hjemlige Agitatorer for en Aktielov nok: „Ja, men i Tyskland, hvor man har en Aktielov, kan man faa Svindlerne straffede“. Dette antager jeg forøvrigt ogsaa, man kan her i Danmark uden en Aktielov. Men er dette det eneste Resultat, der opnaas ved at faa en Aktielov, saa synes jeg det er temmelig magert. Smag og Behag er jo forskellige, men for mig i det mindste vilde det, naar jeg havde mistet Penge ved et Aktieselskab, være en daarlig Statisfaktion, at jeg kunde faa Lederne straffede. Men desværre er der jo her hjemme en sygelig Trang til at efterabe Tyskerne paa Lovgivningens Omraade, og det kommer vel snart saa vidt, at vi faar Lovbestemmelser vedrørende selv de mest nødvendige Handlinger. Og desværre findes der ogsaa altid Folk, som ikke har andet at bestille end at udfinde ny Love til at opretholde Moralen og redde Samfundet. Heldigst var det, om der blev taget lidt mere Hensyn til Kvaliteten af de ny Love og lidt mindre til Kvantiteten. Skal vi endelig have ny Love, saa lad os faa nogle, vi kan tjene Penge ved, og ikke nogle, der som Aktieloven vil koste os Penge, thi den Slags Love har vi nok af iforvejen. Og var Forholdene virkelig saa slemme, som de, der agiterer for en Aktielov, fremstiller dem, saa vilde Folk simpelthen holde sig borte fra Aktieselskaberne, men det mærker man dog ikke noget til. Man bør ikke glemme, at det er en aldeles frivillig Sag, om en Mand vil anbringe sine Penge i Aktier; han kan ikke tvinges dertil. Og at Lederne af danske Aktieselskaber gennemgaaende skulde være saa moralsk fordærvede, at det er paatrængende nødvendigt,

at vi faar en Aktielov for at kunne faa dem tilbørligt straffede, kan jeg dog ikke tro. Selvfølgelig forefalder der ogsaa her i Danmark Misligheder ved Aktieselskaber, men det gør der virkelig ogsaa ved private Foretagender, og maaske i endnu højere Grad. Det er Lovgivningsmagtens Ret og Pligt at give Love og Bestemmelser for, saa vidt muligt, at skaffe Sikkerhed for Menneskeliv, der af en eller anden Grund er udsatte for særlig Fare. Men jeg kan ikke indse, at Lovgivningsmagten har nogen Pligt til at vaage over, hvorledes vi anvender vore Penge. Det maa dog nærmest blive vor egen Sag, og taber vi Pengene, bliver det ogsaa vor egen Sag. Der er mange Ulemper forbundet med at høre til en lille Nation, men vi burde i det mindste have den Fordel, at vi kunde røre os friere og ikke paa alle Omraader hæmmes af generende Bestemmelser.

Hvad det sidste Spørgsmaal, om hvorvidt det Forslag til en Aktielov, der nu foreligger, er heldigt og brugeligt i dets nuværende Affattelse, angaar, saa kommer jeg kun ugerne ind derpaa, fordi der i den Kommission, der har udarbejdet Forslaget, har været Mænd, for hvem jeg har den største Agtelse, og hvis Arbejde jeg meget nødtigt vil kritisere. Men jeg anser det for min Pligt at gøre det, da jeg er overbevist om, at det vilde være til Skade for Skibsfarten og for de Interesser, jeg har at varetage, hvis Forslaget blev til Lov i dets nuværende Affattelse. Det vilde hæmme Dannelsen af ny Aktieselskaber, og det vilde volde de bestaaende unødvendigt Arbejde og Omkostninger. Desuden er dets Bestemmelser i mange Henseender upraktiske og under mange Forhold næppe gennemførlige. De eneste, jeg kan se, der vilde have Fordel deraf, er Juristerne, thi bliver disse 92 Paragrafer til Lov, vil det være tilraadeligt for alle Aktieselskaber, store og smaa, at have en juridisk Konsulent for at kunne klare sig mellem alle disse Paragrafer. Skal vi have en Aktielov, saa bør den efter min Opfattelse kun træffe Bestemmelser om de allervigtigste Spørgsmaal, som f. Eks. om, at der i Indbydelser til Aktietegning skal findes nøjagtige Oplysninger om „Alt“, hvad der kan være af Betydning for dem, der tegner Aktier. Er dette ikke Tilfældet, skjules der noget eller gives der usandfærdige og vildledende Oplysninger, saa bør Indbyderne straffes og straffes strengt. Dernæst kunde der maaske forlanges, at Statusopgørelse og Regnskaber skulde være affattede saaledes, at almindelige Dødelige, selv om de ikke havde været paa et Handelsakademi, kan forstaa dem. Endvidere at Generalforblyndingen, uanset hvad der staar i Vedtægterne, til enhver Tid kan afsætte ikke alene Forretningsføreren, men ogsaa Bestyrelsen. Aktionærerne bør have Ret til, hurtigst muligt at kunne fjerne en Ledelse, som de ikke har Tillid til. Der kan jo selvfølgelig ogsaa være andre Ting, der kunde tages Bestemmelse om ved Lov. Men mange af de Bestemmelser, der findes i Forslaget, hører efter min Mening ikke hjemme i en Lov, men i Vedtægterne. Jeg anser det for aldeles umuligt i en Lov at komme med Bestemmelser, der passer for alle Aktieselskaber. Hvad der passer for Det forenede Dampskibsselskab, passer ikke for en Skonnert fra Svendborg. Men hvorfor kan man saa ikke som hidtil lade det bero ved, at hvert Selskab udarbejder sine egne Vedtægter, passende efter Selskabets Størrelse, Virksomhed og Beskaffenhed. Saa kan der dog komme noget fornuftigt ud af det. Men ved Lov at ville paatvinge et Selskab Bestemmelser, som slet ikke passer for det, fordi disse Bestemmelser mulig passer for et andet Selskab, kan kun gøre Skade, skabe Misforståelse og forvolde unødvendige Udgifter.

At gennemgaa alle Aktielov-Forslagets 92 Paragrafer vil selvfølgelig være altfor vidtløftigt, og jeg skal derfor kun udtale mig om dem, jeg finder mest uheldige.

§ 2 bestemmer, at et Aktieselskab ikke kan stiftes med en mindre Aktiekapital end 50,000 Kr. Denne Bestemmelse vil virke i høj Grad skadelig for Skibsfart og Fiskeri. Dette blev stærkt fremhævet paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Rønne af Konsul Rechnitzer fra Aalborg, Mægler Hansen fra Thurø og Skoleinspektør Poulsen fra Fanø. Og disse tre Mænd har Forstand paa, hvad de taler om, og deres Ord bør man lægge Vægt paa. De har været med at stifte og lede Aktieselskaber og er derfor fuldt ud i Stand til at bedømme, om det forelagte Udkast til Aktielov vil skade eller gavne deres Interesser. Konsul Rechnitzer udtalte, at det vilde være et haardt Slag for Skibsfarten, om vi nu igen skulde gaa over til Partrederier. Mægler Hansen udtalte, at det i Svendborg Tolddistrikt vilde blive en absolut Hindring for Sejlskibsfartens Fremme, hvis de igen skulde gaa fra Aktieselskaber til Partrederier. Konsul Rechnitzer oplyste, at der alene i Frederikshavn var c. 120 Skibe til 12 à 15,000 Kr., der gik paa Fiskeri i Nordsøen og paa Island. Nu er det let nok overlegent at sige, at disse smaa Aktieselskaber maa forsvinde. Men hvorfor skal de forsvinde? Vi kan jo ikke alle være Millionærer, og Smaafolk og smaa Aktieselskaber har ogsaa Ret til at eksistere, navnlig naar de, som her er Tilfældet, gør et stort Arbejde til Gavn for Fædrelandet. Der skrives tidt nok i Bladene, at det er en national Opgave at hjælpe de stakkels Fiskere, men hvorfor vil man saa gøre dem Skade ved en saadan Bestemmelse? Og hvorfor vil man hæmme Udviklingen af Sejlskibsfarten? Der er saa mangen brav Sømand, der tjener sit Brød derved. Og enhver, som kender Forholdene, vil vide, at netop Fyens Kredsstyrelse, som indbragte det Forslag til Resolution om Aktieloven, som blev enstemmig vedtaget paa ovenomtalte Generalforsamling, har gjort et stort Arbejde for at bringe Sejlskibsrederiet op til, hvad det nu er. Der er ingen Humbug ved disse mindre Sejlskibs- eller Fiskeriselskaber. Folk, der tager Aktier der, véd fuldt ud, hvad de gaar ind til.

Jeg kan nu imidlertid heller ikke tænke mig, at Lovgivningsmagten nogensinde vil vedtage en for Skibsfarten saa skadelig Bestemmelse.

§ 3 bestemmer, at et Aktieselskab ikke kan stiftes af mindre end 5 Personer. Som bekendt stiftes et Aktieselskab meget ofte paa en enkelt Mands Navn, og flere af vore bedste Aktieselskaber er stiftede paa denne Maade. Ved at forlange, at der skal være 5 Personer til at stifte et Aktieselskab, sikrer man sig jo nok, at der eventuelt kan blive fem at straffe, men om dette er saa attraaværdigt, derom kan der være delte Meninger. Bliver Udkastet vedtaget i dets nuværende Affattelse, kan det forøvrigt blive vanskeligt nok at finde baade Stiftere og Bestyrelse.

§ 7 siger, at det i Indbydelsen kan bestemmes, at Selskabet skal kunne stiftes, naar en forud angiven Del af den projekterede Aktiekapital er tegnet. Men efter at Selskabet er konstitueret, maa der ikke tegnes Aktier, men Forhøjelse af Aktiekapitalen maa finde Sted efter Reglerne i § 26—28. Det er lidt vanskeligt at forstaa, hvorfor man ikke kan vedblive at tage mod Aktietegning, i det mindste i en begrænset Tid, saa længe det i Indbydelsen som Maksimum fastsatte Beløb ikke overskrides, uden at skulle have alle de Bryderier og Omkostninger, som er forbundne med en Forhøjelse af Aktiekapitalen efter § 26—28.

§ 10, 11, 12 gør under visse Forhold Stifterne fuldstændig retsløse og anviser enhver Konkurrent eller en-

hver, der af en eller anden Grund har Interesse af at hindre Dannelsen af et Aktieselskab, hvorledes han uden videre Risiko eller Udgifter kan gøre dette. Han behøver nemlig blot, saa snart Indbydelsen til Aktietegning er fremkommen, enten selv eller ved Straamænd, at tegne noget over Halvdelen af det Beløb, hvorpaa Indbydelsen lyder, saa at han har Majoritet paa Generalforsamlingen. Han har det da i sin Magt at hindre Selskabets Stiftelse, enten ved at stemme derimod paa den konstituerende Generalforsamling eller, hvis det morer ham at sejjpine Stifterne, eller han maaske selv vil købe eller danne den Virksomhed, hvortil der indbydes, da at forhale Afgørelsen paa ubestemt Tid ved at forlange Nedsættelse af Udvalg for at prøve og gøre Indstilling om den foreliggende Indbydelse. Hvornaar Udvalget skal aflægge Beretning, bestemmes nemlig af Generalforsamlingen, hvor han jo har Majoritet. Faar han ved denne Majoritet vedtaget, at Selskabet ikke skal stiftes, da er Stifterne ifølge § 12 solidarisk forpligtede til Tilbagebetaling af modtagne Indbetalinger. Det er ingen ublandet Glæde at være Stifter under saadanne Forhold. De kan tabe flere Tusinde Kroner, thi som de, der er inde i Forholdene, vil vide, er det ikke billigt at indbyde til et større Aktieforetagende; de har den Ærgrelse, at deres Foretagende mislykkes, og de bliver latterliggjorte og maaske umuliggjorte for Fremtiden. Og man maa vel lægge Mærke til, at det projekterede Foretagende kan være sundt og godt, at Stifterne kan være fuldt ud hæderlige Folk, og at Indbydelsen til Aktietegning kan fyldestgøre selv de strengeste Fordringer, og saa kan Foretagendet dog hindres paa denne Maade, og det uden at den eller de, der gør det, kan straffes derfor. Og man maa endelig ikke tro, at Folk ikke vil benytte en saadan Fremgangsmaade, naar Omstændighederne fordrer det. Det kan ligefrem blive en Pligt for Lederne af et Aktieselskab paa denne Maade at forebygge en truende Konkurrence. Jeg finder nu, det er en saare mærkelig Bestemmelse, og at det i alt Fald vil være fornuftigst for Stifterne at arrangere sig med mulige Konkurrenter, før de indbyder til Aktietegning.

§ 37 afgiver igen et Bevis paa, hvor vanskeligt det er at give Lovbestemmelser, som passer for alle Forhold. Der staar nemlig i sidste Stykke, at Ejendomme, Maskiner, Skibe og andre Genstande skal i Statusopgørelsen opføres til deres skønnede Værdi, dog ingensinde højere end deres Anskaffelsespris, saaledes at der i denne sidste fradrages en til den aarlige Forringelse ved Alder og Slid svarende Sum. Dette kan jo lyde meget godt teoretisk, men hvorledes det kan komme til at se ud i Praksis, vil jeg illustrere ved et Eksempel. For nogle Maaneder siden solgte et herværende Dampskibsselskab to Dampskibe, c. 7 Aar gamle, for omtrent deres Anskaffelsespris. For at regne med runde Tal, vil jeg kalde denne 600,000 Kr. Det er ikke meget af Vejen. Da man nu i Almindelighed regner mindst 5 pCt. Værdiforringelse aarlig paa Dampskibe, skulde disse to Skibe efter Lovudkastet opføres paa Statusopgørelsen til en Værdi af 390,000 Kr., medens de nu, ikke længe efter Selskabets Generalforsamling, blev solgt for c. 600,000 Kr. At Selskabets Bestyrelse vidste, at Skibene var mere værd end 390,000 Kr., er indlysende, og naar den efter Lovudkastet opfører dem paa Status til denne Værdi, giver den altsaa bevidst en urigtig Fremstilling af Selskabets Forhold. Men for at gøre dette, kan den, ifølge Lovudkastets § 84, blive straffet med Bøder indtil 20,000 Kr., simpelt Fængsel eller begge Dele i Forening. Jeg synes nok, at dette er haard Konfekt.

Og hvorledes vil Aktionærerne blive stillede ved denne Bestemmelse. Man kan jo ikke fortænke en Aktionær i, at han, i Henhold til Statusopgørelsen, er villig til at sælge sine Aktier for 70 pCt. Men han vil dog føle sig brøstholden, naar Selskabet efter Salget blev opløst og andre Aktionærer fik Aktiernes paalydende

Værdi udbetalt. Nu staar der jo nok i § 84, at ovennævnte Straf ogsaa kan idømmes Bestyrelsen, naar den fordølger noget, som er af Betydning for Selskabets Forhold. Men det vilde blive en mærkelig Statusopgørelse, hvori Bestyrelsen udtaler, at efter Aktieloven er den tvungen til at ansætte Skibene til en Værdi, som den véd er forkert, da de er mere værd. En saadan Udtalelse vilde i alt Fald ikke være smigrende for Aktieloven. Og i § 37 staar heller ikke noget om, at Bestyrelsen har Lov at komme med saadanne mærkelige Bemærkninger i en Statusopgørelse.

§ 41 bestemmer, at Forretningsføreren, eller Direktøren, som han kaldes i Lovudkastet, ikke kan være Medlem af Bestyrelsen. Dette kan maaske passe for meget store Aktieselskaber, men det passer ganske afgjort ikke for den overvejende Del af danske Aktieselskaber, og en saadan Bestemmelse vil vække megen Misfornøjelse. Den vil desuden paaføre alle de Selskaber, hvor Forretningsføreren, ifølge Vedtægterne, er Medlem af Bestyrelsen, unødvendige Udgifter med at afholde Generalforsamlinger for at faa Vedtægterne forandrede.

§ 42 bestemmer, at en Forretningsfører ikke uden Bestyrelsens eller, hvor en saadan ikke findes, Generalforsamlingens Samtykke maa bestyre konkurrerende Selskaber. Det vilde være mere praktisk at overlade Generalforsamlingen alene at træffe Bestemmelse herom, hvis da Aktionærerne overhovedet forlange en Generalforsamling indkaldt af denne Grund. Det kunde jo tænkes, at hvis Aktionærerne stod overfor det Spørgsmaal, om de vilde beholde Forretningsføreren eller Bestyrelsen, vilde foretrække at beholde den første, og i sidste Instans er det dog Aktionærerne, hos hvem Afgørelsen ligger.

§ 48 siger, at hvis Gælden efter Aarsregnskabet eller en i Aarets Løb foretagen Opgørelse overstiger Formuen, skal Selskabet tages under Konkursbehandling. Men skal Opgørelsen være i Henhold til § 37, kan den ofte blive meget villledende.

§ 49 bestemmer, at Forretningsføreren og Bestyrelsen ikke maa lønnes ved Andel i Bruttoindtægten. I Sejlskibsrederier lønnes Forretningsføreren ofte paa denne Maade, og jeg har aldrig hørt om Ulemper deraf.

§ 52 fordrer, at der paa Generalforsamlingen skal fremlægges en Fortegnelse over de stemmeberettigede Aktionærer. Dette vil ikke blive nogen let Sag, saa længe Loven ikke samtidig bestemmer, hvad der fordes for at kunne møde og afgive Stemme paa Generalforsamlingen. Saadanne Bestemmelser findes i alle fornuftigt affattede Vedtægter for Aktieselskaber. Naar der i samme Paragraf staar, at Forhandlingsprotokollen skal underskrives af Dirigenten og 2 Aktionærer, saa er hertil at bemærke, at der meget ofte slet ingen Aktionærer møder paa en Generalforsamling, og det selv i større Selskaber. Ligesom det ogsaa kan hælde, at der ingen Dirigent er at faa.

§ 53 bestemmer, at der skal holdes Generalforsamling en Gang aarlig. For større Sejlskibe i oversøisk Fart vil dette være unyttigt Arbejde, da der ikke vil være noget at holde Generalforsamling om.

§ 63 bestemmer, at for at der skal kunne tages Beslutning om et Selskabs frivillige Opløsning, maa der paa Generalforsamlingen være repræsenteret mindst  $\frac{2}{3}$  af Aktiekapitalen. Dette kunde være meget godt, hvis Bestyrelsen kunde kommandere Aktionærerne til at møde, men det kan den jo ikke. Enhver, der har Kendskab til disse Forhold, vil vide, at det ofte vil være umuligt at faa  $\frac{2}{3}$  af Aktiekapitalen repræsenteret paa Generalforsamlingen. Men kan man ikke dette, kan man altsaa

ikke faa Selskabet opløst. Man kan heller ikke faa Aktiekapitalen nedsat, jævnfør § 30, da der stilles samme Fordring for at kunne gøre dette. I §§ 56 og 57 henvises ligeledes til denne Fordring. I alle fornuftige Vedtægter finder man derfor ogsaa den Bestemmelse i lignende Tilfælde, at hvis Generalforsamlingen ikke er beslutningsdygtig, indkaldes en ny Generalforsamling, hvor saa Spørgsmaalet afgøres, uanset hvor mange Aktier der er repræsenteret.

§ 84 handler om Straffebestemmelser. Stiftere og Ledere af Aktieselskaber kan straffes med Bøder indtil 20,000 Kr., simpelt Fængsel eller begge Dele i Forening. Og hvis Handlingen, hvorfor de straffes, rammes af den almindelige borgerlige Straffelov, og denne skulde foreskrive højere Straf, bliver denne at anvende, saaledes at Vedkommende desuden kan straffes med Bøder indtil 20,000 Kr. Dette er just ikke opmuntrende Udsigter for dem, der kan straffes efter disse Bestemmelser, men Kommissionen har vel ment, at der skal skarp Lud til skurvede Hoveder. Hvis denne Bestemmelse nogensinde bliver til Lov, kan det blive vanskeligt at faa baade Stiftere og Ledere.

Der staar i ovennævnte Paragraf, at disse Straffe kan ramme Stiftere og Ledere, naar de bevidner noget, hvorom de ingen Kundskab har. Men hvad forstaas ved at have Kundskab om noget? Naar jeg i et af Bladene læser om en Forlovelse, der har fundet Sted, saa kan det vel nok siges, at jeg har Kundskab derom. Men naar Meddelelsen næste Dag demteres, saa viser det sig, at denne Kundskab ikke er meget værd. Er det den Slags Kundskaber, som man har „von Hörensagen“, som Tyskerne siger, der tales om i Lovudkastet, eller er det paalidelig Kundskab. Ved paalidelig Kundskab om det, der her er Tale om, forstaar jeg nærmest, at en Mand selv har overbevist sig om og er kompetent til at dømme om Rigtigheden af det, han bevidner. Er det en saadan Kundskab, der menes, ja, saa vil efter min Opfattelse en meget stor Del, ja, maaske den største Del af Lederne af større Aktieselskaber kunne blive straffede efter § 84. Naar f. Eks. Lederne af større Virksomheder paa Status-Opgørelser med deres Navns Underskrift bevidner, at Værdien af Varelageret er saa stor, eller at Værdien af Inventar, Maskiner, Skibe etc. er saa stor, saa har de i Almindelighed deres Viden „von Hörensagen“, thi det er kun i de allerfærreste Tilfælde, at de har eller fornuftigvis kan have paalidelig Kundskab hertil. De har deres Underretning fra de forskellige Funktionærer, og det kan ikke være anderledes, da det vil være aldeles umuligt at faa Bestyrelser, hvor alle Medlemmer er sagkyndige, eller vil give sig af med at taksere Varelager eller Inventar. Men det vil dog være ubilligt at straffe Lederne af en stor Forretning, fordi Værdier paa Selskabets Aktiver, som de faar opgivet af Funktionærer, er urigtige. Alle saadanne Bestemmelser kan tage sig godt ud fra et teoretisk Synspunkt, men praktiske er de ikke.

Der er mange andre Bestemmelser i Lovudkastet, som jeg finder dels overflødige og dels upraktiske, men det bliver for vidtløftigt her at udtale sig derom.

Før jeg slutter, er der dog endnu et Punkt, jeg gerne vil berøre.

Naar de, der agiterer for en Aktielov, saa stærkt fremhæver den store Fordel, det er for Aktionærerne, at de kun hæfter med deres Aktier og ikke er personlig ansvarlige, saa tillægger jeg ikke dette stor Betydning. Var det virkelig saa stor en Fordel, saa vilde alle private Forretningsmænd jo faa deres Forretning omdannet til et Aktieselskab. Men den Privatmand, der har en god Forretning, skal nok holde paa den. Og hvad det personlige Ansvar angaar, da beror Værdien deraf jo aldeles paa, hvem det er, der har dette Ansvar. En Privatmand hæfter med, hvad han ejer, og det gør et Aktie-

selskab ogsaa, men det er lettere at kontrollere, hvad et Aktieselskab ejer, end hvad en Privatmand ejer. En Privatmand har desuden den Fordel, at han selv kan bestyre sin Forretning, medens en Aktionær maa lade andre arbejde med hans Penge. Fordelene og Skyggesiderne ved Aktieselskaber og Privatforretninger kan vist omtrent opveje hverandre.

Jeg vil nu slutte med at udtale det Haab, at det maa gaa med dette Lovudkast, som det er gaaet med det norske Lovudkast til Aktielov. Man begyndte nemlig at arbejde derpaa i 1881, og det er endnu ikke blevet til Lov.

## „Nach Turn & Platsgebrauch“.

Vi har modtaget følgende:

Jeg har flere Gange været fragtet med ovenstaaende Klausul for Lastning og Losning, uden at overtænke, hvor stor Betydning dette kan faa.

Jeg ankom til Sassnits d. 24. Juli for at laste Flintesten til Warnemünde, og var glad i Haab om en hurtig Ekspedition, da der ingen Skibe var paa Tørn foran mig.

Da jeg om Eftermiddagen meldte mig ladeklar hos Aflasteren, Hr. Issel, fortalte han mig, at der var to Dampskibe, der ventede, og at jeg ingen Last fik, før de var lastede.

Jeg indvendte: „Det kan da ikke være Meningen, at jeg skal have Tørn efter de Skibe, som ikke er ankomne“. Men hertil svarede han, at det var Meningen.

Dampskibene ankom først d. 26. Juli og blev færdige d. 27. Juli. I Dag, Søndag d. 28. Juli, er igen ankommet en Damper. Om den ogsaa skal have Last førend jeg, véd jeg endnu ikke.

Jeg kan i det heldigste først blive færdig i Morgen d. 29. Juli, i Stedet for at jeg kunde og burde haft min Last Torsdagen d. 25. Juli.

Nu kan hertil indvendes, at den Ekspedition ikke er saa daarlig; men i Betragtning af, at her slet ingen Skibe var, da jeg kom, og da Fragten er lille, 3 Mark pr. Kubikmeter (omtrent lig med 2 Mark pr. Ton), hvad kan man saa vente sig en anden Gang?

Denne Klausul „Platsgebrauch“ vil sige: Man skal være skikkelig; man skal lade sig nøje.

Fra Stevns Klint var jeg ligeledes fragtet for Lastning af Kridt. Mæglerne fortæller, at man faar Lasten saa hurtigt, man kommer dertil. Tørn kan der aldrig blive, siger de, og man er desværre altfor tilbøjelig til at tro paa saadan Lokkemad.

Sagen forholder sig saaledes, at Dampskibe og Pramme bliver ekspederet og Sejlskibene maa vente. Her har man jo tillige det Ubehag at ligge paa aaben Kyst. Jeg ankom d. 19. Juni og fik Lasten d. 25. Juni.

Naar man ikke er fornøjet med Stevns som Lasteplads, saa gør man kun én Rejse derfra, og naar man ikke synes om Flintesten, saa tager man nødtigt mere end én Last af den Slags; men paa den Maade kan det jo blive vanskeligt at faa noget at sejle med.

Hr. Edelstein skriver i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 21 for 23. Maj d. A. bl. a.:

„At vi ikke kan slutte Skibene anderledes end at laste efter „regulær Tørn“ er vel indlysende“, da vi har saa og saa meget, vi skal have befragtet aarlig.

Det er lige saa indlysende, at et Sejlskib ikke kan taale Tidsspilde paa hver Plads. At jeg nu i dette Tilfælde her i Sassnits ligger i to Dage, førend Damperne kommer, og det kun tager  $\frac{1}{2}$  Dag for at give mig Last, beviser, ligesom i mange andre Tilfælde, at Aflasteren slet ikke er interesseret i, om jeg faar Last eller ikke.

Han bærer intet af Tabet, for havde han blot en Udgift af 10 Mark daglig, saa fandt han nok paa Udvej.

Naar et Sejlskib ankommer til en Havn, burde der tages fat paa dets Ekspedition med Losning og Lastning. Der burde ikke stipuleres mere Tid, end der med Rimelighed behøves til Ekspeditionen, og den Befragter, som ikke vilde benytte Tiden, men bruge Skibene som Pakhus, burde betale Opholdet.

Sassnits, d. 28. Juli 1901.

C. Andersen,  
Sk. „Ingeborg“ af Bandholm.

## Fragtmarkedet.

Der er stadig ingen Bedring i Fragterne, undtagen for August og September Tonnage fra Donauen, og til Dels fra Sortehavet og Azoff, men herud over er der absolut intet oplivende at notere. Amerika er ganske ualmindelig stille, baade for prompt og senere; Befragterne af Tonnage til Korn og Bomuld holder sig stærkt tilbage, navnlig paa Grund af den sene Høst af sidst nævnte Artikel, og for en stor Del ogsaa fordi det virkelige lader til, at Majshøsten skal blive mindre end forventet. Ikke en Gang de amerikanske Fragtspekulanter, som ellers saa ofte tager Tonnage op, selv om der i Øjeblikket ikke er Gods til Stede, viser den ringeste Lyst til at fragte, og det er just ikke gode Tegn, men paa den anden Side kan det ogsaa have sin Fordel, idet Rederne saaledes selv vil kunne høste hele Fordelen af en eventuel Stigning, og alt Haab om, at en saadan i en ikke for fjærr Fremtid kan komme, er heldigvis ikke udelukket endnu, eftersom der indtil Dato kun er sluttet forholdsvis lidt forud, og Amerikanerne er nødt til at komme i Markedet før eller senere. Iøvrigt er der ikke noget at sige om Fragtmarkedet i det hele taget; det er umuligt at have nogen begrundet Mening om, hvor længe den nuværende trykkende Tilstand vil vedvare, men sikkert er det i hvert Tilfælde, at hele Verdenshandelen gaar ret trevnt i denne Tid, og at den allerede i Forvejen enorm store Mængde Tonnage stadig forøges med rivende Hastighed, og herefter vil saa enhver kunne gøre sine Betragtninger. I England er der allerede lagt nogle Dampere op, og hvis der ikke snart indtræder en Bedring paa Fragtmarkedet, bliver der næppe andet for, end at dette Eksempel maa følges i større Udstrækning, ogsaa af de danske Redere. Efter hvad der rygtevis forlyder her i Byen, omgaa forøvrigt et af vore største Dampskibsselskaber med Tanken om ret snart at lægge nogle af sine Dampere op.

Det østlige Marked er uforandret stille. Bombay har betalt 14/ til én, 14/6 to udsøgte Havne, 15/ Hamburg pr. August, og fra Calcutta noteres fremdeles 20/ Juli Basis. Pr. September er der fra Calcutta sluttet til 21/3 p. p. U. K. eller Kontinentet. For Ris fra Burmah samt for Sukker fra Java effektueres saa godt som ingen Befragtninger.

Sortehavet, Donau og Azoff er, som antydet, fastere, og navnlig fra Donau er der sluttet et ret betydeligt Antal Dampere til Rater, som er c. 6 d. højere end for en Uge siden. For store August Dampere er der fra Odessa sidst betalt 9 sh. 6 d. til Rotterdam „on berth“, 10/ Hamburg, men for mindre Baade til L. H. A. R. kan der opnaas 10/ à 10/6. Sulina betaler 10/6 „any“, 11/ Hamburg for prompt, medens der pr. 20. September/20. Oktober kan faas 1/6 mere. Fra Donauen bliver der en betydelig Mængde Majs at afskibe, og der betales for passende Baade 12 sh. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. til Rotterdam, 12 sh. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. til Antwerpen pr. August, medens der pr. 1/20

September rimeligvis kan betinges 6 d. mere. Pr. 10. Oktbr./10. Novbr. er der sluttet en 5,500 Tons Dampere til 14/ Antwerpen eller Rotterdam. Azoff har været ret rolig til den uforandrede Rate 11/ N. C. pr. August, og til Bergen er der paa samme Termin sluttet til 12/3. Saltlaster fra Sortehavet er knappe, og der noteres kun 11/ fra Eupatoria til Libau.

Middelhavet viser ingen Bedring, og fragtsøgende Dampere har meget vanskeligt ved at finde Beskæftigelse, som ikke giver Tab. Da tilmed Kulfragterne udefter er særdeles lave, kan der kun i allerhøjest Tilfælde sejles Stop. Fra Elba til Glasgow betales kun 5/9 for Erts, og fra Sevilla noteres 6/6 til Glasgow, Ardrossan eller Troon, 6/3 Boness. Fra Carthagena til Kratzwick er der sluttet til 8/ med 500 Tons daglig Lastning og Losning, „clean terms“. Fosfat giver 7/6 Bona/Ghent, 7/ Rotterdam eller Kingslynn, 9/ Sfax/Liverpool. For Esparto noteres 13/6 fra Oran til Firth of Forth, og fra Tunis Kysten til Aberdeen 14/6. Raterne fra Bilbao er nærmest uforandrede: 4/ à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Newport, 5/3 Middlesbro, 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Glasgow, 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Barrow, 5/3 Rotterdam.

Amerika er sløjere end det i umindelige Tider har været, og der effektueres kun en Brøkdel af de Befragtninger, som ellers plejer at finde Sted paa denne Tid af Aaret. Raterne er tilmed meget utilfredsstillende. Fra nordlig Atlanterhavshavn til Cork noteres 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og fra direkte Havn til Antwerpen eller Rotterdam sluttet der stadig til 1/9 for prompt. Til svensk Havn er der sluttet til 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fra „Northern range“. Fragterne fra Golfen er ikke undergaaede nogen Forandring og Forretningerne gaar stadig yderst trevnt. Paa Netto Charter fra Galveston eller New Orleans betales 12/6 til U. K. eller Kont. pr. August, 13/ à 13/6 pr. September, 14/9 pr. Oktober/November, Option 15/6 én, 16/ to danske Havne. Bomuldsbefragtningerne ligger fuldstændig stille, men for Fosfat sluttet der stadig Dampere. Der er sidst betalt 16/ fra Tampa til Plymouth og Bristol; 10/6 paa Netto Form fra Fernandina til Garston. For Kul fra Newport News kan opnaas 13/ til La Plata, 14/6 til Rio de Janeiro. Begæret for Dampere til Tømmer fra Golfen til Evropa er lig Nul, men fra de nordlige Havne er der Brug for nogle prompte Dampere til Planker, og for saadanne noteres til Englands Vestkyst fra Bay of Fundy 37/6 à 38/9, fra Miramichi 40/6 à 41/3, hvilket er en lille Smule bedre end for en Uge siden. For Dampere i Maanedsfragt er Efterspørgslen ringe, og for 5/7000 Tons Baade kan der ikke opnaas mere end 4/ à 4/3 pr. Ton Dødvægt for almindelig transatlantisk Fart, 12 Maaneder. La Plata er stille, og pr. August/Septbr. kan der ikke betinges mere end 16/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., medens der paa samme Position til udsøgt Havn kun kan faas 15/.

Østersømarkedet er uforbederligt, til Trods for at Saisonens Slutning nu saa smaat begynder at nærme sig. Det eneste oplivende Moment er, at Kulfragterne indefter viser lidt mere Fasthed, men for at det skal hjælpe noget paa Resultatet af en Rundrejse, maa de betydelig højere op, eftersom Udfragterne fra Østersøen stadig er meget lave, og selv til de lave Rater er der en betydelig Knaphed paa Ladninger. Der noteres nok en Mængde Laster paa Papiret, men naar man vil have en af dem, er de næsten ikke til at faa. Tilførslerne af Korn til St. Petersburg er nogenlunde rigelige, men saa snart der kommer Varer i Markedet, snappes de straks bort, hovedsagelig af de mange store Rutedampere, som jo bestandig behøver Ladning. Raterne er fremdeles lave, og for prompt Tonnage kan der næppe opnaas mere end 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen, Dunkirk, Hamburg, 1/6 Rouen. For Smaadampere til Danmark betales Rm. 10 Rugbasis. Fra Kronstadt er der sidst sluttet til 20/ D/B. 1/2 Boards til West Hartlepool, 21/ D/B. 1/4 Boards, 22/ til London, Hfl. 12 D/B. 1/3 Boards til Rotterdam. Pr. September noteres fra Hernøsand Distrikt 30 Frcs. til Honfleur, fra Haparanda

til Hull 23/. Skelefteå/Grimsby 21/, Luleå/Hull eller Tyne 22/6, Wiborg/Grimsby 19/. Riga har næsten intet at byde paa, og alle Noteringer er nærmest nominelle: 19/ D/B. til London, 18/ Grimsby, Frcs. 28 Rouen, Holland 6/6 Sleepers, Newport 7/, Garston 8/, West Hartlepool 5/6. Fra Kønigsberg noteres 1/1½ Hvedebasis til London, Hull, Leith eller Rotterdam, 1/3 à 1/4½ Antwerpen. Reval er aldeles forretningsløs, og fra Libau bydes der kun nogle enkelte Smaalaster Træ til Østkysten. Fra Sydfinland betales nu kun Rm. 18/20 for Smadampere til Kjøbenhavn, Rm. 20/24 til dansk Provinshavn. Kulfrakterne fra Wales er til Dels uforandrede, til Dels lavere. Fra Tynen er der lidt mere Fasthed for Østersøens Vedkommende, hvorimod Raterne til Middelhavet stadig væk er daarlige, og til Genua eller Savona betales ikke mere end 6/9, Alexandria 8/, hvilket repræsenterer Aarets laveste Fragter. Til Kronstadt sluttedes en Del Baade til 4/, og er der endvidere betalt 4/3 til Riga eller Libau, 3/10½ Swinemünde, 4/ Stockholm, 4/ Helsingfors, 6/7½ Neapel, 7/9 Barcelona. Fra Cardiff er der sidst sluttet til Kronstadt 4/9, Stettin 5/ à 5/1½, Aarhus 4/6, Kiel 5/3, Genua 6/6 à 7/, Neapel 6/6, Alexandria 7/10½ à 8/, Port Said 7/6, Colombo 14/ (pr. September), La Plata 15/6. Fra Firth of Forth betales 3/9 à 3/10½ til Kronstadt, 4/3 Kjøbenhavn, 5/ dansk Provinshavn (14 Fod).

Sejlskibsmarkedet viser endnu ingen Bedring for de kortere Farter, hvorimod det maa kaldes ganske godt for Langfartens Vedkommende. Østersølasten er fremdeles knappe og Raterne daarlige. For Brædder fra Gefle Distriktet til dansk Provinshavn noteres kun Rm. 19, fra Hernøsand Rm. 20/21, fra Skellefteå Rm. 22/23, fra Raumo Rm. 19/20 og fra Wiborg Distriktet Rm. 20/21. Fra Stevns til Riga betales Rm. 3½ pr. Ton Raakridt, og fra Aalborg for Raakridt i Fade Rm. 4 à 4½ til St. Petersborg eller Sydfinland. For ildfaste Sten og Ler fra Rønne kan faas Rm. 4½ til St. Petersborg eller Reval, Rm. 3½ à 4 til Sydfinland, Rm. 3½ til Riga. Fra Hull er der sluttet en 200 Tons Sejler til Odense med Kul til £ 5.5/ pr. Keel og til Kjøbenhavn 350 Tons til £ 5.

Fra San Francisco noteres pr. Efteraaret 41/ til U. K. eller Kont. og fra Portland (O.) er der sluttet til 41/3 pr. ultimo December. Fra Vestkysten af Sydamerika til U. K. eller Kont. betales pr. Septbr./Oktbr. 29/3 og pr. Oktbr./Novbr. 29/. Cardiff/Cape Town giver 16/6 med garanteret Lossetid og fra Tyne til River Plate kan opnaas 15/. Fra Frederiksstad er der sluttet et stort Sejlskib til 53/9 Adelaide, Option 56/3 Melbourne.

---

Kjøbenhavn, d. 15. Avgust 1901.

Fra Læreanstalt for Maskinteknik, hvis Bestyrere er d'Hrr. Alb. B. C. Hansen og M. Lublin, har vi modtaget Læreanstaltens ny Program og Aarsberetning. Der gøres i denne opmærksom paa Anstaltens for Maskinfolk særlig praktiske Undervisningsmetode, det har medført særdeles gode Eksamensresultater; det fremhæves, at hver enkelt Elev kan komme ud at sejle 1 Dag ad Gangen, saaledes at han under Maskinmesterens Vejledning assisterer ved Pasningen og Betjeningen af det moderne Maskineri, ligesom en stor Del af Undervisningen i Maskinlære foregaar om Bord i Skibe. Ved den sidst afholdte Maskinisteksamen bestod af de af Læreanstalten indstillede 23 Elever 20 Elever Eksamen med gode Resultater, og ved Maskinpasserprøven bestod 12 Elever af 13.

For den af os tidligere omtalte, af det engelske Underhus nedsatte Kommission, der skal undersøge Omfanget og Virkningen af de Subventioner, som fremmede Stater yder deres Skibsfart, er nu fofelagt nogle Oplysninger om disse Forhold. Det fremgaar heraf, at Frankrig og Italien yder Subventioner paa tre Maader, nemlig til Skibsbygning, Skibsfart og Postbefordring; Tyskland støtter Skibsbygningen ved Toldfrihed paa Skibsbygningsmateriel, ved moderate Jærnbanetakster og ved direkte Understøttelse til nogle Dampskibslinjer; Østrig-Ungarn yder enkelte Subventioner til Dampskibsselskaber, Holland betaler for Postbefordring, Norge ligeledes og tillige Subventioner til Dampskibsselskaber; Rusland betaler i Subventioner 2,633,000 Rubler samt Afgifterne i Suez-Kanalen for Skibe af den frivillige Flaade og Sortehavsflaaden; ialt betaler det 3,433,000 Rubler; Belgien subventionerer nogle Dampere, der anløber Antwerpen; Japan betaler væsentligt for Postbefordring; Danmark yder meget lidt i Subventioner.

---

Den russiske Regering har forlænget det Tidsrum, i hvilket udenlandske Skibe maa sejle mellem Havne i evropæisk Rusland og i Amur-Distriktet, med endnu et Aar fra d. 7. Maj 1901 at regne.

---

## Advarsler.

### Ild i Lasten.

Vi har modtaget følgende:

De bedes, Hr. Redaktør, om at optage disse Linjer i Deres Blad; de er en Advarsel for de Skippere, som laster Brækved i Stettin fra Banen.

Jeg blev sluttet med en Ladning til Kønigsberg, Lastningen foregik i 4 Dage, c. 75 Tons. Mine Luger var, fra jeg begyndte at lade til jeg gik til Søs, hverken Dag eller Nat lagt paa. Da det viste sig, at det fugtede meget, syntes jeg, det var det eneste, der var at gøre. Ved Swinemünde lader vi os i Reglen forsegle, naar vi gaar indenrigs, men dog blev min Forsegling saa slet, at jeg kunde løfte mine Luger en Tomme og stikke noget under dem og holde aabent saa meget for og agter, som det lod sig gøre. Efter 2 Etmaals Sejlads kom jeg til Pillau og Toldvæsenet kom om Bord og tog Seglene af; det viste sig da, at Fugtigheden var saa stor, at det dryppede fra Dækket og ned over hele Lasten. Efter to Dages Forløb paabegyndte jeg Losningen i Storlugen; imedens tog vi ogsaa af Agterlugen for at give Luft; næste Dag observerede vi Ild imellem Stor- og Agterlugen, men da havde vi saa stort et Hul, at vi kunde komme derind, og vi fik fat paa 6 Stykker af Lasten, som der var Ild i. Vi slog saa Vand derind og Ilden slukkedes straks.

Efter Udskejning tændte det to Steder imod Agterskoddet; vi maatte saa smide forefter paa Lasten og pøse Vand derind og saaledes blive ved til om Aftenen Kl. 10; da kunde vi se, at Ilden var slukket, uden at mit Skib har taget nogen Skade.

Jeg vil derfor bede mine Kolleger om at være forsigtige, da det er en farlig Situation at komme i. Ved Indladningen var Lasten kold, men det var varme Dage, og ved Udlosningen var den saa hed over det hele, at vi brændte os paa den.

R. H. Rasmussen,  
Fører af Galease „Thøger“.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Maa jeg gennem disse Linjer bede Dem raade Kolleger afmig til at være forsigtige ved Lastning om Sommeren af Brækved. Jeg indtog en Ladning heraf i Stettin, bestemt til Königsberg; jeg havde ikke Anelse om, hvor farligt det var. Da vi havde haft Lasten inde i 4 Dage, frembragtes en utaalelig Varme og Dunst; naar vi paa Rejsen kom til Køjs, fik vi Hovedpine og blev døsig; Lamperne kunde ikke brænde, hverken i Kahyt eller Lukaf, ligesom Tændstikker ikke kunde brænde. Efter 8 Dages Forløb, medens vi lossede i Königsberg, begyndte Beget at smelte i Naaderne i Dækket, saa vi maatte arbejde igennem fra Storlugen hen i Forlugen for at faa Luft; der var ellers gaaet Ild i dem, de var saa varme, at vi kunde brænde os paa dem, og saa at Dæksbjælkerne dampede stærkt.

E. S. Olsen,  
Fører af Sk. „Jensine“ af Aarhus.

## Spørgsmaal og Svar.

Sp.: I „Efterretninger for Søfarende“ af 31. Juli d. A. omtales et Vrag, som staar N. V. for Fæmø. Det undrer mig, at samme Vrags Tilstedeværelse først nu bekendtgøres, efter at det har staaet der i 8 Maaneder; maaske det først nu er bleven vedkommende Autoriteter, som lader Vrag afmærke eller uskadeliggøre, bekendt. Nu spørges der: Hvem har Ansvaret for, at et saadant Vrag staar uden Afmærkning i et Farvand, som befares af saa mange Smaaskibe, som Tilfældet er her? Den, som skriver dette, havde nok hørt, at en Baad var sprungen læk og landsat paa Fæmø, men at den i Stedet for stod i Farvandet uden Afmærkning, fik jeg at mærke, da jeg d. 29. Juli d. A. løb paa Vraget og fik et Par Planker spoleret i Bunden paa mit Fartøj, som jo uden Tvivl vilde være sunket, om det havde været et gammelt Fartøj. Heldigvis kunde jeg fortsætte min Rejse og har nu efter endt Udlosning faaet Skaden udbedret, men i Tilfælde af, at mit Fartøj var sunket, hvem skulde da erstatte mig mit Tab, og hvem bærer Ansvaret for den Lige-gyldighed, som her har fundet Sted? Det var det, jeg ønskede, „Dansk Søfartstidende“ kunde skaffe Oplysning om.  
*En Smaaskipper.*

Sv.: Vi kan som Svar paa den ærede Indsenders Forespørgsel kun henvise til vor Besvarelse af et lignende Spørgsmaal i dette Blads Nr. 48 for d. 29. November 1900, og i Overensstemmelse hermed oplyse, at der ikke paahviler Marineministeriet nogen ved Lov fastslaaet Forpligtelse til at udgive „Efterretninger for Søfarende“, men at Ministeriet dog selvfølgelig, naar det udgiver disse Efterretninger, har en moralsk Forpligtelse til at holde dem saa fuldstændige og nøjagtige som muligt. Imidlertid kan det ske, at Oplysninger, der har Interesse med Hensyn til Farvandenens Besejling, ikke i betimelig Tid meddeles i Efterretningerne, uden at Ministeriet kan siges at have nogen Skyld heri, idet Fremkomsten af saadan Meddelelse ofte vil være afhængig af, naar der fra Lodserne eller andre af Ministeriets Funktionærer sker Indberetning til dette. Der vil næppe kunne gøres Ansvar gældende overfor Ministeriet eller andre Autoriteter for Forsømmelser i denne Henseende, men disse kan i visse Tilfælde undskylde et Forlis el. lign. — Vi ved ikke, hvorfor der først nu fremkommer Bekendtgørelse om det 8 Maaneder gamle Vrag og lader denne Del af Spørgsmaalet gaa videre.

## Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

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

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus.....	—	N. Knudsen.
Assens.....	—	J. Jørgensen.
Esbjerg.....	—	J. Clausen.
Faaborg.....	—	J. Amtoft.
Fredericia.....	—	E. Thiellesen.
Frederikshavn..	—	N. Petersen.
Horsens.....	Overretssagfører	Schouenborg.
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	Aage Schultz.
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding.....	Overretssagfører	H. C. Bennetzen.
Marstal.....	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart....	—	Philip Hansen.
Nexø.....	—	H. Mauritzen.
Nyborg.....	—	Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense.....	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.
Rønne.....	—	Janus Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører	J. Jacobsen.
Thisted.....	Sagfører	Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører	F. Knudsen.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør.....	„	J. Schmidt, Dragør.
Faxe og Omegn.	„	J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
Rødvig.....	„	J. P. Nielsen, Rødvig.
Stege og Nyord.	„	N. P. Hansen, Nyord, Stege.
Vestsjælland....	„	H. Larsen, Vordingborg.
Lolland-Falster..	„	C. Andersen, Bandholm.
Bornholm.....	„	H. M. Kofoed, Rønne.
Midtfyen.....	„	M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
Sydfyen.....	„	Th. Nielsen, Svendborg.
Østfyen.....	„	W. Iversen, Nyborg.
Langeland.....	„	A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordfyen.....	„	C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
Ærø.....	„	Joh. Albertsen, Marstal.
Syddjælland.....	„	P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.
Midtjylland.....	„	S. Christensen, Aarhus.
Nordjylland.....	„	J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.



## Personalia.

Dpsk. Vesuv er nu overtaget af Kapt. C. Meldahl. Den midlertidige Fører C. M. Mortensen er kommen syg i Land.

Kapt. B. Thorlacius har indtil videre overtaget Dpsk. Dronningen.

Dpsk. Alabama er under Kapt. Gøtsches Sygdom midlertidig overtaget af 1. Styrmand O. R. Müller.

Kapt. C. Nielsen har paa Grund af Sygdom maattet lade sig indlægge paa Hospitalet i Bergen. Skibet er herefter overtaget af 1. Styrmand N. B. Sørensen.

## Ugens Havarier.

Mercator, finsk Barksbib, er strandet ved Skiverne og er Vrag. Besætningen, 10 Mand, reddede sig i Land i egen Baad.

Anna Margrethe, Skonnert af Bogense, er paa Rejsen fra Brahe til Memel med Kul indbragt til Brunsbüttel med svær Skade, efter paa Elben at være bleven paasejlet af Hamburger Slæbedpsk. Titan.

Thora, Jagt af Faxe, er paa Rejsen fra Faxe til Tuborg med Mursten sprunget læk og sunket paa 9 Favne Vand. Mandskabet reddede sig om Bord paa en svensk Jagt.

Azela, Brig af Nibe, er paa Rejsen fra Halmstad til Sunderland d. 4. ds. indløben læk til Grimstad. Repareret og fortsat Rejsen.

Havnymfen, Skonnert af Rødvig, er paa Rejsen fra Bremen til St. Petersburg indbragt læk til Kronstadt med Tab af Rig etc.

Lynnedslag til Søs. Under Galeasen Nordby's sidste Rejse til Hamburg fra Fanø slog Lynet under et stærkt Tordenvejr ned i Skibets ene Mast, som splintredes.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 8. August løb 3/m Staalskonnert Stirling heldig af Stablen fra Gebr. G. & H. Bodeves's Værft i Martenshoek. Skibet er bygget til det danske Skibsaktieselskab Alloa & Stirling og skal føres af Kapt. S. F. Nielsen fra Thisted. For samme Rederi er endnu en 3/m. Skonnert af samme Størrelse under Bygning hos Bodeves', i disse Skibes Dimensioner er: 106 Fod lang paa Lastelinjen, 25 Fod bred, 11 Fod Dybde, engl. Maal. De bygges til Klasse \* II 3/3 A 1. 1. Bureau Veritas.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Holst, afgik fra Christianssand 2. Avgust, best. til New York. — Kentucky, Thiedemann, ankom til New York 8. Avgust. — Leopold II, Sørensen, ankom til Rouen 10. Avg. — Nicolai II, Wulff, i Kbhvn. — Norge, Gundel, afgik fra New York 3. Avg., best. til Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 3. Avg., best. til New York. — Alexandra, Thomsen, ankom til New York 27. Juli. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 12. Avgust. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til St. Petersburg 7. Avg.

Anglo-Dane, Wiberg, ankom til Kjøbenhavn 13. Avg. — Antwerpen, Andreasen, ankom til Kbhvn. 11. Avgust. — Arkansas, Petersen, ankom til Christiania 12. Avgust. — Arno, Strubberg, ankom til Palma Mahon 7. Avgust. — Baron Stjernblad, Claussen-Kaas, ankom til St. Petersburg 6. Avgust. — Botnia, Bay, ankom til Kbhvn. 12. Avg. — Chr. Broberg, Harder, ankom til St. Petersburg 10. Avg. — Dagmar, Gade, ankom til Bordeaux 3. Avg. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 3. Avg., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Avg. — Georg, Buhr, ankom til Libau 12. Avg. — Georgios I, Egense, afgik fra Boston 10. Avg., best. til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, i Kystfart paa Island. — J. C. Jacobsen, Norden, ankom til Sanhucar 6. Avgust. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 3. Avg. — Jolantha, Ingvarsen, ankom til Pillau 12. Avg. — Kasan, Hansen, ankom til London 4. Avg. — Kiew, Jacobsen, ankom til Königsberg 10. Avgust. — Kursk, Møller, afgik fra Libau 10. Avgust, best. til London. — Laura, Aasberg, afgik fra Kbhvn. 13. Avgust, best. til Island. — Louise pass. Skagen 12. Avg., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ank. til Kbhvn. 10. Avg. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 8. Avg., best. til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Hull 8. Avg. — Nordjylland, Kromann, afg. fra Riga 10. Avg., best. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Lissner, i Dok. — Omsk, Müller, ankom til Newcastle 12. Avgust. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 12. Avg. — Skalholt, Godtfredsen, i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, ankom til Grangemouth 9. Avgust. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 5. Avg. — Vendsyssel, Kjær, afgik fra Antwerpen 11. Avg., best. til Kbhvn. — Vesta, Holm, i Islandsfart. — Viking, Schibbye, ankom til Kbhvn. 10. Avg.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 14. Avg., best. til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 14. Avg., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Meyer, paa Bedding. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 12. Avg., bestemt til Reval, anløbende Kjøbenhavn. — Knuthenborg, Søeberg, afgaaet fra Nakskov, bestemt til Newcastle, via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 14. Avgust, bestemt til Leith, via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kjøbenhavn 15. Avg., best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, i Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 14. Avg., bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afg. fra Brake 12. Avg., best. til Grimsby. — Frode, Wrisberg, afg. fra St. Petersburg 6. Avg., best. til Antwerpen. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rouen 12. Avg. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til St. Petersburg 8. Aug. — Erik II, Hveysel, ankom til Rouen 9. Avg. — Knud II, Hansen, afgik fra Stettin 9. Avg., best. til Ohola. — Skjold, Schmidt, afg. fra Grimsby 8. Avg., best. til Kronstadt. — Danmark, Kraemer, afg. fra Rotterdam 12. Avg., best. til Newcastle. — Ragnar, Holst, ank. til Rotterdam 13. Avg. — Volmer, Riber, afgik fra St. Petersburg 8. Avg., bestemt til Rotterdam. — Dan, Tofte, ankom til Riga 10. Avg. — Magnus,

Jørgensen, ank. til Kronstadt 8. Avg. — Olaf, Petersen, ank. til Blyth 8. Avg. — Svend II, Risø, ank. til Brahestad 6. Avg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ank. til Kronstadt 6. Avg. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Tyne 7. Avg., best. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Hull 7. Avg., bestemt til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til St. Petersborg 6. Avg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 7. Avg. — Russ, Jensen, ank. til Dunkerque 6. Avg. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 22. Juli, best. til Durban. — Eduard Bary, Fagerskjold, afgik fra Port Said 16. Juli, bestemt til Port Arthur.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Kronstadt 12. Avg., ank. til Wiborg 12. Avg. — Niobe, Schmidt, afgik fra Esbjerg 12. Avg., best. til Methil. — Naney, Nielsen, afgik fra Antwerpen 7. Avg., bestemt til Riga. — Nautik, Mortensen, afgik fra Ghent 12. Avg., best. til Blyth. — Nexos, Sørensen, afg. fra Caen 9. Avg., ank. til Warkworth. — Nordseøen, Gram, afgik fra Holtenau 9. Avg., best. til Torneå. — Nora, Jørgensen, afg. fra Middlesbro 9. Avg., bestemt til Stockholm. — Neptun, Winther, afgik fra Tréport 7. Avg., ank. til Hull 8. Avg. — Nerma, Nielsen, afg. fra Warkworth 9. Avg., bestemt til Kronstadt. — Alfa, Nørby, afg. fra Kjøge 13. Avg., best. til Sundswall.

**Dania.** Mary, Lorentzen, afgik fra Newcastle 12. Avg., bestemt til Frederikshavn.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ank. til Kallundborg 9. Avgust. — Karen, Degn, ank. til Antwerpen 12. Avgust.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra St. Petersborg 13. Avg., best. til London. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Lübeck 11. Avg., bestemt til Riga. — Russia, Hansen, afg. fra Kbhvn. 10. Avg., ank. til Riga 12. Avg. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Lübeck 3. Avg., ank. til Riga 6. Avg.

**Østersøen.** Cimbria, Hansen, ank. til Kiel 12. Avg. — Gratia, Skov, afgik fra Riga 8. Avg., best. til Amsterdam.

**Union.** Frisia, Poulsen, afgik fra Riga 8. Avg., best. til Rotterdam. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 7. Avg., ank. til Blyth 8. Avgust. — Britannia, Larsen, afgik fra Antwerpen 13. Avg., bestemt til Blyth. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 4. Avg., ank. til Dordrecht 10. Avg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Demel, ank. til Terneuzen 13. Avgust. — Brattingsborg, Clausen, ank. til New Orleans 11. Avgust. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Newcastle 12. Avgust. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 11. Avgust. — Jomsborg, Kühl, ank. til Blyth 13. Avgust. — Kronborg, Schultz, ank. til Galveston 7. Avgust. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kronstadt 7. Avgust. — Skanderborg, Jensen, ank. til Blyth 14. Avg. — Søborg, Fischer, ank. til Kbhvn.s Red 13. Avg. — Uranienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 12. Avgust. — Stjerneborg, Lundgren, ank. til Ardrossan 12. Avgust.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, pass. Reden 13. Avg. paa Rejse til Kronstadt. — Klampenborg, Jensen, ank. til Bastuacka 12. Avg. — Marselisborg, Andersen, ank. til London 6. Avgust. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Cardiff 10. Avg., best. til Kronstadt. — Skodsborg, Larsen, ank. til Newcastle 8. Avg. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Tormo 11. Avg., best. til Calais. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Cardiff 6. Avg. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 11. Avg.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 10. Avg. — Kallundborg, Lund, ank. til Luleå 5. Avg.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Hull 9. Avg., best. til Kronstadt. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 10. Avg., best. til Kiel. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth 7. Avg., ank. til Kbhvn. 11. Avg. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 8. Avg., ank. til Boness 12. Avg. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Reval 10. Avg. — Ajax, Brorson, afgik fra Kbhvn. 8. Avg., ank. til Blyth 11. Avg. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserbro 12. Avg., bestemt til Lerwick. — Nauta Madsen, afg. fra Newcastle 8. Avg., ank. til Kiel 10. Avg.

**Danmark.** Rolf, Hahn, afgik fra Riga 9. Avg., best. til Dunkirk. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Reval 29. Juli. — Ansgar, Larsen, ank. til Reval 9. Avg. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Aberdeen 8. Avg. — Hamlet, Sommer, ank. til Reval 5. Avg. — Helge, Matthiessen, afg. fra Kronstadt 12. Avgust, bestemt til Rotterdam.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, ank. til Hongkong 9. Avg. — Siam, Glahn, afgik fra Shanghai 8. Avg. — Normannia, Erichsen, afgik fra

Singapore 1. Avg. — Patria, Larsen, ank. til Port Arthur 11. Avg. — Cimbria, Hansen, ank. til Kiel 12. Avg.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. fra Kbhvn. 12. Avg. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kronstadt 11. Avg. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgaaet fra Kotka 10. Avg. til Calais.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 11. Avg.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Methil 12. Avg., best. til Kbhvn. — Kai, Thomsen, afg. fra Riga 11. Avg., bestemt til Rouen. — Clara, Jensen, ank. til Neufahrwasser 13. Avg.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Valencia 7. Avgust, bestemt til Newcastle.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Vega, Pedersen, afg. fra King George Sound 4. Avg. til Newcastle N. S. W. — Medor, Svarrer, ank. til Falmouth 6. Avg. fra Rio Hasche, afg. fra Falmouth 8. Avg. til Hamburg. — Aagot, Nørby, afg. fra Hamburg 6. Avg. til Santos. — Anne & Emmy, Svarrer, afgik fra Uleåborg 31. Juli til Ramsgate. — Gladstone, Nielsen ank. til Falmouth 8. Avgust fra Taltal. — Elisabeth, Meinertz, afg. fra Auckland 22. Juni til Libau. — Emilie, Thomsen, pass. Gibraltar 5. Avg. fra Marseille til Norrkøping,

**Fans. Sønderho.** Merida, Jørgensen, afg. 12. Juli fra Rio Grande til Falmouth f. O. — Mary, Lydom, afg. 10. Avg. fra Halmstad til Charlestown.

**Rønne.** Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 4. Avg. — John Hintze, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 6. Avg. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. til Stockholm 5. Avg. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 8. Avg. — Hermod, Grønwald, ank. til Holtenau 10. Avg.

**Svendborg.** Ring Andersen, Hansen, ank. til Stettin 5. Avg. — Roska, Petersen, ank. til St. Petersborg 7. Avg. — Skirner, Pilegaard, ank. til Pillau 5. Avg. — Mercur, Lund, ank. til Nakskov 5. Avg. — Pallesen, Jensen, ank. til Kotka 5. Avg. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Aarhus 5. Avg. — Kruse, Larsen, ank. til London 5. Avg. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Fowey 5. Avg. — Jens, Eriksen, ank. til Umeå 6. Avg. — Frejr, Christensen, ank. til St. Petersborg 6. Avg. — Rota, Jørgensen, ank. til Wasa 6. Avg. — Emanuel, Bentsen, ank. til Pillau 7. Avg. — Henry Broke, Rasmussen, ank. til Ræfsø 7. Avg. — Newsky, Nielsen, ank. til Umeå 6. Avgust. — Diana, Fallentin, ank. til Leith 6. Avg. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Königsberg 8. Avg. — Julie Hedegaard, Hansen, ank. til Riga 7. Avg. — Astræa, Frederiksen, ank. til St. Davids 8. Avg. — Dannebrog, Hansen, ank. til St. Davids 8. Avg. — Martin, Mortensen, ank. til Königsberg 9. Avg. — Psyche, Nielsen, ank. til Kirkaldy 9. Avg. — Triton, Nielsen, ank. til North Shields 9. Avg. — Ariel, Nielsen, ank. til Cuxhaven 10. Avg. — Hertha, Hansen, ank. til Havre 9. Avgust — Neptunus, Jensen, ank. til Cardiff 11. Avgust.

**Æra.** Vera, Hansen, ank. 5. Avg. til Port Leven. — Zephyr, Hansen, ank. 5. Avg. til Svendborg. — Christiane, Petersen, ank. 3. Avg. til Svendborg. — Thea, Friis, ank. 3. Avg. til Assens. — Caroline, Philipsen, ank. 3. Avg. til Kjøbenhavn fra Aalborg. — Cathrine, Christensen, ank. 2. Avg. til Aarhus fra Wismar. — Marie Sophie, Tofte, afg. 5. Avg. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Kathinka, Rasmussen, afg. 5. Avg. fra Kjøbenhavn til Heiligenhafen. — Henriette Holm, ankrede 5. Avg. ved Sletten, fra Raume til Nisuport. — Venus, Friis, ank. 22. Juli til Reykjavik. — Concordia, Madsen, ank. 5. Avg. til Daglykke. — Fredensborg, Kisby, ank. 6. Avg. til Hamburg. — Marthing, Friis, ank. 6. Avg. til Ræfsø. — Syphe, Petersen, ank. 6. Avg. til Nakskov. — Kvik, Andersen, anløb 5. Avg. Kjøbenhavn, fra Hernøsand til Granville. — Alma Marie, Hansen, ank. 7. Avg. til London. — Hans, Folmer, ank. 6. Avg. til Masnedssund. — Freya, Østermann, ank. 7. Avg. til Sundsvall. — Christian IX, Levinsen, ank. 7. Avg. til Lorient. — Hildur, Schmidt, anløb 6. Avg. Kjøbenhavn, fra Sundsvall til Saint Valery. — Familien, Mortensen, i Kjøbenhavn 8. Avg. — Niels Juel, Nielsen, ank. 7. Avg. til Uleåborg. — Anna, Madsen, anløb 5. Avg. Kjøbenhavn, fra Umeå til Landernau. — Marie, Boye, ank. 8. Avg. til Skien. — Abba, Petersen, ank. 7. Avg. til Kirkcudbright. — Eden, Petersen, ank. 8. Avg. til Middlesbro. — Theodor, Andersen, ank. 8. Avg. til Kjøbenhavn. — Venus, Jørgensen, ank. 2. Avg. til Port Linon. — Paket, Friis, afgik 7. Avg. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Maren Kirstine afg. 7. Avg. fra Kjøbenhavn til Ærøskjøbing. — Hebe afgik 3. Avg. fra London til Kjøbenhavn. — Nielsine, Christensen, ank. 8. Avg. til Åhus. — Marie, Schmidt, ank. 7. Avg. til Rudkjøbing. — Elise Marie, Olsen, ank. 10. Avg. til Kjøbenhavn. — Marie, Hansen, ank. 9. Avg. til Kjøbenhavn. — Adele, Rasmussen, ank. 9. Avg. til Kjøbenhavn fra Stolpemünde. — Lucinde,

Christensen, afg. 4. Aug. fra Leith til New Foundland. — Tobias, Bøye, afg. 5. Aug. fra Pillau til Rønne. — Thøger, Rasmussen, afg. 5. Aug. fra Pillau til Rønne. — I. A. Kromann, Christensen, anløb 10. Aug. Kjøbenhavn, fra Sundsvall til Landerneau. — Søstrene, Christensen, ankom 10. Aug. til London. — Kodan, Hansen, ank. 10. Aug. til Stockholm. — Noah, Eriksen, ank. 6. Aug. til Fraserburg. — Eillen, Hansen, ank. 10. Aug. til Kjøbenhavn fra Heiligenhafen. — Marie Sophie, Tofte, afg. 9. Aug. fra Kjøbenhavn til Svendborg. — Caroline, Philipsen, var 9. Aug. i Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, ankom 10. Aug. til Kjøbenhavn fra Egensund. — Sylfiden, Bøye, afg. 4. Aug. fra Charlestown til Svendborg. — Juliane, Christensen, afgik 9. Aug. fra Newcastle til Haderslev. — Dronning Louise, Christensen, afg. 7. Aug. fra Landerneau til Hernøsand. — Anne, Johansen, ank. 10. Aug. til Laurvik. — Noah, Eriksen, afgik 9. Aug. fra Fraserburg til Libau. — Hebe, Frederiksen, afg. 8. Aug. fra Buntisland. — Lucinde, Christensen, afgik 9. Aug. fra Leith til New Foundland. — M. Hay, Petersen, afg. 9. Aug. fra Newcastle til Haderslev. — Ida, Busch, afg. 8. Aug. fra Boness til Marstal. — Hosanna, Hay, afg. 9. Aug. fra Newcastle til Haderslev. — Albert, Fabricius, ankom 11. Aug. til Fécamp. — Karen, Hansen, ank. 12. Aug. til Laurvig. — Maren, Christensen, ank. 11. Aug. til Paimpol Red. — Mathilde ankom 12. Aug. til Langesund.

**Andre Sejlskibe.** Henry, Bager, ank. til Aarhus 6. Aug. fra Riga. — Karensine, Hansen, ank. til Aarhus 6. Aug. fra Riga. — Martin, Hansen, ank. til Aarhus 6. Aug. fra Holbæk. — Niels Juel, Frandsen, ank. til Aarhus 6. Aug. fra Nyborg. — Gotfred, Jensen, ank. til Aarhus 8. Aug. fra Middelfart. — Dannebrog, Larsen, ank. til Aarhus 9. Aug. fra Kastrup. — Anna, Dahl, ank. til Aarhus 9. Aug. fra Fredericia. — Mette Hedvig, Jeppesen, ank. til Aarhus 10. Aug. fra Lybeck. — Anes Minde, Friis, ank. til Aarhus 11. Aug. fra Kjøbenhavn. — Katrine, Jensen, ank. til Aarhus 11. Aug. fra Svendborg. — Marie, Petersen, ank. til Aarhus 11. Aug. fra Koldbykaas. — Ellen Margrete, Sørensen, ank. til Aarhus 11. Aug. fra Ekensund. — Møen, Menne, ankom til Aarhus 12. Aug. fra Mariager Fjord. — Marie, Jensen, afgik fra Aarhus 6. Aug. til Nakskov. — Anna, Nielsen, afg. fra Aarhus 6. Aug. til Halmstad. — Laur, Mathilde, Rask, afg. fra Aarhus 6. Aug. til Bandholm. — Enigheden, Petersen, afg. fra Aarhus 7. Aug. til Præstø. — Martin, Hansen, afg. fra Aarhus 8. Aug. til Augustenborg. — Martha, Carlsen, afg. fra Aarhus 9. Aug. til Flensborg. — Adele, Andersen, afg. fra Aarhus 9. August til Rudkjøbing. — Christine, Schønning, afgik fra Aarhus 10. Aug. til Lemvig. — Marie Kirstine, Holm, afg. fra Aarhus 10. Aug. til Svendborg. — Niels, Nielsen, afg. fra Aarhus 10. Aug. til Svendborg. — Caroline Marie, Petersen, afg. fra Aarhus 10. Aug. til Svendborg. — Dagmar, Hansen, afg. fra Aarhus 10. Aug. til Svendborg. — Gotfred, Jensen, afg. fra Aarhus 10. Aug. til Nakskov. — Anna, Dahl, afgik fra Aarhus 13. Aug. til Stevningnor. — Dannebrog, Larsen, afg. fra Aarhus 13. Aug. til Stevningnor. — Marie Petersen, afg. fra Aarhus 13. Aug. til Wedelsborg.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 6. August til Hesnæs fra Warnemünde.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Østersøen.** Stevns S. En Jagt er sunken S. for Stevns i 9 Fv. Vand.  $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. for Jagten er udlagt en Vragvager. Den ligger  $1\frac{1}{2}$  Kml. S.  $4^{\circ}$  V. fra Stevns Fyrtaarn. Paa Bommen, der er fast i Vraget, er anbragt en Stage med Flag.

Vraget vil blive uskadeliggjort.

**Gjedser Havn.** I det NV-lige Hjørne af Gjedsers Havns V-lige Bassin er anlæg af Færgelejer begyndt. Pæle, der naa tæt op til Vandets Overflade, ere nedrammede i den N-lige Halvdel af Bassinet.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Gotland. Vestergarn. Ved Vestergarn er rejst en 33 Fod høj Stage med en hvid Trekant med Spidsen opad paa Toppen. Holdt overet med Kirken leder den til Vestergarn.

**Kalmarsund.** Skäggenäs S. Drag. Ø. for 10 Fods Grunden ved V-Siden af det Ø-lige Løb til Drag er udsat en Stage.

**Furusund—Stockholm.** En 25 Fods Grund er funden SV. for Nyquarnsholme i Farvandet Furusund—Stockholm.  $59^{\circ} 30' 9''$  N. Br.  $18^{\circ} 28' 43''$  Ø. Lgd.

**Tyskland.** Weichsel. Schiewenhorst. En Uddybningsmaskine, der om Natten viser to hvide, elektriske Lys, arbejder Dag og Nat ved Weichsel Munding ved Schiewenhorst.

**Danzig-Bugt.** Paa Yderenden af Broerne ved Brösen, Zoppot og Hela brænder en hvid Lanterne.

**Grosses Stettiner Haff.** Bugserdamperen „Matador“ er sunken i 19 Fod Vand  $2\frac{1}{2}$  Kml. SØ.  $\frac{1}{4}$  S. fra Kaiserfahrt Molehoved, c.  $1\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. for Tønde Nr. 4. Mast og Skorsten ere over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragtønde med Cylinder og om Natten med en Ankerlanterne.

**Eckernförde Fjord.** Ø. for Eckernförde er opført fire Diviations-Baaker. N-Baaken staar NØ. for Landsbyen Langholz.  $54^{\circ} 31' 20''$  N. Br.  $9^{\circ} 59' 23''$  Ø. Lgd., og de tre andre c. 600 Alen misv. SV., c. 500 Alen S. og c. 700 Alen SØ. fra den.

Paa Fjordens S-Side, N. for Krusendorf, er opført 16 Diviations-Baaker, der holdte overet med Krusendorf Kirke angiver misv. S.  $11^{\circ}$  Ø., S.  $13^{\circ}$  Ø., S.  $15^{\circ}$  Ø., o. s. v. til S.  $41^{\circ}$  Ø. Afstanden til Kirken er c. 1.350 Alen.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Frederikstad V. Strutsrevet. Den sorte Fløjte-tønde, der laa V. for Griseboerne, er nu flyttet til Strutsrevet.  $59^{\circ} 7' 15''$  N. Br.  $10^{\circ} 44' 35''$  Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Følgende Fyrlamper tændes ikke iaar:

Koltrepnyten.	$59^{\circ} 18' 30''$ N. Br.	$5^{\circ} 19' 50''$ Ø. Lgd.
Ringskjær.	$59^{\circ} 19' 25''$	$5^{\circ} 19' 25''$ —
Røberg.	$63^{\circ} 29' 10''$	$9^{\circ} 59' 5''$ —
Skarholmen, Sandsundvær.	$66^{\circ} 7' 10''$	$11^{\circ} 58' 20''$ —
Olepersø.	$67^{\circ} 40' 10''$	$14^{\circ} 44' 20''$ —

Fyrlamperne Højvarde, Rødberget og Vettøen vedblive at brænde foreløbig.

**Tyskland.** Elben. Cuxhaven. Ved Cuxhaven er c. 3 Kbl. Ø. for Kugelbake funden en Plade med 22 Fod Vand, Middel Springtids Lavvande. Dybtgaaende Skibe skulle paa dette Sted holde sig i Neufeld Fyrs Vinkel med Et-Blink.

**Steinwärder.** Ved Steinwärder bygges en Bro fra Værftet til Flydedokken. Farvandet mellem disse er spærret til omtrent den 15de Oktober 1901.

Fyrskibet „Oste Riff“ ombyttes den 13de August 1901 midlertidig med et tremastet Reserverfyrskib.

**Holland.** Ems. Watum. Watum Fyr viser nu hvidt To-Blink fra S.  $49^{\circ}$  Ø. til S.  $39^{\circ}$  Ø., hvidt, fast Fyr fra S.  $39^{\circ}$  Ø. til S.  $35^{\circ}$  Ø., og rødt, fast Fyr fra S.  $35^{\circ}$  Ø. til S.  $17^{\circ}$  Ø.

Den røde Tønde ved Foreningen af Wester Ems og Huibertgat er ombyttet med en rød og sort stribet Baaketønde, der ligger i 38 Fod Vand.  $53^{\circ} 35' 40''$  N. Br.  $6^{\circ} 33' 12''$  Ø. Lgd. Den sorte Spidstønde W 4 er flyttet og ligger i 19 Fod Vand.  $53^{\circ} 36' 39''$  N. Br.  $6^{\circ} 31' 4''$  Ø. Lgd. I Watum Bugt ligge nu følgende Tønder saaledes: E F i 32 Fod Vand.  $53^{\circ} 24' 17''$  N. Br.  $6^{\circ} 55' 8''$  Ø. Lgd. E 4 i 36 Fod Vand.  $53^{\circ} 23' 15''$  N. Br.  $6^{\circ} 54' 36''$  Ø. Lgd. E 5 i 14 Fod Vand.  $53^{\circ} 21' 58''$  N. Br.  $6^{\circ} 55' 6''$  Ø. Lgd.

Paa Barren S. for Paapzand er der nu 8 Fod Vand, Springtids Lavvande.

**Zuiderzee.** Boontjes. I Boontjes er til Forsøg udlagt en sort Lystønde c. 1 Kbl. SØ. t. S. fra Tønde Nr. 6 og en rød og sort vandret stribet Lystønde c. 800 Alen NØ. t. N. fra Tønde Nr. 1 med Ballon. De vise begge hvidt Fyr med Formærkelser. Lys 7 S., Mørke 3 S. Den sidste holdt overet med Harlingen Fyr leder i den nordlige Del af Boontjes, til Surich Ledefyr komme overet.

**Vlieter.** Ved Nesserzand er i 14 Fod Vand udlagt en Vager med 2 Balloner, mærket VI. 1 a.  $53^{\circ} 1' 26''$  N. Br.  $5^{\circ} 3' 47''$  Ø. Lgd.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Zuiden kan nu besejles med 21 Fods, Hoorn og Farvandet S. for Maasuis med 22 Fods Dybgaende.

**Zeevat van Brouwershaven.** Krammer. I Krammer er en Spidstønde Nr. 14 a udlagt i 13 Fod Vand.  $51^{\circ} 38' 14''$  N. Br.  $4^{\circ} 14' 27''$  Ø. Lgd.

**Aardappelengat, West Hellegat og Karolinageul.** I Aardappelengat er Dybden nu  $18\frac{1}{2}$  Fod, i West Hellegat 13 Fod, og i Karolinageul 16 Fod.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** Chenal du Four. Corsen og Trezien. Corsen. Der 15de August 1901 tændes Corsen nye, faste Fyr. Det viser rødt L s fra S.  $8\frac{1}{2}^{\circ}$  V. til S.  $12\frac{1}{2}^{\circ}$  V., hvidt Lys f.

S. 12 $\frac{1}{2}$ ° V. til S. 15 $\frac{1}{2}$ ° V. og grønt Lys fra S. 15 $\frac{1}{2}$ ° V. til S. 21 $\frac{1}{2}$ ° V. Flammens Højde: 100 Fod. Lysævnen: 14 Kml. for det hvide, 9 $\frac{1}{2}$  Kml. for det røde og 8 $\frac{1}{2}$  Kml. for det grønne Lys. Fyret vises fra et hvidt Fyrhus, der staar c. 100 Alen N. 70° Ø. fra *Corsen* Semafor.

Samtidig slukkes *Corsen* røde, faste Fyr, *Trezien* lave, hvide, faste Fyr og det midlertidige hvide, faste Fyr paa *Corsen* Semafor.

**Canada. St. Lawrence River.** Til Brug ved Opmaalng er der mellem *Prescott* og *Kingston* udlagt en Del hvide Spirtønder. Søfarende advares mod at beskadige disse Sømærker.

**Quebec.** En Bro bygges over *St. Lawrence River* ovenfor *Quebec*, c. 1,000 Alen V. for Munden af *Chaudière River* ved *Sault Pass*. Paa *Lobets N.-Side*, 250 Alen fra Højvandsmærket, er bygget en Pille, hvorfra vises en hvid Lanterne. Farvandet mellem Pillen og Land er spærret. 46° 44' 50" N. Br. 71° 17' 45" V. Lgd.

**Nova Scotia. Bay of Fundy. Digby Gut. Victoria Beach.** Paa *Victoria Beach* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 27 Fod højt Trætaarn, 50 Alen fra Kysten paa Ø.-Siden af *Digby Gut*. 44° 40' 38" N. Br. 65° 45' 10" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Fyrskibet „*Pollock Rip*“ Nr. 47 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet Nr. 58 inddraget.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Bay of Campeche. Carmen Island. Vigia Point.** Det 70 Fod høje Stentaarn paa *Vigia Point*, ved det V.-lige Indløb til *Laguna de Terminos*, er ikke ødelagt, men staar endnu i Fort *San Felipe*.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Thau. Balaruc. Roquérols.** Den 1ste August 1901 tændes *Roquérols* hvide, faste Fyr. Lysævnen: 8 $\frac{1}{2}$  Kml. Der er ikke Vagt ved Fyret. 43° 25' 48" N. Br. 3° 40' 20" Ø. Lgd.

Den 16de August 1901 slukkes *Balaruc* hvide, faste Fyr. 43° 26' 7" N. Br. 3° 40' 23" Ø. Lgd.

**Italien. Santa Venere.** Uden for *Santa Venere* Havn bygges en Bølgebryder, c. 200 Alen lang i N. 43° V. Inderenden ligger c. 1,000 Alen fra Molehovedet. 38° 42' 47" N. Br. 16° 7' 35" Ø. Lgd.

**Rusland. Azovske Hav.** Følgende Vrag i *Azovske Hav* ere forsvundne:

Vraget, der laa 6 Kml. Ø. fra *Bielosarai* Fyr. 46° 53' N. Br. 37° 30' Ø. Lgd. Vraget, der laa 2 Kml. N. 33° Ø. fra Kap *Jenikale* Fyr. 45° 25' N. Br. 36° 39' 15" Ø. Lgd. Vraget, der laa 1/2 Kml. S. for sidstnævnte.

**Marokko. Cerro de los Mosqueros. Cerro de los Mosqueros** Fyr, S. for Pynt *Almina*, er et hvidt, fast Fyr med hvidt Et-Blus hver i Minut.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Yangtzekiang. Tsung Ming Crossing.** Dybden i *Tsung Ming Crossing* aftager stadig, saa at det dybeste Vand, der nu kan holdes, kun er 15 Fod. 31° 30' N. Br. 121° 31' Ø. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Avg. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	97— $\frac{1}{4}$	97	97 $\frac{1}{4}$
Danmark .....		88	88 $\frac{3}{4}$
Norden .....		111	112
Kjøbenhavn .....		93	93 $\frac{1}{2}$
Carl .....	46 $\frac{3}{4}$ 47	46 $\frac{3}{4}$	47 $\frac{1}{2}$
Dannebrog .....		92 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$
Skjold .....		66 $\frac{1}{2}$	67
Urania .....	63—63 $\frac{1}{2}$	63 $\frac{1}{4}$	63 $\frac{1}{2}$
Union .....		93 $\frac{1}{2}$	95
Dampsk. af 1896 .....		93 $\frac{1}{2}$	95
Østasiatiske .....		97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
Østersøen .....		—	—
Nordøen .....		67	72
Torn .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		97	—
Hejmdal .....		100	110
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk. ....		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % — — — — —		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen Obligationer.</b>			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort. ....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats .....		97	98 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk. ....	83 $\frac{1}{4}$	83	83 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditk. ....	84 $\frac{3}{4}$	84 $\frac{1}{2}$	86
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 2. Serie ..	91 $\frac{1}{4}$	91	91 $\frac{1}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 1. — — —	94	98 $\frac{3}{4}$	95
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditk. 6 Ser. ....	86 $\frac{1}{2}$	86 $\frac{1}{4}$	86 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 6 — — —		91 $\frac{1}{2}$	92
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — —		87	88
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		140 $\frac{1}{4}$	141
Privatbank .....		120 $\frac{3}{4}$	122
Landmandsbank .....		120 $\frac{1}{2}$	122
Handelsbank .....		117 $\frac{3}{4}$	119
Grundejerbank .....		99 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$
Bum. & Wain .....		66	67
Helsingørs Jærnsk. ....		89	91
Sukkerfabr. ....		112 $\frac{1}{2}$	113
Bryggeri Aktier .....	108	108	108 $\frac{3}{4}$

### Vekselkurser d. 13. Avg. 1901.

	åvsta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.75
London .....	18.16	18.13
Paris .....	72.15	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Børs d. 12\*. Avg. 1901.

Russiske Noter .....	—
4 $\frac{1}{2}$ % Russiske Consols .....	—
3 $\frac{1}{2}$ % — — — Boden Kredit .....	94.00
5 $\frac{1}{2}$ % Mexikanske 1899 .....	97.40
5 $\frac{1}{2}$ % Rumænske Stats .....	91.00
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 1890 .....	78.70

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

Forenede Dampskibsselskab 46,000, „Danmark“ 14,000, „Norden“ 36,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 36,000, „Dannebrog“ 32,000, „Skjold“ 22,000, „Urania“ 22,000, „Union“ 8,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 22,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden,  
\*13. Aug. ingen Børs i Berlin.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigt og sikkert

fra

**C. Møllerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.

Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til

Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

## En Jagt,

dr. 25  $\frac{76}{100}$  Reg.-Tons, laster d. w. 1200 Ctnr., sejler uden Ballast, fortømtret i de senere Aar for 3000 Kr., assureret for 3,500 Kr., sælges meget billigt ved Henvendelse til

Mægler **Th. Madsen,**

Masned Sund pr.  
Vordingborg.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeले i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, State-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Enforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begæran.  
Halmstads Beck-, Rafina-  
deri- och Taktjärefabrik.

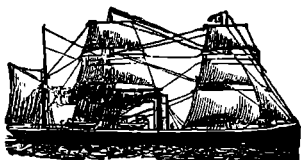
P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-  
arbejde **solidt** og **billigt**.

N. WULFF,

Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Effiigr.)  
Skibsprovianterling.  
Ved Havnen 12, Randers.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,  
Refshaleen.  
Kjøbenhavn.

Det betaler sig for  
**Enhver**  
at proviantere hos  
J. P. Johansen,  
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Babeock & Wilcox

Land- og Marine Rørkedler  
samt Overhedere  
fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Aarhus Skibsværft.

**S. Christoffersen,**  
Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskebe.

Skibsbygger

**Richard Schrøder,**  
Horsens,  
anbefaler sig med Nybyg-  
ninger og Reparationer.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,  
Fredericiagade 27.

Gafé van Zandt,

Set. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Alphas.

Wald. Petersen's

Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.  
Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskebe.

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Kelelæg til Dampskibe efter Kuleyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredder, 12 Dybde

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

LISSABON,

Albert Olsen & Cta.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,  
Befragtningsagenter.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,  
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

Peter M. Simoni,  
Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavsvej 68. Telefon 20003.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.



Husk nu!  
PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

Min Klinik for

Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

Vesterbrogade 60, 1.

12-1. Søndag 8-9.

Hans Bonnesen, Læge.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

### Bekendtgørelse

fra Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Det bekendtgøres herved, at Sejllobet i Kalvebodstrand paa det Sted, hvor Havnevæsenet for Tiden foretager et Sluseanlæg, fra 1. Avgust d. A. og indtil videre er spærret for Sejladsen; men at samtidig et interimistisk Løb aabnes for Sejladsen tæt østen for det gamle Løb.

Det interimistiske Løb er afmærket som det øvrige Løb i Kalvebodstrand.

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1901.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

Ilwo-Kaffebrød

Ilwo - Kaffebrød

Beer-Rusks Søn  
Hofbager  
Copenhagen

Særdeles velsmagende.

Erstatter engl. Bisquit ved

Frokost-og Aftens-Bordet.

Ilwo - Kaffebrød

Ilwo-Kaffebrød

**Esbjerg Maskinfabrik,**  
Jærn- & Metalstøberi.

**Christoffersen & Larsen.**

Udfører alle Reparationer paa  
**Skibe og Maskiner**  
hurtigt og solidt.

**N. M. Hansen,**

Bagermester,  
*Toldbodgade 17.*  
Alle Brødsorter føres.  
Kabat for d'Herres Skibsrestavratører  
Filial.  
St. Strandstræde 43.

**M. Wilhelmsen, Aarhus.**  
Teknisk Forretning.  
Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsiroen gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

**A. Jansen & F. Hansen's**

Maskinværksted,

**Kattesundet 29, Aalborg,**

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

**N. LETH SØRENSEN,**

NYHAVN 42 B.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtre • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved **Strandmøllen og Hellerup.**

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibaværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

**Kjøbenhavns**

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

**Christianshavns Jærnstøberi,**

Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**INDHOLD:** Skibsfarten og Aktieloven. — „Nach Turn & Platzgebrauch“. — Fragtmarkedet. — Kjøbenhavn, den 15. Avgust 1901. — Advarsler. — Spørgsmaal og Svar. — Foreningsmeddelelser. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sætarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. August 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkførerens.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jøpse, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
efter Lord Kel-  
vins Princip).

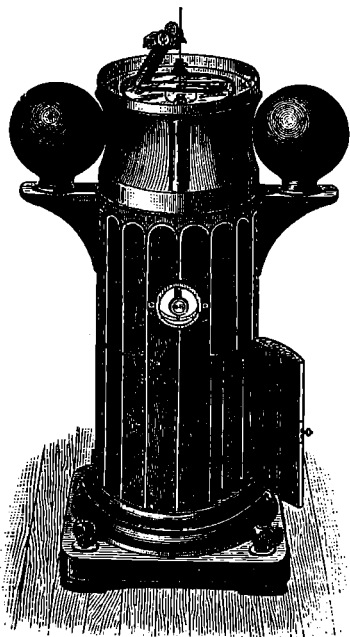
Alm.  
Kompasser.

Baadskompass  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale

Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres



Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.

Azimuth &  
Pell-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine

Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.

Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkerter  
m. m.

Den anerkendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

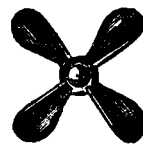
Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

## LANDMANDSBANKEN

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

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



**A. V. PETERSEN**

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆSKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken  
søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og paa trykt selve Om-  
slagspapiret.

**PETER IBSEN.**

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

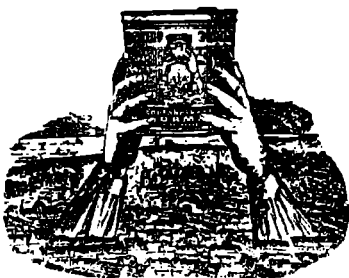
**Babcock & Wilcox**  
Land- og } Rørkedler  
Marine }  
samt Overhedere  
fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmelster &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

**P. Bonnesen,**

Skibsbygmester i Aalborg,  
anbefaler sig med Nybyg-  
ninger af saavel større som  
mindre Træskebe til billigste  
Priser.  
Reparation udføres omhygge-  
ligt.

**N. M. Hansen,**

Bagermester,  
Toldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibrestavtatorer.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

**En Jagt,**

dr. 25 <sup>76</sup>/<sub>100</sub> Reg.-Tons, laster d. w. 1200 Ctnr., sejler uden  
Ballast, fortømt i de senere Aar for 3000 Kr., assureret  
for 3,500 Kr., sælges meget billigt ved Henvendelse til

Mægler **Th. Madsen,**  
Masnedssund pr.  
Vordingborg.

**R. CRAGGS & SONS,**

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon 5560.

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

Læge **H. C. Lund.**

**Hud- og**

**Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Skibsfarten og Aktieloven.

Diskussionen om en Lov om Aktieselskaber glider nu efterhaanden ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt en saadan Lov er ønskelig eller ikke, og det vil af Hr. Skibsreder Torms udførlige Indlæg, som vi gengav i vort sidste Nummer, ses, at han i sin Kritik af det fremkomne Lovudkast ser paa dette ikke alene fra et Skibsfarts-Standpunkt, men at han angriber det ud fra et mere almindeligt Standpunkt. Selvfølgelig ligger det udenfor „Dansk Søfartstidendes“ Ramme yderligere at følge denne Diskussion, der i den forløbne Uge er fortsat i Artikler i „Berlingske Tidende“. Det kan kun være vor Opgave at fremføre de Indvendinger, der fra Skibsfartens Side maa rettes mod Lovudkastet, og den af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling vedtagne, meget omdebatterede Resolution gaar da heller ikke videre. Den paaviser kort og klart de Hovedpunkter i Lovudkastet, der er upraktiske for Skibsfarten og i Strid med dennes Interesser, og det glæder os at kunne konstatere, at den førte Bladpolemik har enten bekræftet eller ikke afkræftet den i Resolutionen liggende Kritik. Dette gælder navnlig Spørgsmaalet om Aktiekapitalens Minimumsstørrelse, med Hensyn til hvilket man nu synes enig om, at 50,000 Kr. er et alt for højt Beløb. Noget vanskeligere falder det aabenbart Lovudkastets Forsvarere at forstaa det urimelige i den Bestemmelse, at der skal afholdes Generalforsamling hvert Aar. Imidlertid vil de nok ogsaa paa dette Punkt vinde frem til bedre Erkendelse, naar de erindrer, at en Lov ikke bør foreskrive noget, der er absolut overflødigt og derfor unyttigt; naar der, som det paa Generalforsamlingen i Rønne saa træffende blev sagt, „ikke er mere at holde Generalforsamling om end bag paa min Haand“ (et Tilfælde, der ofte vil indtræffe for Sejlskibe i oversøisk Fart), saa er det indlysende urimeligt, at en Lov kommer og siger, at der alligevel skal være Generalforsamling. Uden Tvivl vil man efterhaanden forstaa dette og de, der vedtog Resolutionen, vil faa den Tilfredsstillelse, at den vil komme til at vise sin Virkning i en eventuel Lov om Aktieselskaber.

Vi skal til den førte Polemik endnu kun føje nogle faa Ord. Hr. Grosserer Chr. Erichsen har i „Berlingske Tidende“ for d. 16. ds. imødegaaet vor Udtalelse om, at „det synes særdeles uheldigt, at en Kommission afleverer et Arbejde, der bliver saa ubetinget og enstemmigt dømt som upraktisk for en væsentlig Del af den Virksomhed, det omhandler“, og han anfører herimod, at et sjællandsk Handelsmøde har kaldt Udkastet „et aldeles fortrinligt Grundlag for Skabelsen af en dansk Aktielovgivning“. Det synes os dog, at det klart nok fremgaar af vor Udtalelse, at vi med „en væsentlig Del af den Virksomhed, det omhandler“ har sigtet til Skibsfarten, og i hvert Fald vi ser ikke rettere, end at Udkastet fra dennes Side er ubetinget og enstemmigt dømt som upraktisk, og vi forstaaer ikke, hvad Interesse det i denne

Forbindelse har, at et Handelsmøde har været af en anden Mening. Hr. Erichsen burde dertil ikke fremsætte en saa løs Udtalelse som at „sandsynligvis en stor Del af Resolutionens Underskrivere ikke personligt havde haft Lejlighed til at sætte sig ind i det nødvendigvis ret vidtløftige Lovudkast“. Forholdet var det, at Udkastet i god Tid forinden Generalforsamlingen havde cirkuleret i Foreningens Kredsafdelinger, og de Udtalelser, der fremkom, vidnede tilstrækkeligt om, at man havde alt fornødent Kendskab til Udkastet. Det er Hovedindvendingen, der fra Sejlskibsfartens Side fremsættes mod Lovudkastet, at det intet Hensyn tager til den stærke Udvikling, som Aktieselskabs-Institutionen har været og er i indenfor denne Del af vor Skibsfart. Det nytter ikke, som Hr. Erichsen gør, at indvende herimod, at man jo kan blive ved Partederiet; thi naar Sejlskibsrederne af Grunde, som det her er for vidtløftigt at komme ind paa, mener det stemmende med deres Bedrifts Tarv at gaa over til Aktieselskaber, og naar de Selskaber, der er fremgaaede af denne Bevægelse, maa siges i enhver Henseende at være sunde og vel funderede, saa har Lovgivningen ingen Ret til at gribe forstyrrende ind i Bevægelsen — hvad den, trods Udkastet, nu sikkert heller aldrig vil gøre.

Vi antager, at denne Diskussion nu har naaet sit sidste Stadium. Et enkelt Moment, der mærkelig nok hidtil ikke er fremdraget, maa vi dog endnu gøre opmærksom paa. Den nedsatte Kommission havde til Opgave at udarbejde et Lovudkast, der i høj Grad berørte Skibsfartens Interesser, saa vist som Aktieselskabs-Institutionen omspænder langt den største Del af vor Handelsflaade — lige fra de største Dampskibe og ned til de mindre Sejlskibe. I en saadan Kommission var Skibsfarten helt uden Repræsentant. Og dette er saa meget mere overraskende, som Regeringen var gjort opmærksom herpaa. Vi finder i Aarsberetningen for 1900 fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart S. 11 følgende Udtalelse:

„Da Repræsentationen havde bragt i Erfaring, at Indenrigsministeriet havde rettet en Henvendelse til forskellige Mænd om under Ledelse af Retsformand Madvig at udarbejde et Udkast til en dansk Aktielov, anmodede Repræsentationen under 2. November f. A. Ministeriet om, at det maatte blive overdraget en Repræsentant for Dampskibs- og Sejlskibsaktieselskaberne at deltage i de nævnte forbedrende Arbejder, da disse Selskabers Interesser formentlig i høj Grad ville berøres af en saadan Lov.“

Den afgaaede Indenrigsminister, Hr. Bramsen, har aabenbart ikke interesseret sig for at se Skibsfarten repræsenteret i den af ham nedsatte Kommission, og denne har aabenbart ikke følt Trang til at supplere sig i nævnte Retning. Naar dens Arbejde derfor nu møder Kritik fra Skibsfartens Side, saa ligger den for saa vidt som den har redet.

## Ny russisk Lov om Havneafgifter.

Vi har fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget Meddelelse om, at følgende Lov om Havneafgifter i Rusland træder i Kraft d. 1. Januar 1902:

### I.

Af de i Rigets Havne ind- og udgaende Skibe opkræves en Skibsafgift efter følgende Regler:

1) Skibsafgiften opkræves til et Beløb af 10 Kopeker pr. Ton af Skibets Lastrum;

2) Skibe fra Stater, som ikke har afsluttet nogen Handels- og Skibsfarts-Traktat med Rusland, betaler 2 Rubler pr. Ton af Lastrummet. I Tilfælde af, at russiske Skibe i de nævnte Stater erlægges højere Skibsafgifter end 2 Rubler pr. Ton af Lastrummet, har Finansministeren Ret til i tilsvarende Grad at forhøje Skibsafgiften for disse Staters Skibe, der besøger russiske Havne;

3) Lastrummet bliver bestemt efter Maalebrevet under Iagttagelse af Bestemmelser i Artiklerne 124 og 125, med Anmærkning af Handelsstatutet, Udgave 1893;

4) Russiske Skibe, der sejler mellem russiske, ved forskellige Havne liggende Havne eller opretholder regelmæssige Ture mellem russiske og fremmede Havne, skal kun erlægge Skibsafgiften en Gang i hver Navigationsperiode; Afgiften opkræves i den Havn, som Skibet først besøger i Navigationsperioden.

5) Skibe, der afgaar til Udlandet eller ankommer fra Udlandet, skal erlægge Skibsafgiften hver Gang ved Indløbet i eller Udløbet af Havnen;

6) Fritagne for Skibsafgiften er: 1) Skibe under Orlogsflag og de Regeringsinstitutionerne tilhørende Fartøjer, 2) Kabelskibe, det vil sige saadanne, som kun er bestemte til at lægge Telegrafkabler eller remontere dem, 3) russiske Skibe i lille Kystfart og Indsøskibe, 4) russiske Skibe under 20 Tons Lastrum, 5) Koffardskibe, som ikke besøger Havnene i Handelsøjemed, 6) de russiske Yacht-Klubbers Fartøjer, 7) Skibe, som befarer det kaspiske Hav, 8) Skibe, som tilhører Beboerne af Guvernementet Archangel og benyttes til Fiskeri eller Jagt.

### II.

En Pud-Afgift af ind- og udgaende Varer indføres i følgende Havne: Asow, Akkerman, Anapa, Archangel, Astrachan, Baku, Batum, Berdjansk, Warwarowskja, Pristan, Windau, Wladiwostok, Genetschesk, Eupatoria, Jejsk, Ismail, Kertsch, Kikia, Krassnowodsk, Libau, Mariupol, Narwa, Nachetschowan, Nikolajew, Noworossisk, Odessa, Pernau, Petrowsk, Poti, Reval, Rene, Riga, Rostow ved Don, St. Petersborg, Sewastopol, Ssuchum, Taganrog, Temrjuk, Chersson, Jalta og Feodosia, samt i Stanizerne Guilowskaja og Tamanskaja, og opkræves paa følgende Maade:

1) af de fra Udlandet ankomne eller dertil udførte Varer opkræves a.  $\frac{1}{4}$  Kopek pr. Pud af Korn, Hø, Gødningstoffer, Ler (med Undtagelse af Farveler), Straa, Kridt, Kalk, Gibs, Cement og Alabast, Sten undtagen Marmor, Stenkul, Koks, Raanafta, Naftaaffald, Erts Jærnslagge, almindelig Tegl, Salt og Brænde;

b.  $\frac{1}{2}$  Kopek pr. Pud af al Slags Frø, Hør, Hamp, Blaar, Oljekager, Mel, Gryn, Bygningstømmer (med Undtagelse af kostbare Træsorter) og Tjære;

c. af alle andre Varer opkræves 1 Kopek pr. Pud.

2) Varer, som befordres mellem russiske Havne, erlægges en Tredjedel af de under 1. nævnte Satser;

3) Fritagne for Pud-Afgiften er: a. Varer, transporterede udenfor et Havnegebet, b. specielle Militær-

fragter, c. Stenkul, tilhørende Militær- og Marineforvaltningen, d. Byggesten, e. Salt, som befordres fra de russiske Sydhavne til Østersøhavnene;

4) Pud-Afgiften erlægges paa Grundlag af Konossementet uden Kontrol af Vægten;

5) Finansministeren er bemyndiget til at ansætte Varer af ubetydelig Værdi til en endnu ringere Afgift, saaledes at der for saadanne Varer betales mindre end  $\frac{1}{4}$  Kopek pr. Pud, respektiv aldeles ingen Afgift.

### III.

Oprævning af Skibs- og Pudafgiften (I og II) paa hviler de stedlige Toldmyndigheder paa Basis af en af Finansministeren efter Overenskomst med Rigskontrolløren udfærdiget Instruktion.

### IV.

(Omhandler de nærmere Regler for de oppebaarne Afgifters finansielle Forvaltning).

### V.

(Omhandler Reglerne for Anvendelsen af den Byernes Kommunekasse tilflydende Del af Afgifterne).

### VI.

Nærværende Lov træder i Kraft den 1. Januar 1902. Samtidig ophæves de nu i Rigets Havne opkrævede Skibs- og Vare-Afgifter, med Undtagelse af saadanne, der ydes som Vederlag for visse Ydelser og Foranstaltninger, f. Eks. for Lodstjeneste og for særlige Havneindretninger.

## Fragtmarkedet.

Det har været overordentlig kedeligt for os Maaned efter Maaned kun at kunne skrive om et gennemgaaende ret elendigt Fragtmarked, som tilmed stadig blev værre og værre, og det er derfor med dobbelt Glæde, vi i Dag konstaterer, at der i mere end én Retning nu endelig er indtraadt en Bedring. Baade Østen, La Plata, Sortehavet og Østersøen er fastere eller højere, men omend skønt Opgangen intetsteds er særlig betydelig, hilses den dog sikkert med Glæde af Rederne, som i den sidste Tid ikke kan siges at være blevne forvante med gode Fragter, og navnlig er det glædeligt, at Østersøen, som beskæftiger en saa væsentlig Del af den danske Tonnage, endelig møder op med den Bedring, man nu saa længe har ventet paa. Saisonen her begynder jo nu for en Del Pladsers Vedkommende at nærme sig sin Slutning, og da der fra Botten siges at ville blive ikke saa lidt Træ at afskibe endnu, samtidig med at St. Petersborg og til Dels andre Kornafskibningshavne ogsaa behøver en Del Tonnage, er der al Udsigt til, at Markedet ikke alene vil holde sig, men at det endog vil stige yderligere. Rederne selv har det for en stor Del i deres egen Magt at holde Markedet oppe, og forhaabentlig vil de i fuldt Maal forstaa at drage Fordel af den indtraadte Fasthed. Medens, som sagt, en Del Markeder er fastere, er Amerika stadig væk trøstesløs flov, og det er næsten umuligt at faa prompte Baade placerede, selv til yderst lave Fragter. Fra „northern range“ til udsøgt Havn er der sidst betalt saa lavt som  $\frac{1}{6}$ , men selv hertil kan der næppe placeres yderligere Tonnage, da Afskiberne intet Korn har. Mange store Dampere, som er byggede hovedsagelig til

transatlantisk Fart, bliver nu nødsagede til at søge Beskæftigelse paa andre Markeder eller til at lægge op, thi lige saa usselt som det i Øjeblikket er med Kornfragter, er det med Træ, Bomuld, Fosfat etc., og kun for Kul er der lidt Efterspørgsel, men det er vanskeligt at placere Baade over 5,000 Tons.

Det østlige Marked har vist en Del mere Aktivitet end i lang Tid, og Raterne er gennemgaaende en Smule højere. Fra Bombay noteres pr. September 14/6 én, 15/ to udsøgte Havne, 15/6 Hamburg, medens der fra Kurrachee kan faas 1 sh. mere. Pr. April/Maj er der fra Bombay sluttet en Damper til 16/6 p. p. U. K. eller Kont. Calcutta er uforandret paa Basis af 21/3 à 22/6 Jutebasis pr. Oktober. For Ris fra Rangoon til Holland er der betalt 20/ pr. September. Fra Java noteres for Sukker til U. S. 23/9 pr. September.

Sortehavet, Donau og Azoff har ikke alene bevaret deres Fasthed, men Raterne er næsten overalt højere, omend det ikke er meget. Fra Odessa til L. H. A. R. betales c. 10/ for prompt, og pr. 15. September er der sluttet til 11/. Pr. ultimo August/primo Septbr. er der betalt 12/ til Christiania. Fra Sulina betales pr. samme Position 11/ à 11/6 „any“, 6 d. mere til Hamburg. Fra Donau er der igen sluttet en Mængde Dampere, og der kan pr. September opnaas 13/ L. H. A. R., 13/6 Hamburg, 14/6 Kjøbenhavn eller Bergen, 1/ à 1/6 mere pr. Oktober. Azoff er mere stille paa Basis af 11/6 „any“, 12/ Hamburg pr. September, 13/ resp. 13/6 pr. Oktober. Middelhavet er fremdeles meget utilfredsstillende. Laster er egentlig ikke knappe, men Raterne er gennemgaaende usle. Da tilmed Kulfragterne indefter til Middelhavet stadig falder, er det næsten ikke muligt at slippe fra en Rundrejse uden Tab. For Erts noteres kun 7/9 Aguilas/Glasgow, 6/9 à 7/ Benisaf/Tyne, 7/ à 7/3 Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam, 8/3 Carthagena/Garston, alt med „full terms“. Fra Grækenland til Glasgow kan faas 6/9 à 7/ med fri Dispatch, og fra Elba 5/9 à 6/. For Fosfat noteres 7/ Bona/Rotterdam, 6/9 Kingslynn, 7/9 Ghent, 9/ Sfax/Liverpool, 8/6 Newcastle, og for Esparto 14/6 fra Tunis Kysten til Aberdeen. Fra Bilbao sluttet der fremdeles til 4/ Cardiff, 5/ Tyne Dock, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Glasgow eller Middlesbro, 5/6 Dunkirk, 5/3 Rotterdam.

Amerika er næsten uden Liv, og med Undtagelse af nogle Befragtninger af ikke for store Dampere for Træ fra de nordlige Pladser samt nogle ganske enkelte Baade for Korn og Bomuld, har der ingen Forretninger fundet Sted. Det er yderst vanskeligt at finde Beskæftigelse fra Nordamerika for prompte Baade, og for senere Positioner er Befragterne meget tilbageholdne og Raterne tarvelige. Fra nordlig Havn til Cork for Ordre er det tvivlsomt, om der kan opnaas 1/9 à 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og til direkte udsøgt Havn er Raten kun nominelt 1/6. For Bomuld er Begæret næsten lig Nul, og Raten illustreres ved 30/ fra Savannah til Manchester eller Liverpool, hvortil der er sluttet. Paa Netto Charter Form er Raterne lavere, og fra Golfen til U. K. eller Kont. noteres ikke mere end 12/ à 12/6 pr. September, 13/6 à 14/ pr. Oktober, 14/3 pr. Novbr./Decbr., men der er næsten ingen positive Ordre. Tømmerfragter fra Golfen er der ingen af, og fra de nordlige Havne er der kun et meget limiteret Begær efter Baade til Deals. Der sluttet sidst fra St. John til 35/ Glasgow, 37/6 Vestkysten af G. B.

La Plata er rolig, men fast, og Baade paa c. 3,000 Tons kan fra San Lorenzo Grænsen betinge 16/6 à 17/6 pr. September/Oktober. Fra de nedre Pladser noteres 14/6 à 15/.

For Østersøens Vedkommende er St. Petersborg det Sted, hvorfra Stigningen er udgaaet, og Træfragterne baade fra Sverrig og Finland er ogsaa fastere, omend skønt der endnu ikke er indtraadt nogen Opgang, men Begæret er livligere. St. Petersborg er 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3 d. højere i Ugens Løb og betaler nu 1/3 London, Rotterdam, 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen, Dunkirk, Hamburg, 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rouen. Libau begynder ogsaa saa smaat at komme med og noterer

10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Fra Kronstadt til Holland noteres Hfl. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 13 D/B., Hull 20/6 à 21/, Boston 23/6 D/B. og fra Hernøssand til Grangemouth 22/. For Props fra Kristinestad til Englands Østkyst kan faas 23/, til Cardiff eller Barry 24/6 à 25/. Fra Søderhamn Distriktet til Honfleur noteres Fracs. 34 D/B. B. og fra Sundsvall Fracs. 30/31. Erts fra Luleå giver 5/6 à 5/9 til Rotterdam eller Amsterdam, og fra Oxeløssund betales 4/6 til Rotterdam. Reval er fremdeles fuldstændig forretningsløs. Riga er flov, og Raterne er ikke undergaaede nogen Forandring i Ugens Løb. For Sleepers noteres fra Riga 8/ til Dublin, 6/ Ardrossan, 5/9 Boston, endvidere 5/6 Danzig/Boston, 5/3 Memel/West Hartlepool. Fra Sydfinland til Kjøbenhavn noteres for Smaadampere uforandret Rm. 18/20 for Brædder, Rm. 20/23 til dansk Provinshavn.

Kulmarkedet er stadig meget utilfredsstillende, omend Raterne til Østersøen er noget bedre, men næsten i alle andre Retninger er der en Negang at spore, navnlig til Middelhavet, og baade i Wales og paa Østkysten er Ekspeditionerne gennemgaaende daarlige. Fra Cardiff til Stettin sluttet til 5/, Kjøbenhavn 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Helsingør 5/3, Christiania 4/9, Port Said 7/, hvilket omtrent er uforandret, men til Genua betales for prompt 6/, som viser en Nedgang af 9 d. For primo September kan dog faas 6/6 til Genua. Fra Tyneen faas med Lethed 4/ til Kronstadt for prompt, medens September Tonnage kan betinge 4/3, hvortil der er sluttet. Endvidere er der betalt 4/ Stockholm, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Swinemünde, 4/3 à 4/6 Libau eller Riga. 6/ à 6/6 Genua, 7/6 Port Said.

## Lodsforholdene paa Femø.

Vi har faaet tilsendt nogle Eksemplarer af „Lolland-Falsters Folketidende“, hvori der gives en Fremstilling af de Uheld, der har mødt norsk Damper „Spero“ i Nykjøbing F. Havn og paa Vejen dertil. I Havnen havde den det Uheld, da den skulde passere Christian den 9. Bro, at komme til at staa fast paa en Pule, hvor den i en Timestid spærrede Trafikken; Grunden til Uheldet var, at Opmudringsarbejdet ved Svingbroen endnu ikke er fuldendt. Til det Uheld, Skibet havde inden det ankom til Nykjøbing, knytter der sig imidlertid mere Interesse. Kaptajnen fortæller herom:

„Kl. 5 i Gaar Eftermiddags ankom vi ud for Femø, hvor jeg vidste der var Lodsstation. Allerede et godt Stykke i Forvejen havde jeg ladet hejse Lodsflag, men ikke desto mindre var der ikke Spor af Lods at opdage, da vi kom ud for Femø. Jeg kastede da Anker og lod Styrmanden gaa i Land. Her traf han en Mand, der sagde, at Lodsens boede ovre i den modsatte Ende af Øen. Styrmanden maatte gaa tværs igennem Øen, men da han endelig fandt Lodsens, laa denne i Sengen. Han havde nok set Lodsflaget, sagde han, men han følte sig ikke rask og vilde derfor ikke gaa ud. Paa Styrmandens Anmodning om at telefonere til Guldborg efter en anden Lods svarede han benægtende; han skulde nok komme henad Morgenstunden, — hvis han blev rask. Styrmanden vendte saa tilbage med den Besked, og der var foreløbig intet andet at gøre end at blive liggende; thi at gaa uden Lods ned til Guldborg turde jeg ikke. Endelig Kl. 5 i Morges kom Lodsens og meldte sig til Tjeneste. Som De ser, er vi nu kommen i Havn, men denne Forsinkelse — paa Grund af Lodsens Vrangvillighed — har kostet os flere Hundrede Kroner, idet den har sinket Skibets Losning en hel Dag. Man maatte helt ned til Afrika for at finde et Sidedestykke til Femø Lodsstation, og han skulde ikke undlade

i Søfartstidende at gøre opmærksom herpaa. Om Sommeren i godt Vejr kunde det endda gaa an — bortset fra Penge-tabet — men en barsk Vinteraften vilde det være mindre behageligt“.

Hertil føjer Bladet:

„Vi har forhørt os andre Steder og faaet at vide, at det ikke er første Gang, der er klaget over Femølodsen. Der vil derfor nu for Alvor blive gjort Skridt her fra Byen for at faa ovennævnte Forhold rettet“.

I en senere Artikel i Bladet hedder det:

„I Anledning af vor Artikel om Lodsforholdene paa Femø, der til Dels var optaget efter et Referat af Kaptajnen paa den norske Damp „Spero“, er vi af en sagkyndig Mand paa Femø, som er nøje kendt med Lodsvæsenet dersteds, blevet gjort opmærksom paa, at ved Bedømmelsen af Lodsforholdene paa Femø er der et meget vigtigt Moment, som særlig maa tages i Betragtning, forinden al Skyld for Forsømmelse lægges over paa Lodsens, og det er Lodsstationens meget uheldige Beliggenhed. Stationen ligger i Udkanten af Sønderby By og saaledes, at Udsigten fra denne til Farvandet, der gaar fra Nordspidsen af Vejrsø, opad Omø Sund og over mod Knudshoved, ad hvilket alle de Skibe kommer, som skal til Masned Sund og Nykjøbing F., næsten aldeles er spærret af store Træer og høje Pile, og det samme er Tilfældet med Strækningen fra Knudshoved og ned til tværs af Femø.

Er Lodsens nu ikke saa heldig ved de enkelte smaa Aabninger imellem Træerne — der de fleste Steder kun er en Skibslængde lange — at opdage et Skib med Lodsflag, saa kan det bag Trætoppene — der paa enkelte Steder er saa høje og tætte, at de fuldstændig forhindrer Udsigten ud over Søen paa over  $\frac{1}{2}$  Mils Længde — skjule sig for ham, thi det er tværs af Øen, og saa er det for sildig at tage ud, da Skibet vil være langt forbi Øen, forinden han med sin Baad naar ud i Farvandet ved „Skellerøvs“-Vageren, hvor han skal tage Skibene, og da det altid tager 1 à  $1\frac{1}{2}$  Time, efter som Vinden er, er det indlysende, at har han — begrundet paa den daarlige Udsigt fra Stationen — ikke kunnet faa Skibet at se i rette Tid og det ikke vil vente paa ham, gaar det fra ham, hvad jo er til Skade for Lodseriet og til Gene for Skibsførerne.

Vor Meddelelse anbefaler os derfor at henlede Autoriteternes Opmærksomhed paa disse for Femø Lodseri uheldige Forhold og at henstille til alle dem, der har Interesse af, at Lodseriet kan blive til saa stor Nytte for de søfarende som muligt, at arbejde for, at Lodsstationen snarest muligt bliver flyttet ud til den nordvestlige Side af Øen, hvorved vil opnaas de for Lodseriet og de søfarende store Fordele:

1) at Stationen herfra vil kunne opnaa at faa en fri og uhindret Udsigt over Farvandet fra Vejrsø, opad Omø Sund, og derfra langs med Sjællandskysten til Masned Sund og til Guldborg.

2) at Lodsens altid vil kunne have sin Lodsbaad liggende lige tæt ved Stationen og

3) kun have 10 Minutters Sejlads ud til de Skibe, der ønsker hans Assistance.

Vi maa dog bemærke, at Stationens uheldige Beliggenhed, som vi nu har paapeget efter at være bleven gjort opmærksom derpaa, ikke retfærdiggør Femølodsens Optræden ved den omhandlede Lejlighed, og vor Kritik var saa meget mere berettiget, som der, medens den nuværende Raagelods var paa Femø, ikke var Grund til Klage over Forholdene.

Vi henleder saavel vedkommende Autoriteters som de interesserede Søfartsforeningers Opmærksomhed paa de her fremdragne Forhold.

## Den ny Haandbog i Sømandsskab.

Kaptajn J. Kusk Jensens nylig udkomne Haandbog i praktisk Sømandsskab har saavel af Publikum som af Pressen faaet en særdeles gunstig Modtagelse. I den korte Tid, der er forløbet, siden den saa Dagens Lys, har Efterspørgslen efter den været livlig og Salget er, navnlig i Betragtning af den mindre gunstige Aarstid, gaaget rask fra Haanden. Af de fremkomne Presseudtalelser gør vi her nogle Uddrag:

„Norges Søfartstidende“: Det er os en Glæde paa det bedste at kunne anbefale nærværende Bog. For en ung Mand, der nærer alvorlig Interesse for sit Kald, og hvem det er magtpaaliggende at perfektionere sig saa vidt mulig i de dertil hørende Færdigheder, vil Kaptajn Jensens Bog om praktisk Sømandsskab være baade en velkommen og vi kan godt sige underholdende Lektüre. — Lysten til Søen ytrer sig, som bekendt, allerede i en tidlig Alder. Med hvilken Interesse vandrer den saaledes „betagne“ Gut ikke ned til Havnen for at faa se et Glimt af Livet om Bord og tilegne sig en eller anden Erfaring, som han senere kan gøre sig til af overfor sine uvidende Kammerater. Og hvilken Triumf den Dag, han kan præsentere sine beundrende Kolleger et af ham selv udført Pølestik, en Sømandsknob, og vise dem Forskellen paa en Raabaandsknob og en Kællingknude. Aa jo, — vi erindrer vel mere eller mindre at have lidt af den samme Ærgærrighed efter af sine Jævndrende at blive betragtet som en udlært Sømand, før man endnu har faaet et Søsprejt i Ansigtet. — Men lige meget, om intet kan med mere Sandhed siges, end om Sømandens Kald, at det er Lysten, der driver Værket, og er den til Stede, da tvivler vi om, at nogen Roman eller Indianerfortælling vil kunne være den vordende Søgut mere velkommen end Kapt. Kusk Jensens Bog. Takket være de tydelige og korrekte Tegninger, vil vi snart se Drengen ivrig beskæftiget med ved et Stykke Hysing eller Merling at søge at erhverve sig Færdighed i at udføre alle de angivne Stik og Knob eller gøre sig bekendt med de forskellige Skibes Rig og med Benævnelserne paa de enkelte Dele af samme. — Vi mener, at inden kort Tid vil Drengen gennem denne Haandbog have erhvervet sig Kundskaber, der ikke gør ham til hel Fremmed, naar han første Gang sætter sin Fod paa et Skibsdæk eller gør sit første Forsøg paa at klare Pyttingvantet og fortsætter Turen opover til Bovenræerne, der jo i Reglen er Feltet for hans første virkelige Sømandsarbejde til Vejrs. . . . Stoffet er behandlet paa en Maade, der betager det enhver Tørhed og Kedsommelighed. . . . Tegningerne fortjener Ros for den Tydelighed og Akkuratse, hvormed de er udførte. . . . Vi mener trygt at kunne anbefale Kapt. Jensens Haandbog til vore unge Sømand og ønsker den som en Del af Skibs-biblioteket saa stor Udbredelse som mulig i vore Skibe“.

„Nationaltidende“: At Dampskibsfarten ødelægger Kendskabet til det praktiske Sømandsskab, og særlig til alt Skibmands- og Matrosarbejde, er desværre sikkert nok. Sømandens smukke og nødvendige Haandværk staar snart Fare for at blive helt ukendt. Man maa alene derfor være Forfatteren taknemmelig, fordi han redder alt dette fra Forglemmelse. Det er snart kun de Mænd, der har gjort Skib-rigger-Arbejdet til deres Erhverv, som endnu forstaar at udføre de Arbejder, Bogen lærer om; Flertallet af Nutidens farende Søfolk har mer eller mindre glemt, hvad de lærte en Gang i Sejlskibene, eller de har aldrig kunnet udføre disse Matrosarbejder. Kaptajn Kusk Jensens Bog bliver derfor i en vis Forstand et historisk Værk, der oplyser om, hvad en fuldt uddannet praktisk Sømand og Matros i sin Tid præsterede af Haandværksarbejde, og Efterslægten vil sikkert med Undren se paa, hvad der fordredes af en saadan Mand.

Hermed være langt fra sagt, at Bogen ikke har aktuel, praktisk Værdi, tværtimod. Heldigvis eksisterer der endnu Sejlskibe, og Bogen lærer, hvorledes baade det staaende og det løbende Gods skal være, hvordan Skibene tilrigges, Sejlene

underslaas, tilsættes, bjærges og rebes, lærer, hvordan der skal ankres og lettes, oplyser om Kølhaling, Skibenes Deplacement og Stabilitet samt om alle Manøvrer med dem, kort sagt, der er næppe noget Spørgsmaal, der lades ubesvaret. Ogsaa for Dampskibssømanden findes imidlertid en Række Oplysninger. Med Hensyn til Manøvre med Dampskib henviser Forfatteren hovedsagelig til Kaptajn P. Jensens „Vink til unge Førere og Styrmand i Dampskibe“; men Afsnittene om Ankerspil, Ankre og Moringer, om Drivankre og Nødror, Bugseringer, Lod, Log og Lanterner, om Redningsvæsenet, Olje som Bølgedæmper m. m. omfatter jo alle Slags Skibe. Det samme gælder til Dels et Afsnit om „forskellige Stillinger og Skikke om Bord“. Vi vil ønske, at navnlig Nutidens Letmatroser og Matroser vil læse dette Afsnit og lægge sig paa Sinde, hvad de bør kunne udrette for at være dygtige og brave Sømand. Paa 194 Sider i Kvartformat har den erfarne Forfatter opsamlet saa mange gode Raad og saa megen Vejledning, at den danske Sømand, hvis han fulgte disse Raad og tog ordentlig Lære af Bogen, vilde bevare det Navn, han havde fra gammel Tid, at være blandt de ypperste Søfolk paa Jorden.

Det nu udkomne Værk maa have kostet Forfatteren overordentlig Flid, og man maa beundre, at Fingre, der er vant til at bruge Mærlespiger, har kunnet præstere den lange Række gennemgaaende tydelige, vejledende Tegninger, hvor næst vi vil fremhæve, at Teksten er affattet sammentrængt, uden flere Ord end nødvendigt; men forståelig for de Læsere, den er bestemt for. ....

„Ny Tid“, udgivet af „Sømandenes Forbund i Danmark“: .... Vi anbefaler indtrængende enhver Sømand, særlig de yngre, at anskaffe sig dette Værk, der vil være til uvurderlig Nytte for deres Uddannelse. Forfatteren har haft et lykkeligt Greb paa at fremstille Haandbogen i en populær, let forståelig Form. Og de righoldige, ypperlige Tegninger vil sikkert yderligere bidrage til at lette Forstaelsen af Teksten. .... En Haandbog om Bord i ethvert Sejlskib og Fritid til at studere Bogen — saa vil Sømandene høste den fulde Nytte af Skibsfører Jensens udmærkede og samvittighedsfulde Arbejde.

Dansk Navigator-Tidende: „Ved denne Bogs Fremkomst har Kapt. Jensen afhjulpet et Savn i den danske nautiske Literatur... De Afsnit i Bogen, der behandler Afrigning og Tilrigning etc., er behandlet med stor Dygtighed, hvad gennemgaaende maa siges om hele Stoffet; kun vilde det have været ønskeligt, om Bogen havde indeholdt en fyldigere Udvikling af Sejlmanøvre, Letning og Ankring i Strømfarvand.... Grunden er lagt til en god Haandbog, som vi giver vor bedste Anbefaling.

## Personalia.

Kapt. C. Lund har fratraadt Dpsk. Hengest, som indtil videre er overtaget af Kapt. H. Bønnelykke, da Dampskibet Nidaros foreløbig er oplagt.

I Følge Meddelelse fra Leith er Føreren af Dpsk. Vesta, Kapt. C. J. Holm, lagt syg i Land i Reykjavik, hvorefter Skibet føres videre af 1. Styrmand L. P. Larsen.

## Foreningsmeddelelser.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle. Skibsreder C. P. Lund, Rønne. Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent N. Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby Fønø, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

### „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	Knud Petersen og Henrik Knudsen.
Aarhus.....	—	N. Knudsen.
Assens.....	—	J. Jørgensen.
Esbjerg.....	—	J. Clausen.
Faaborg.....	—	J. Amtoft.
Fredericia.....	—	E. Thiellesen.
Frederikshavn..	—	N. Petersen.
Horsens.....	Overretssagfører	Schouenborg.
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	Aage Schultz.
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	Ludvig Arntzen.
Kolding.....	Overretssagfører	H. C. Bennetzen.
Marstal.....	Sagfører	H. P. Nielsen.
Middelfart.....	—	Philip Hansen.
Nexø.....	—	H. Mauritzen.
Nyborg.....	—	Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	—	P. P. Salling.
Odense.....	—	E. Kiørboe og C. Knudsen.
Rønne.....	—	Janus Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører	J. Jacobsen.
Thisted.....	Sagfører	Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører	F. Knudsen.

### Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør.....	„	J. Schmidt, Dragør.
Faxe og Omegn.	„	J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
Rødvig.....	„	J. P. Nielsen, Rødvig.
Stege og Nyord.	„	N. P. Hansen, Nyord, Stege.
Vestsjælland...	„	H. Larsen, Vordingborg.
Lolland-Falster..	„	C. Andersen, Bandholm.
Bornholm.....	„	H. M. Kofoed, Rønne.
Midtfyen.....	„	M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
Sydfyen.....	„	Th. Nielsen, Svendborg.
Østfyen.....	„	W. Iversen, Nyborg.
Langeland.....	„	A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordfyen.....	„	C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
Ærø.....	„	Joh. Albertsen, Marstal.
Syddjylland.....	„	P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.
Midtjylland.....	„	S. Christensen, Aarhus.
Nordjylland.....	„	J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

## Fra Sø og Land.

Vi er anmodede om at gøre opmærksom paa, at der i „Berlingske Tidende“s Aftennummer for d. 16. ds. findes en Artikel af Hr. Grosserer Chr. Erichsen som Svar paa Hr. Skibsreder Torms Artikel, der var optaget i vort sidste Nummer.

Et afsluttende Svar fra Hr. Torm er derefter fremkommet i samme Blads Aftenudgave for d. 20. ds.

Gennemsnitstonnagen for de forskellige Nationers Dampere er, if. „Hansa“, følgende: Tyske 1,074, Østrigske 1,050, Hollandske 1,008, Italienske 995, Engelske 986, Amerikanske 847, Franske 808, Spanske 789, Danske 658, Norske 592, Russiske 551, Britiske Kolonier 415 og svenske 371, alt Reg.-Tons Netto.

## Ugens Havarier.

Ellen, Mathilde og W. Klitgaard, Kuttere af København, er ankomne til Frederikshavn efter i en Orkan under Island at maatte kappe deres Rigning for at undgaa at drive paa Land. Kutterne bugseredes til Frederikshavn af Trawldpsk. Cimbria af København.

Maren, Galease af Marstal, er d. 14. ds. indkommen til Nexø læk og maa losse og reparere. Skibet kom fra Carls-hamn med Granit.

Wladimir Sawin, Dpsk. af København, har været paa Grund ved Durban og har Skade paa Roret.

Avanti, Barksbib af Christiania, er indbragt til Frihavnen efter Grund sætning paa Middelpullen.

Hugo, Barksbib af Christianssand, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra Hudiksvall til Cap med Træløst paa Grund paa Valagrunden. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Hylton, Dpsk. af London, er ankommet hertil efter Grundstødning i Fehmern Sund. Skibet var paa Rejsen fra Pommern til St. Petersburg.

Rona, Dpsk. af Leith, er indbragt til Christianssand med brækket Skrueraksel. Dpsk. Buda har bugseret Rona til Leith for Reparation.

Forsøget, Jagt af Aalborg, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Falkenberg i Ballast paa Grund paa Læse Nordvestrev. Flot med Assistance af Dpsk. Læse og fortsat Rejsen ubeskadiget.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Hamburg—Amerika Linjen har i disse Dage bestilt 6 ny Dampere hos engelske Skibsværfter.

Fra Skibsbygmester Chr. Christensens Værft i Kolding er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den fik Navnet Smart, maaler 241 R. T. Brutto og er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse. Skibet tilhører et Aktieselskab i Marstal og skal føres af Kapt. Christensen af Ommel.

Med Hjuldampfærgen „Strib“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri paa Bestilling af de danske Statsbancr til Overfarten over Lille Bælt, foretoges d. 15. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der overværedes af de danske Statsbaners Søfartschef og Inspektører.

Færgen, der er enkeltsporet, er 165 Fod lang, 26½ Fod bred og c. 12 Fod dyb og beregnet til at overføre 5 belæssede Jærnbanevogne. I Færgens ene Ende er anbragt en smukt dekoreret Salon for 1. og 2. Klases Passagerer samt Damekabyt med Toilettrum; i den anden Ende Salon for 3. Klases Passagerer samt Rum for Mandskabet. I Vingehusene paa begge Sider af Dækket er indrettet Rum for Jærnbanepersonalet, Maskinmester, Køkken etc. Paa Forkant af Vingehusene fører Trapper op til Promenadedæk, anbragt over disse. Færgens Maskine er diagonal Høj- og Lavtryks Dampmaskine med Overflade Kondensator paa 500 ind. H. K.; der opnaedes en Maksimums Fart af 10,91 Mil, paa Kulprøven var Farten 9½ Mil med et gunstigere Kulforbrug end kontraktlig betinget.

Prøveturen forløb i enhver Henseende til de om Bord værendes fulde Tilfredshed, og Færgen overtoges efter endt Prøve af Statsbanerne.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Holst, ankom til New York 16. Avgust. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 17. Avgust, best. til Christiania. — Leopold II, Sørensen, afgik fra Cardiff 19 Avg. — Nicolai II, Wulff, i Kbhvn. — Norge, Gundel, afgik fra New York 3. Avg., best. til Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 3. Avg. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 10. Avgust, best. til Christiania. — Douro, Ørum, afgik fra Lissabon 18. Avgust, bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra St. Petersburg 16. Avgust, bestemt til Kbhvn.

Antwerpen, Andreasen, ankom til Kbhvn. 18. Avgust. — Arkansas, Petersen, ankom til København 16. Avgust. — Arno, Strubberg, afgik fra Mahon 17. Avgust, bestemt til Tarragona. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Dunkirk 19. Avgust. — Botnia, Bay, afgik fra Kbhvn. 20. Avg., bestemt til Riga. — Ceres, Jacobæus, i Islandsfart. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra St. Petersburg 19. Avg., bestemt til Naadendahl. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 18. Avgust, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, ankom til Havre 19. Avg. — Ella, Brock, ankom til Kbhvn. 16. Avgust. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 3. Avg., bestemt til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 14. Avg. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 17. Avgust, bestemt til London. — Georgios I, Egense, afgik fra Boston 10. Avg., best. til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Sevilla 19. Avgust, bestemt til Genua. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 17. Avg., bestemt til New York. — Jolantha, Ingvarsen, afgik fra Pillau 16. Avg., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 19. Avg. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 19. Avgust. — Kursk, Møller, afgik fra Newcastle 19. Avgust, best. til Kbhvn. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise ankom til Pillau 18. Avg. — Louisiana, Jensen, ank. til Kbhvn. 10. Avg. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 8. Avg., best. til Boston. — Maja, Petersen, ankom til Hamburg 17. Avgust. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Kbhvn. 16. Avg. — Nordjylland, Kromann, ank. til Antwerpen 15. Avg. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til

Kbhvn. 19. Avgust. — Omsk, Müller, ankom til Kbhvn. 19. Avgust. — Perm, Christensen, ankom til London 18. Avg. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 11. Avgust. — Skalholt, Godtfredsen, i Islandsfart. — Valdemar, Koføed, afg. fra Kbhvn. 19. Avg., bestemt til Hull. — Vendsyssel, Kjær, afgik fra Kbhvn. 17. Avg., best. til Leith. — Vesta, Larsen, afgik fra Leith 19. Avgust, bestemt til Kbhvn. — Vesuv, Mortensen, afgik fra Kbhvn. 19. Avg., best. til London. — Viking, Schibbye, ankom til St. Petersborg 19. Avgust. — Alabama, Gotsche, ankom til Kbhvn. 8. Avg. — Algarve, Borries, afgik fra Kbhvn. 17. Avg. — Tiber, Beck, afgik fra Hudiksvall 9. Avg., bestemt til Barcelona. — Beira, Lunge, er ankommen til Barcelona.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 22. Avg., best. til Newcastle via Aalborg og Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Nakskov 21. Avg., bestemt til Newcastle via Svendborg og Odense. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 21. Avg., bestemt til Randers. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 22. Avg., bestemt til Newcastle. — Knuthenborg, Søbørg, afgik fra Newcastle 22. Avg., bestemt til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afgik fra Leith 21. Avgust, bestemt til Faaborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 19. Avg., best. til Reval via Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Malmø 22. Avg., bestemt til Grimsby via Helsingborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 21. Avg., bestemt til Leith via Aarhus og Aalborg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til St. Petersborg 10. Avg. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 15. Avg. — Johan Siem, Knudsen, ankom til St. Petersborg 17. Avg. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afgik fra St. Petersborg 14. Avg., bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 7. Avg. — Russ, Jensen, afgik fra Dunkerque 15. Avg., ankom til Bary Dock 17. Avg. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Durban 11. Avg. — Eduard Bary, Fagerlund, ankom til Singapore 10. Avg. — Baron Driesen afgik fra Newcastle 14. Avg., bestemt til Genua.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Rouen 16. Avg. — Kamma, Pedersen, ankom til Blyth 20. Avg. — Helga, Lagesen, ankom til Stettin 18. Avg. — Martha, Jørgensen, afgik fra Tyne Dock 16. Avg. — Elna, Møller, ankom til Islinge 19. Avgust. — Therese, Løffler, afgik fra Blyth 19. Avgust.

**Urania.** Polarstjernen, Callesen, ankom til Rotterdam 20. Avg. — Ekliptika, Nielsen, pass. Kbhvn. 20. Avg. til Rotterdam. — Venus, Jørgensen, afgik fra Port Lemon 18. Avg.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstødt, afgik fra Mauritius 17. Avg. til Aden. — Nordland, Pii, pass. Kbhvn. 17. Avg. til Rouen. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 20. Avg. — Holland, Petersen, ankom til Nykjøbing F. 19. Avg. — Rusland, Møller, ankom til Kjøge 17. Avg.

**Vesterhavet.** Niobe, Schmidt, afgik fra Methil 17. Avg., ank. til Esbjerg 19. Avg. — Naney, Nielsen, ankom til Riga 14. Avg. — Nautik, Mortensen, afgik fra Blyth 17. Avg., ank. til Frederikshavn 19. Avg. — Nexos, Sørensen, afg. fra Warkworth 14. Avg., best. til Kronstadt. — Nordsøen, Gram, afgik fra Torneå 16. Avg., ankom til Åbo 19. Avg. — Nora, Jørgensen, afgik fra Stockholm 17. Avg., ankom til Holmsund 19. Avg. — Neptun, Winther, afgik fra Esbjerg 17. Avgust, ankom til Antwerpen 19. Avgust. — Norma, Nielsen, ankom til Kronstadt 17. Avg. — Alfa, Nørby, afg. fra Sundswall 17. Avg., ankom til Ørnskjoldsvik 18. Avgust.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Methil 19. Avgust. — Karen, Degn, ankom til Tynen 20. Avgust.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ankom til Riga 14. Avg. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 18. Avg., bestemt til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 15. Avg., best. til Rotterdam.

**Østersøen.** Cimbria, Hansen, afgik fra Kiel 18. Avg., best. til Cardiff. — Gratia, Skov, ankom til Amsterdam 14. Avg.

**Union.** Frisia, Poulsen, ankom til Rotterdam 14. Avg. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sunderland 17. Avg., best. til Stettin. — Britannia, Larsen, afgik fra Blyth 17. Avg., bestemt til Kronstadt. — Laledonia, Fisker, afgik fra Dordrecht 16. Avg., ankom til Blyth 18. Avgust,

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra Terneuzen 20. Avgust, bestemt til West Hartlepool. — Brattingsborg, Clausen, ankom til New Orleans 11. Avgust. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Newcastle 12. Avg. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 16. Avgust. — Jomsborg, Kühl, ank. til Blyth 13. Avgust. — Kronborg, Schultz, afgik fra Galveston 19. Avgust, bestemt til

Rotterdam. — Rosenberg, Schultz, passerede Sundet den 19. Avg. paa Rejse til Rotterdam. — Skanderborg, Jensen, ankom til Blyth 13. Avg. — Søborg, Fischer, ankom til Kotka 17. Avg. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 19. Avgust. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Ardrossan 12. Avgust.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Kronstadt 20. Avg. — Klampenborg, Jensen, pass. Sundet 19. Avg. paa Rejse til Terneuzen. — Marselisborg, Andersen, ankom til London 6. Avgust. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kronstadt 20. Avg. — Skodsborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 17. Avg. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Calais 18. Avg. — Ulfborg, Hveissel, afg. fra Cardiff 17. Avg., best. til Buenos Ayres. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kronstadt 18. Avg.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 17. Avg. — Kallundborg, Lund, pass. Sundet d. 20. Avg., fra Luleå til Rouen.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ank. til Kronstadt 16. Avg. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Reval 16. Avg., ankom til St. Petersborg 17. Avgust. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 15. Avg. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 16. Avg., ankom til Methil 20. Avg. — Alice, Hansen, ankom til Aarhus 18. Avg. — Ajax, Brorson, afgik fra Blyth 14. Avg., ankom til Kbhvn. 17. Avg. — Rønne, Hintze, ankom til Lerwick 13. Avg. — Nauta Madsen, afg. fra Grangemouth 20. Avg., bestemt til Kiel.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Dunkirk 16. Avg. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Newcastle 17. Avg. — Helge, Matthiessen, ankom til Rotterdam 16. Avgust.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berntzen, ankom til Port Arthur 18. Avg. — Siam, Glahn, ankom til Saigon 17. Avg. — Normannia, Erichsen, afgik fra Singapore 1. Avg. — Patria, Larsen, afgik fra Port Arthur 19. Avg. — Cimbria, Hansen, afleveret i Kiel 18. Avg.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Grangemouth 15. Avg. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Kemi 15. Avg. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Calais 17. Avg.

**Vendla.** N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Grangemouth 20. Avg.

**Æros.** Energi, Nielsen, ankom 14. Avg. til Tuborg. — Enigheden, Svane, ankom 15. Avg. til Cherbourg.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Stockholm 20. Juli. — London, Bom, afgik fra Newport 16. Avg., best. til Kronstadt. — Paris, Lund, afgik fra Methil 17. Avgust til Korsør.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 15. Avg. — Kai, Thomsen, ank. til Rouen 19. Avg. — Clara, Jensen, ankom til Libau 17. Avg.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Reval 19. Avgust. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Reval 19. Avgust.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Newcastle 19. Avgust.

### Sejlskibe.

**Fane.** Nordby, Gladstone, Nielsen, ankom til Dunkirken 15. Avgust fra Taltal via Falmouth. — Medor, Svarrer, ankom til Hamburg 5. Avgust fra Rio Hashe. — Maracaibo, Svarrer, passeret Isle of Weight 7. Avgust fra Hamburg til La Guayra. — Lenita, Clausen, afgik fra Menado 3. Juli til Sangir Isle. — Sørine, Andersen, afgik fra Bahia de Caracas 20. Juli til Hamburg. — Serapis, Laursen, afgik fra Liverpool 17. Avgust til Port Natal. — Esmeralda, Pedersen, ankom til Sidney 16. Avgust fra Melbourne. — Aagot, Nørby, pass. Dungeness 14. Avgust fra Hamburg til Santos.

**Fane.** Sønderho, Martha, Nissen, ankom 13. Avgust til Hamburg fra Maracaibo. — Anna, Mortensen, afgik 18. Avgust fra Emden til Kronstadt.

**Rønne.** Odin, Møller, ankom til Næstved 11. Avgust. — Coureer, Jakobsen, ankom til Aalborg 12. Avgust. — Karen, Øbergens, ankom til Oskarshamn 12. Avgust. — Cathrine, Hansen, ankom til Svendborg 11. Avgust. — Erik Sonne, ankom til Vestervig 13. Avgust. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 15. Avgust. — Næstved, Larsen, ankom til Stolpemünde 17. Avgust. — Veset, Ølsted, ankom til Svinemünde 17. Avgust.

**Svendborg.** Samson, Hansen, ankom til St. Petersborg 9. Avgust. — Adonis, Andersen, ankom til Hudiksvall 10. Avgust. — Peter, Larsen, ankom til Svaneke 14. Avgust. — Haabet, Andreasen, ankom til Dundee 9. Avgust. — Hanne, Jørgensen, ankom til Yarmouth 15. Avgust. — Freia, Hansen, ankom til Norrkøping 15. Avgust. — Thetis, Hansen



ankom til Dieppe 15. Avgust. — Agnes, Andreassen, ankom til Svinemünde 15. Avgust. — Svafva, Nielsen, ankom til Newcastle 17. Avgust. — Standard, Rasmussen, ankom til St. Vallery 16. Avgust.

**Æro.** Sejrskransen, Jørgensen, ankom 13. Avgust til Burntisland. — Anne, Christensen, ankom 13. Avgust til Pillau. — Ydun, Christensen, anløb 12. Avgust Kjøbenhavn fra Neufahrwasser til Saffi. — Hans, Hansen, ankom 10. Avgust til Pillau. — Frederik & Ane, Vilhelmsen, er ank. til Haderslev. — Marie, Bøye, afgik 13. Avgust fra Kjøbenhavn til Stettin. — Saga, Clausen, ankom 13. Avgust til Maracaibo, 37 Dages Rejse fra Bordeaux. — Hans, Hansen, (af Ommel) afg. 10. Avg. fra Laurvik til Libau. — Debora, Rasmussen, ank. 14. Avg. til Risør. — Dannebrog, Bøye, ank. 14. Avg. til Leitli. — Agnes, Henriksen, ank. 13. Avg. til Kjøbenhavn. — Prøven, Schmidt, afg. 28. Juli fra St. Thomas til Hamburg. — Adele, Rasmussen, var 13. Avg. i Kjøbenhavn. — Hansigne, Clausen, ank. 15. Avg. til Hamburg fra Maracaibo. — Vera, Hansen, afg. 15. Avg. fra Porthleven til Stettin. — Ingeborg, Svane, afg. 13. Avg. fra London til Skelskør. — Althea, Albertsen, ank. 14. Avg. til Aberdeen. — Skirner, Jepsen, ank. 15. Avg. til Charlestown. — Skjold, Mygind, ank. 16. Avg. til Nantes fra Vestindien. — Hekla, Jørgensen, anløb 15. Avg. Kjøbenhavn fra Pentevan til Norrkøping. — Johanne, Østermann, ank. 16. Avg. til Belfast. — Magda, Hansen, anløb 15. Avg. Kjøbenhavn fra St. Petersburg f. O. — Anna, Albertsen, var 16. Avg. i Kjøbenhavn. — Marie, Bøye, afgik 16. Avg. fra Kjøbenhavn til Elbing. — Agnes, Henriksen, afg. 18. Avg. fra Kjøbenhavn til Stolpemünde. — Ellen, Hansen, afg. 16. Avg. fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Thor, Kromann, ank. 18. Juli til Nicherie (Turinam) fra Grangemouth. — Theodor, Andersen, afg. 17. Avg. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Salvador, Fabricius, ank. 17. Avg. til Skellefteå. — Norden, Rasmussen, afg. 18. Avg. fra Cardiff til Færøerne. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. 19. Juli fra La Guayra til Maracaibo. — Hebe, Clausen, ank. 14. Avg. til Kjøbenhavn. — Regina, Kock, afg. 17. Avg. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Malfridur, Hansen, var 17. Avg. i Kjøbenhavn. — Hansigne, Christensen, afg. 17. Avg. fra Kjøbenhavn til Malmø. — Ørnen, Christensen, ank. 15. Avg. til Aalborg. — Thyra, Rasmussen, afg. 1. Avg. fra Archangel til Littlehampton. — Minde, Rasmussen, afg. 15. Avg. fra Bremen til Kjøbenhavn. — Concordia, Madsen, ank. 19. Avg. til Laurvik. — Ellen, Lauritzen, ank. 18. Avg. til Halmstad. — Hermod, Dreimann, ank. 19. Avg. til Wisbeach. — M. Hay, Petersen, ank. 17. Avg. til Aarøund. — Hosanna, Hay, ank. 19. Avg. til Haderslev. — Claudia, Simonsen, var 16. Juli sejlferdig i Maracaibo til Altona.

**Andre Sejlskibe.** Eden af Vejle afg. 20. Avg. fra Havre til Grangemouth.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 14. Avgust til Kjøbenhavn fra Hesnæs.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaleene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

**Alle Pejlinger ere anførte retvisende.**

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen og Skagerrak.** Jyllands V.-Kyst. *Thyborøn* og *Agger* Baaker ere ombyggede. *Løkken* og *Tversted* Baaker ere under Arbejde.

**Kattegat.** Fyen N. Lillegrund NV. t. N. Ifølge Indberetning fra Føreren af Dampskibet „*Benedikt*“ har denne den 17de August 1901 observeret en Mast, der ragede op over Vandet, 2 Kml. NV. t. N. for Lystønden *Lillegrund*, N. for *Fyen*.

**Sundet.** *Trekroner* N. Den 24de August 1901 udlægges en hvidmalet Lystønde, der viser rødt Fyr med Formerkølsler, Lys c 5 S., Mørke c. 1 S., 25 Alen N. for N.-Enden af den N. for *Trekroner* under Bygning værende Bølgebryder. Lystønden ligger i 26 Fod Vand, 755 Alen N. 16° V. fra *Trekroner* Fyrtaarn. Man skal gaa N. om Tønden.

Den grønne Vragtønde *Trekroner* N., der laa N. for *Trekroner*, 100 Alen uden for Betonblokkene, er inddragen.

**Lille-Bælt.** *Vejle*. Ved *Vejle* Havn er tændt to røde, faste Fyr, der holdte overet i N. 70° V. lede fra Bøjningen i den gravede Rende til Havnen.

Bagfyret staar paa den N.-lige Havneplads tæt Ø. for Havnefogeboligen. Det vises fra en hvid, 47 Fod høj Mast ved et lille Fyrhus. Flammens Højde: 50 Fod. Spejlapparat. 55° 42' N. Br. 9° 32' Ø. Lgd.

Fortyret staar paa SØ.-Hjørnet af den N.-lige Havneplads, 825 Alen S. 70° Ø. fra Bagfyret. Det vises fra en

hvid Jernbaake af Form som en afkortet Pyramide. Flammens Højde: 19 Fod. Linseapparat.

Fyrene brænde hele Aaret.

Det røde, faste Havnefyrr V. for Havnen er forandret til et grønt, fast Fyr; iøvrigt uforandret.

**Østersøen.** *Stevns* S. Vraget af den 1<sup>te</sup> Kml. S. 4° V. fra *Stevns* Fyrtaarn sunkne Jagt er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 7 Fv. Afmærkningen er inddragen.

**Bornholm.** *Næsø*. *Næsø* Havr er under Ombygning og Udvidelse.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** **Sundet.** *Kullagunnarstorpsgrundet*. En rød Klokketønde er udlagt ved Tønden ved *Kullagunnarstorpsgrundet*. 56° 6' 15" N. Br. 12° 36' 0" Ø. Lgd.

**Trelleborg.** Den 1ste Oktober 1901 udlægges uden for *Trelleborg* paa den ydre Klokketøndes Plads et Fyrskib; det inddrages den 1ste Maj. Det viser et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 10 Kml. Taagesignal gives med Klokke, og naar Postskib ventes med Et-Knald hver 3 Minutter. Naar Fyrskibet er paa Station, gives Taagesignal ikke med Kanonskud, men med et Haandkrafts Taagehorn ved Fyret.

**Stockholm Skærgaard.** *Svindervik*en. Skibet „*Louise Adelaide*“ er sunket i *Svindervik*en. En grøn Stage med grønt Flag er i 25 Fod Vand udsat tæt S. for Vraget.

**Bottniske Bugt.** *Löfstabugten*. *Fagervik*. I *Löfstabugten* er et nyt Farvand afmærket fra Søen, Ø. om *Knifven*, til *Fagervik* Havn. Med 17 Fods Dybgaende kan man staa ind og ankre V. for *Olsgrunden*, med 16 Fods Dybgaende til mellem *Lilla Barrön* og *Tättingen* og med 12 Fods Dybgaende i selve Havnen ved *Fagervik*. 60° 33' N. Br. 17° 45' Ø. Lgd.

**Gefle.** Lystønden, der til Forsøg var udlagt i det N.-lige Indløb til *Gefle* paa den mellemste røde Tøndes Plads, brænder fremtidig fra 1ste August—31te December.

**Långrogrund V.** En 12 Fods Grund er funden paa 63° 18' 55" N. Br. 19° 25' 35" Ø. Lgd. En rød Stage med en opadvendt Kost over to Balloner er udsat S. for Grunden.

**Piteå—Luleå.** *Börstskärgrund*. Ved *Börstskärgrund* Ø.-Side er Vraget af den sunkne Damp „*Uman*“ borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Finland.** **Bottniske Bugt.** *Uleåborg* Distrikt. *Heikan Kivet*. Ved 20 Fods Grunden *Heikan Kivet*, 7<sup>te</sup> Kbl. N. 10° V. fra *Kropsunkari Holmes* N.-Pynt er i 21 Fod Vand udsat en rød og hvid sribet Stage med Kors. 65° 9' 46" N. Br. 25° 10' 50" Ø. Lgd.

**Åbo** Distrikt. Ø. for 4 Fods Grunden *Gråskärs Norra*, 1/2 Kbl. N. 69° Ø. fra *Gråskär* NØ.-Pynt, er i 24 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forned, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 13' 30" N. Br. 21° 42' 38" Ø. Lgd.

S. for 4 Fods Grunden *Gråskärs Södra*, 1/3 Kbl. S. 27° Ø. fra *Gråskär* Top, er i 24 Fod Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost. 60° 13' 25" N. Br. 21° 42' 35" Ø. Lgd.

**Finske Bugt.** *Hangöudd* Lodsplads. S. for 8 Fods Grunden *Kistskärs Sydöstra*, ca. 1 1/2 Kbl. S. 22° V. fra Holmen ved *Kistskärs* S.-Pynt er i 27 Fod Vand udsat en rød Stage med en opadvendt Kost. 59° 48' 7" N. Br. 22° 52' 35" Ø. Lgd.

N. for *Gäddgrundens Vestra*, der skyder sig ud fra *Gäddgrund*, er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 59° 48' 14" N. Br. 22° 54' 29" Ø. Lgd.

**Helsingfors.** *Skatudden*. *Skatudden* Ledefyr er midlertidig slukket og et rødt, fast Fyr tændt i Fyrlinien ca. 200 Alen foran for *Blekkholmen* Ledefyr. Det lyser Horisonten rundt, kraftigt over 45° i Fyrlineus Retning. Flammens Højde: 11 Fod.

Uden for *Sandhamn* ved det Ø.-lige Indløb til *Helsingfors* er udlagt Søminer. Tre midlertidige Vagere ere udlagte uden for dem i Linie med Farvands-Afmærkningen, inden for hvilken man ikke maa komme.

**Viborg** Distrikt. Ø. for *Herrö Sten*, 1/3 Kml. ØSØ. fra *Herrö* SØ.-Pynt, er i 26 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forned, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 28' 40" N. Br. 27° 55' 22" Ø. Lgd.

S. for *Dalskär*, 5/6 Kml. SSV. fra *Dalskär* S.-Pynt er i 29 Fod Vand udsat en rød Stage med en opadvendt Kost. 60° 28' 42" N. Br. 27° 55' 42" Ø. Lgd.

S. for *Vidskär*, 1/3 Kml. SØ. fra *Vidskär* *Klipper*, er i 29 Fod Vand udsat en rød Stage med en opadvendt Kost. 60° 24' 2" N. Br. 27° 57' 03" Ø. Lgd.

N. for 12 Fods Grunden *Savimatata*, 5/6 Kml. S. 11° V. fra *Mannonens* Baake, er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 60° 23' 28" N. Br. 27° 56' 05" Ø. Lgd.

S. for 3 Fods Grunden *De Livron*, 1/2 Kml. S. 11° V. fra *Väliluoto Holme*, er i 29 Fod Vand udsat en rød Stage med en opadvendt Kost. 60° 24' 40" N. Br. 27° 54' 47" Ø. Lgd.

S. for 15 Fods Grunden *Mustamaa Norra*, S. for *Ruisaari Holme* S.-Pynt, er i 23 Fod Vand udsat en rød Stage med en opadvendt Kost. 60° 26' 30" N. Br. 27° 32' 31" Ø. Lgd.

Ø. for 14 Fods Grunden *Maltzova*,  $\frac{2}{3}$  Kml. V. fra *Elgø Holme*, er i 29 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 20' 46" N. Br. 27° 14' 10" Ø. Lgd.

Ø. for 21 Fods Grunden *Hirssaari Södra*,  $\frac{1}{8}$  Kml. S. 11° Ø. fra Holmen *Hirssaari* Ø.-Pynt, er i 29 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 27' 4" N. Br. 26° 55' 22" Ø. Lgd.

**Åspö Lodsplads.** S. for 21 Fods Grunden *Lonkömatala*, 4, Kbl. N. 85° V. fra *Lestars Holme*, er i 30 Fod Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost. 60° 16' 10" N. Br. 27° 12' 31" Ø. Lgd.

V. for Grunden *Karpalokari*, c. 1 Kbl. S. 42° V. fra *Kivikari Holme*, er i 27 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 16' 48" N. Br. 27° 11' 30" Ø. Lgd.

**Tyskland.** Fyrskibet „*Stollergrund*“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

**Kieler Fjord. Kitzberg—Holtenu.** Baakerne for den maalte Mil ved *Kitzberg* ere flyttede til *Holtenu*, saaledes at Skæringspunktet med Kurslinien for den maalte Mil er uforandret. Bagbaaken staar paa 54° 22' 39" N. Br. 10° 9' 40" Ø. Lgd., og Forbaaken c. 250 Alen S. 50° Ø. fra den.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Fjertoftnes. Fjertoftnes** Fiskefyr viser nu hvidt, rødt og grønt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 53 Fod. Brændetid: 15. Januar—20. April. 62° 42' 10" N. Br. 9° 16' 30" Ø. Lgd.

**Tyskland. Eider. Vollerwick.** Paa Grund af Farvandets Forandring ere Ledefyrene ved *Vollerwick* flyttede c. 1 Kbl. V. hen. 54° 17' 6" N. Br. 8° 47' 54" Ø. Lgd.

**Weser. Bremerhaven.** Et Fartøj er sunket i 5 Fv. Vand neden for *Kaiserhaven*. V. for Vraget ligger en Vragtønde med V.-lig Topbetegnelse. Ved Vraget viser et af Arbejdsfartøjerne et hvidt Flag og om Natten tre Lanterner, hvoraf den øverste og nederste ere hvide, den midterste rød. Man skal gaa V. om Vraget.

**Jade.** I *Alle Jade* vil for nogle Uger følgende Forandringer i Belysningen blive foretagne: Lystønde Nr. 3 i *Wangerooog Farvand* inddrages. Baaketønden *Jade Plate N.* ombyttes med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Sort Spidstønde AJ/1 ombyttes med en sort Lystønde, der viser grønt Fyr med Formærkelser. Den røde Spirtønde AJ/C ombyttes med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Den røde Spirtønde AJ/E ombyttes med en rødmalet Lystønde, der viser Fyr med Formærkelser, og den flyttes til 53° 47' 36" N. Br. 8° 4' 30" Ø. Lgd. Den røde og sorte Baaketønde AJ/F flyttes til 53° 47' 36" N. Br. 8° 4' 30" Ø. Lgd.

**Harle og Accumer Ehe.** I *Harle* er Dybden nu kun 5 Fod og i *Accumer Ehe* 5½ Fod ved daglig Lavvande.

**Holland. Ems. Watum Bugt.** I *Watum Bugt* ligger Tønde E F i 28 Fod Vand. 53° 24' 12" N. Br. 6° 54' 58" Ø. Lgd., og Tønde E 4 i 35 Fod Vand. 53° 23' 10" N. Br. 6° 54' 23" Ø. Lgd.

**Zeegat van Texel. Schulpengat.** Til Brug ved Skydeøvelser i *Schulpengat* er midlertidig udlagt to rød og sort tærkede Spidstønder med Kors mellem Spidstønderne Nr. 4 og 5, og to rød og sort tærkede Stumpstønder med Kors mellem Stumpstønderne Nr. 6 og 6 a.

**Fyrskibene „Schouwenbank“, „Maas“ og „Terschellingbank“.** Fra den 1ste September 1901 gives Taagesignal, naar Sirenen er i Uorden, i følgende Fyrskibe saaledes:

I Fyrskibet „*Schouwenbank*“: Hver  $\frac{1}{2}$  Minut Tre-Slag paa Klokke, efterfulgt af To-Stød i Taagehorn.

I Fyrskibet „*Maas*“: Hver  $\frac{1}{2}$  Minut Fire-Slag paa Klokke, efterfulgt af Tre-Stød i Taagehorn.

I Fyrskibet „*Terschellingbank*“: Hver 5 Sekunder afvekslende Et-Slag paa Klokke og Et-Stød i Taagehorn.

**Ijumlden.** Den 19de August 1901 tændes elektriske Ledefyr til den store Sluse ved *Ijumlden*.

Ledefyrene for den ydre Slusekanal staa paa N.-Kysten V. for Slusen i Ø. og V., ca. 600 Alen fra hinanden. Bagfyret er et rødt, fast Fyr ca. 2,000 Alen fra Yderslusehovedet. Flammens Højde: 61 Fod. 52° 27' 58" N. Br. 4° 34' 46" Ø. Lgd. Forfyret er et grønt, fast Fyr, ca. 1,400 Alen fra Yderslusehovedet. Flammens Højde: 39 Fod.

Ledefyrene for den indre Slusekanal staa paa N.-Kysten Ø. for Slusen, i Ø. og V. ca. 230 Alen fra hinanden. Bagfyret er et rødt, fast Fyr, c. 1,570 Alen fra Inderslusehovedet. Flammens Højde: 62 Fod. 52° 27' 59" N. Br. 4° 36' 59" Ø. Lgd. Forfyret er et grønt, fast Fyr, ca. 1,340 Alen fra Inderslusehovedet. Flammens Højde: 45 Fod.

Fyrene vises fra gule Pæle.

**Hinder. Zeegat van Goere.** En Del af Vraget af *norsk Galease „Sleipner“* ligger paa 51° 54' 41" N. Br. 3° 58' 36" Ø. Lgd.

**Ribbenplaat.** Til Brug ved Skydeøvelser er S. for *Ribben* i *Bokkegat* midlertidig udlagt 4 grønne Tønder.

**Lowestoff og Yarmouth. England.** Da *Newcome* og *Scroby Sands* have forandret sig, ere følgende Tønder flyttede saaledes:

*South Newcome* Tønde 1½ Kbl. S. 83° V. hen i 29 Fod Vand, 13½ Kbl. S. 13° Ø fra *Pakefield Old Fyr*.

*Southwest Newcome* Tønde 1 Kbl. S. 60° V. hen i 23 Fod Vand, 7 Kbl. S. 51° Ø. fra *Pakefield Old Fyr*.

*West Scroby* Tønde 1 Kbl. N. 42° V. hen i 7½ Fv. Vand. 2 Kml. S. 69° Ø. fra *East Caister Kirke*.

*Scroby Elbow* Klokketønde 1 Kbl. N. 57° V. hen i 8¾ Fv. Vand, 15½ Kbl. N. 70° Ø. fra *St. Nicholas Kirke* i *Yarmouth*.

*Scroby South Elbow* Tønde 1½ Kbl. S. 82° Ø. hen i 9¼ Fv. Vand, 15 Kbl. N. 81° Ø. fra *Nelsons Monument*.

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

**Frankrig. Cherbourg.** Den 15de August 1901 forandres det røde, faste Fyr paa Ø.-Molen ved Koffardihavnen i *Cherbourg* til et rødt Lyntfyr, der hver 8 à 13 Sekunder viser To-Lyn.

**Créac'h. Ouessant.** Den 15de August 1901 forstærkes *Créac'h* Fyrs Lysævne til 50 Kml. Fyret viser hvidt To-Lyn hver 10 Sekunder.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Auray. Pont de César.** Den sorte Kugletønde ved *Pont de César* er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder. 47° 38' 20" N. Br. 2° 58' 10" V. Lgd.

**Loire. Banc de Bonne-Anse.** Paa *Banc de Bonne-Anse* er Vraget af Damperen „*Beignon*“ nu afmærket med en grøn Spidstønde paa Ø.-Siden og en lignende paa V.-Siden.

**Gulf of St. Lawrence. Mingan Channel.** En 12 Fods Grund er funden i *Mingan Channel*,  $\frac{1}{2}$  Kml. S. for *Harbor Island* i Linien *Middle Reef* overet med *Hudson Bay Co's* Huse ved *Mingan River*. 50° 16' 30" N. Br. 64° 0' 30" V. Lgd.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Bridgeport Harbor.** En rød Lystønde, der viser hvidt Lys i 7 Sekunder, Mærke i 13 Sekunder, er i 21 Fod Vand udlagt ved Vraget af fire Lægtere, fra *Black Rock Fyr* i S. 88° Ø. og fra *Penfield Reef Fyr* i N. 38½° Ø. Man skal gaa S. om Tønden.

**New York. New York Lower Bay. Main Ship Channel.** En rød Spidstønde Nr. 2½, er i 29 Fod Vand udlagt tæt ved *Palestine Shoal* Ø.-Ende, fra *Sandy Hook Fyr* i N. 19° Ø. og fra *Old Orchard Shoal Fyr* i S. 72° Ø.

**New York Upper Bay. Gowanus Bay.** Lystønden, der til Forsøg var udlagt  $\frac{1}{4}$  Kbl. S. for Klokketønden ved *Gowanus Flats* SØ.-Ende, er inddragen.

**New Jersey.** Fyrskibet Nr. 44 ved *Northeast End of Five Fathom Bank* er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 11. Det viser samme Fyr og giver samme Taagesignal som Nr. 44.

**South Carolina. Charleston Harbor.** En vandret sribet Spidstønde er udlagt ved Vraget af Damperen „*Housatonic*“, fra *Charleston Fyr* i N. 75° Ø. og fra *Ferrys Wheel* i S. 8° Ø.

**Florida. Key West. Northwest Passage.** *Northwest Passage* Fyr lyser kun svagt fra S. 37° V. gennem V. til N. 82° V.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Florida. Choctawhatchee East Pass.** Paa Ledebaakerne for *Choctawhatchee East Pass* ere følgende Fyr tændte: Paa Forbaaken et rødt, fast Fyr paa Kysten paa SV.-Enden af *Moreno Point*, c. 110 Alen inden for Højvandsmærket, fra *Santa Rosa Island* N.-Side i S. 79° Ø. 3½ Kml. og fra *Moreno Point* SV.-Ende i S. 74° Ø. 2¾ Kml. Flammens Højde: 34 Fod. 30° 23' 3" N. Br. 86° 28' 29" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr paa *Moreno Point*, 125 Alen N. 36° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 52 Fod.

**St. Andrews Bay.** Paa Barren ved Indløbet til *St. Andrews Bay* er der 11 Fod Vand og ved Bolværket 11½ Fod Middel Lavvande. Forskel mellem Højvande og Lavvande 1 Fod. Følgende Tønder ligge nu saaledes:

*St. Andrews Bay Entrance* lodret sribede Stumpstønde i 26 Fod Vand, fra *St. Andrews Bar* Baakefyr overet i S. 33° V. og fra *Davis Point* i S. 33° Ø.

*St. Andrews Bay Bar* lodret sribede Spidstønde i 15½ Fod Vand midt i Løbet, fra *St. Andrews Bar* Baakefyr i S. 33° V. og fra *Davis Point* i S. 37° Ø.

*Point of Middle Ground* sorte Stumpstønde Nr 1 i 15½ Fod Vand ved SØ.-Pynten af *Middle Ground*, der strækker sig ud fra *Hurricane Island*, fra *St. Andrews Bar* Baakefyr i S. 33° V. og fra *Davis Point* i S. 14° Ø.

**Texas. Brazos River letty.** Paa den SV.-lige Dæmning ved Indløbet til *Brazos River* er tændt et hvidt, fast Fyr, 2,400 Alen S. 42° Ø. fra *Brazos River Fyr* og c.  $\frac{3}{8}$  Kml. fra Dæmningens Yderende. Flammens Højde: 26 Fod. Fyret lyser fra S. 78° Ø. til S. 6° Ø. Holdt overet med *Brazos*

River Fyr leder det til Indløbet mellem Dæmningerne. Fyret vises fra et graat Fyrhus.

Samtidig er det midlertidige Fyr, c. 1/8 Kml. uden for det nye Fyr, slukket.

**Porto Rico. Bieque Island.** En Klokketønde er i 7 Fv. Vand udlagt ved Grunden, som strækker sig ud fra *Arenas Point, Bieque Island*, 2 3/4 Kml. S. 25° V. fra *Cabras Island* Ø-Ende og S. 43° Ø. fra *Algodon Point*. 18° 10' N. Br. 65° 36' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Østerrig-Ungarn. Gravosa.** Det grønne, faste Fyr paa Pynt *Cantafico* ved *Gravosa* er flyttet c. 1/2 Kbl. N. 76° V. hen til Yderenden af den ny Jernbanedæmning. Flammens Højde: 21 Fod. Fyret lyser over 250° mod det Indre af Havnen og Indløbet til *Ombia*.

**Umago. Pegolotta.** Paa Baaken ved V.-Kant af Grunden *Pegolotta* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det lyser fra N. 11° V. gennem V. og S. til S. 48° Ø. 45° 26' N. Br. 13° 30' Ø. Lgd.

**Muggia Bugt. San Marco Værft.** *San Marco* Værft i *Muggia Bugt* er belyst med elektriske Lys. Paa Yderenden af Anlægsbroen brænder et grønt, fast Fyr.

**Zara-Ugliano-Eso-Grossa.** Et Telegrafkabel er udlagt fra *Zara* over *Ugliano* og *Eso* til *Grossa*. Telegrafkablets Retning er angivet ved Baaker, hvorpaa er malet et nedadvendt Anker. Det er forbudt at ankre i eller i Nærheden af Telegrafkablet.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Sumatra V.-Kyst. Emmahaven.** Den sorte Spidstønde med Ballon ved S.-Kant af *Marbro-Rif* er ombyttet med en Lystønde, der viser Fyr med Formærkelser, Lys 10 S. Mørke 10 S. Synsvidden: 6 Kml. 1° 2' 18" N. Br. 100° 21' 12" Ø. Lgd.

**Esbjerg.**  
Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Mollerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpeskruer til  
Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eff.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

## Bekendtgørelse fra Københavns Havneforvaltning.

Det bekendtgøres herved, at Sejlløbet i Kalvebodstrand paa det Sted, hvor Havnevæsenet for Tiden foretager et Sluseanlæg, fra 1. Avgust d. A. og indtil videre er spærret for Sejladsen; men at samtidig et interimistisk Løb aabnes for Sejladsen tæt østen for det gamle Løb.

Det interimistiske Løb er afmærket som det øvrige Løb i Kalvebodstrand.

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1901.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

### De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagdyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

### Barkskibet „Eden“,

3/3 L. I. L., metalforhudet, 281 Reg.-Tons, 490 Dødvægt, anvises til Salg.

Mægler C. Holm, Vejle.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Avg. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....		83	85
Norden .....		111	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn .....	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl. ....		46 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	47 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Skjold .....		66	67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....	62 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	63	62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....	94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896 .....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske .....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		—	—
Nordsejen .....		65	70
Torn .....	94	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		40	75
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	83 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditk. ....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86
4% — — — 2. Serie ..	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 1. — ..	94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditk. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87
4% — — — 7 — .....		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — .....		87	88
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		140 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	141
Privatbank .....		121	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122
Handelsbank .....		118	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....		99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	101
Burm. & Wain .....		67	67 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		90	92
Sukkerfabr. ....		113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	113 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurser d. 20. Avg. 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.17	18.14
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.10	—

### Notering paa Berlins Børs d. 20. Avg. 1901.

Russiske Noter .....	216.35
4% Russiske Consols .....	—
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.90
5% Mexikanske 1899 .....	97.40
5% Rumænske Stats .....	90.80
4% — — 1890 .....	78.10

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

Forenede Dampskibsselskab 12,000, „Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 10,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 10,000, „Østasiatiske“ 12,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatører og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6', Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast <b>Bugsering</b> . Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
<b>Vejele.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaling-plads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Min Klinik for  
**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til  
**Vesterbrogade 60, 1.**

12-1. Søndag 8-9.

**Hans Bonnesen, Læge.**

**Skibsmæglere, Speditører m. fl.**

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

**Kjøbenhavn.**

**EMIL STEPHENSEN,**  
**SPEDITØR. TOLDKLARERER.**

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

**SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS**

**COPENHAGEN.**

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata - Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux - Copenhagen. -

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“.

**HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.**

**BARBADOS W. I.**

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Triel i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

**HÄNSCHELL, Barbados.**

**HECKSHER & SØN,**

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Mararikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

**LISSABON,**

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

**Michael Lund,**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

**Bjerre & Rømer,**

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

**Wiese & Co.,**

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

**Lissabon.**

Telegr.-Adr.: WIESE.

**SØBORG & BENTHIN,**

Skibsmæglere,

**AALBORG.**

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

**Peter M. Simoni,**

Skibsmægler,  
**AALBORG.**

Telegr. Adr.: Peter.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus.

**Det østasiatiske Kompagni.**

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

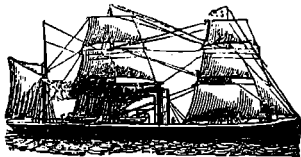
## N. WULFF,

Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-  
arbejde **solidt og billigt.**



## S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.  
Ved Havnen 12, Randers.

## Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. 9.

Fotografier af forskellige danske  
Skibe have altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 9.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation-  
er af Jærn- og Træskebe.

Skibsbygger

## Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-  
ninger og Reparationer. •

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Fordelagtig Damper til Salg.

3/8 „Propel“ af Drammen, bygget November 1888, 1329  
Brutto, 806 Netto Reg.-Tons, opgives at laste 1900 d. w.  
inkl. bunkers paa ca. 17 Fod eller 600 à 620 Standards. Fe-  
bruar/Marts d. A. blev Damperen paakostet over Lst. 3000  
i Tyne, fik ny Donkeykedel m. m. og klassificeret I A I norsk  
Veritas, 100 A I Lloyds, Takst Kr. 250.000. — Damperen  
strandede i det røde Hav i April, blev indbugseret til Suez,  
midlertidig udbedret og er nu paa Rejse Suez/Tyne for Assu-  
randerernes Regning.

Vil antagelig ankomme til Tyne ultimo d. M. Damperen  
agtes solgt ved Auktion i den Stand, hvori den befindes.  
Tid og Sted bekendtgøres senere. Inden Auktionen vil Kø-  
bere faa Anledning til at bese Damperen i Tørdok.

Paavises efter Ankomsten til Tyne af

Mr. A. Nicol, 58, John Street Sunderland.

Drammen, den 16. August 1901.

Dampskibsassuranceforeningen Vidar.

(HO.)

O. Wikborg.

Udkommet er:

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger.)

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ  
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, samt hos Foreningens  
Kredsstyrelser efter nærmere Bekendtgørelse.

## Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## Licitation.

Leveringen af 210 Kubikfavne raa Sten udbydes herved  
i Henhold til specielle og almindelige Betingelser, som ligge  
til Eftersyn fra Tirsdag den 20. Avgust paa Vej- og Kloak-  
anlæggenes Kontor, det nye Raadhus B, hver Søndag Kl.  
9—4, samt paa Kommunekontoret, Frederikssundsvej Nr. 102,  
og paa Kommunekontoret i Valby, Gl. Jærnbanevej Nr. 27;  
endvidere kan de specielle Betingelser faas udleverede i  
Herløv Kro, i Brøndshøj Kro, i Damhuskroen og i Lunde-  
huskroen.

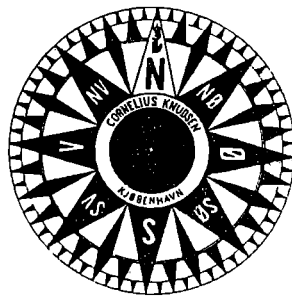
Skriftlige Tilbud mrk.: „Tilbud paa raa Sten“ modtages  
paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor indtil Lørdag den 31.  
Avgust Middag Kl. 12.

Kjøbenhavns Vej- og Kloakanlæg, den 16. Avgust 1901.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortøldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

\*\*\*\*\*  
**Bitumastic Præparater**

fra

**Wailles Dove & Co.,**  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust og Syrer** for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
**Burmeister & Wains & Hel-**  
**singørs Skibsbyggerier, Stats-**  
**banedriften** samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

**Skibs-**

**Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telf. 337.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.  
Telf. 487.

**M. Wilhelmsen, Aarhus.**

Teknisk Forretning.

**Maskinpakning og Olie.**

**Aalborg Havn.**

**Vanddybden 22 Fod.**

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der **Station for Hals Lodser.**  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaaende, er **bortfalden**  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

**Udvalget for Havnevæsenet.**

**A. Jansen & F. Hansen's**

Maskinværksted,

**Kattesundet 29, Aalborg,**

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

**Raff. Skibs-Beg**

i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begæran.

**Halmstads Beck-, Rafina-**  
**deri- och Taktjärefabrik.**

**Gafé van Zandt,**

**Sct. Anna Plads 6,**  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.

**C. HANSEN,**

**GIJRTLER OG METALSTØBER.**  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Anders Nielsens**

Fedevareforretning.

**Fredericiagade 27.**

**F. Kriel,**

Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

**HAMBURG.**

Telephon  
287.

**DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

**ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.**

**INDHOLD:** Skibsfarten og Aktieloven. — Ny russisk Lov om Havneafgifter. — Fragtmarkedet. — Lodsforholdene paa Femø. — Den ny Haandbog i Sømandsskab. — Personalia. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sætende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

**ABONNEMENTSPRISEN**

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Pettitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. August 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

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

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Min Klinik for

**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til

**Vesterbrogade 60, 1.**

12-1. Søndag 8-9.

**Hans Bonnesen, Læge.**

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.





### Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 8560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

# C. L. Seifert,

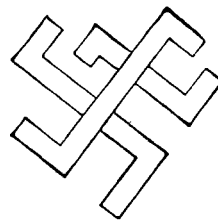
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



R. v. Sæ

### Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

### Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamson.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

### Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.



# J. D. BEAUVAIS'

overalt **anerkendte**  
**SKIBSPROVIANT**

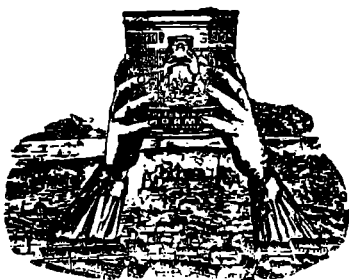
saason:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING & SUPPER,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER m. m.

anbefales

## ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den Kgl. Danske Marine.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej

i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

## A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

De danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Er „Moss-Rose“-Tobakken  
egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Skandinaviens Deltagelse i den transatlantiske Dampskibsfart\*).

De tre nordiske Riger har fra gammel Tid deltaget i den internationale Skibsfart, men stagnerede noget, da man gik over fra Sejlskibe til Dampskibe. Norge holdt længe paa Sejlskibe, men de driftige Bergens Rederier lod Dampskibe sætte i Gang paa England etc., hvor norske Skibe nød visse Begunstigelser ved at sejle under engelsk Flag. Den norske Udvandring var forholdsvis stor og gik næsten udelukkende til Fristaterne (via England); siden 1870 gaar den dog ogsaa til Kanada. En direkte norsk Linje indrettedes dog ikke paa New York (Boston), men Udvandringen vedblev at gaa over England (og Skotland). Derimod hjemførte store norske „Tramps“ mange nordamerikanske Kornladninger fra Unionens Atlanterhavshavne og Golfen; regelmæssig Fragtforbindelse etableredes dog ikke før efter 1880. Bergen var Sjælen i disse Foretagender og ønskede meget en regelmæssig Rute paa Chicago, der efterhaanden har faaet Søforbindelser med Evropa ved flere mægtige Kanalnlæg. Norge manglede Kapital til store Foretagender og var for afhængigt af England.

Den svenske Udvandring gik næsten udelukkende til Fristaterne, hvorpaa der ingen svensk Linje eksisterede. Den nordsvenske Udvandring lededes (sammen med den finske) over England (via Gøteborg) og den sydsvenske gik mest over Tyskland (Hamburg, Bremen). Fragtforbindelse paa Nordamerika eksisterede ikke trods Gøteborgs Anstrengelser herfor; en Del mindre svenske Dampere sejlede i Fragtfart paa selve La Platafloden, medens smaa norske Dampere sejlede mellem New York—Cuba etc. (vice versa). Norge viste ingen Lyst til regelmæssige direkte Fragtruter paa Nordamerika, da det kneb med Udfragt (engelske Kul), medens Sverrigs oversøiske Skibsfart i det hele taget er mindre udviklet.

Danmark fik Æren af at have etableret en regelmæssig Postlinje mellem Skandinavien og Fristaterne. En Plan havde allerede længe været fremme (W. Kjørboe: Dansk Damp- og Sejlskibsselskab af 1868), og 1875 dannedes Dampskibsselskabet Freja (1,200,000 Kr. Kapital), der anskaffede 3 Skibe til Fart paa New York (Freja, Hermod og Heimdal). Den nystartede Linje var uheldig, og 1878 dannedes i Stedet Thingvallalinjen, der fra Aaret efter etablerede en regelmæssig Fart (hver 14de Dag) paa New York. Ruten gik over Kristiania og Kristianssand og blev saaledes en dansk—norsk Postforbindelse med Fristaterne. Selskabet havde mange Uheld, men gik dog bedre efter 1880, da Udvandringen til Nordamerika var stigende. En Konkurrent opstod i Stettin (Baltischer Lloyd), hvortil Skibenes Restladning gik. Den støttedes af Privatbanken, og 1886 købte Hamburg—Amerikalinen Linjen i Stettin, hvorved Stettins nordamerikanske Forbindelse overlodes Thingvallalinjen, der paa den anden Side kom til at staa skarpere overfor Hamburg—Amerikalinen, der i Længden blev den sejrende. Selskabet havde igen uheldige Aar (1888—89), da det mistede 2 Skibe (Geiser og Danmark), og det kneb ofte med at faa Ladning over til New York; en projekteret Udvidelse paa Sydamerika (Brasilien) 1889 blev urealiseret, og Linjens Kapital blev ikke forøget. Materialet var for ringe, og man ønskede meget ugentlig Forbindelse; Udvandringen til Fristaterne tog af efter 1890, og engelske Linjer (Wilson Line paa Hull, Currie paa Leith) tog sammen med den finske Linje (Hangø—Hull) mange Emigranter fra Thingvallalinjen, der kom til at staa mere og mere alene. Dertil

kom Fristaternes Toldspærring overfor Evropa (Mc. Kinley Bill 1890 etc.) og den skarpe Konkurrence mellem Atlanterhavslinjerne om Priserne, der havde været nedadgaende siden 1885. Den tyske Linje Norddeutscher Lloyd havde haft Særpriser siden 1889, medens Thingvallalinjens Priser gerne rettede sig efter Konkurrenternes. Ruten gav intet Udbytte, men bedredes dog noget, skønt Passagerfarten ikke var af større Betydning mere. Fra 1892 anløb Skibene Frederikshavn paa Udvejen, men da Helsingborg samme Aar fik en moderne Nordhavn, ønskede den en svensk Linje paa New York. Sydsverrig vilde emancipere sig fra Kjøbenhavn med Malmø og Helsingborg i Spidsen, og i Februar 1893\*) indrettede den tyske Hamburger Linje Scandialinjen (Stettin—Kjøbenhavn—Kristiania—Kristianssand—New York; Malmø—Helsingborg—Gøteborg—New York), der konkurrerede skarpt med Thingvallalinjen. Den danske Linje tabte dog ikke Modet og fik endogsaa et „nyt“ Skib (Amerika) i Anledning af den forventede store Trafik til Verdensudstillingen i Chicago. Den ny anskaffede Dampere var erhvervet ved Køb fra White Star Line, og Selskabets Aktiekapital udvidedes i den Anledning med 1 Million Kr. Chicago tilbød det at støtte en Fragtrute mellem de store Søer og Skandinavien, og der gik ogsaa Rygter om, at der skulde etableres en Rute paa Amazonfloden og Nordbrasilien, hvor ellers Liverpool-Rederier dominerede.

Hverken den tyske eller den danske Linje havde Hurtigbaade i egentlig Forstand; det var en Kamp om Priserne, ikke om Farten. „Amerika“ (tidligere S. S. Celtic, kaldet „The bride of Ocean“) løb i Juli 1893 over fra Kristianssand paa 10 Døgn 10 Timer og gjorde i Maj 1894 en Hjemrejse paa c. 10 Døgn (til Kjøbenhavn 12½ Døgn). Ellers plejede Rejsen at tage 14 Døgn, men en moderne Ekspresbaad havde man ikke faaet. En anden Thingvallabaad „Hekla“ har gjort den samme Rejse ud paa 11 Døgn (August 1895) og hjem paa 9½ Døgn (1896). Scandialinjen satte ogsaa Rekorder med „Venetia“ (Maj 1894 Overrejse paa 12 Døgn 4 Timer) og „Virginia“ (Hjemrejse Septbr. 1895 til Kristianssand paa 11 Døgn 6 Timer). Den danske Linje var maaske hurtigere, men den tyske Linjes Konkurrence ruinerede den aldeles.

Scandialinjen aabnede 1894 en ny Rute paa Kanada og Boston, hvortil der udvandrede mange Nordmænd, og Thingvallalinjen turde ikke indrette en Fragtrute paa Newport News, hvorover Chicago eksporterede (Chesapeake—Ohioanen) siden 1893 for at undgaa New York; den tidligere tilbudte Chicagorute blev urealiseret, og Fanøs Staaelsejlskibes Ejere vilde heller ikke sende deres Sejlere herhen. Der var ogsaa Stemning i Fristaterne selv for en bedre Forbindelse med Skandinavien (Turistfart), men de europæiske Linjers Priskamp knækkede Thingvallalinjen helt, medens den tyske Linje indrettede Ugefart. De to Konkurrenter forhøjede dog Priserne fra 1895 for Mellemdækspassagerer, da de nordatlantiske Linjers Kamp var endt. Man haabede paa bedre Tider, men Thingvallalinjen var dødsdømt. Den blev ved at lade Skibene gaa fra Kjøbenhavns gamle Havn (Toldhavnen), medens man ventede, at de skulde gaa fra Frihavnen (Kjøbenhavns Nordhavn), hvor den tyske Linjes Skibe fik Sæde. Den tysk—kanadiske Rute indgik, da Englænderne forbedrede Forbindelsen med Kanada, hvortil Indvandringen var stigende. Tiderne blev bedre i Evropa for Skibsfarten, og i Kjøbenhavn udvidedes de fleste Dampskibsselskabers Kapital og Flaade, medens ny Selskaber startedes. En projekteret Linje mellem Kjøbenhavns Frihavn og New Orleans overtoges 1896

\*) Vi har modtaget ovenstaaende Artikel, som vi tror vil læses med Interesse. Vi optager den dog uden derfor i alle Enkeltheder at tiltræde de i den fremsatte Anskuelse.  
Red.

\*) aabnet d. 23/2 med S. S. Italia.

af Det Forenede Dampskibsselskab\*), hvis Sortehavsroute indstilledes. Fragtfarten fra Fristaterne var bleven vigtigere, og Udfrakterne stillede sig noget bedre for Thingvallabaadene, der dog sejlede med Tab, fordi Udvandringen var bleven ringere. En stor Del af Fragterne fra Fristaterne gik til Frihavnen, der modtog Kornladninger (Majs), Bomuldsballer, Oljekager o. s. v., medens en Del Stykgods (Maskiner, Agerbrugsredskaber o. s. v.) gik til den gamle Havn. Af danske Linjer kunde man vente Konkurrence med Det forenede Dampskibsselskab, hvis Sortehavsbaade en Gang imellem havde besørget Fragter til New York. D. F. D. S. havde anskaffet 3 ny Sortehavsbaade, der nu sattes i Fart paa New Orleans sammen med flere ny anskaffede Baade. Det forenede Dampskibsselskab vilde dog ikke overtage Thingvallalinjen, da den fallerede 1897. Et Konsortium (Johan Hansen, Carl, Henius o. fl.) overtog Ruten, og en ny Linje dannedes med 1,800,000 Kr. Kapital; Skibene blev reparerede, men ingen ny Baade anskaffede, da man ønskede at sælge Linjen. Det lykkedes ogsaa at sælge „Amerika“ for en ringe Sum, og 1898 overtog Det forenede Dampskibsselskab New York Linjen m. m.; det blev bestemt, at man vilde anskaffe 3 ny Skibe (Skandinavien, Finland, Rusland), og den ny Gren af D. F. D. S. blev kaldt Skandinavisk Amerika Linje (Scandinavian America Line), et Navn, der kunde tyde paa større Udvidelser.

Det forenede Dampskibsselskab udviklede særlig den regelmæssige Fragtfart mellem Fristaterne og Kjøbenhavn (gl. Havn og Frihavnen); en Række store Tramps byggedes, og Selskabets Kapital blev omtrent fordoblet (fra 8 Mill. Kr. Aktier til 10, senere til 15 Mill. Kr.); det er Meningen at udvide Aktiekapitalen til 25 Mill. Kr., medens yderligere Udvidelser faas ved Obligationslaan. Det kneb med at faa Udfragt fra Rotterdam, Cardiff o. s. v. og Baadene sejler nu gerne over i Ballast, efter at have indtaget Kul i Newcastle. De gamle Passagerbaade beholdt man undtagen „Thingvalla“, men Fragtbaade sendtes nu ogsaa i Fart paa New York. New Orleans Ruten udvidedes til Galveston, og en Del Bomuldsballer gik som Restladning fra Frihavnen til Reval, St. Petersborgs Udhavn; Newport News Ruten begyndtes 1897, men er nu indstillet for New York Ruten; af Vigtighed er ogsaa Farten paa Boston bleven, og alle de tidligere Sortehavsbaade gaar nu i transatlantisk Fart. Baadene er jævnlige for smaa, hvorfor ofte to gaar i samme Rute. Skibene fra New York og Boston gaar til og fra Kjøbenhavns gamle Havn, medens Kornbaadene fra Golfen mest losses i Frihavnen.

Andre danske Rederier har ogsaa deltaget i den transatlantiske Fragtfart, hjembringende Korn, Oljekager etc. til Frihavnen og danske Provinshavne (Aarhus, Aalborg, Nyborg o. s. v.). I 1897 gjaldt det mest de store Majs-ladninger til Frihavnen; senere kom dertil Oljekager, Bomuldsballer, Stykgods o. s. v. Man maatte konkurrere med engelske Rederier, og efter Aar 1900 besørger Fragtfarten paa Danmark mest af engelske Rederier og D. F. D. S.

Dampskibsselskabet Norden (3 Mill. Kr. Aktiekapital 1898) havde mest overtaget Fragter fra Philadelphia og Baltimore, der deltes med Dampskibsselskabet Union (Kjøbenhavn), medens Kjøbenhavn (3 Mill. Kr. Aktiekapital) ogsaa overtog Fragter fra Kanada og Dannebrog (3½ Mill. Kr. Aktiekapital) ogsaa sejlede paa Golfen. Alle disse store Rederier byggede en Række moderne Tramps, men sejler nu mest i Tidsfragt paa England og Kontinentet; det har været planlagt at forene dem til De forenede Fragtrederier (i Stil med de franske Chargeurs reunies), der sikkert kunde etablere en indbringende Fragtforbindelse mellem Skandinavien og Sydamerika (Brasilien og La Plata Staterne).

\*) Hamburg—Amerikalinjen vilde 1894 aabne denne Rute.

En slem Konkurrent til D. F. D. S. var Dansk Stjernelinje (Alfred Christensen), der vilde afløse Thingvallalinjen. Ruter indrettedes (udvidet 1898) paa Frihavnen fra New York, Philadelphia og Baltimore og Linjen var ogsaa Passagerlinje (Kahytpassagerer). Et Dampskibsselskab Thule (1898) skulde høre herunder og vilde indrette en Rute mellem Esbjerg—New York, men blev opgivet; en Rute paa La Plata gik ogsaa ind, og Skibene gaar nu i anden Fart; det ny anskaffede Materiale var ældre Skibe og Thingvallalinjens Mangler klæbde ogsaa ved den ny Linje.

Den tyske Scandialinje er nu ingen slem Konkurrent, efter at D. F. D. S. har overtaget den regelmæssige dansk-norsk-nordamerikanske Forbindelse; dens Skibe besejler Frihavnen og sejler nu kun med Fragt.

I Sverrig var der Stemning for en svensk—amerikansk Linje og 1897 dannedes Swedish America Line i Gøteborg, der vilde have maanedlig Forbindelse paa New York med 3 købte Baade. Engelsk Kapital stod for denne ny Rute, medens tysk-dansk Kapital havde virket for D. F. D. S. Udvidelser i Amerikafarten etc. Konkurrencen mellem Hamburg og Kjøbenhavn var nu mere fredelig, og en tysk Ringrute\*) Stockholm—Malmø—Helsingborg—Gøteborg (Bergen)—New York (Boston)—Hamburg—Kiel—Stockholm blev urealiseret. Den ny svensk—amerikanske Linjes Materiale var for gammelt, og der har været Planer oppe om at sælge den til D. F. D. S.

Det forenede Dampskibsselskab vil nu modernisere Postlinjen paa New York via Norge og har bestilt en Hurtigdamper til denne Rute. Den danske Regering burde subventionere Linjen ved f. Eks. at betale 10 Kr. pr. Ton (i England faar de store Linjer £ 1 pr. Ton), og i Nordamerika viste der sig Lyst til at faa etableret Ekspresforbindelse mellem New York og Skandinavien (Kjøbenhavn, Gøteborg, Kristiania) mod at Fristaterne gav 1 Mill. Kr. i Subvention. Det vilde altid være en Udvej, da ellers Subventionsspørgsmaalet ikke var let at løse, hvis den svensk—amerikanske Linje blev dansk. En fælles dansk-norsk-svensk Subvention af den skandinaviske Amerika Linje vilde volde Bryderi, hvis Linjen blev dansk; hertil vilde nemlig Spørgsmaalet om Dampernes Anvendelse som Hjælpekrydsere i Krigstilfælde komme. Fristaterne er gunstig stemt for Kjøbenhavns Stilling som nordisk Hovedhavn, da Frihavnen kan blive et Hovedoplagssted for nordamerikanske Produkter til Skandinavien og Østersøhavnene. D. F. D. S. førte en hel Del Sukkerfragter til Boston (Halifax) fra Danzig med Kanada som Bestemmelsessted, men det er nu ophørt, efter at Kanada har givet engelske Varer Fortrin. Gøteborg vil sikkert ogsaa konkurrere med Kjøbenhavn, hvis den svensk—amerikanske Linje blev dansk; en engelsk (tysk) Modlinje vilde da hurtigt realiseres. Det forenede Dampskibsselskab kunde dog etablere følgende ny Ruter: 1) En Fragt- og Passageroute (III Kl.) mellem Bergen—Boston (Kanada om Sommeren), da den norske Udvandring nu mere søger til Kanada, 2) forsøgsvis en Rute Gøteborg—Leith (nordskotske Emigranter og Islændere) eller Aberdeen—New York; med Tiden kunde denne Rute blive svensk-dansk (svensk Flag, dansk Kapital) under D. F. D. S. og indrette Ekspresforbindelse paa og fra New York, 3) udvide Fragtruterne paa New Orleans, Galveston, New York, Boston etc. til Gøteborg (sammen med de forenede Fragtrederier), 4) overtage den finske Hangø—Hull Rute; fra 1901 er Kjøbenhavn—Newcastle Ruten udvidet til Reval, 5) overtage Wilson Lines Kjøbenhavn (Malmø, Gøteborg)—Hull Rute og Currie Rederiets Kjøbenhavn—Leith Rute. Herved vilde der blive Ekspresforbindelse paa Kristiania (Kristianssand) og Kjøbenhavn samt Gøteborg og regelmæssig Post- og Passager-

\*) tidligere Alfred Christensens Plan (Frihavnen—New Orleans—Le Havre—Antwerpen—Rotterdam—Frihavnen).

forbindelse mellem Fristaterne (Kanada) og Skandinavien i egentlig Betydning. Boston (Kanada) Ruten vil stige i Betydning, og Udvandringen vil kunne ledes naturligt over Kjøbenhavn (inkl. Sydsverrig), Gøteborg (Nordsverrig, inkl. en Del af den finske Emigration), Kristiania og Kristianssand (Sydnorge) samt Bergen (Vestnorge). En Del af den skotske Udvandring (til Canada) vil kunne ledes ad Bostonruten. Konkurrencen vil sikkert ikke udeblive, og megen Kapital vil være nødvendig til Udvidelserne, men den tyske (engelske) Konkurrence vil blive mindre skarp, naar de smaa engelske Østersøruter overtages og Skandialinjen holdes indenfor passende Grænser. Den stigende russiske Udvandring (russiske Sekterer, Mejerister etc. til Kanada og Chicago) vil ogsaa kunne ledes over Kjøbenhavn og Gøteborg. Den projekterede nordsjællandske Eksporthavn ved Gilleleje (Kjøbenhavns „Southampton“) vil ingen Betydning faa herfor, medens Esbjerg kunde faa Betydning, hvis Havnen blev dybere og Barren skaffedes væk; en bedre og hurtigere Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Esbjerg (Statsbanerne) vilde gavne meget i saa Henseende.

Nordamerika vil gerne have den nordatlantiske Fart under sig og vilde 1899 (N. Atlantic Steamer Pool, \$ 100 Mill.) danne en nordatlantisk Dampskibsring, der skulde omfatte Nederlandsk Amerika Linje, Skandinavisk Amerika Linje, flere engelske Linjer m. m. Pierpont Morgan har realiseret en Del af sine Kæmpeplaner desangaaende, men i Stedet kunde D. F. D. S. slutte Konventioner med nordamerikanske Jærnbaneselskaber om gennemgaaende billige Fragter paa samme Maade som det (inkl. Wilson Line o. a.) har gjort med russiske Banelinjer. En Rute mellem Chicago og Kjøbenhavn (Frihavnen) ligger vel udenfor D. F. D. S. Omraade (den projekteredes igen 1901), men kunde overtages af de forenede Fragtrederier.

Af Betydning for den skandinaviske Amerikafart vilde ogsaa det projekterede kanadisk—skotske Kabel (fra Nova Scotia) blive, der skulde koste £ 200,000 og have billige Takster (6 d. pr. Ord); det kunde eventuelt overtages af Store Nordiske Telegrafsekskab. En hel Del islandske Produkter kunde vel ogsaa eksporteres til Nordamerika, hvor grønlandsk Kryolit (Aluminium) allerede har et godt Marked.

Forbindelsen paa Grønland (Dansk Nordamerika) lader ogsaa meget tilbage at ønske, men et projekteret Kompagni blev urealiseret (1898). Der har været Tale om at sende nordamerikanske Kul til Kjøbenhavns Frihavn, men det bliver vist ikke til noget, da engelske Kul er billigere. Derimod kan der ventes noget Udbytte af Undersøgelserne angaaende islandske Kul og Kul fra Færøerne (et engelsk Konsortium vil grave Kul paa Færøerne). Fristaterne har begunstiget Skibe, der kommer direkte fra Kjøbenhavns Frihavn (de betaler ingen Skibsafgift i Fristaterne fra 1898), og det samme vil sagtens blive udvidet til Gøteborgs eventuelle Frihavn. Nordamerika stiller sig i det hele taget venligt overfor Skandinaviens opblomstrende Dampskibsfart, der nu tager livlig Del i Verdenshandelen. Opsvinget stammer fra 1895, og Danmark er gaaet i Spidsen herfor.

Tyskland er Fristaternes værste Konkurrent og vil spærre for Unionens Korn, Kød o. s. v., hvad Danmark ikke gør, medens Sverrig—Norge er stemte herfor. Den norske Fragtfart paa Nordamerika er mere uregelmæssig, og Fragterne fra Unionen gaar mest andet Steds hen; saaledes gaar norske Skibe ofte med Kulfragter fra Newport News til La Plata, men i Almindelighed med blandet Fragt til England. Dampskibsselskabet Norden har flere Skibe i Fart mellem Hamburg—New Orleans f. f. (Bomuldsfragter hjem), medens Kjøbenhavn og Union m. fl. besejler Kanada for engelsk Regning. I Kristiania maa Meinich & Co. nævnes (Agenter for D. F. D. S.), der tidligere har haft Fragtdampere i Fart paa Nordamerika (Kanada). Farten mellem Skandinavien og Nordamerika er bleven forbedret og tegner til at udvikle sig

godt; man maa haabe det bedste for dens videre Udvikling, der kan blive et nyt Bindeled mellem de tre nordiske Riger. I.

Kjøbenhavn, d. 29. August 1901.

City of London Court afsagde d. 14. ds. Dom i følgende Sag:

Den 3. Januar 1901 gik Lægteren „Nora“ op ad Themsen og befandt sig omtrent Kl. 11 i Nærheden af Greenwich paa Rejse fra Albert Dok til Rotherhithe. Udfor Deptford saas en norsk Bark blive bugseret ind af Floden paa Bagbords Side af Nora, godt over mod den sydlige Side af Løbet. Samtidig kom den danske Damper Danmark op ad Floden med betydelig Fart, holdende sydlig i Midterløbet.

Danmark kom saa tæt ved Nora, at dens Bagbords Side agter ramte Noras Styrbords Side og tvang Nora over mod den norske Barks Bagbords Side, hvorved Nora fik saa megen Skade, at den maatte sættes paa Land, hvor den sank. Efter Noras Fremstilling burde Danmark være gaaet nord om en til Ankers liggende Tankdamper, hvor der var klart Farvand.

Efter Danmarks Fremstilling havde denne Damper ingen Trinity House Lods, men en licensed waterman om Bord; da Danmark kom op ad Floden og bemærkede Nora og den norske Bark, gjorde den alt for at gaa klar af Nora, men det var den norske Bark, der ramte Nora og pressede den over mod Danmark.

Efter Afhøring af forskellige Vidner kom Dommeren til det Resultat, at Danmark havde Fejl og gav derfor Dom for Sagsøgeren, Ejeren af Lægteren Nora.

Hr. Poul Mørch i St. Petersborg tilskriver os følgende:

Hr. Redaktør! I Deres Blads Nr. 33 af 15. August er angivet:

„Den russiske Regering har forlænget det Tidsrum, i hvilket udenlandske Skibe maa sejle mellem Havne i evropæisk Rusland og i Amur-Distriktet, med endnu et Aar fra d. 7. Maj 1901 at regne.“

Dette er ikke ganske korrekt, da den givne Forlængelse kun gælder Farten mellem de russiske Havne ved det stille Ocean indbyrdes, men ingenlunde Farten mellem de russiske evropæiske Havne og disse, der for et Tidsrum af 10 Aar eller til d. 31. December 1910 er monopoliseret for det russiske Flag, en Lov, der kun under særlige Omstændigheder, som f. Eks. Krigsbegivenheder, kan ventes midlertidig ophævet.

Det engelske Board of Trade har nylig offentliggjort nogle interessante Meddelelser om de Skibe, der i afvigte Aar blev stoppede i britiske Havne paa Grund af Overlastning eller andre Mangler, der formentes at paavirke deres Sedygtighed, og „Sh. Gaz.“ vil gøre gældende, at disse Meddelelser er meget smigrende for britiske Skibsredere og det modsatte for deres udenlandske Rivaler. Det viser sig, at ialt 29 Skibe blev stoppede og af disse var ikke mindre end 20 af fremmed Nationalitet; dette er ikke nogen Undtagelse, thi i det foregaaende Aar var Resultatet, at der blev stoppet 32 Skibe, hvoraf 22 var udenlandske; tilmed er jo Antallet af britiske Skibe, der anløber britiske Havne, langt større end Antallet af andre Skibe. Det overvejende Antal udenlandske Skibe, der stansedes, var større Dampere, og de 29 Skibes Nationalitet var følgende: norske 6, svenske 2, spansk 1, tyske 7, britiske 9, danske 2, hollandsk 1, østrig-

ungarsk 1. Kun 3 af disse Skibe (2 britiske og 1 tysk) var Sejlskibe, Resten Dampskibe. For Sejlskibenes Vedkommende var Fejlen mangelfuld Overflade-Ventilation af Kulladning, hvilket ogsaa var Grunden til Stansningen af to af Dampskibene og delvis af et tredje, alle tre engelske. For Overlastning stansedes 3 britiske og 19 andre Skibe, hvilke Tal giver „Sh. Gaz.“ Anledning til at hævde Nødvendigheden af Lastelinje-Reglernes Anvendelse ogsaa paa fremmede Skibe. Bladet fremhæver, at de Stansninger, der her er Tale om, for udenlandske Skibes Vedkommende kun kan foretages, naar de helt eller delvis laster i britisk Havn, idet disse Skibe kan løbe ind i saadan Havn saa dybt lastede det skal være, uden at komme til at lide herunder, medens et britisk Skib, naar det løber ind i en af Hjemlandets Havne, blot lastet en Tomme for dybt, er sikker paa at blive retslig tiltalt. Bladet betegner denne Tilstand som „unfair“ og haaber, at ovenstaaende Tal maa paavirke Stemningen i Offentligheden og særlig i Parlamentet. Det fremhæver, at kun i et af de her omtalte Tilfælde nægtede Mandskabet at gaa til Søs med Skibet, og det mener derfor, at Søfolkenes Talsmænd bør støtte Bestræbelserne for, at de Forholdsregler, der tages overfor britiske Skibe i britiske Havne, ogsaa kommer til at gælde Udlandets Skibe i disse Havne.

Den engelske Skibsførerforening har nylig i et Andragende til Domstolene paany rejst det gamle Strids-spørgsmaal om Bjærgelønnens Fordeling, som den betegner som ganske uretfærdig. Det paapeges, at den Belønning, der hidtil er tildelt Skibsmandskabet for udført Bjærgning, af Domstolene beregnes efter den maanedlige Fortjeneste, saaledes at Læger, Stuerter, Kokke o. s. v. faar en større Andel end Dæksmandskabet, hvis Løn er lavere, skønt dette sidste jo udfører det største Arbejde ved Bjærgningen. I en for nogle Dage siden ved den engelske Admiralitetsret afsagt Dom synes der allerede at være taget Hensyn til dette Andragende. Rederiet for Bark Comet af Glasgow skulde betale Dampskibet Minneapolis 8,250 Lst. i Bjærgeløn, og Dommeren fordelte denne Sum med 6,175 Lst. til Dampersens Rederi, 500 Lst. til dens Fører, og Resten, 1,575 Lst. til Mandskabet; af dette sidste Beløb blev dog fradraget ekstra Belønninger til det Baadsmandskab, der frivillig havde meldt sig til Tjeneste. Den Del af Mandskabet, der ikke var Søfolk — som Læge, Kok og Stuerter — fik ved Fordelingen kun  $\frac{1}{3}$  af deres Maanedslønning.

Den engelske Skibsførerforening, der har rejst dette Spørgsmaal, har mulig ment, at det retfærdigste vilde være, om de ovennævnte Personer af Besætningen slet ikke var blevne delagtige i Bjærgelønnen. Dommeren indrømmede ogsaa, at nogle af dem og mulig dem alle, ikke direkte havde deltaget i Bjærgningsarbejdet, men han fremhævede, at de dog alle havde deres Forpligtelser om Bord i Skibet og løb nogen Risiko, for saa vidt som Skibet var udsat for Fare, samt at hvis nogen af de Personer, der gik i Baadene for at assistere Barken, var omkomne, vilde det have medført særlige Pligter for dem, der var blevne tilbage. Dommeren mente derfor ikke, at man burde udelukke dem fra Andel i Bjærgelønnen. Han mente heller ikke, at man i Almindelighed burde skæln mellem Dæks- og Maskinpersonalet ved Fordelingen af Bjærgelønnen, da Bjærgningsarbejdet paa lægger begge særlige Pligter, og idet han tildelte det Dæksmandskab, der gjorde god Tjeneste ved Bjærgningen, særlige Belønninger, tilvejrbragte han i dette Tilfælde en retfærdigere Fordeling. Med Rette fremhæves det i „Sh. Gaz.“, at bortset fra visse almindelige Principer er Bjærgelønnens Fordeling et Spørgsmaal, der væsentlig bør afgøres efter de i hvert enkelt Tilfælde foreliggende Forhold, og det bør ikke afgøres efter alt for faste Regler. Denne Opfattelse synes de engelske Domstole

ogsaa mere og mere at tilegne sig, og der banes sikkert derved Vej for en naturligere Ordning end den, vi har her i Danmark, hvor Sølovens § 228 bestemt paabyder, at Mandskabets Bjærgeløn skal fordeles i Forhold til enhvers Løn, medens i England Fordelingen foretages efter Domstolens Skøn.

Ved Sø- og Handelsretten her i Byen har været afholdt Søforklaring i Anledning af norsk Fregatskib Avantis Grundstødning i Drogden. Det oplystes, at Avanti stak 19' 3" for og 20' 3" agter. Den 11. August Kl. 1 $\frac{1}{2}$  Fm. havde man taget Lods fra Dragør om Bord; denne overtog Kommandoen og satte Kursen. Kl. 2 $\frac{1}{4}$  stødte Skibet gentagende, men Kursen kunde dog fortsættes. Pumperne pejledes og viste 4 Fod Vand i Lasten og lidt efter 7 à 8 Fod. Sejladsen fortsattes, idet to af Baadene gjordes klare. Kl. 2 $\frac{3}{4}$  var Skibet fuldt af Vand og flød paa Lasten. I Nærheden af Trekroner kastedes Anker, og da Skibet var svajet for dette, laa det paa 27' Vand agter og 24' Vand for, hvorefter det snart stod paa Grund. Det er senere hævet og slæbt ind i Frihavnen. — Lodsens antog, at Skibet var stødt paa en Sten, og det oplystes, at Dampskibene J. N. Madvig og Norge tidligere havde grundstødt omtrent paa samme Sted.

I Frankrig føres Handelsmarinens største og hurtigste Dampere af Officerer af Orlogsmarinen. For en Kaptajn af Handelsflaaden har det hidtil været umulgt at opnaa disse udmærkede Stillinger, medens Orlogsflaadens Officerer stedse uden Vanskelighed kunde faa dem. Dette unaturlige Forhold vil man nu, skrives der til „Hansa“, omsider søge ændret, idet c. 400 franske Skibsførere med Ret til at føre Skib i oversøisk Fart har rettet et Andragende herom til den franske Marine-minister. Det paavises i dette Andragende, at 32 større franske Dampere føres af Marineofficerer, og eksempelvis anføres det, at af Compagnie Générale Transatlantique' otte Hurtigdampere føres kun én af en C. l. c. (capitaine de long cours), medens de 7 andre Førere paa deres Visitkort kan skrive enten L. de V. (Lieutenant de Vaisseau) eller C. de F. (Capitaine de Frégate). Naturligvis vil man i militære Krese, hvis Magt i Frankrig jo ikke maa undervurderes, gøre hele sin Indflydelse gældende for at bevare disse lukrative Stillinger for Marinens Officerer, men man haaber dog fra Skibsførernes Side paa et godt Resultat af Andragendet. Det Haab støtter man ikke mindst derpaa, at 49 Medlemmer af Deputeretkamret støtter Andragendet.

I denne Tid, da Spørgsmaalet om Synsprøver staar paa Dagsordenen, kan det maaske interessere at høre, at det engelske Board of Trade har opgivet at foretage disse Prøver med farvede Glas og har indført den saakaldte „Uldprøve“. Prøven med farvede Glas blev foretaget i et mørkt Værelse ved Hjælp af Lys enten fra Gas, Olje eller undtagelsesvis Elektricitet, og de, der underkastedes Prøven, fik Stykke efter Stykke udleveret de farvede Glas og blev spurgt om deres Farve. En Indsender i „Fairplay“, en Jærnbanelæge, oplyser nu, at Board of Trade synes efterhaanden at have anvendt forskellige Systemer; den nu indførte Uldprøve anser han ikke for retfærdig, idet den fortrinvis er en Prøve i at skæln Farvetoner, Overgangen i Farver. Han skriver, at Sømand ligesom Jærnbanelæger kun har at gøre med røde og grønne Farver og Prøven bør indskrænkes til disse; naar han har foretaget Prøven med

Jærnbanemænd, har han benyttet Signallanterner, som de bruges ved Jærnbanerne.

Det vil ses, at denne Fremgangsmaade synes at svare til den, som Hr. Kaptajn Vilhelm Heise i dette Blads No. 32 anbefalede at følge ved Synsprøver for Søfarende.

De danske Statsbaner har kontraheret med engelske Kulminer om Levering af 8,000 Tons Northumberland Kul til 12/6 og 12/9 (foruden Told) f. o. b. Tyne eller Blyth.

Vi har modtaget Nautisk Almanak for Aaret 1902, udgiven af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen og udkommen paa G. E. C. Gads Forlag. Dens Indhold er i alt væsentligt det samme som i Fjor; af ny Afsnit nævner vi Bekendtgørelserne om den ny Signalstation ved Helsingør og om den ny internationale Signalbogs Ikrafttræden. Bogen behøver iøvrigt næppe vor Anbefaling; den er saa vel kendt og saa skattet blandt Navigatørerne, at den vil være selvskreven til at finde stor Udbredelse blandt dem.

Den direkte Dampskibsforbindelse mellem Chicago og Evropa (Liverpool, Hamburg), der nylig startedes, vil rimeligvis blive indstillet. Det meddeles, at den ikke har svaret til Forventningerne, vistnok væsentligst paa Grund af de høje Assurancepræmier paa Ruten fra Chicago til Montreal.

En skandinavisk Arbejderkongres har i disse Dage været afholdt her i Byen, og der forelaa paa denne Forslag fra den social-demokratiske Partistyreelse i Stockholm om at paalægge Partiledelserne i de tre skandinaviske Lande at indgive Forslag til de lovgivende Forsamlinger, tjenende til at fremme Søfolks Interesser. Man forlangte mere humane Afmønstringsbestemmelser, Lovforbud imod Brug af usødygtige Skibe, et Sundhedstilsyn, der skal paase, at Mandskabets Lukafer er sunde og gode, og Indførelse af mere moderne Redningsmateriel. — Den danske social-demokratiske Fører, Hr. P. Knudsen, fremsatte ifølge „Soc.-Dem.“s Referat følgende Udtalelser, ved hvilke han dog umuligt helt igennem kan have haft Forholdene her i Danmark for Øje:

Ogsaa hos os har Søfolk det ofte slet, ja Opholdet i Skibene kan ofte blive utaaleligt. Disciplinen om Bord misbruges til Tider, saa at det udarter til Mishandling. Man sender gamle raadne Skibe ud, efter at de er højt assurerede. Naar Skibene saa gaar under, indkasserer Kapitalismen Fortjenesten eller Blodpengene, hvad man nu skal kalde det. Skibene bygges stadig større, men Bemandingen staar ikke i Forhold til Størrelsen. Kosten om Bord er ofte daarlig og det oversaltede Kød og Flæsk har mistet al Næringsværdi og fremkalder Skørbug. Lønnen er alt for ringe. — Vi vil derfor støtte de Krav, der er fremsat fra Søfolkernes Organisation. De kan gøre Regning paa vor Solidaritet.“

London and India Docks Company i London forhøjer fra 1. Januar 1902 Afgiften for Skibe fra 1 sh. til 1 sh. 6 d.

## Forliste Skibe i 1900.

### Lloyds Statistik

for Aaret 1900 over Skibe, der er forliste, kondemnerede etc., er offentliggjort i disse Dage. Det viser sig, at Verdens Handelsflaade i det nævnte Aar blev formindsket med 848 Skibe, repræsenterende 677,182 Tons, herunder ikke medregnet Skibe under 100 Tons. Af disse Skibe var 296 med 386,304 Tons Dampere og 552 med 290,878 Tons var Sejlskibe. For Dampskibenes Vedkommende overstiger Tallene de foregaaende ni Aars Gennemsnitstal med 10 Skibe og 27,554 Tons; for Sejlskibenes er de lavere end disse Gennemsnitstal med 274 Skibe og 83,968 Tons. — Med Hensyn til Forlisenes Aarsager viser Rubriken for Strandinger og lignende („Wrecked“) de største Tal. Ikke mindre end 47 pCt. af Tabet af Dampskibene og 45 pCt. af det af Sejlskibene skyldes disse Aarsager. Den Afslutning af Skibenes Løbebane, der derefter er den mest almindelige, er Kondemnation o. lign.; 17 pCt. af de fragaede Skibe udslettedes af denne Grund af Handelsflaadens Register. Af andre Forlisaarsager er Kollision den almindeligste for Dampskibe (c. 12 pCt.), medens for Sejlskibe den almindeligste er „Forladt i Søen“ (ligeledes c. 12 pCt.). For de Tilfælde, i hvilke Skibe er forladte, grundstødte og savnede, kan Aarsagerne jo betragtes som beslægtede, og tages disse Tilfælde samlede, udgør de 19 pCt. af Tabene af Dampskibe og 28 pCt. af Tabene af Sejlskibe.

Statistiken fremtræder saaledes, at man kan anstille en Sammenligning mellem Forlisprocenterne for de vigtigste af Verdens Handelsflaader. Skønt det aarlige Tab af britiske Skibe i sig selv er meget stort, er det, i Forhold til Størrelsen af Landets Handelsflaade, meget moderat, og det staar gunstigt ved en Sammenligning med de Tab, andre af de større Handelsflaader har lidt. De Handelsflaader, hvis Tonnage overstiger 1 Mill. Tons, er Storbritanniens, de britiske Koloniernes, De forenede Staters, Frankrigs, Tysklands og Norges. Af disse Lande fremtræder Storbritannien og de britiske Kolonier med de laveste Procenttal, nemlig henholdsvis 2,39 og 2,34 pCt. af deres Skibe; derefter kommer Tyskland med 3,39 pCt. og Norge staar højest med 6,39 pCt. Med Hensyn til Dampskibe alene er Storbritanniens Procenttal 1,95 og Gennemsnitstallet for de øvrige fem Lande er 2,53. For Sejlskibes Vedkommende er de tilsvarende Tal 4,01 og 5,09.

Antallet af Dampskibes Forlis er langt fra saa stort som Antallet af Sejlskibes. Det viser sig, naar Hensyn tages baade til de ovennævnte og til de øvrige større Handelsflaader i Evropa, at Tabet af Dampskibe kun naar 2 pCt. af Antallet af Skibe og 1,8 pCt. af Tonnagen, medens det af Sejlskibe naar 5,1 pCt. af Antallet og 4,6 pCt. af Tonnagen.

## Fragtmarkedet.

Sidste Gang, vi skrev om Fragtmarkedet, viste der sig ligesom Tegn til en Bedring i flere Retninger, men desværre blev det ikke til andet end et Tilløb, idet Raterne hurtigt faldt igen, og Forholdene og Udsigterne er nu saa daarlige, som de ikke i umindelige Tider har været. Hvor man end ser hen er det den rene Elendighed med Fragterne, selv Sortehavet, Donau etc., som var ret faste, er flovede en Del af i Slutningen af forrige Uge, men har dog senere bedret sig igen, og disse Markeder er omtrent de eneste, som for Øjeblikket viser lidt Livlighed. Begæret indskrænker sig imidlertid næsten udelukkende til „handy sized“ Baade, og de store Dampere, som der jo efterhaanden er blevne svært mange af, er yderst vanskelige at placere fra Sortehavet og maa i

hvert Tilfælde altid tage betydelig lavere Rater end de mindre Dampere. I andre Markeder er Konkurrencen af de lastdragende Turdampere skarpere end nogensinde, og Raterne fra de Havne, som regelmæssig befares af Turbaadene, er da ogsaa slaaede ned til et rent Minimum. Dette gælder først og fremmest Amerika, som for Tiden viser en Mathed, der tidligere ikke er set Mage til. Korn er næsten ikke til at opdrive, og en Del Dampere, som har faaet en Del af deres Ladning ind, har opbrugt baade deres Laste- og Lossedage og venter endnu paa Restladning, medens andre Dampere paa „berth“ har maattet acceptere 1/ og 1/0<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. pr. Qvr. for at erholde Komplettering. Ikke alene Korn er der stor Knaphed paa fra Amerika, men ogsaa for Bomuld, Træ, Fosfat etc. er det næsten umuligt at effektuere et Charter. Ligeledes er Kulfragterne fra England og Wales i den Grad miserable, at der næsten ikke kan være Tale om nogen Fortjeneste, især da Ekspeditionerne er daarlige. Der udbydes i det hele taget alt for mange Dampere i Forhold til de Ordre, der kommer frem. Hele Verdenshandelen foregaar efter en ret treven Maalestok for Tiden, og der er i Øjeblikket faktisk ikke Brug for den enorme Mængde Tonnage, som nu eksisterer, og da Raterne gennemgaaende ikke godt kan komme lavere end de nu er, undtagen at det bliver aldeles ruinerende for de Dampere, som sejler for dem, er der ikke nogen anden Udvej tilbage end Oplægning. Der er mange Redere, for hvem det er af personlig Betydning, at de Dampere, som de disponerer over, stadig holdes i Fart, selv om de herved sætter flere Penge til end Oplægning vilde koste, men der burde dog først og fremmest tænkes paa Aktionærernes Tarv. Særlig i England er der vistnok en Del saadanne Redere, og eftersom der allerede nu om flere Rederier gaar Rygter om finansielle Vanskeligheder, og de rigtig daarlige Fragtforhold ikke har varet saa mange Maaneder, hvad skal det saa blive til, hvis der kommer en længere Periode, der er lige saa slet som den Tilstand, hvori Fragtmarkedet for Øjeblikket befinder sig? Oplægning er en saare god Ting under saadanne Forhold, men den burde finde Sted systematisk, ikke saaledes, at den ene Reder skulker sig fra Oplægning paa Bekostning af de andre, men de burde optræde solidarisk. Man ser, hvorledes Arbejderne kan organisere sig under deres Fagforeninger, og der er dog langt, langt flere Arbejdere i deres forskellige Brancher end der er Redere i disses, og hvorfor skulde disse sidste ikke ogsaa kunne slutte sig sammen? De skandinaviske Redere kunde jo operere for sig, de engelske for sig og de tyske ligeledes, og derefter kunde der igen udvælges Delegerede fra de forskellige Lande, som da i Fællesskab kunde drøfte Standens Interesser, saasom Oplægning procentvis af ethvert Selskabs Flaade, vedtage en vis Minimumsfragt, akkurat som Arbejderfagforeningerne ikke tillader Arbejde under en vis Takst, og maaske flere andre Punkter. Selvfølgelig tror vi ikke, at alle Redere vil være med til en saadan „Fagforening“, thi det er jo vanskeligt at opnaa Enighed mellem saa mange, men naar Sagen gribes an paa rette Maade, kunde der maaske nok gøres mangt og meget, som vilde være til Gavn for Skibsfarten. Kunde f. Eks. en Forening som Dampskibsrederi-Foreningen, hvoraf saa vidt os bekendt de fleste danske Redere er Medlemmer, ikke tage Sagen angaaende den procentvise Oplægning i sin Haand, enten for Danmarks Vedkommende alene eller i Forening med vore Nabolande?

Det østlige Marked er trevent med lave Fragter, og pr. Septbr./Oktbr. er saaledes 15/6 til p. p. det højst opnaelige, medens Bombay betaler 1 sh. mindre. Fra sidst nævnte Plads er der pr. April/Maj sluttet et Par Baade til 15/ én, 15/6 to udsøgte Havne, 6 d. ekstra for Hamburg. Fra Calcutta noteres pr. Efteraaret fremdeles 21/3 à 22/6 Jutebasis til London eller Dundee. For Sukker fra Java til U. S. er der sidst sluttet til 22/6 pr. September.

Fra Sortehavet, Donau og Azoff har der fundet en Mængde Befragtninger Sted, og der er fremdeles god Efterspørgsel for ikke for store Dampere til September og første Halvdel af Oktober Lastning, navnlig fra Sortehavet. Odessa betaler c. 10/6 L. H. A. R. pr. September, og til Kjøbenhavn direkte er der sluttet til 11/6. En prompt Baad til Kjøbenhavn fik 11/9. Fra Sulina betales 11/6 N. C., 12/ Hamburg pr. September. Fra Donauen var Begæret noget mindre, men Raterne er uforandrede 13/9 à 14/ L. H. A. R. pr. Oktober, 6 d. mere for Hamburg. Azoff begynder at vise lidt mere Liv, og Raterne er højere paa Basis af 12/3 à 12/6 „any“ pr. September, 12/9 à 13/ pr. Oktober. Saltlaster er knappe, og der noteres nominelt 12/6 fra Eupatoria til Libau eller Riga.

Middelhavet er usselt. Kulfragterne nedefter er igen lavere, og en Rundrejse til de nuværende Fragter kan kun resultere i Tab. Fra Alexandria begynder der at komme noget Begær, men Raterne er lave: 8/9 Bomuldsfrø til London eller Hull pr. September, 10/ Oktober, 11/ November. Fosfat fra Sfax giver 8/6 til Newcatle, 9/ Kingslynn eller London, og fra Bona noteres 8/9 til Ghent. For Johannesbrød fra Cypren kan faas 19/ à 20/ til U. K. pr. Septbr./Oktbr. Bilbao er nærmest uforandret og betaler 4/ Cardiff, 5/ Swansea, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 5/6 Glasgou, 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam.

Amerika bliver slettere og slettere for hver Dag, der gaar, og det er forbundet med de største Vanskeligheder at faa Dampere sluttet. Der er en Knaphed paa Ordre, som ikke er set tidligere, og Raterne er overalt Rekordfragter hvad Slethed angaar, til Dels fuldstændig nominelle. Fra nordlig Havn noteres kun 1/9 paa Basis af Cork f. O., og til p. p. 1/3 nominelt. For Bomuld har der nu fundet ganske enkelte Befragtninger Sted; den sidste var fra Savannah til U. K. eller Kont. 30/ én, 31/6 to Havne pr. September. Paa Netto Charter fra Golfen er Raten nu kun 12/ til U. K. eller Kont. pr. September, og for Korn noteres 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til p. p. Tømmerfragter fra Golfen er yderst knappe; der noteres pr. September 87/6 fra Pensacola til Cardiff, og der er sluttet til 105/ til Neapel og Triest pr. Oktober. I Mangel af anden Beskæftigelse er der sluttet nogle Dampere for Kul, saasom 10/ Newport News/Marseille, 10/3 Norfolk/Algiers eller Malta, 10/3 Philadelphia/Marseille, men her ligger ingen Fortjeneste. For Fosfat er der sluttet til 13/6 Fernandina/Ghent. Træfragterne fra B. N. A. er yderst tarvelige paa Basis af 35/ fra Bay of Fundy til Vestkysten af G. B.

La Plata er betydelig lavere i Ugens Løb, og dette Markeds Slethed illustreres bedst af en Afslutning som 10/ fra Buenos Ayres, for hvilken Rate den betræffende Dampere løber over i Ballast fra Sydafrika. Fra San Lorenzo Grænsen kan der pr. September ikke opnaas mere end c. 15/ til U. K. eller Kont. For prompt er der endog sluttet til 14/6.

Østersøen, som forrige Uge var lidt fastere, er falden tilbage i en næsten apatisk Tilstand, og vi er nu om trent paa det Tidspunkt, der burde være Saisonens bedste. St. Petersborg, som var det eneste Sted, hvorfra der var noget livligere Begær i Forbindelse med en lille Fragtstigning, har ikke kunnet fordøje den megen Tonnage, der udbødes, og Raterne er derfor lavere paa Basis af 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam. Riga er stadig yderst flov, og Noteringerne er nominelle: 9 d. pr. Havrequarter, 19/ D/B. til London, 18/ D/B. Grimsby, Hfl. 11 D/B. 6/6 Sleepers til Holland, Frcs. 24/25 D/B til Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27/28 Rouen. Fra Libau kan der gøres 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ à 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> til Rouen. Trælaster fra Botten er overordentlig knappe, og saa snart der kommer en positiv Ordre i Markedet, konkurreres der livligt om den af de mange fragtsøgende Dampere, som er til Stede i rigelig Mængde og i alle Størrelser. Fra Kronstadt til London er der sluttet til 20/6 D/B. 1/3 Boards 21/6,

og til Holland til Hfl. 12 à 12½ D/B. Til Grangemouth noteres 22/ D/B. For Props kan faas 23/ fra Gamle Karleby Distriktet til Englands Østkyst, og for Pulpwood Fros. 32/33 fra Sydfinland til nordfransk Havn. Fra Kotka og Løvisa er sluttet en mindre Damper til 44/ D/B. B. til Nantes pr. Oktober. For Erts fra Luleå kan faas 5/6 til Rotterdam eller Amsterdam, 4/6 fra Oxelø-sund. For Smaadampere er der kun ringe Begær, og Raten fra Sydfinland til Kjøbenhavn er ikke mere end Rm. 19 pr. Std. Brædder, Rm. 1 à 2 mere til dansk Provinshavn.

Kulfragterne er næsten i alle Retninger lavere og særlig i Wales er Forholdene daarligere. Der udbydes en uforholdsmæssig stor Mængde Tonnage, og det er meget vanskeligt for Eksportørerne at arrangere Lastetørn. Paa Østkysten er Ekspeditionerne gennemgaaende bedre, men Raterne er yderst tarvelige. Fra Cardiff til Kjøbenhavn er sluttet til 4/10½; Stockholm 5/, Hamburg 3/9, Gjedser 6/9, Alexandria 6/6 à 6/9, Port Said 6/9, Rio de Janeiro 14/6. Til Genua eller Neapel kan højst opnaas 6/ og for prompte Baade er der endda sluttet til lavere Fragter. Fra Tyne til Kronstadt kan opnaas 4/, og der er fremdeles betalt 3/9 til Hamburg, 4/6 Libau, 4/3 Reval, 4/3 Stockholm, 3/10½ Aalborg, 5/9 à 6/ Genua.

Sejlskibsmarkedet viser for de kortere Farters Vedkommende endnu ingen Bedring; hvad Langfarten angaar, er Raterne siden vore sidste Meddelelser nærmest uforandrede. For Brædder fra Hernøsand Distriktet noteres Rm. 21 til dansk Provinshavn, fra Raumo Rm. 20/21 og fra Wiborg Distriktet Rm. 20. Fra Stevens til Riga betales Rm. 3½ pr. Ton Raakridt, fra Aalborg Rm. 4 à 4½ til St. Petersburg eller Sydfinland. Fra Liverpool er der sluttet en Sejler til Kjøbenhavn à 6/3 for Oljekager, og for Kul er der for en 350 Tons Sejler betalt £ 5.5/ Blyth/Hudiksvall. — I St. Francisco er Markedet paa Grund af Strejke uregelmæssigt, men der noteres dog 38/9 à 40/ pr. Efteraaret. Pr. samme Termin og Jan./Febr. kan der fra Portland (O.) sluttes til 41/3 til U. K. eller Kont. Fra Vestkysten af Sydamerika til U. K. eller Kont. betales pr. Oktober 29/3 og pr. Marts/April 27/6, med en Reduktion af 1/3 for direkte Havn. Cardiff/Algoa Bay giver 16/ pr. Septbr. med garanteret Lossetid og fra Newcastle N. S. W. til Vestkysten af Sydamerika kan opnaas 17/ à 17/6.

## Personalialia.

Føreren af Dpsk. Vesta, Kapt. C. J. Holm er d. 15. ds. afgaaet ved Døden paa Hospitalet i Reykjavik.

Kapt. J. Lissner er bestemt til foreløbig Fører af Dpsk. Vesta, hvorefter Dpsk. O. B. Suhr er overtaget af Kapt. Rohde fra Dpsk. Moskov, medens sidst nævnte Skib midlertidig føres af Styrn. K. Fischer.

Da Kapt. H. Rasmussen fra Dpsk. Garonne er sygemeldt, er dette Skib foreløbig overtaget af Kapt. T. Müller fra Dpsk. Omsk, da sidst nævnte Skib er oplagt.

Da Kapt. H. P. Sørensen har faaet Afsked fra Selskabets Tjeneste, er Dpsk. Saxo indtil videre overtaget af Styrn. Gløsen fra Dpsk. Cimbria.

Da Kapt. C. Erichsen fra og med d. 31. ds. fratræder Selskabets Tjeneste, er Dpsk. Jyden foreløbig overtaget af Styrn. C. Johnsen fra Dpsk. Maja.

Kapt. C. Wiberg fra Dpsk. Anglo Dane overtager foreløbig Dpsk. Octa, da Kapt. P. Enemark ligeledes aagaar fra Selskabets Tjeneste.

## Ugens Havarier.

Ildløs i Dampskibet Norge. Tirsdag den 27. ds. Kl. henad 8 Morgen udbrød en temmelig stærk Ildløs i Dampskibet „Norge“, der laa fortøjet ved Larsens Plads. Ilden udbrød under Bakken, sandsynligvis i nogle der henstuede Pres-senninger. Ved Brandvæsenets Ankomst havde Ilden stærkt fat i alt Træværket, som fuldstændig forkullede, men det varede dog ikke ret længe, inden man var Herre over Ilden, og Kl. c. 8½ kunde Brandvæsenet atter forlade Skibet. Havnevæsenets Sprøjte, der ligeledes havde givet Møde, kom ikke til Anvendelse. Norges Afgang blev ikke forsinket ved den Skibet overgaaede Ildsvaade.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Der er afholdt en vellykket Prøvefart med Dpsk. Marien-fels, bygget paa Flensborg Skibsværft til det tyske Dampskibsselskab Hansa. Skibet, der er bygget til Br. Lloyds Kl. A. I., har følgende Dimensioner: 436' × 55' × 32' 5".

Fra J. Kofoeds Værft i Faxe er en Nybygning, bygget til et Rederi i Marstal, løbet af Stablen. Skibet, der rigges som 3-m. Skonnert, fik Navnet Hertha; det maaler ca. 200 Br. Tons. Korresp. Reder er Hr. C. W. Clausen, Fører bliver Kapt. Peter Krull af Ommel.

Paa Howaldts Skibsværft i Kiel er nylig bygget den største Bugserbaad, der findes i Østersøen. Den er af Staal og forsynet med to Master. Maskinerne er af 450 H. K. og Baadens Fart er 11½ Knob. Den skal kunne anvendes baade som Bugserbaad og som Bjærgningsdamper. Baaden tilhører et Selskab i Kiel, der har bestilt en Damper af samme Type, men med 700 H. K.

Firmaet Knøhr & Burchard Nf. i Hamburg har i Skotland bestilt en 4-mastet Bark (4,000 Tons).

En ny 3-m. Skonnert er løbet af Stablen fra Skibsb. Anders Jensens Værft paa Øxenbjerg ved Svendborg. Den fik Navnet Heimdal, maaler ca. 200 R. T. Brutto og bliver hjemmehørende i Marstal. Korresp. Reder bliver Agent N. Petersen. Den skal føres af Kapt. H. Erichsen af Marstal.

Gl. Elise af Marstal, 38 R. T., er af Kapt. H. Simon-sen solgt til Kapt. A. H. Petersen („Hermandine“) for 6,400 Kr.

Fra Skibsbygger Andersens Værft ved Svendborg er en 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den fik Navnet Minerva, maaler ca. 200 R. T. og er bygget til et Aktieselskab med Firmaet N. Jensen & Co. som korresponderende Reder. Skibet skal føres af Kaptajn Fuglsang. Det er i Løbet af 2½ Aar den femte Nybygning til nævnte Rederi.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.



## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Holst, afgik fra New York 24. Avgust, best til Kbhvn. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 17. Avgust, best til Kbhvn. — Leopold II, Sørensen, ankom til Cardiff 19 Avg. — Nicolai II, Wulff, afgik fra Kbhvn. 22. Avg., best til New York. — Norge, Gundel, afgik fra Kbhvn. 28. Avg., best til New York. — Xenia, Kruse, ankom til New York 21. Avgust. — Alexandra, Thomsen, pass. Dunnet Head 24. Avgust, best til Christiania og Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Kbhvn. 26. Avgust. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 25. Avgust.

Antwerpen, Andreasen, afgik fra Kbhvn. 22. Avgust, bestemt til Boston. — Arkansas, Petersen, i Kjøbenhavn. — Arno, Strubberg, afgik fra Alicante 23. Avgust, bestemt til Malaga. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 27. Avgust, bestemt til St. Petersburg. — Botnia, Bay, afgik fra Kbhvn. 27. Avg., bestemt til Riga. — Ceres, Jacobæus, i Islandsfart. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Naadendahl 25. Avg., bestemt til Barcelona. — Christian IX, Møllerup, ank. til Pillau 25. Avgust. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 25. Avg. — Ella, Brock, ankom til Kbhvn. 26. Avgust. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 25. Avg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 25. Avg., bestemt til Kbhvn. — Georg, Buhr, ankom til London 21. Avgust. — Georgios I, Egense, afgik fra Boston 10. Avg., best. til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Genua 25. Avgust. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 17. Avg., bestemt til New York. — Jolantha, Ingvarsen, ankom til Antwerpen 20. Avg. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn. 26. Avg. — Kiew, Jacobsen, ankom til London 25. Avgust. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 26. Avgust, best. til Libau. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise ankom til Kbhvn. 26. Avg. — Louisiana, Jensen, afgik fra Kbhvn. 26. Avg., bestemt til Hamburg. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. til Boston 25. Avg. — Maja, Petersen, afgik fra Kbhvn. 27. Avgust, best. til Hamburg. — Mersø, Frisnette, afgik fra Kbhvn. 24. Avgust, bestemt til Vestnorge. — Moskov, Rohde, afgik fra Kbhvn. 24. Avg., bestemt til Antwerpen. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Antwerpen 25. Avg., bestemt til Kbhvn. — O. B. Suhr, afgik fra Kbhvn. 24. Avgust, bestemt til St. Petersburg. — Perm, Christensen, ankom til Newcastle 24. Avg. — Pregel, Olsen, ankom til Kbhvn. 24. Avgust. — Skalholt, Godtfredsen, i Islandsfart. — Valdemar, Kofoed, ankom til Hull 22. Avg. — Vendsyssel, Kjær, i Islandsfart. — Vesta, Lissner, i Kbhvn. — Vesuv, Mortensen, ankom til London 22. Avg. — Viking, Schibbye, i Kbhvn.

Constantin, Niedersørn, afgik fra Newcastle 28. Avg., best. til Kbhvn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 28. Avg., bestemt til Odense. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 28. Avg., bestemt til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 26. Avg., bestemt til Reval via Kbhvn. — Knuthenborg, Søeberg, afgik fra Nakskov 28. Avg., best. til Newcastle via Svendborg og Odense. — Lolland, Ankersen, afgik fra Odense 28. Avgust, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 29. Avg., best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Grimsby 28. Avg., bestemt til Malmø. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 28. Avg., bestemt til Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afg. fra Grimsby 21. Avg., best. til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, ankom til Blyth 22. Avg. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 25. Avg. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Yxpila 19. Avg. — Erik II, Hveysel, afg. fra Newcastle 22. Avg., best. til Stettin. — Knud II, Hansen, afgik fra Yxpila 24. Avg., best. til Rouen. — Skjold, Schmidt, afg. fra St. Petersburg 24. Avg., best. til Dunkerque. — Danmark, Kraemer, ankom til Kronstadt 23. Avg. — Ragnar, Holst, afgik fra Grimsby 22. Avg., best. til Kronstadt. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 24. Avg., bestemt til Kronstadt. — Dan, Tofte, afg. fra Ghent 27. Avg., best. til Blyth. — Magnus, Jørgensen, ank. til London 25. Avg. — Olaf, Petersen, ankom til St. Petersburg 26. Avg. — Svend II, Risø, ankom til Rouen 26. Avg.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, afgik fra St. Petersburg 20. Avg., bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik

fra St. Petersburg 24. Avg., bestemt til London. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra St. Petersburg 23. Avg., bestemt til London. — Pawel Andrejeff, Petersen, afgik fra Rotterdam 23. Avg., bestemt til Newcastle. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 22. Avg., bestemt til London. — Russ, Jensen, afgik fra Barry Dock 24. Avg., bestemt til Genua. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Durban 11. Avg. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Nagasaki 24. Avg., best. til Port Arthur. — Baron Driessen afgik fra Newcastle 14. Avg., bestemt til Genua.

**Heimdal.** Anine, Rathje, afgik fra Rouen 25. Avg. — Kamma, Pedersen, afgik fra Blyth 24. Avg. — Helga, Lagesen, ankom til Umeå 24. Avg. — Martha, Jørgensen, ankom til Hernøsand 26. Avg. — Elna, Møller, ankom til Hernøsand 23. Avgust. — Therese, Vaaben Hansen, ankom til Lübeck 23. Avgust.

**Urania.** Polarstjernen, Callesen, ankom til Leith 26. Avg. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Rotterdam 23. Avg. — Venujs, Jørgensen, ankom til New Orleans 26. Avg. — Mars, Nielsen, ankom til Seydisfjord 30. Juli.

**Nordseen.** Wineland, Høgstødt, afgik fra Mauritius 17. Avg. — Nordland, Pii, ankom til Rouen 22. Avg. — Holland, Petersen, afgik fra Nykjøbing F. 23. Avg. — England, Degn, afgik fra Kbhvn. 24. Avg. — Russland, Møller, ankom til Windau 23. Avg.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Wyburg 25. Avg., best. til Ghent. — Niobe, Schmidt, afgik fra Esbjerg 24. Avg., best. til Mesane. — Naney, Nielsen, afgik fra Riga 25. Avg., best. til Montrose. — Nautik, Mortensen, ank. til Nordmaling 26. Avg. — Nexos, Sørensen, ankom til Uleåborg 27. Avg. — Nordseen, Gram, pass. Brunsbüttel 25. Avg., best. til Treport. — Nora, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 26. Avg., best. til Rotterdam. — Neptun, Winther, ankom til Esbjerg 26. Avgust. — Nerma, Nielsen, afgik fra Kronstadt 23. Avg., best. til Guernsey. — Alfa, Nørby, pass. Frederikshavn 26. Avg., bestemt til Les Sables d'Olonne.

**Jylland.** Karen, Degn, afg. fra Tynen 23. Avgust, best. til Kronstadt. — Ingrid, Meinertz, ankom til Kbhvn. 27. Avgust.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra London 25. Avg., ankom til Tynen 26. Avgust. — Fyen, Hansen, afgik fra Reval 19. Avgust, ankom til St. Petersburg 23. Avg. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 25. Avg., bestemt til Middelsburg. — Russia, Hansen, ankom til Rotterdam 23. Avg. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Rotterdam 20. Avg.

**Union.** Frisia, Poulsen, afgik fra Rotterdam 23. Avg., ankom til Dunkerque 23. Avg. — Gallia, Nielsen, afgik fra Stettin 22. Avg., ankom til Riga 24. Avg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 26. Avgust. — Brattingsborg, Clausen, ankom til New Orleans 11. Avgust. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Kronstadt 28. Avg. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Blyth 21. Avgust, bestemt til Alexandria. — Kronborg, Schultz, afgik fra Galveston 16. Avgust, bestemt til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ank. til Burntisland 26. Avg. — Skanderborg, Jensen, ankom til Kronstadt 28. Avg. — Søborg, Fischer, ankom til Bjørneborg 24. Avg. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 26. Avgust. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Ardrossan 22. Avgust, bestemt til Gibraltar f. O. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 26. Avgust.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Wasclot 23. Avg. — Klampenborg, Jensen, ank. til Ghent 25. Avg. — Marselisborg, Andersen, ankom til Cardiff 23. Avgust. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Kronstadt 25. Avg., bestemt til Haukipudas. — Skodsborg, Larsen, ankom til Kronstadt 25. Avg. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Newcastle 26. Avg. — Ulfborg, Hveysel, afg. fra Cardiff 17. Avg., best. til Buenos Ayres. — Vordingborg, Petersen, afgik fra St. Petersburg 25. Avg., best. til Amsterdam.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 24. Avg. — Kallundborg, Lund, ank. til Rouen 24. Avg.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra St. Petersburg 26. Avg., bestemt til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra St. Petersburg 23. Avgust, best. til Amsterdam. — Agnete, Jensen, afg. fra Kiel 20. Avg., ankom til Methil 24. Avg. — Hermia, Sørensen, afgik fra Methil 23. Avg., best. til Kiel. — Alice, Hansen, afgik fra Aarhus 22. Avg., ankom til Methil 25. Avg. — Ajax, Brorson, ankom til Burntisland 24. Avg. — Bornholm, Petersen, afgik fra Riga 26. Avg., bestemt til Korsør. — Nauta Madsen, ankom til Kiel 23. Avg. — Rønne, Hintze, afg. fra Lerwick 24. Avg.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Newcastle 24. Avg.

— Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Libau 26. Avgust. — Ansgar, Larsen, ankom til St. Petersburg 23. Avg. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 23. Avg., best. til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ank. til Libau 26. Avg. — Helge, Matthiessen, ankom til Newcastle 23. Avgust.

**Æra.** Energi, Nielsen, ankom 26. Aug. til Kristine- stad. — Enigheden, Svane, ankom 23. Avg. til Boness.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Stockholm 20. Juli. — London, Bom, afgik fra Newport 16. Avg., best. til Kronstadt. — Paris, Nielsen, afgik fra Korsør 24. Avg., bestemt til Tyne.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Frederikshavn 25. Avg. — Kai, Thomsen, afgik fra Rouen 24. Avg., best. til Grangemouth. — Clara, Jensen, afgik fra Libau 22. Avg., best. til Dunkirk.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til St. Petersburg 23. Avg. — Svend, Bønnelycke, ankom til St. Petersburg 23. Avgust.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Tyne 23. Avgust, best. til Palma (Spanien).

### Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Kronprinsesse Louise, Pedersen, afg. fra Suva (Sydhavet) 3. Juli til Liverpool. — Rosa, Brinck, afg. fra Gibraltar 22. Aug. til Fiume. — Anna, Clausen, prajet paa 15° N 27° W 3. Aug., fra Cardiff til Rio Grande. — Verdande, Nielsen, afg. fra Elben 24. Aug. til Bahia. — Bertha, Nørholm, afg. fra Elben 24. Aug. til Buenos Ayres.

**Fana. Sønderho.** Mary, Lydom, ank. 17. Aug. fra Halmstad til Charlestown. — Georg Schwalbe, Pedersen, ank. 21. Aug. til Macassar fra Amsterdam.

**Rønne.** Charles, Kjeldsen, ank. til Newcastle 18. Aug. — Kirstine, Dich, ank. til Ørebak 8. Aug. — Veset, Ølsted, ank. til Swinemünde 19. Aug. — Odin, Møller, ank. til Bergquara 18. Aug. — Amarant, Kyhn, ank. til Boston 17. Aug. — Herman Olsen, Jacobsen, ank. til Rügenwalde 22. Aug. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 21. Aug. — Courcer, Jakobsen, ank. til Windau 23. Avgust.

**Svendborg.** Martha, Hansen, ank. til Dunkerque 16. Aug. — Casper, Hansen, ank. til Amsterdam 16. Aug. — Flora, Sørensen, ank. til Leith 19. Aug. — Urda, Rasmussen, ank. til Drøbak 17. Aug. — Niord, Svennevig, ank. til Folkestone 19. Aug. — Guldberg, Rasmussen, ankom til Drøbak 17. Aug. — Ludvig, Larsen, ank. til Arendal 19. Aug. — Ruth, Fallentin, ank. til St. Vallery 19. Aug. — Marie, Nielsen, ankom til Transsund 19. Aug. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Portsmouth 19. Aug. — Fremad, Brandt, ank. til Veile 20. Aug. — Brage, Jørgensen, ank. til St. Petersburg 20. Aug. — Christian, Jørgensen, ank. til St. Petersburg 20. Aug. — Martin Nisson, Petersen, ank. til St. Petersburg 20. Aug. — Kirstine, Dam, ank. til Shoreham 21. Aug. — Fylla, Rasmussen, ank. til Borgå 20. Aug. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Dysart 19. Aug. — Confidence, Mouritzen, ank. til Flensborg. — Concordia, Henriksen, ank. til Stettin 21. Aug. — Skjold, Larsen, ank. til Lovisa 20. Aug. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Umeå 20. Aug. — Otto, Bentzen, ank. til Stubbe- kjøbing 20. Aug. — Embla, Mikkelsen, ank. til Kjøbenhavns Red 20. Aug. — Niels, Hansen, ank. til Borgå 21. Aug. — Slesvig, Wilde, ank. til Ipswich 21. Aug. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Flensborg 21. Aug. — Magnet, Jensen, ank. til Køngsberg 21. Aug. — Galathea, Bom, ankom til Fortricuce 22. Aug. — Clythia, Nielsen, ank. til Kolding 21. Aug. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Stettin 23. Aug. — Urania, Hansen, ank. til Pillau 22. Aug. — Saga, Clausen, ank. til Helsingfors 22. Aug. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Brest 23. Aug. — Freja, Jensen, ankom til Danzig 22. Aug. — Fortuna, Christiansen, ank. til Hull 24. Aug. — Solon, Nielsen, ank. til Skeletteå 23. Aug. — Union, Rasmussen, ank. til Grangemouth 22. Aug. — Svend, Husteldt, ank. til Leith 24. Aug. — Helge, Nielsen, ank. til Lynn 24. Aug. — Grethe, Brandt, ank. til Rønne 24. Aug. — Mercur, Lund, ank. til Kotka 25. Aug. — Delos, Andersen, ank. til London 26. Aug. — Alfrede, Mikkelsen, ank. til Kotka 26. Aug. — Elise, Andreasen, ank. til Lynn 24. Aug. — Peter, Jørgensen, ank. til Nysted 26. Aug. — Ane, Rasmussen, ank. til St. Davids 26. Aug. — Sofie, Jensen, ank. til Isafjord 27. Juli. — Phoenix, Pedersen, ank. til Umeå 24. Aug. — Peter, Nielsen, ank. til Rønne 25. Aug. — Carl, Clemmensen, ank. til Halmstad 26. Aug.

**Æra.** Nielsine, Christensen, ank. 19. Aug. til Wismar. — Henriette, Holm, ank. 19. Aug. til Neuport. — Vera, Hansen, afg. 17. Aug. fra Porthleben til Stettin. — Etna, Carlsen, ank. 15. Aug. til Fowey. — Paket, Friis, ank. 19. Aug. til Kjøbenhavn. — Alfa, Rasmussen, afg. 18. Aug. fra Stettin til Douglas. — Uffo, Grube, ank. 19. Aug. til Lange-

sund. — Emilie, Friis, ank. 19. Aug. til Folkestone. — H. C. Christensen, Bøye, ank. 20. Aug. til St. Brieux. — Anna Mathias, Eriksen, ankom 20. Aug. til Cardiff. — Fred, Friis, ank. 19. Aug. til Kotka. — Ingeborg, Svane, ank. 20. Aug. til Skelsker. — De 8 Sødskende, Bøye, ank. 19. Aug. til Kjøbenhavn fra Stettin. — Anne Cecilie, Dreie, ank. 15. Aug. til Stornoway fra Island. — Sylfidon, Bøye, ank. 19. Aug. til Svendborg. — Elise Marie, Olsen, ank. 23. Aug. til Åhus fra Kjøbenhavn. — Christian, Eriksen, afg. 17. Aug. fra Pillau til Guernsey. — Fredens- borg, Kisby, afg. 20. Aug. fra Hamburg til Sundsvall. — Kvik, Andersen, ank. 22. Aug. til Granville. — Anna, Madsen, ank. 21. Aug. ved Landerneau. — Caroline, Eschen, ank. 21. Aug. til Colberg. — Sejerskransen Jørgensen, ank. 22. Aug. til Faaborg. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 22. Aug. til Brest. — Rolf, Christensen, ank. 21. Aug. til Rochester. — Hildur, Schmidt, ank. 22. Aug. til St. Valery. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 23. Aug. til Køngs- berg. — Haris, Torstensen, var 17. Aug. under Lastning i Marzagau. — Dorthea, Christensen, ank. 22. Aug. til Nord- maling. — Union, Mortensen, ank. 22. Aug. til Kjøbenhavn. — Sylphe, Petersen, ank. 22. Aug. til Sundsvall. — Ørnen, Rasmussen, ank. 23. Aug. til Kjøbenhavn. — Niels, Jensen, ank. 24. Aug. til Stockholm. — Fri, Rasmussen, var 20. Aug. sejlfærdig paa Londons Revier, bestemt til Faaborg. — Ægir, Rasmussen, ankom 23. Aug. til Leith. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 25. Juli til Maracaibo fra La Guayra. — Ceres, Bager, afgik 23. Aug. fra Sletten, fra Sundsvall til St. Valery. — De 8 Sødskende, Bøye, afgik 23. Aug. fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Kathinka, Olsen, aaløb 22. Aug. Kjøbenhavn fra Oscarshavn til Aberdeen. — Svanen, Møllmann, ank. 24. Aug. til Kjøbenhavn fra St. Ybes. — Kodan, Hansen, afg. 25. Aug. fra Stockholm til Ushammar. — Valborg, Johansen, ank. 26. Aug. til Umeå. — Thea, Friis, ank. 24. Aug. til Skellefteå. — Marie, Bøye, ank. 26. Aug. til Shields. — Fædrenes Minde, Christensen, ank. 23. Aug. til Grangemouth. — Gerda, Hansen, er 20. Aug. prajet paa 40° N 12° V, styrende NO.

**Andre Sejlskibe.** Anna, Nielsen, ankom til Aarhus 14. Aug. fra Halmstad. — Martha, Carlsen, ank. til Aarhus 14. Aug. fra Lyngsodde. — Alf, Rasmussen, ank. til Aarhus 15. Aug. fra Strynø. — Jacobine Christine, Skjøth, ank. til Aarhus 15. Aug. fra Kolding. — Marie, Hansen, ank. til Aarhus 15. Aug. fra Glatved. — Romanus, Tofte, ank. til Aarhus 15. Aug. fra Rugaard. — Hroar, Kristensen, ank. til Aarhus 16. Aug. fra Aabenraa. — Franziska, Petersen, ank. til Aarhus 17. Aug. fra Aalborg. — Andreas, Gade- berg, ank. til Aarhus 17. Aug. fra Veile. — Martha, Carlsen, ank. til Aarhus 19. Aug. fra Glatved. — Martin Hansen, ank. til Aarhus 19. Aug. fra Augustenborg. — Katrine, Jensen, afg. fra Aarhus 14. Aug. til Svendborg. — Ellen Margrete, Sørensen, afg. fra Aarhus 16. Aug. til Flensborg. — Anes Minde, Friis, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Dyvig. — Mette Hedvig, Jøppesen, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Bogense. — Henry, Bager, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Uleåborg. — Heimdal, Rasmussen, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Gamla-Karleby. — Anna, Nielsen, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Meilgaard. — Romanus, Tofte, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Middelfart. — Marie, Hansen, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Middelfart. — Jacobine Christine, Skjøth, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Stevngnor. — Alf, Rasmussen, afg. fra Aarhus 17. Aug. til Klintebjerg. — Hroar, Kri- stensen, afg. fra Aarhus 20. Aug. til Nakskov. — Franziska, Petersen, afg. fra Aarhus 20. Aug. til Halmstad.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 22. Aug. til Augustenborg fra Kjøbenhavn.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er an- ført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Vedersø.** Paa Vedersø Baake er Topbetegnelsen forandret, idet en mindre Ving er til- føjet paa hver af Kanterne.

**Skagerrak. Løkken Baake** er ombygget. **Sundet. Vedbæk.** I den første Halvdel af September 1901 nedtages Ballonerne paa Baakerne for den maalte Mil ved Vedbæk for at eftersees.

**Kattegat. Fyen N. Lillegrund NV. t. N.** En Vragvager er i c. 6 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for det 2 Kml. NV. t. N. for Lillegrund liggende Vrag.

**Trekroner N.** De to hvide Lanterner lodret for hinanden paa Bølgebrøderen N. for Trekroner ere slukkede.

Vageren med hvid Stage og 1 nedadventt Kost, *Revs-halen N.*, er inddraget.

**Smaalands-Farvandet. Fæmø NV.** Vraget ud for *Fæmø NV.*-Spids, 1,600 Alen fra Land, er uskadeliggjort. Mindste Dybde paa Stedet  $9\frac{1}{2}$  Fod. Vragvageren vil blive inddraget.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Karlskrona Skærgaard. Utlången.** *Utlången* Fyr er nu formørket til N.  $66^{\circ}$  V. mod tidligere N.  $65^{\circ}$  V.

**Norrteljeviken.** I *Norrteljeviken* er funden en 9 Fods Grund mellem *Enholmen S.*-Pynt og *Lunda Udde.*  $59^{\circ} 46' 35''$  N. Br.  $18^{\circ} 49' 27''$  Ø. Lgd. S. for Grunden skal udsættes en Stage med Kost.

**Öregrund Skærgaard. Öregrund.** Den 26de August tændes følgende Ledefyr ved *Öregrund:* Til Vejledning i det Ø-lige Indløb to røde, faste Fyr, der staa Ø. og V., 105 Alen fra hinanden. Flammens Højde: 23 og 15 Fod. Fyrene vises fra Jernbaaker.  $60^{\circ} 20' 35''$  N. Br.  $18^{\circ} 26' 33''$  Ø. Lgd. og  $60^{\circ} 20' 35''$  N. Br.  $18^{\circ} 26' 28''$  Ø. Lgd.

Til Vejledning i det N-lige Indløb to grønne, faste Fyr, der staa N.  $11^{\circ}$  Ø. og S.  $11^{\circ}$  V., 105 Alen fra hinanden. Flammens Højde: 21 og 15 Fod. Fyrene vises fra Jernbaaker.  $60^{\circ} 20' 33''$  N. Br.  $18^{\circ} 26' 42''$  Ø. Lgd. og  $60^{\circ} 20' 31''$  N. Br.  $18^{\circ} 26' 41''$  Ø. Lgd. Fyrene brænde fra 1ste April til 15de Maj og fra 20de Juli til 31de December.

**Bottniske Bugt. Ursviken.** En 19 Fods Grund er funden uden for *Ursviken.*  $64^{\circ} 37' 35''$  N. Br.  $21^{\circ} 21' 40''$  Ø. Lgd. En sort Vager med to Balloner er udsat N. for Grunden.

**Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Lasterören.** Ved 6 Fods Grunden *Lasterören* er i 25 Fod Vand udsat en hvid Stage med en nedadventt Kost,  $2\frac{1}{2}$  Kbl. S. for *Øen Lasterören.*  $60^{\circ} 21' 51''$  N. Br.  $26^{\circ} 14' 55''$  Ø. Lgd.

**Tyskland. Pillau N. Saltnicken.** Den røde Spidstønde med en opadventt Kost ved *Saltnicken* er inddragen.

**Stettiner Haff.** Vraget af Damperen *Titania* ligger  $2\frac{1}{2}$  Kml. S.  $41^{\circ}$  Ø. fra *Kaiserfahrt* Ø-lige Molehoved,  $\frac{1}{4}$  Kbl. Ø. for Tønde Nr. 4. Vraget er afmærket med en Vragtønde med Cylinder og V. for det ligger en Lystønde, der viser hvidt Blinkfyrr.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Tylö.** Den 1ste Januar 1902 forandres *Tylö* Fyr til at vise hvidt Et-Blink af 12 S. Varighed hver  $\frac{1}{2}$  Minut.

**Norge. Tønsberg. Vrången.** Udenrigsministeriet meddeler: Skibe skulle gaa langsomt, naar de passere Færgestedet mellem *Sundene* og *Kjøbmandskvær* i den V-lige Del af *Vrången* ved *Tønsberg.*

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Løgskjær Fyrlampe** ved *Grøtø* tændes den 15de August 1901. Den viser Fyr med Formørkelser fra N.  $71^{\circ}$  Ø., gennem Ø. til S.  $47^{\circ}$  V. Flammens Højde: 8 Fod. Synsvidden:  $\frac{1}{2}$  Kml. Holdt overet med *Maltsækken* leder den gennem den gravede Rende.

*Tjeldbotten* Fyrlampe lyser nu ogsaa med hvidt Lys over Havnen fra S.  $80^{\circ}$  V. gennem S. til S.  $10^{\circ}$  Ø.

*Hæsholmene* Fyrlampe brænder nu fra 15de August til 30te April.

*Grimsholmen* Fyrlampe er atter tændt.

**Tyskland. Elben. Mittelgrund.** Den 31te August 1901 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved N.-Enden og Ø.-Siden af *Mittelgrund:*

Den N-lige rød og sort Baaketønde med Kors ved *Mittelgrund* flyttes og skal ligge i 19 Fod Vand.  $53^{\circ} 49'_{10}$  N. Br.  $9^{\circ} 21'_{10}$  Ø. Lgd. Den røde Spirtønde AB med Ballon flyttes og skal ligge i  $16\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $53^{\circ} 49'_{10}$  N. Br.  $9^{\circ} 21'_{10}$  Ø. Lgd. En rød Spirtønde BB med Ballon udlægges i 19 Fod Vand.  $53^{\circ} 46'_{10}$  N. Br.  $9^{\circ} 22'_{10}$  Ø. Lgd. En sort Spidstønde udlægges i 13 Fod Vand.  $53^{\circ} 46'_{10}$  N. Br.  $9^{\circ} 23'_{10}$  Ø. Lgd. En sort Spidstønde udlægges i 14 Fod Vand.  $53^{\circ} 46'_{10}$  N. Br.  $9^{\circ} 22'_{10}$  Ø. Lgd. En sort Spidstønde udlægges i  $17\frac{1}{2}$  Fod Vand.  $53^{\circ} 48'_{10}$  N. Br.  $9^{\circ} 21'_{10}$  Ø. Lgd. Om Vinteren ombyttes den N-lige sort og røde Baaketønde med Kors med en rød Spirtønde med Ballon. Alle andre Tønder ved *Mittelgrund* ombyttes med Bejer med samme Farve; de røde Bejer faa Kost, de sorte et Flag, og den sort og røde Beje et Kryds som Topbetegnelse.

**Ruthensteert.** Paa *Ruthensteert* høje Kyst er opført en 25 Fod høj Baake. Prikkerne i Indløbet til *Ruthensrom* ere inddragne.

**Weser. Rother Sand S.** Grunden S. for *Rother Sand* Fyrtaarn er nu borttagen til 27 Fod Lavvande. Den røde og sorte Baaketønde er atter inddragen. I *Neue Weser* indrages Lys- og Klokketønden D/D og udlægges paa Spirtønde E's Plads og mærkes E. Spirtønde E inddrages.

**Jade.** I *Jade* er Tønde G paa Grund af Forandring af *Minsener Old Oog* flyttet til  $53^{\circ} 48' 6''$  N. Br.  $8^{\circ} 2' 4''$  Ø. Lgd. Fra 2den—11te September 1901 afholdes Skydeøvelser i *Jade.* Pladsen begrænses saaledes:

a) Fra 2den—3die September mod N. af Linien Fort *Rüstersiel*—*Tossens* Mølle, mod S. af Linien Pumpestation—Tønde 24 i 10,000 Alen Afstand fra Batterierne og *Eckwarderhorn* i *Jade* hele Brede.

b) Fra 5te—6te September af en Linie i N. fra Fort *Rüstersiel*, mod S. af en Linie fra Fortet til Tønde Nr. 21 i 10,000 Alens Afstand.

c) Fra 7de—9de September som under a, men i 14,000 Alens Afstand.

d) Fra 10de—11te September af en Linie i N. fra Fort *Rüstersiel*, mod S. af en Linie fra N.-Molehovedet til *Schweiburg* Mølle ned ad Floden fra Fort *Rüstersiel* i 11,000 Alens Afstand og op ad Floden fra Fort *Heppens* i 14,000 Alens Afstand

I *Jade* er den midlertidige Forandring i Afmærkningen foretaget. Paa Lystønde Nr. 3's Plads er udlagt en sort Spidstønde Nr. 3.

**Holland. Blauwe Slenk.** I *Blauwe Slenk* udlægges, paa Grund af at *Zuidwestshoek* ved *Grienderwaard* tiltager, følgende Tønder:

Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle i 28 Fod Vand.  $53^{\circ} 14' 40''$  N. Br.  $5^{\circ} 10' 57''$  Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2 i 18 Fod Vand.  $53^{\circ} 14' 12''$  N. Br.  $5^{\circ} 11' 41''$  Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2a i 15 Fod Vand.  $53^{\circ} 13' 58''$  N. Br.  $5^{\circ} 12' 18''$  Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 med Kryds i 33 Fod Vand.  $53^{\circ} 13' 46''$  N. Br.  $5^{\circ} 12' 54''$  Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 3a i 18 Fod Vand.  $53^{\circ} 13' 45''$  N. Br.  $5^{\circ} 13' 39''$  Ø. Lgd.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Det hvide Fyr med Formørkelser paa Duc d'Albe Nr. 7 paa S.-Siden af *Hoorn* er midlertidig slukket. Fra Duc d'Alben vises samme Fyr som for Vrag.

**England.** Ved Fyrskibet „*Goodwin Sand*“ ligger et Vrag sunket med to Master over Vandet.  $51^{\circ} 11' 10''$  N. Br.  $1^{\circ} 30' 40''$  Ø. Lgd.

**Skotland. Dunbar. Barns Ness.** Den 1ste Oktober 1901 tændes paa *Barns Ness* et hvidt Blinkfyrr, der hver  $\frac{1}{2}$  Minut viser Tre-Blink. Flammens Højde: 117 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Det vises fra et hvidt, 118 Fod højt Taarn.  $55^{\circ} 59'_{12}$  N. Br.  $2^{\circ} 26'_{17}$  V. Lgd.

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

**Irland. Queenstown. Bar Rock.** *Bar Rock* sort og rød-stribede Tønde er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Blinkfyrr. Man maa ikke stole ubetinget paa, at Fyret brænder.  $51^{\circ} 51'_{10}$  N. Br.  $8^{\circ} 16'_{10}$  V. Lgd.

**Irland SV.-Kyst. Bull Rock.** Omtrent i Marts 1902 ombyttes Knaldsignalet ved *Bull Rock* Fyr med en Sirene, der hver 2 Minutter giver 2 Stød, hvoraf det første har en høj, det andet en dyb Tone, saaledes: Høj Tone 2 S., Pause 5 S., dyb Tone 2 S., Pause 11 S.  $51^{\circ} 35'_{10}$  N. Br.  $10^{\circ} 18'_{10}$  V. Lgd.

**Irland S. og Ø.-Kyst. Fyrskibene „Daunt Rock“ og „Lucifer Shoals“.** I Marts og April 1902 forandres „*Daunt Rock*“ Fyrskibs røde, faste Fyr til et rødt Blinkfyrr, der hver  $\frac{1}{2}$  Minut viser Et-Blink; Blink 3 S., Mørke 27 S.  $51^{\circ} 43'_{10}$  N. Br.  $8^{\circ} 15'_{10}$  V. Lgd., og

„*Lucifer Shoals*“ Fyrskibs røde, faste Fyr forandres til et rødt Blinkfyrr, der hver 45 S. viser Et-Blink; Blink 5 S., Mørke 40 S.  $52^{\circ} 21'_{10}$  N. Br.  $6^{\circ} 10'_{10}$  V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Wexford Harbour.** Den 1ste November 1901 udlægges i  $5\frac{1}{2}$  Fr. Vand, Springtid's Lavvande, en rød og hvid vandret stribet Lys- og Fløjtetønde, mærket *North Shear*, ved Indløbet til *Wexford*. Den viser hvidt, fast Fyr og ligger  $2\frac{1}{2}$  Kml. N.  $87^{\circ}$  Ø. fra *Rosslare Point*.  $52^{\circ} 20'_{10}$  N. Br.  $6^{\circ} 17'_{10}$  V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Loire. Plateau de la Lombarde.** En  $19\frac{1}{2}$  Fods Klippegrund ligger paa SØ.-Kanten af *Plateau de la Lombarde*.  $47^{\circ} 10' 15''$  N. Br.  $2^{\circ} 20' 49''$  V. Lgd., og tæt ved denne en 16 Fods Klippegrund. Man skal gaa mindst  $\frac{1}{2}$  Kml. uden om *Lombarde* SØ.-Tønde, der ligger 3 Kml. S.  $26\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra *Grand Charpentier* Fyr.  $47^{\circ} 10' 11''$  N. Br.  $2^{\circ} 21' 5''$  V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Bridgeport Harbor.** Vragene af de fire Kullægttere, der vare sunkne ved *Bridgeport Harbor*, ere borttagne. Afmærkningen er inddragen.

**New York. Fishers Island Sound.** „*Ram Island Reef*“ Fyrskib Nr. 23 er atter udlagt paa Station og Reservefyrrskib Nr. 20 inddraget.

**Virginia.** Fyrskibet „*Cape Charles*“ Nr. 49 er midlertidig ombyttet med Reservefyrrskib Nr. 72. Det viser samme Fyr som Nr. 49. Taagesignal gives med Dampfløjt, Et-Stød af 5 S. Varighed hver Minut.

**Metomkin Inlet.** I *Metomkin Inlet* er en sort og hvid lodret stribet Stumpstønde udlagt fra *Wachapreague* Red-

ningsstation i N. 33° Ø. og fra *Metomkin Inlet* Redningsstation i S. 27° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Martinique. Fort de France.** Ved *Fort de France* er Tønden ved NV.-Siden af *Banc du Gros-Ilet* nu rød. Tønde Nr. 3 ved Kølhalingspladsen er nu hvid og rød. Tønde Nr. 7 er nu en Spidstønde.

**Guadeloupe. Basse Terre.** Udenrigsministeriet meddeler: Stump-tønden paa *Basse Terre* Red er sunken. Skibe, der ville ankre mellem Krigsskibenes og Handeisskibenes Ankerpladser, maa derfor først ankre, naar de ere inden for Linien mellem *Terre de Bas des Saintes* og det gamle Fort og ØSØ. for Linien mellem de to Fyr.

**Grab Island. Mosquito Shoal. Point Arenas Shoal.** En sort Klokke-tønde er i 7 Fv. Vand udlagt ud for NV.-Spidsen af Grunden, som strækker sig ud fra *Point Arenas*. En 4½ Fv. Grund, stejlt affaldende, ligger N. 82° Ø. for Klokke-tønden, fra *Point Arenas* i N. 42½° Ø. og fra *Port Mula* Fyr i N. 68½° V. En anden 4½ Fv. Grund, ligeledes stejlt affaldende, der dog muligvis er i Forbindelse med den første, ligger ¼ Kml. S. 85½° Ø. for den.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I Juni 1901 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 16 Dage passeres med et Dyb-gaaende af 12½ Fod.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Livorno.** Paa Grund af Uddybningarbejderne er det N.-lige Indløb til *Livorno* Havn midlertidig spærret. Uddybningsmaskinen viser om Natten tre røde Lanterner lod-ret for hinanden.

**Østerrig-Ungarn. Curzola N.-Kyst. Prigradica.** I *Prigradica* er paa Yderenden af Molen, som er under Bygning, tændt en rød Lanterne. Den flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider fremad.

**Tyrkiet. Saloniki.** Havnearbejderne ved *Saloniki* ere nu omtrent endte og omfatter en Bølgebrøder, som gaa i NV. og SØ., og en 600 Alen lang Kaj, fra hvis Ender to Moler gaa ud mod Bølgebrøderen. Det N.-lige Indløb er ¼ Kbl., det S.-lige 1 Kbl. bredt.

**Rumænien. Constanza.** Ved *Constanza* bygges to Tværmoler ud mod V. fra Ø.-Molen. Uden for hver af disse Molers Yderende er udlagt en rød Tønde. Paa den N.-lige Tværmole er tændt et rødt Fyr. Paa Yderenden af den S.-lige Tværmole, der ligger c. ½ Kbl. Ø. for Ledefyrinien, skal, naar Molen er fuldført, tændes det røde og hvide vekslende Fyr, som nu brænder paa den N.-lige Tværmole.

**Rusland. Krim. Kap Kheronese.** Taagesignalet ved *Kap Kheronese* Fyr er forandret. Sirenen giver nu hver ½ Minut Et-Stød af 1½ S. Varighed. 44° 36' N. Br. 33° 22' Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Forindien. Malabar Kyst. Alleppi S.** Dybde paa 4¾ Fv. er funden ud for *Travancore* Kyst, 5 Kml. N. 73° V. fra *Porakad* og S. 15° V. fra *Alleppi* Fyr, og samme Dybde fandtes paa 3 Kml., nemlig til 4 Kml. S. 75° V. fra *Porakad* og S. 6° V. fra *Alleppi* Fyr, da Dybden tiltog til 7 Fv. *Porakad* ligger paa 9° 21' N. Br. 76° 22' Ø. Lgd.

**Malacca Strait. Penang Harbour.** I *Penang Harbour* er det forbudt at ankre følgende Steder: NØ. for *Pulo Penang* inden for en Linie fra Havnemærket paa *Pulo Tikus* i SØ. t. Ø ¼ Ø. til den skærer en Linie i N. ¼ Ø. fra Flagstangen paa Fort *Cornwallis*, og inden for 1½ Kbl. N. og S. for Telegrafkablet mellem Havnemærket, 2 Kml. N. 73° Ø. fra Flagstangen paa Fort *Cornwallis*, og den røde Telegraftønde 6¾ Kbl. N. 9° V. fra samme Flagstang.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Socotra Shoal.** Ved Eftersøgelse af *Socotra-Shoal*, NØ. for *Great Yangtze Bank*, er fundet en 18 Fods Klippe c. 5 Kml. SØ. for det angivne Sted, paa 32° 7' N. Br. 125° 11' Ø. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Avg. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		96¾	97
Danmark .....		83	84½
Norden .....		111	111½
Kjøbenhavn .....		98¾	98¾
Carl .....	47	46¾	47
Dannebrog .....		93	93¼
Skjold .....		66	67
Urania .....		62½	62¾
Union .....	93¾	93	93½
Dampsk. af 1896 .....	94	93¾	94¼
Østasiatiske .....	97¼—½	97¼	97½
Østersøen .....		107	108
Nordsøen .....		—	—
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		102	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3½% uopsig. Stats .....		97½	99
3½% Husejer Kreditk. ....	83½	83½	83¾
3½% Kbhvns Kreditf. ....	85¾	85	86
4% — — — 2. Serie ..	91¾	91½	91¾
4% — — — 1. — — ..		94	95½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86½	87½
4% — — — 7 — — ..		92	92½
3½% Landkreditk. 3 — — ..		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		140¼	141
Privatbank .....		121¾	122
Landmandsbank .....		121	121¼
Handelsbank .....		118½	118¾
Grundejerbank .....		100	101
Burm. & Wain .....		67	67¾
Helsingørs Jærnsk. ....	90	89½	90
Sukkerfabr. ....	114¼	114	114¼
Bryggeri Aktier .....	107¾	107¼	107½

### Vekselkurser d. 27. Avg. 1901.

	Avista Sælger.	in. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.75
London .....	18.15	18.12
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.15	—

### Notering paa Berlins Børs d. 27. Avg. 1901.

Russiske Noter .....	216.45
4% Russiske Consols .....	100.60
3% — — — Boden Kredit .....	93.60
5% Mexikanske 1899 .....	97.20
5% Rumænske Stats .....	78.25
4% — — — 1890 .....	90.90

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

Forenede Dampskibsselskab 18,000, „Danmark“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 24,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 8,000, „Union“ 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 16,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

## En Aktieret

i Bøge Søforsikringsforening til indtegnet Værdi af 5,500 Kr. er billig til Salg hos Skipper **N. Jørgensens Enke,** Langøre, Samsø.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Mollerups**  
Skibsmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjalpeskruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

### Fordelagtig Damper til Salg.

S/S „Propel“ af Drammen, bygget November 1888, 1329  
Brutto, 806 Netto Reg.-Tons, opgives at laste 1900 d. w.  
inkl. bunkers paa ca. 17 Fod eller 600 à 620 Standards. Fe-  
bruar/Marts d. A. blev Damperen paakostet over Lst. 3000  
i Tyne, fik ny Donkeykedel m. m. og klassificeret I A I norsk  
Veritas, 100 A I Lloyds, Takst Kr. 250,000. — Damperen  
strandede i det røde Hav i April, blev indbugseret til Suez,  
midlertidig udbedret og er nu paa Rejse Suez/Tyne for Assu-  
randørernes Regning.

Vil antagelig ankomme til Tyne ultimo d. M. Damperen  
agtes solgt ved Auktion i den Stand, hvori den befindes.  
Tid og Sted bekendtgøres senere. Inden Auktionen vil Kø-  
bere faa Anledning til at bese Damperen i Tørdok.

Paavises efter Ankomsten til Tyne af

**Mr. A. Nicol**, 58, John Street Sunderland.

Drammen, den 16. August 1901.

**Dampskibsassuranceforeningen Vidar.**

(HO.)

O. Wikborg.

### Barkskibet „Eden“,

3/3 L. I. I., metalforhudet, 281 Reg.-Tons, 490 Dødvægt, an-  
vises til Salg.

Mægler C. Holm, Vejle.

### Bekendtgørelse

#### fra Københavns Havneforvaltning.

Det bekendtgøres herved, at Sejlløbet i Kalvebodstrand  
paa det Sted, hvor Havnevæsenet for Tiden foretager et  
Sluseanlæg, fra 1. August d. A. og indtil videre er spærret  
for Sejlladsen; men at samtidig et interimistisk Løb aabnes  
for Sejlladsen tæt østen for det gamle Løb.

Det interimistiske Løb er afmærket som det øvrige Løb  
i Kalvebodstrand.

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1901.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P. O., No. 5.

### Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Koleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

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

## N. WULFF,

Skibsprovianteringsforretning.

Kallundborg.

**J. Melander,**

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## F. Kriel,

Østerbro 12. Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## LANDMANDSBANKEN

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

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Telegram-Adr.: Johnielsen. **JOHNS NIELSEN** Hædersdiplom:  
Telefon Nr. 89. Kjøbenhavn og Königsberg.

(Etableret 1866),

Sejl- & Flagfabrik,

Horsens.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.

Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Teleton 5965.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

\*\*\*\*\*

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

\*\*\*\*\*

### LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

## Jacob Svendsen's

Skibsværft,  
Refshaleen.

Kjøbenhavn.

\*\*\*\*\*

## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphass.

Aarhus Skibsværft.

**S. Christoffersen,**  
Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

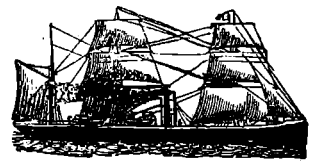
## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-  
ninger og Reparationer.



## S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.  
Ved Havnen 12, Randers.

Det betaler sig for  
**Enhver**

at proviantere hos

**J. P. Johansen,**  
gl. Toldbod, Aarhus. Telef. 1332.

## Babeock & Wilcox

Land- og } Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-  
arbejde **solidt og billigt.**

## N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herres Skibarectavtatorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,

Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa

Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begæran.

Halmstads Beck-, Rafina-  
deri- og Taktjærefabrik.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fy, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaende, er **bortfalden**  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1906.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARNIE.

INDHOLD: Skandinaviens Deltagelse i den transatlantiske Dampskibsfart. — Kjøbenhavn, den 29. August 1901. — For-  
liste Skibe i 1900. — Fragtmarkedet. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. —  
Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sætarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. September 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

BURMEISTERS.

KØBENHAVN.

KØBENHAVN C.

ETABLERET 1845.

Tør Dok 470'×76'×24.

Telefon Nr.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkeren.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering  
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze's Enke

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



### Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
bandedriften samt de fleste  
udeenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

### De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

### S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

### Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

### Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamson.

Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskibe

### Skibs-

### Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telt. 387.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.  
Telf. 487.

### Nordisk Skibssalg-Bureau

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

### N. M. Hansen,

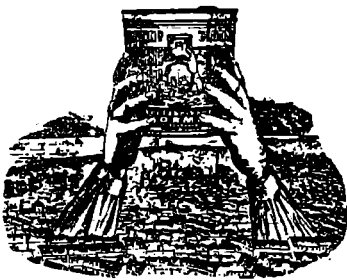
Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter køres.  
Rabat for d'Herrer Skibsstavalerter.

Filial:

St. Strandstræde 43.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

### A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

Min Klinik for

### Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Vesterbrogade 60, 1.**

12-1. Søndag 8-9.

**Hans Bonnesen, Læge.**

### A. FORMANN'S Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej

I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.



### Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påstrykt selve Om-  
slagpapiret.



### Husk nu! PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

**77, Bredgade 77,**

Hj. af Toldbodvej.

Ph. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

### Aalborg Brøndums

### Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

## Kollisionen mellem norsk Dampskib „Kong Inge“ og dansk Skonnert „H. A. Friis“.

Den 16. Decbr. 1899 fandt en Kollision Sted i tyk Taage i Nordsøen 6 til 10 Mil af den jydsk Kyst mellem den danske Skonnert H. A. Friis, som laa til Vinden med Styrbordshalse N.O. t. O. til N.O. t. O.  $\frac{1}{2}$  O. og den norske Damper Kong Inge, der styrede S.V.  $\frac{1}{2}$  V. til S.V. t. V. Vinden var frisk S.O. til O.S.O. og Søen rolig. Da Taagen indtraf omtrent en halv Time før Sammenstødet, blev paa Skonnerten en Del af Sejlene bjærgede, saa den gjorde rigelig to Knobs Fart, og om Bord i Damperen blev Farten modereret fra fuld Fart til halv Fart, der androg omtrent 6 Knob. Paa begge Skibe hørte man det andet Skibs Taagesignaler, derpaa saa man fra Skonnerten Toplanterne og den grønne Lanterne ret forud om Bagbord og paa Damperen Sejlerens røde Lys netop over Styrbords Boug. Da Skonnertens Taagelur blev hørt forud, blev Damperens Ror lagt Bagbord, og til Maskinen signaliseret „sagte Fart“, og da man saa straks derpaa saa den røde Lanterne, blev Maskinen stoppet og kommanderet „Agterover“. Skibene traf hinanden omtrent Stævn mod Stævn. Skonnerten sank og gik totalt tabt. Damperen fik ingen Skade. Fra man hørte Taagesignalerne til Sammenstødet, forløb kun omtrent et Minut.

Landretten i Hamburg har efter afholdt Søforhør kendt begge Skibe skyldige og ifølge den den Gang gældende tyske Lov afvist Skonnertens Rederis Klage, men derimod erklæret Ladningsinteressenternes Klage for berettiget. Denne Dom appellerede Rederiet.

Overlandsretten ophævede 10. April 1901 Landsrettens Dom og tilkendte Rederiet Skadeserstatning for Halvparten af den Skonnert „H. A. Friis“ paa Skib og Ladning tilføjede Skade.

Ved Domsafsøgelsen blev ifølge „Hansa“ følgende anført: Med Hensyn til Skyldspørgsmaalet er den Sagkyndige og Underinstansen enige om, at begge Skibene var skyldige i Kollisionen.

Man er gaaet ud fra, at Dampskibet „Kong Inge“ og Skonnert „H. A. Friis“ ikke har kunnet nærme sig hinanden i stik modsat Retning, da Skonnerten kun har set Dampskibets grønne Lanterne forud over Bagbords Boug og Dampskibet kun Skonnertens røde Lanterne over Styrbords Boug, men at Kurserne dog har skaaret hinanden i en meget lille Vinkel og saaledes kun har afvejet lidt fra en modsat Retning, idet Dampskibet styrede S.V.  $\frac{1}{2}$  V. t. S.V. t. V. og Skonnerten laa N.O. t. O. til N.O. til O.  $\frac{1}{2}$  O. an. Man gaar endvidere ud fra, at Skonnerten, efter at have taget en Del Sejl, gjorde 2—3 Knobs Fart, medens Dampskibet gjorde halv Fart eller 6 Knob, saa Skibene nærmede sig hinanden med en Hastighed af 8—9 Sømil i Timen eller c. 265 Meter i Minuttet.

Da der fra den Tid, Taagesignalet hørtes, og til Kollisionen fandt Sted, kun forløb c. et Minut, og fra den Tid, Skibene fik hinanden i Sigte, en endnu kortere Tid, og da man endvidere om Bord i Dampskibet gik med mindre Fart, saa snart Taageluren hørtes, og man tillige, efter at Skonnertens Lanterne var set, stoppede Maskinen og bakkede, maa dets Hastighed i Kollisionsøjeblikket have været betydelig mindre, og den Strækning, der tilbagelagdes fra det Øjeblik, Fartøjerne fik hinanden i Sigte, og til Kollisionen fandt Sted, kan næppe have været 200 Meter.

Naar Lanterneerne har været sigtbare i kun saa kort Afstand, saa maa Taagen — hvilket jo ogsaa fremgaar af „Kong Inge“s Forklaring — have været meget tæt, hvilket jo nødvendiggjorde den allerstørste Forsigtighed, og den Sagkyndige mener, at man om Bord i „Kong Inge“ ikke har taget dette Forhold i tilstrækkelig Betragtning.

Den internationale Regel, at Dampskibe i Taage skal gaa med moderat Fart, har en relativ Betydning. Farts-

hastigheden maa afpasses efter Omstændighederne i det enkelte Tilfælde, særlig beror det selvfølgelig paa Taagens Tæthed. Der er ikke bestemt nogen Mindste-Fart for alle Skibe og alle Tilfælde.

Et Dampskib, der er let at manøvrere, og som er forsynet med stærk Maskine, kan gaa med større Fart end et mindre manøvreedygtigt Dampskib med mindre stærk Maskine. Der er ogsaa store Dampskibe, som ikke kan styres med mindre Fart end 8—9 Knob, men disse Dampskibe har ved deres Dobbeltkrue og ved deres uhyre stærke Maskine en overordentlig stor Manøvreedygtighed.

Da man ikke kan vide, paa hvilken Afstand et mødende Skib kan bringes til at standse, saa bør man under Taage søge at bringe det dertil, at Fartshastigheden modereres saa meget, at et Dampskib, uden at miste Styreævn, kan bringes til at standse paa halv Distance.

Fra dette Synspunkt havde „Kong Inge“, under den meget tykke Taage, al Grund til at indskrænke sin Fart til den mindst mulige. Indstævnte har ikke hævdet, at „Kong Inge“, for at beholde Styreævn, ikke kunde gaa langsommere end med halv Fart, og det kunde vel heller ikke efter den Sagkyndiges Erklæring hævdes, og den Fare, som kunde befrygtes ved Strømsætningen i Nærheden af den jydsk Kyst, kunde forebygges ved at holde godt klar af Land. Det er saaledes utvivlsomt, at „Kong Inge“ har Skyld, da den ikke har sagtnet sin Fart saa meget, som de forhaandenværende Omstændigheder krævede.

Landretten har videre med Hensyn til Dampskibets Sejlsads ogsaa udtalt sig misbilligende om, at det, da Skonnertens Taagesignal hørtes ret forude, og idet man lagde Roret Bagbord, kun sagtne Farten, medens man først, da den røde Lanterne saas, stoppede og bakkede. Det er let forklarligt, at Føreren af et Dampskib, der tror at høre et Taagehorn lige forud, bestræber sig for at handle, i Stedet for med stoppet Maskine at afvente, hvad der videre kan ske, og løbe Fare for at blive paa- rendt af Sejlskibet, som ikke kan standse sin Fart. Dog kan saadan Handling altfor let foranledige et Sammenstød, som kunde være undgaaet, naar Dampskibet havde holdt sin Kurs.

Det er ikke muligt i Taage efter kun et eneste Signal nøje at bestemme det andet Skibs Position. Dets Pejling, Kurs, Afstand og Fartshastighed er usikker. Signalet — et Stød i Taagehornet — angiver vistnok en Sejler med Styrbordshalse, men angiver dog kun et stort Kursomfang, og man kan ikke vide, hvorledes Skibet ligger an. Man kan nemlig ikke vide, om det har rum Vind eller ligger klods op til Vinden, og som Følge deraf kan man ikke vide, hvor Krydsningspunktet bliver. Om det nu ogsaa kunde være sandsynligt, at Sejleren laa klos op til Vinden, saa lader Kursen sig ikke nøjagtigt bestemme, hvilket vilde være nødvendigt, naar der skulde gøres en Undvigelsesmanøvre; thi en ganske ubetydelig Afvigelse fra Kursen kan foraarsage en Kollision, som ellers kunde være undgaaet. Det kan derfor ikke billiges, at man om Bord i „Kong Inge“ lagde Roret Bagbord, førend Sejleren var i Sigte, saa man med Sikkerhed kunde afgøre Skibets Position, Kurs og Afstand, og heller ikke kan det billiges, at man ikke fulgte den internationale Regel, ifølge hvilken et Dampskib, der hører et Taagesignal længere forud end tværs — og hvis Position ikke kan bestemmes — skal stoppe sin Maskine. Omstændighederne var ikke her af den Beskaffenhed, at en Handling som sket var paakrævet, og at Reglen ikke kunde følges.

Den Sagkyndige har vistnok ikke sagt, at Kollisionen kunde været undgaaet, dersom ikke „Kong Inge“ havde gjort sig skyldig i de ovenanførte Fejl, men han er dog

af den Mening, at selv om Kollisionen da var indtruffet, vilde Beskadigelserne ikke blevet saa store. Det maa imidlertid indrømmes, at ogsaa „H. A. Friis“ er Skyld i Kollisionen, idet man om Bord i dette Skib ikke har fulgt de givne Forskrifter. Ifølge disse skal et Sejlskib, naar det under Taage sejler for Styrbordshalter, give et Stød i Taagehornet hvert Minut. Af Søforklaringen fremgaar det, at samme Mand passede baade Roret og Taageluren, og at han med denne sidste kun gav Signal hvert andet Minut. Naar det fra Citantens Side gøres gældende, at ogsaa Kaptajnen personlig har givet Stød i Taagehornet, saa er det dog dermed ikke godtgjort, at

dette er sket i regelmæssig Vekslen med Rorsmanden, saa hver af disse betjente Taagehornet regelmæssig hvert andet Minut. Kaptajnens Bemærkning, at han, før Dampskibets grønne Lanterne blev meldt, allerede nogle Gange havde hørt et Dampskibs Dampfløjte og besvaret samme med et Stød, tyder paa, at man om Bord i „H. A. Friis“ kun har givet Signal det samme Antal Gange som Dampskibet, der forskriftsmæssig skal give saadant hvert andet Minut. Havde desuden Skonnerten signaliseret hvert Minut, er det underligt, at man om Bord i „Kong Inge“ kun hørte et Signal.

(Norg. Sjøfartst.' Referat.)

## To Dødsfald.



Carl Julius Holm.

### Carl Julius Holm.

Som meddelt i vort sidste Nummer er Kapt. C. J. Holm, senest Fører af Dampskibet „Vesta“, den 15. f. M. død paa Hospitalet i Reykjavik, hvor han var efterladt ved Skibets sidste Anløben af denne Havn.

Den Afdøde, der var født i Kallundborg d. 5. Decbr. 1845, var Søn af Sømand Holm dersteds og frekventerede som Dreng Byens Friskole; han blev konfirmeret 1859 og begyndte derefter sin Søfart paa Nord- og Østersøen med forskellige mindre Skibe. 1863 mønstreredes han som Letmatros med Barkskibet „Ludvig Holm“, med hvilket Skib han gjorde en Rejse til Kap det gode Haab, Akyab og Retur, og kom derefter 1864 med Barken „Kamilla Mittschell, som var bestemt til en Rejse fra Østersøen til Amurfloden. Skibet forliste imidlertid i Begyndelsen af 1865 paa Halvøen Korea, hvor de Skibbrudne blev alt andet end venligt modtagne af de Indfødte, idet disse ikke vilde tillade dem at lande paa Øen, men ved Haandbevægelser gav dem at forstaa, at de først efter at Solen var gaaet op og ned 3 Gange fik Tilladelse til at gaa i Land. Besætningen, sammen med Kaptajnens Hustru, der var højt frugtsommeligt, maatte da vende tilbage til Vraget og opholde sig der, indtil Tiden var omme, hvorefter det tillodes dem at komme i Land. De blev da anviste nogle Træskure til Ophold,



Carl Frederik Thor Nielsen.

hvor de Indfødte imidlertid paa forskellig Maade forulampede dem, og de opslog derfor deres Bolig i en gammel læk Pram, med hvilken de bordede Skibet for at redde noget af den om Bord værende Proviant, hvilket ogsaa lykkedes dem. De medtog derefter Storbaaden og saa mange Sejl, at de deraf kunde forfærdige Sejl til Baaden; efter at disse var færdige, vilde de en Dag prøve, hvorledes Baaden klarede sig i Sø, men da de Indfødte saa dette, tog de Sejlene fra dem og holdt dem tilbage som Fanger ved Øen. En Nat lykkedes det dem dog at bemægtige sig Storbaaden, med hvilken de i haardt Vejr lod sig drive til Sø, hvorefter de blev optagne af en engelsk Brig, som landsatte dem i Shanghai. Under Opholdet i Baaden havde Kaptajnens Hustru født et Barn til Verden. Holm tog derefter Hyre med et amerikansk Skib, med hvilket han sejlede i et Par Aar, og kom derefter igen med danske Skibe, indtil han havde opsparret sig saa meget, at han i 1870 var i Stand til at begynde i Kjøbenhavn at forberede sig til Styrmands-eksamen. I Midten af 1871 var han færdig med saavel første som anden Afdeling af Eksamen, hvorefter han var i forskellig Fart som Styrmand, indtil han i 1874 indtraadte som 2. Styrmand i „Det forenede Dampskibsselskabs“ Tjeneste i Dampskibet „L. N. Hvidt“; han forlod dog atter Tjenesten samme Efteraar for at søge Tjeneste i Kjøbenhavns Fiskeriselskab, for hvilket Gros-

serer Adolph var Forretningsfører. Han førte derefter dette Selskabs Skibe paa Fiskeri, saavel paa Island som paa Vestkysten af Jylland, indtil Selskabet i 1879 opløstes. I 1880 underkastede han sig Maskineksamen og modtog derefter Grosserer Adolphs Tilbud om Overtagelse af Styrmandspladsen i Dampskibet „Christiansund“. Ved Adolphs Enkes Salg af Firmaets Skibe til „Det forenede Dampskibsselskab“ overgik han i dette Selskabs Tjeneste i Januar 1888 som Fører af „Bergenhus“, forflyttedes samme Aar til „Christiansund“ og førte derefter skiftevis fra 1889 til 1898 „Nidaros“ og „Botnia“ paa Vestnorge, Hangø og Esbjerg; i 1900 overtog han Dampskibet „Vesta“ i Post- og Passagerfart paa Island.

Holm var en dygtig og afholdt Skibsfører, hvis Kæmpeskikkelse var vel egnet til at indgyde Respekt, men afholdt som han var, saavel af Overordnede som Undergivne, vil alle, som er komne i Berøring med ham, bevare Mindet om den djærve og dygtige Skibsfører, som han stedse har vist sig at være. Han efterlader sig Hustru og 9 levende Børn, hvoraf den ældste er ansat som 1. Styrmand i D. F. D. S. Tjeneste, medens en yngre Søn er ansat paa dets Kontor. Den Afdøde var dekoreret med den russiske Stanislaus Ordenens Ridderkors.

#### Carl Frederik Thor Nielsen.

Fra Bergen er der kommen Meddelelse om, at en af „Det forenede Dampskibsselskab“s yngre Førere, Kapt. Carl Nielsen, er afgaaet ved Døden paa Hospitalet i Bergen den 30. f. M.

Kapt. Nielsen, der i længere Tid havde lidt af en tiltagende Hjerte- og Nyresygdom, for hvilken han i flere Maaneder havde ligget paa Hospitalet her i Kjøbenhavn, havde atter den 15. Maj overtaget „Axelhus“, skønt han langt fra følte sig helbredet, men han mente, at den friske Luft skulde gøre ham godt; allerede paa Rejsen til Norge herfra den 7. f. M. maatte han dog i Bergen forlade Skibet og lade sig indlægge paa Hospitalet der, hvor han som sagt nu er afgaaet ved Døden i en Alder af kun 44 Aar.

Han var Søn af afdøde Kapt. Fr. Nielsen, der i sin Tid førte Firmaet Puggaards Fregatskib „Freja“ og som senere i mange Aar var knyttet til Svitzers Bjærgningsentreprise. Som Dræng frekventerede han Melchior's Borger- og Realskole og kom efter Konfirmationen til Søs med Puggaards Skibe. I 1877 tog han Styrmands-eksamens tvende Afdelinger her i Kjøbenhavn og efter i nogen Tid derefter at have sejlet som Matros i forskellige Sejlskibe, indtraadte han i 1879 som Aspirant i D. F. D. S. Tjeneste, forfremmedes i 1881 til 2. og 1882 til 1. Styrmand; i 1883 aftjente han Værnepligten som Reserveofficer og blev i 1889 udnævnt til Fører af Dampskibet „Romny“. Fra 1892 til 1895 førte han vekselvis Dampskibene „Nidaros“, „Expres“ og „Riberhus“ og var en enkelt Rejse med Dampskibet „Laura“ paa Island, imedens Kapt. Christiansen var fraværende; i 1895 overtog han Dampskibet „Axelhus“ i Fart paa Vestnorge. I denne Rute har han indlagt sig særlig Fortjeneste ved de udmærkede Egenskaber, han lagde for Dagen som Passagerkaptajn og mangfoldige er de, som har nydt godt af hans indgaaende Kendskab til Byerne og Fjordene paa den norske Kyst, hvor han altid viste sig som en elskværdig Cicerone for sine Passagerer. Ved Siden af at være en dygtig Skibsfører var han en meget dannet Mand, som forstod at gøre sig vel lidt af alle. Han efterlader sig Hustru og en lille Søn.

Kjøbenhavn, d. 5. Septbr. 1901.

Den i vort sidste Nummer gengivne, af Lloyds offentliggjorte Statistik over det forløbne Aars Afgang i Handelsflaaderne har betydelig Interesse, og den har i Aar vakt særlig Opmærksomhed ved den store

Forlisprocent, den udviser for vort Naboland Norges Vedkommende; ikke alene den engelske og, selvfølgelig, den norske Presse, men ogsaa andre Landes Blade beskæftiger sig hermed. I en interessant Artikel knytter Sh. Gaz. nogle Bemærkninger til Lloyds Statistik, der, som Bladet fremhæver, viser, at Antallet saavel af Søulykker som af de ophuggede Skibe var mindre end i 1900. Man bør imidlertid nøje skælne mellem disse to Aarsager til Afgangen af Skibe og derfor lægge Mærke til, at Antallet af de Skibe, der gik tabt ved Søulykker, var 702, repræsenterende 557,643 Tons, og Antallet af ophuggede Skibe var 146 med 120,539 Tons. De sidst nævntes Tonnage er mindre end i noget Aar siden 1892; de først nævntes væsentlig mindre end de foregaaende Aars Gennemsnitstonnage. Det er Antallet af de Skibe, der er gaaet bort ved Søulykker, som det store Publikum vil interessere sig mest for, og den gunstige Tendens paa dette Omraade, som Statistiken udviser, vil blive hilst Velkommen som et Bevis paa den voksende Sikkerhed, med hvilken Navigeringen foregaar. Paa den anden Side er der visse Oplysninger, som hverken er ny eller glædelige. Dette gælder navnlig den store Tabsprocent for visse Flaader i Modsætning til den britiske. Tabsprocenten for britiske Dampskibe var 1,95, skønt et stort Antal ophuggede Skibe er medtagne ved Beregningen af dette Tal. Frankrig havde en Tabsprocent for Dampskibe af 3,02, Italien af 3,21, Norge af 3,47 og Spanien af 3,08. For Sejlskibenes Vedkommende var Tabsprocenten for Storbritannien 4,01, for Østrig-Ungarn 7,14, for Danmark 5,77, for Frankrig 5,25, for Tyskland 4,59, for Sverrig 4,64 og for Norge 7,88. Sidst nævnte Land synes at opretholde den ikke misundelsesværdige Stilling, det længe har indtaget, skønt det bør anføres, at i det foreliggende Tilfælde mulig er usædvanlig stort Antal norske Skibe er ophuggede. Men det har sin Interesse her at anstille en Sammenligning mellem den britiske og den norske Sejlskibstonnage. Den britiske opgives til 1,727,687 Tons og Norges til 876,129 Tons; den første er altsaa dobbelt saa stor som den sidste. Storbritannien mistede i 1900 ved Søulykker 68 Sejlskibe og Norge 104; 4 af de britiske Skibe forlodes i Søen imod 29 norske, 9 britiske opgives som savnede imod 17 norske og 35 britiske forliste imod 45 norske. Disse Tal er usægtelig ikke smigrende for Norge, og Forholdet bliver ikke bedre, naar vi ser paa de samlede Tab for Damp- og Sejlskibe. Storbritanniens Tabsprocent er her 2,39 og Norges 6,39, Frankrigs er 4,04, Italiens 4, Danmarks 3,62, Tysklands 3,39, Spaniens 3,18 og Sverrigs 2,79. Den uundgaaelige Slutning er, at enten er Normændene ikke dygtige Navigatører, en Anskuelse, vi ikke vil tiltræde, eller at der i Norge er større Trang, end man for Øjeblikket erkender, til Bestemmelser om Skibes Sødygtighed. Skønt Antallet af ophuggede eller kondemnerede norske Skibe mulig er forholdsvis stort, viser de offentliggjorte Tal, at deres Antal uden Skade kunde være endnu større. — Statistiken bekræfter iøvrigt sine Forgængeres Resultater ved at vise, at der gaar flere Sejlskibe tabt end Dampskibe — i 1900 552 af de første og 296 af de sidste. De 552 Sejlskibe repræsenterede 290,878 Tons, af hvilke 195,011 Tons var Træ og Komposit (Træ og Jærn), 59,894 Tons var Jærn og 35,973 Tons Staal. Af de 848 Skibe, der afgik i 1900, forliste 385 Sejl- og Dampskibe, 91 savnedes, 75 gik bort ved Kollision, 72 forlodes i Søen, 47 sank, 21 brændte og 11 gik tabt af andre Aarsager. De, der forlodes i Søen, var næsten udelukkende Sejlskibe, og som savnede opføres 59 Sejlskibe og 32 Dampskibe.

Den fremkomne Statistik har naturligvis gjort et ugunstigt Indtryk i Norge, og dette vil ikke blive mindre ved de Betragtninger, den har foranlediget, maaske særlig de ovenfor fra det ansete engelske Søfartsblad refererede. „Norges Søfartstidende“ bestrider dog ret bestemt Rigtigheden af Lloyds Resultater og gør gældende, at det saa ofte gentagne Skrig om den store Forlisprocent for Norges

Vedkommende er uberettiget. Bladet anfører, at Lloyds i sin aarlige Statistik over Skibsforlis ogsaa medtager Fartøjer, der er solgt til Ophugning eller til Afrigning, for siden at bruges til Lægtene, uden at de har været udsat for Havari, men kun fordi Ejerne finder, at det ikke længere lønner sig at bekoste mere paa disse Fartøjer; og i Norge bliver en Mængde af det store Antal gamle Skuder, Landets Flaade tæller, solgt til Ophugning eller Afrigning. Det hævdes sluttelig, at det norske Veritas Statistik giver et paalideligere og korrektere Resultat end Lloyds, og at dets Resultater for 1900 vil, naar de fremkommer, vise, hvor fejlagtige Resultaterne i Virkeligheden er efter Lloyds System.

## Fragtmarkedet.

Der er stadig væk ikke alene ingen Bedring at spore i Fragtmarkedet, men Tilstanden er endog daarligere end den var for en Uge siden, omendskønt dette næppe skulde synes muligt. Den Omstændighed, at Dampskibene, til Trods for de nuværende elendige Rater, stadig holdes i Fart, maa nødvendigvis virke demoraliserende paa Markedet, og det er jo indlysende, at saa længe som Tilbudet af Tonnage i den Grad overstiger Begæret, som det for Tiden er Tilfældet, kan der ikke blive Tale om nogen Bedring. Vi har flere Gange nævnt Oplægning som det eneste Middel til at skaffe mere Balance i Tingene, men Rederne har gennemgaaende svært ved at bestemme sig til dette Skridt. Det skal ganske vist villigt indrømmes, at Oplægning ogsaa koster en hel Del, men denne Udgift kan i hvert Tilfælde kalkuleres, hvorimod Sejlsads til de nu gængse Fragter i mange Tilfælde giver større Tab end Oplægning, og dernæst bør det ikke forglemmes, at Tilbudet af Tonnage for hvert Skib, der lægges op, formindskes, hvilket saa vil bidrage til, at Fragtmarkedet styrkes, og dette vil da atter komme de Dampere til Gode, som er blevne holdt i Fart. Idet vi refererer til vore Udtalelser i forrige Beretning, vil den procentvise Oplægning af et Selskabs Flaade altsaa indirekte kunne blive til Gavn for Selskabet, forudsat at Rederne blot kunde blive enige, saaledes at Oplægningen kunde finde Sted nogenlunde systematisk; men vi er bange for, at det er temmelig daarlig bevendt med Enigheden blandt Rederne, hvad det Spørgsmaal angaar. Imidlertid er den Dag maaske ikke saa fjern, da Rederne, selv om de nok saa nødig vil, af Forholdene tvinges til at lade deres Dampere ligge stille, thi foruden de elendige Fragtrater, de høje Kulpriser og Folkelønninger, er der en uhørt Knaphed paa Laster næsten alle Vegne fra. Som et Eksempel herpaa skal blot anføres, at Befragtere af Tonnage fra amerikanske Golfhavne, som for nogen Tid siden har sluttet September Baade til 14 sh., har henvendt sig til Rederne og tilbudt at betale dem Differencen mellem denne Rate og den, der nu noteres, fordi det er umuligt at opdrive Ladning.

Det østlige Marked er fremdeles slæbende, til Dels med lavere Noteringer. Kurrachee betaler kun 15/ til p. p. pr. September, 6 d. mere pr. Oktober. Fra Bombay til p. p. (to Havne) noteres 14/6 pr. Oktober, 15/ à 15/6 pr. April/Maj. Nogle Dampere er sluttede for Ris fra Rangoon til 21/3 Liverpool eller Holland, 22/6 Hamburg eller Bremen, Septbr./Oktbr. Afskibning. Fra Calcutta til Dundee er der sluttet til 20/ Jutebasis pr. Oktober, imod 21/3 forrige Uge. Til Boulogne noteres 22/6.

Sortehavet, Donau og Azoff er svagere, da der udbødes alt for megen Tonnage, og Raterne er overalt lavere. Odessa noteres for September Tonnage 9/6 à 10/ til L. H. A. R. og for Oktober c. 10/6. Fra Nicolajeff er sidst betalt 11/6 til to danske Havne, prompt, og fra Kustendje er der pr. December sluttet til 10/3 N. C.

10/9 Hamburg. Raterne fra Donau varierer fra 12/—13/6 „any“ pr. Septbr./Oktbr. 6 d. mere til Hamburg. Fra Azoff noteres c. 11/ pr. September, hvilket viser en Nedgang af mindst 1 sh. Der sluttedes sidst 10/9 Weser, 11/ Hamburg pr. 5./20. September.

Middelhavet har vist en Del Aktivitet, men Raterne er yderst tarvelige og kan, i Forbindelse med de elendige Kulfragter nedefter, kun give Tab som Resultat af Rundrejsen. Alexandria har sidst betalt 9/3 à 10/ for Bomuldsfrø pr. September til London eller Hull, og pr. November kan faas 10/6 à 11/ til direkte Havn, 11/6 à 12/ til Ordrehavn. For Fosfat noteres 9/6 Sfax/Kingslynn, 9/ London, 8/9 Dublin, 8/3 Bona/Ghent. Ertsfragterne er som følger: 8/ Almeria/Barrow, 7/6 Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam, 7/3 Tynen, Garrucha/Barrow 8/, Carthagen/Mostyn Quai 8/9, Aguilas/Glasgow 7/9, alt med „full terms“. Fra Bilbao er der ingen Forandring i Raterne, og der betales fremdeles til Cardiff 4/, Newport 4/1½ à 4/3, Middlesbro 5/4½, Rotterdam 5/1½, Glasgow 5/3.

Amerika er endnu slettere end forrige Uge, og det bliver vanskeligere og vanskeligere at finde Beskæftigelse for September Tonnage. En Kornlast er i denne Tid den største Sjøldenhed, og de eneste Afslutninger af hele Ladninger i Ugens Løb er 1/4½ Baltimore/Rotterdam, 1/7½ Baltimore/Kjøbenhavn pr. September. De regulære Turbaade acceptere saa lavt som 3/4 d. pr. Bushel til Liverpool og 1 Penny til London eller Glasgow. Ligeledes Bomuld er der en følelig Knaphed paa, og Raten er nominelt 30/ fra sydatlantisk Havn, 35/ fra Golfen til U. K. eller Kont. Fra Savannah til Middelhavet er der sluttet til 40/. Paa Netto Form er 12/3 à 12/6 pr. Oktober det højst opnaelige fra Golfhavn til U. K. eller Kont., Option 1 Shilling mere til én dansk Havn, 1/6 to Havne. For Tømmer er Begæret meget ringe, der er sluttet til 85/ fra Pensacola til Cardiff eller Grangemouth, 87/6 Tyne eller Holland. Fra Sapelo noteres 85/ til U. K. Kulfragterne er betydelig lavere i Ugens Løb; der noteres c. 9/6 fra Philadelphia til Marseille, og fra Newport News er der pr. primo September sluttet til 8/6 St. Nazaire, Option 9/ Marseille; Fosfaterne er ligesaa tarvelige, hvilket fremgaar af Befragtninger som 10/6 Coosaw/Belfast, 12/6 Coosaw/Nantes. For Deals fra B. N. A. er Markedet fremdeles flovt, og der kan ikke betinges mere end 35/ fra St. John til Englands Vestkyst pr. September. Alle de foran nævnte Rater bedre end noget andet for det amerikanske Markeds nuværende elendige Tilstand.

La Plata viser atter en Nedgang, og Raterne er nærmest nominelle, 12/6 à 13/ fra San Lorenzo Grænsen til udsøgt Havn, 8/6 à 9/ fra de nedre Pladser. For Februar Lastning noteres 17/6 O. C. fra San Lorenzo. Med de daarlige Kulfragter nedefter er det for Tiden en meget daarlig Forretning at sende Baade denne Vej ud. Fra Cardiff kan kun faas 14/6 à 15/3 til La Plata pr. September.

Østersøen frembyder et meget trist Skue; ikke alene, at Raterne er i den Grad elendige, at der i de fleste Tilfælde ikke kan sejles for dem uden at det giver Tab, men det er vanskeligt overhovedet at faa en Last. Der findes alt for megen Tonnage til det nuværende Behov, og saa snart der kommer en positiv Ordre frem, som ikke giver Tab, er der den livligste Konkurrence om den. Gennemgaaende er der ikke Spor af Fortjeneste ved de Fragter, som nu noteres, ja i mange Tilfælde sættes der decideret Penge til. Der noteres 18/ D/B. Kronstadt/Grimsby, Hfl. 12/ D/B. ½ Boards til Holland, 19/ à 19/6 D/B. ⅓ Boards til West Hartlepool, 18/ D/B. Søderhamn/Hull, 23/6 D/B. ¼ Boards Gefle/Cardiff, 19/ korte Pitprops Jacobstad/Englands Østkyst, 23/ Cardiff, og ser man nøjere paa disse Rater, skal der stort Held til at slippe fra Rejsen uden Tab. Støder der blot noget Ophold paa Laste- eller Lossepladsen til, eller Skibet har en lang Rejse, som paa denne Tid af Aaret hænder

ret jævnlige, eller det maa betale for Shortage etc. bliver Resultatet et alvorligt Tab. Fra St Petersburg er Fragterne faldne til 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/1½ à 1/3 Kontinentet (H. & H.) 1/5¼ à 1/6 Rouen. Riga er stadig livløs og noterer kun 9 d. Havrebasis til London, 19/ D/B. til London, Hfl. 11 D/B. 6/3 Sleepers til Holland, Fracs. 24/25 D/B. Lumpsum til Dunkirk eller Ghent, Fracs. 27 Rouen. Fra Libau kan sluttet til 9¾ d. Havrebasis London eller Rotterdam, 1/0¾ d. Rouen, medens Reval er fuldstændig forretningsløs. Fra Kønigsberg noteres 1/1½ à 1/3 Hvedebasis til London, Hull, Leith eller Rotterdam, 1/4½ Antwerpen. For Erts til Rotterdam eller Amsterdam noteres 4/6 fra Oxelø Sund, 5/6 fra Luleå. For Smaadampere fra Sydfinland er Raten uforandret c. 19/ pr. Std. Brædder til Kjøbenhavn, Rm. 1 à 2 mere til dansk Provinshavn.

Kulfragterne er nærmest uforandret daarlige, undtagen for Middelhavets Vedkommende, hvortil Fragterne er faldne yderligere. At Redere kan acceptere saa elendige Rater som 5/ Cardiff/Piræus, Fracs. 6½ à 7 Marseille er ubegribeligt. Opholdene i Wales vedvarer. Der er fra Cardiff forøvrigt sidst sluttet til 5/ Stettin, 5/ Kronstadt, 5/6 à 5/9 Genua, 5/6 Neapel, 6/ Triest, 6/6 Port Said, 6/3 à 6/6 Alexandria, 14/6 Colombo, 14/ Rio de Janeiro. Fra Tynen er betalt 3/10½ à 4/ til Kronstadt, 4/3 à 4/6 Libau, 3/10½ Swinemünde, 4/4½ Stettin, 5/3 Stockholm, 4/1½ à 4/3 Reval, 4/4½ Riga, 5/9 Genua eller Savona, 6/ Messina, 6/9 Alexandria. Til dansk Provinshavn kan faas 4/6 à 5/, alt efter Størrelse og Dybgaaende.

Sejlskibsmarkedet er baade for de kortere og længere Farters Vedkommende flovt, og ligesom med Dampskibsmarkedet er der ogsaa her Overflod af Tonnage, der bevirker, at Raterne trykkes. Fragterne i den forløbne Uge er nærmest uforandrede, saaledes noteres for Brædder fra Hernøsand Distriktet Rm. 21 til dansk Provinshavn, fra Wiborg Distriktet Rm. 20/21, fra Umeå Distriktet Rm. 20/20½, Kotka/Kjøbenhavn Rm. 18. Fra Stevns betales Rm. 3 til Kotka pr. Ton Raakridt, fra Aalborg til St. Petersburg Rm. 4 à 4½. For mindre Sejlere med Kul er betalt £ 5.5/ pr. Keel Hull/Rønne og £ 6 Hull/Nexø. I St. Francisco er Markedet, grundet paa Strejken, stadig meget uregelmæssigt. Fra San Francisco til U. K. eller Kont. kan opnaas 38/9 à 40/ pr. Efteraaret, og fra Portland (O.) kan der pr. December sluttet til 41/9, og pr. Januar til 40/. Fra Vestkysten af Sydamerika til U. K. eller Kont. kan der pr. ny Saison erholdes 29/. Fra Cardiff til Algoa Bay noteres pr. Oktbr./Novbr. 16/—17/, og fra Newcastle N. S. W. til San Francisco er der sluttet til 12/3 à 12/6 med 150 Tons daglig Losning.

## Fra Sø og Land.

Rettelser. I Nr. 33 for d. 15. August staar i Artiklen „Advarsler, Ild i Lasten“ S. 342 L. 33 f. n. og S. 343 L. 4 f. o. „Brækved“, skal være Briketter. I Nr. 35 S. 363 L. 24 f. o. staar „grundstøtte“, skal være sunkne.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning begynder Onsdag d. 11. September 1901. Der bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 285,307 Kr., fordelte paa 20,500 Gevinster saaledes, at der falder en Hoved- og to Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 5,000 Indskudsgevinster, der tilfalde de Numre, der i Klasselotteriet faa en Gevinst paa 50 Kr., 500 Ekstragevinster, nemlig 350 Stkr. efter den største og 150 Stkr. efter den næststørste Gevinst, og en Tillægspræmie paa 1,250 Kr., der tilfalder det i Klasselotteriet sidst udtrukne Nummer, uanset hvilken anden Gevinst der ellers maatte falde paa dette Nummer. Gevinsterne kan tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Personalia.

Kapt. H. Ishøj fra Dpsk. Oluf Bager har foreløbig overtaget Førelsen af Dpsk. Niels Ebbesen, hvis milertidige Fører C. Tværgaard har overtaget Dpsk. Oluf Bager.

Kapt. V. Schibbye har foreløbig overtaget Dpsk. Georgios I, hvorefter Viking midlertidig er overtaget af Styrmand O. Egense.

Kapt. I. Riddersborg har foreløbig overtaget Dpsk. Horsens, hvorefter Dpsk. Sct. Knud indtil videre føres af Styrmand I. S. Møller.

Styrmand C. Svane er afrejst til Aalborg for at overtage Førelsen af Dpsk. Octa, hvorefter Kapt. C. Wiberg atter er til Disposition for Dpsk. Anglo Dane.

Under Kapt. Gommessens Sygdom er Dpsk. Yrsa foreløbig overtaget af Styrmand C. Johnsen fra Dpsk. Valdemar.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra New York 24. August, best. til Kbhvn. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 17. August, best. til Kbhvn. — Leopold II, Sørensen, afgik fra Cardiff 26. Avg., best. til Kronstadt. — Nicolai II, Wulff, afgik fra Kbhvn. 22. Avg., best. til New York. — Norge, Gundel, afgik fra Christianssand 30. Avg., best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 31. August, best. til Christiania. — Alexandra, Thomsen, ankom til Kbhvn. 30. August. — Douro, Ørum, i Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Rotterdam 30. August.

Antwerpen, Andreasen, afgik fra Kbhvn. 22. August, bestemt til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 30. August. — Arno, Strubberg, afgik fra Lissabon 2. Septbr., bestemt til Oporto. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til St. Petersburg 30. August. — Botnia, Bay, afgik fra Kbhvn. 3. Septbr., bestemt til Riga. — Ceres, Jacobæus, ankom til Kbhvn. 3. Septbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 28. Avg., bestemt til Barcelona. — Christian IX, Møllerup, ank. til Kbhvn. 3. Septbr. — Dagmar, Gade, ankom til St. Petersburg 1. Septbr. — Ella, Brock, ankom til Hamburg 31. August. — Florida, Koch, ankom til Kbhvn. 25. Avg. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Kønigsberg. — Georg, Buhr, ankom til Libau 1. Septbr. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr., best. til Stettin. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Gallipoli 31. August, bestemt til Messina. — Island, Skjødt, ankom til New York 30. Avg. — Jolantha, Ingvarsen, afgik fra Antwerpen 1. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, ankom til London 2. Septbr. — Kiev, Jacobsen, afgik fra London 2. Septbr., best. til Kbhvn. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Krag, ankom til Hull 31. August. — Louisiana, Jensen, ankom til Hamburg 29. Avg. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. til Boston 25. Avg. — M'aja, Petersen, ankom til Kbhvn. 2. Septbr. — Morsø, Frisnette, ankom til Trondhjem 1. Septbr. — Moskoy ankom til Antwerpen 28. Avg. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 2. Septbr., bestemt til Hull. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Kbhvn. 31. Avg., bestemt til Riga. — O. B. Suhr, Rohde, i St. Petersburg. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 3. Septbr., bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 31. August. — Skalholt i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, ankom til Stettin 31. Avg. — Valdemar, Kofoed, ankom til Kbhvn. 2. Septbr. — Vendsyssel i Islandsfart. — Vesta, Lissner, i Kbhvn. — Vesuv, Mortensen, afgik fra Hull 31. Aug., bestemt til Libau. — Viking, Egense, i Kbhvn.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 5. Septbr., best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 5. Septbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 5. Septbr., best. til Grimsby via Helsingborg. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 5. Septbr., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Søeberg, afg. fra Newcastle 4. Septbr., best. til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 4. Septbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 2. Septbr., best. til Reval, anløbende Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 4. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg og Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 4. Septbr., bestemt til Svendborg. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 4. Septbr., bestemt til Randers.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afg. fra Grimsby 21. Avg., ankom til Kronstadt 28. Avg. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 29. Avg., best. til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 30. Avg., bestemt til Finland. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Jacobstad 29. Avg., best. til Rouen. — Knud II, Hansen, afgik fra Yxpila, ankom til Rouen 2. Septbr. — Erik II, Hveysel, afg. fra Stettin 28. Avg., ankom til Finland 31. Avg. — Skjold, Schmidt, afg. fra St. Petersburg 24. Avg., ankom til Dunkirk 2. Septbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra St. Petersburg 1. Septbr., best. til Rotterdam. — Ragnar, Holst, afgik fra Grimsby 22. Avg., best. til Kronstadt. — Volmer, Ribber, afgik fra Newcastle 24. Avg., ankom til Kronstadt 31. Avg. — Dan, Tofte, afg. fra Ghent 27. Avg., ankom til Blyth 29. Avg. — Magnus, Jørgensen, afgik fra London 31. Avg., ank. til Grimsby 1. Septbr. — Olaf, Petersen, afgik fra St. Petersburg 31. Avg., best. til Rotterdam. — Svend II, Risø, afgik fra Rouen 31. Avg., ankom til Sunderland 3. Septbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Tannebæk, ankom til Tyne 2. Septbr. — Alexander (Shukoff), Stoltenberg, ankom til London 31. Avg. — Johan Siem, Knudsen, ankom til London 1. Septbr. — Pawel Andrejeff, Petersen, afgik fra Newcastle 29. Avg., bestemt til Reval. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra London 31. Avg., ankom til Blyth 2. Septbr. — Russ, Jensen, ankom til Genua 2. Septbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Durban 11. Avg. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Singapore 10. Avg., best. til Port Arthur. — Baron Driesen afgik fra Newcastle 14. Avg., bestemt til Genua.

**Heimdal.** Anine, Rathje, afgik fra Tyne Dock 29. Avg. — Kamma, Pedersen, ankom til Riga 31. Avg. — Helga, Lagesen, afgik fra Umeå 29. Avg. — Martha, Jørgensen, afgik fra Hernøsand 30. Avg. — Elna, Møller, afgik fra Hernøsand 29. Avgust. — Therese, Løffler, ankom til Sundswall 1. Septbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Tynen 28. Avg., bestemt til Kronstadt. — Fyen, Hansen, afgik fra St. Petersburg 29. Avgust, bestemt til Emden. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Middelsburg 31. Avg. — Russia, Hansen, afgik fra Rotterdam 31. Avg., bestemt til Riga. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rotterdam 30. Avg., ankom til Riga 1. Septbr.

**Union.** Frisia, Poulsen, afgik fra Dunkerque 28. Avg., ank. til Kbhvn. 1. Septbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 31. Avg., bestemt til Dordrecht. — Britannia, Larsen, afgik fra Kronstadt 30. Avg., ankom til St. Petersburg 30. Avg. — Caledonia, Fisker, afgik fra Blyth 31. Avg., bestemt til Lübeck.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra London 29. Avgust, bestemt til Archangel. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra New Orleans 30. Avgust, bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Jacobstad 3. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 31. Avgust. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Gibraltar 30. Avgust, bestemt til Alexandria. — Kronborg, Schultz, afgik fra Galveston 16. Avgust, bestemt til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Burntisland 2. Septbr., best. til Kronstadt. — Skanderborg, Jensen, ank. til Jacobsstad 3. Septbr. — Søborg, Fischer, afgik fra Kbhvn. 3. Septbr., bestemt til Calais. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 3. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Gibraltar 30. Avgust, bestemt til Neapel.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Wass 29. Avg., bestemt til Rotterdam. — Klampenborg, Jensen, ank. til Blyth 2. Septbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 3. Septbr., bestemt til La Plata. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Uleaborg 30. Avgust. — Skodsborg, Larsen, ankom til Trangsumund 30. Avg. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Newcastle 1. Septbr., bestemt til Barcelona. — Ulfsborg, Hveysel, afg. fra Las Palmas 28. Avg., best. til Buenos Ayres. — Vordingborg, Petersen, ankom til Amsterdam 2. Septbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 1. Septbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Rouen 26. Avg.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Rotterdam 3. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Amsterdam 30. Avgust. — Agnete, Jensen, afg. fra Methil 29. Avg., ankom til Kallundborg 1. Septbr. — Herminia, Sørensen, afgik fra Kiel 1. Septbr., best. til Grangemouth. — Alice, Hansen, afgik fra Methil 30. Avg., ankom til Aalborg 2. Septbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Korsør 30. Avg. — Ajax, Brorson, afgik fra Burntisland 28. Avg., ankom til Fredericia 31. Avg. — Nauta Madsen, afgik fra Newcastle 2. Septbr., best. til Kiel. — Renne, Hintze, afg. fra Stettin 1. Septbr., bestemt til Lerwick.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Libau 2. Septbr. —

Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Libau 3. Septbr., best. til Rouen. — Ansgar, Larsen, afgik fra St. Petersburg 31. Avgust, best. til Dunkirk. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 29. Avg. — Hamlet, Sommer, afgik fra Libau 30. Avg., best. til Rouen. — Helge, Matthiessen, afgik fra Newcastle 30. Avgust, best. til Kronstadt.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, afgik fra Wladivostock 31. Avg. — Siam, Glahn, ankom til Singapore 29. Avg. — Normannia, Erichsen, pass. Suez 1. Septbr. — Patria, Larsen, afgik fra Shimoniseki 25. Avg. — Ragnhild, Madsen, afgik fra Bangkok 1. Juli, best. til Durban. — Bintang, Jensen, ank. til Vlissingen 26. Avg.

**Æra.** Enigheden, Svane, ankom 28. Avg. til Bornholm.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ankom til Stockholm 20. Juli. — London, Bom, ankom til St. Petersburg 1. Septbr. — Paris, Nielsen, afgik fra Northshields 30. Avg., best. til Korsør.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Kronstadt 3. Septbr., best. til Rotterdam. — Kai, Thomsen, afgik fra Grangemouth 2. Septbr., best. til Kbhvn. — Clara, Jensen, afgik fra Wearmouth 3. Septbr., best. til Aarhus.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra St. Petersburg 31. Avg., best. til Antwerpen. — Svend, Bønnelycke, afgik fra St. Petersburg 1. Septbr., best. til Emden.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Palma (Spanien) 3. Septbr.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Anne & Emmy, Svarrer, ank. til Ramsgate 29. Avg. fra Uleaborg. — Doris Brodersen, Hansen, ank. til Adelaide 27. Avg. fra East London. — Prinsesse Marie, Lybecker, ank. til Kiautschau 28. Avg. fra Hamburg. — Havila, Holm, ank. til Victoria 28. Avg. fra St. Rosalie. — Emilie, Thomsen, pass. St. Cathrine Pt. 27. Avg. fra Marseille til Norrkøping. — Laura, Kalleen, afgik fra Corinto 1. Avg. til Falmouth. — Prins Valdemar, Beck, afg. fra Antwerpen 31. Avg. til Port Natal.

**Fans. Sønderho.** Anna, Mortensen, pass. Skagen 27. Avg., ank. til Kjøbenhavn 30. Avg. — Mary, Lydom, afg. 1. Septbr. fra Charlestown til Colberg.

**Rønne.** Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 26. Avg. — Ane Cathrine, Petersen, ank. til Karrebæksminde 25. Avg. — John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 25. Avg. — Prøven, Bidstrup, ank. til Stockholm 25. Avg. — Klara Maria, Kofoed, ank. til Kjøbenhavn 26. Avg. — Castor, Clausen, ank. til Holtenu 26. Avg. — Rolf, Hermansen, ank. til Holbæk 26. Avg. — M. Christiansen, Bager, ank. til Sunderland 26. Avg. — Bornholm, Jensen, ankom til Wiborg 29. Avg. — Zephyr, Henriksen, ank. til Ørebæk 15. Avgust.

**Svendborg.** Skirner, Pilegaard, ank. til Umeå 26. Avg. — Garibaldi, Andersen, ankom til Uleaborg 26. Avg. — Athene, Hansen, ankom til Leith 24. Avg. — Adonis, Andersen, ank. til Umeå 26. Avg. — Freia, Hansen, ank. til Swinemünde 23. Avg. — Estrup, Madsen, ank. til London 27. Avg. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Gl. Karleby 28. Avg. — Hansine, Nielsen, ank. til Christiania 28. Avg. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Hull 28. Avg. — Erhard, Larsen, ank. til Skelefteå 28. Avg. — Emanuel, Bentsen, ank. til Gefle 28. Avg. — Marie, Petersen, ank. til Wass 29. Avg. — Valdemar, Andreasen, ank. til St. Ybes 28. Avg. — Niord, Svennevig, ankom til Havre 29. Avg. — Elisabeth, Larsen, ank. til Kotka 29. Avg. — Flora, Sørensen, ank. til Faxe 30. Avg. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Dieppe 29. Avg. — Dannebrog, Clausen, ank. til Königsberg 30. Avg. — Astræa, Frederiksen, ank. til Königsberg 30. Avg. — Kruse, Larsen, ankom til London 30. Avg. — Diana, Larsen, ankom til Mariager Fjord 30. Avgust. — Lyø, Jensen, ankom til Moss 31. Avgust. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Stettin 31. Avg. — Elise Bay, Petersen, ank. til St. Petersburg 31. Avg. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkestone 31. Avg. — Marie, Mortensen, ank. til Sundsvall 1. Septbr. — Fanny, Mikkelsen, ank. til Kjøbenhavn 2. Septbr.

**Æra.** Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 27. Avg. til Langesund. — M. Hay, Petersen, ank. 27. Avg. til Grebbe- stad. — Eden, Petersen, ank. 27. Avg. til Hudiksvall. — Maren Christine, Svinding, ank. 25. Avg. til Kjøbenhavn. — Dronning Louise, Christensen, ank. 27. Avg. til Råfær. — Kiana, Christensen, ank. 27. Avg. til Torneå. — Frem, Folmer, ank. 28. Avg. til Wiborg (Finland). — Alma Marie, Hansen, afg. 21. Avg. fra London til Saffi (Afrika). — Saga, Clausen, ank. 23. Avg. til Helsingfors. — Zephyr, Hansen, ank. 27. Avg. til Gøteborg. — Marie, Kromann, ank. 26. Avg. til Kjøbenhavn. — Enigheden, Hansen, afg. 29. Avg. fra Kjøbenhavn til Odense. — Elise, Mortensen, ank. 27. Avg. til Kjøbenhavn. — Harris afgik 21. Avg. fra Casa-

blanca (Marocco) bestemt til Bristol. — Fredensborg, Kisby, ank. 28. Aug. til Sundsvall. — Johanne, Østermann, ank. 28. Aug. til Silloth. — Freir, Petersen, ank. 24. Aug. til Göteborg. — Adjutor, Bager ank. 27. Aug. til Kjøbenhavn fra Stettin afg. 29. Aug. til Sverrig. — Halmø, Christensen, ank. 23. Aug. til Libau. — Familiens Minde, Stærke, ank. 23. Aug. til Libau fra Peterhead. — Else, Mortensen, afgik 28. Aug. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Marthing, Friis, ank. 27. Aug. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Råfse til Quimper. — Kodan, Hansen, ank. 28. Aug. til Utshammer. — Emanuel, Schmidt, ank. 27. Aug. til Odense fra Wismar. — Hans, Folmer, ank. 29. Aug. til Nordmaling. — Theodor, Andersen, ank. 29. Aug. til Kjøbenhavn. — Elise Marie, Olsen, ank. 30. Aug. til Kalmar. — Ærø, Christensen, afg. 28. Aug. fra Dysart til Svendborg. — Paket, Friis, afg. 29. Aug. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 30. Aug. til Legue. — Danmark, Knudsen, ank. 30. Aug. til St. Waast la Hauge. — Thyra, Rasmussen, ank. 30. Aug. til Littlehampton. — Mette, Andersen, ankom 30. Aug. til Frederiksværk. — Vera, Hansen, ank. 30. Aug. til Swine münde. — Martha, Haagensen, ank. 30. Aug. til Fécamp. — Maagen, Jørgensen, ank. 27. Aug. til Aalborg. — Neptunus, Bager, ank. 27. Aug. til Aalborg fra Wismar. — Prøven pass. 29. Aug. Prawl Point. — Hildur, Schmidt, ank. 31. Aug. til Dieppe. — Althea, Albertsen, ankom 31. Aug. til Libau. — Prøven, Schmidt, pass. 1. Septbr. Cuxhaven paa Rejse fra St. Thomas til Hamburg. — Anna, Johansen, ank. 31. Aug. til Køningsberg. — Nansen, Pofler, ank. 31. Aug. til Göteborg. — Aerial, Madsen, afsejlede 29. Aug. fra Dysart til Middelfart. — Ægir, Rasmussen, afgik 29. August fra Charlestown til Nakskov. — Albert, Petersen, ank. 31. Aug. til Flensborg. — Haabet, Christensen, ank. 1. Septbr. til Svendborg. — Karen, Hansen, ankom 1. 1. Septbr. til Aberdean.

**Andre Sejlskibe.** Jensine af Aarhus, Olsen, ank. til Greifswalde 2. Septbr. fra Lysekil. — Eden, Wentzel, af Veile, ank. 3. Septbr. til Grangemouth. — Margrete, Madsen, ank. til Aarhus 24. Aug. fra Aalborg. — Marie, Andersen, ank. til Aarhus 24. Aug. fra Middelfart. — Martha, Carlsen, ank. til Aarhus 24. Aug. fra Lyngsodde. — Ellen Margrethe, Sørensen, ankom til Aarhus 24. August fra Ekensund. — Familien, Rasmussen, ank. til Aarhus 24. Aug. fra Nakskov. — Alma, Hansen, ank. til Aarhus 24. Avg. fra Stettin. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Aarhus 24. Aug. fra Stettin. — Mary, Hansen, ank. til Aarhus 27. Aug. fra Nysted. — Katrine, Jensen, ank. til Aarhus 27. Aug. fra Svendborg. — Anna, Dahl, ank. til Aarhus 29. Aug. fra Lyngsodde. — Marie, Petersen, ank. til Aarhus 29. Aug. fra Lyngsodde. — Ib, Christensen, ank. til Aarhus 29. Aug. fra Veile. — De 2 Søstre, Madsen, ank. til Aarhus 30. Aug. fra Flensborg. — Anna, Nielsen, ank. til Aarhus 30. Aug. fra Halmstad. — Argus, Rasmussen, ank. til Aarhus 31. Aug. fra Samsø. — Martin, Hansen, ank. til Aarhus 1. Septbr. fra Nakskov. — Den unge Lods, Madsen, ank. til Aarhus 1. Septbr. fra Cimbria.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 29. August til Nakskov fra Augustenborg.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat. Aalborg Bugt. Slegedal Strand N.** Paa *Slegedal Strand* ligger Vraget af en Jagt sunket i 3 Fv. Vand, 2,000 Alen fra Land og 1<sub>2</sub> Kml. N. 5° V. fra *Slegedal's* trigonometriske Station. Over Vraget er der 13 Fod Vand.

**Fyen N. Lille-Grund NV. t. N.** Vraget, der laa 2 Kml. NV. t. N. for *Lille-Grund*, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 23 Fod. Vragvageren er inddragen.

**Sundet. Kjøge Bugt. Kjøge Sønakke V.** Fra 23de—25de September 1901 afholdes Skjudeøvelser ved *Grøftehøj*, V. for *Kjøge-Sønakke*, fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em. Signalstænger ere rejste paa *Grøftehøj*, i *Jerneds* NV.-Hjørne og c. 2,500 Alen V. derfor. Naar der skydes, hejses Flag paa Stængerne.

Ud for Kysten er udlagt fire Tønder med rødt Flag, en ud for *Kjøge-Sønakke*, en ud for *Jerneds* NV.-Hjørne, en ud for *Grøftehøj* og en ud for *Strøby* Ladeplads, alle c. 5,000 Alen fra Kysten. Tønderne ligge ude fra 15de til 26de September.

Naar der skydes, er det forbundet med Livsfare at færdes mellem Tønderne og Land.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Hanöbugten. Åhus.** Ved Indløbet til *Åhus* er funden en 14 Fods Grund. 55° 54' 8" N. Br. 14° 25' 25" Ø. Lgd. Den skal snarest mulig afmærkes med en Stage med Kryds.

En 12 Fods Grund er funden paa 55° 50' 40" N. Br. 14° 25' Ø. Lgd. En sort og hvid Stage med Ballon er udsat tæt Ø. for Grunden. Stagen med Kryds ved *Kiviks Bredgrund* er inddragen og en rød Stage med Ballon, hvorunder en nedadvendt Kost, udsat noget V.-ligere.

**Finland. Bottniske Bugt. Nystad.** Mellem *Lökö* Baake og *Enskär* Fyr er til Brug ved Opmaalning udlagt fire sorte Tønder med sort Ballon, hvorunder et hvidt Flag. 60° 55' 3" N. Br. 20° 48' 10" Ø. Lgd. — 60° 52' 4" N. Br. 20° 48' 9" Ø. Lgd. — 60° 55' 9" N. Br. 20° 40' 40" Ø. Lgd. — 60° 52' 11" N. Br. 20° 40' 50" Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Porkkala.** *Porkkala* Fyrs Lysvinkel er forandret, saa Fyret nu lyser fra N. 50<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° Ø. gennem Ø. og S. til S. 56<sup>1</sup>/<sub>4</sub>° V.

**Tyskland. Adler Grund.** De tre hvide Spirtønder med N.-lig Topbetegnelse N. for *Adler Grund* ere mærkede, V. fra, *Adlergrund I, II og III.*

**Kieler Fjord. Laboe.** Det hvide og røde Fyr paa *Laboe* N.-Mole viser rødt Lys fra S. 88° V. til S. 15° V. Med stærkt Højvande kan Fyret ikke tændes.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Det Naue. Det Naue** Fyrlampe, der viser Fyr med Formærker, er nu tændt paa Boen paa Sundets S.-Side. Den lyser fra N. 16° Ø., fri V. om Holmene ved *Ildtangvik*, gennem N., V. og S. til S. 8° Ø., fri V. om *Ypsø*. Lyset er rødt fra N. 3° Ø., fri Ø. om *Basholm* og *Jacobsø*, til S. 84° V., fri S. om *Parisholm*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 12 Fod. Lysævnene: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys.

Lanternen paa *Parisholm* er slukket.

*Skravaen* Fyr er forandret og viser nu rødt, fast Fyr fra N. 20° V., fri V. om *Rødholmskallen*, til N. 57° V., fri S. om *Sandvær*, rødt Hurtigblink fra N. 57° V. til N. 62° V., fri N. om *Hella*, hvidt Hurtigblink fra N. 62° V. til S. 73° V., fri S. om *Sjaabaam*, hvidt, fast Lys fra S. 73° V. til S. 62° V., fri N. om *Stabben*, rødt, fast Lys fra S. 62° V. til S. 10° V., klos til V.-Kanten af *Kvalbaken*. Flammens Højde: 50 Fod. Synsviddene: 11<sub>2</sub> Kml. for det hvide, 8 Kml. for det røde Lys.

*Finsnes* Fyrlamper ere forandrede og vise Fyr med Formærker. Bagfyret lyser fra N. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° Ø. gennem N., V. og S. til S. 39° Ø. Lyset er rødt fra N. 9° V., fri Ø. om 17 Fods Grunden ved *Bjørnhønes*, til S. 35° V., fri Ø. om *Søndre Finsnesgrund*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 51 Fod. Lysævnene: 7 Kml. for det hvide, 4<sub>5</sub> Kml. for det røde Lys. Fyret vises fra et lille Fyrhus paa Jernstativ. Forfyret er flyttet til *Bjørnhønskjer*. Det lyser fra N. 4° Ø. gennem N., V. og S. til S. 33° Ø. Lyset er rødt fra N. 1° V., fri Ø. om *Græsmyrgrundene* og *Finjordgrundene*, gennem V. til S. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V., fri Ø. om *Søndre Finsnesgrund*. Flammens Højde: 11 Fod. Lysævnene: 7 Kml. for det hvide, 4<sub>5</sub> Kml. for det røde Lys. Fyret vises fra et lille, hvidt Fyrhus paa Jernstativ. Holdte overet i S. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V. lede Fyrene fri V. om *Leiknes* og midt i Farvandet fra *Leiknes* S. efter.

*Hekkingen* Fyr er forandret. Det lyser fra V., klos til *Kjøva*, gennem N. og Ø. til S. 40° Ø. Lyset er hvidt, hurtigblinkende fra V. til N. 37° V., fri Ø. om *Fromskjer*, og V. om *Kvalkjyvene*, rødt, fast over *Kvalkjyvene* til N. 25° V., hvidt, fast fra N. 25° V. til S. 40° Ø. Flammens Højde: 72 Fod. Synsviddene: 14<sub>5</sub> Kml. for det hvide, 12<sub>5</sub> Kml. for det røde Lys.

**Søndre Helligvær. Grimsholmen.** *Grimsholmen* Fyrlampe er atter tændt. Den er flyttet c. 60 Alen N. hen til Toppen af Holmen og lyser nu fra S. 89° V., fri S. om *Storbøen*, gennem S. til S. 75° Ø. Lyset er rødt fra S. 89° V. til S. 68° V., fri S. om *Kammerskjerbøen*, og fra S. 38° V., fri S. om *Valløskjærene*, til S. 75° Ø., forøvrigt hvidt. Flammens Højde: 50 Fod. Forøvrigt uforandret.

**Karmen Ø. Godjarvig Ø. I Karmsund** er en 14 Fods Grund funden fra *Kobbernaglen* Baake i N. 9° V. og fra S.-Spidsen af N.-Hukken ved *Godjarvig* i N. 71° Ø. 59° 17' N. Br. 5° 19' Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben.** Fyrskibet „*Oste Riff*“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskipet inddragen.

**Holland. Zuiderzee. Marken.** I September 1901 slukkes *Marken* Blinkfyr, og de to hvide, faste Fyr lodret for hinanden i 6 Fods Afstand tændes midlertidig.

**Enkhuizen Ø.** En Tjark er sunken i 14 Fod Vand, 4<sub>5</sub> Kml. S. 63° Ø. fra *De Ven* Fyr og N. 81° Ø. fra *Enkhuizen* Fyr. En Vragtønder er udlagt ved Vraget. 52° 42' 35" N. Br. 5° 23' 34" Ø. Lgd.

**Boontjes.** I *Boontjes* har Stumptønde Nr. 2 nu Kryds og tjener som Anduvningstønde for *Makkumerdiep*. 53° 6' 1"



N. Br. 5° 21' 43" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 4a er inddragen. Zeegat van Texel. *Helsdeur*. De midlertidige i *Helsdeur* udlagte Lystønder er atter inddragne.

**Haringvliet. Bommel.** I *Bommel* er den mindste Dybde ved daglig Lavvande nu 16½ Fod midt i den gravede Rende.

**Wester Shelde. Bat.** Omtrent i Oktober 1901 tændes ved *Bat* paa *Reigersberg Polder* to Ledefyr, der lede i Farvandet ovenfor *Bat*. *Bat* Fyr og *Rilland* lave Fyr forandres samtidig.

**Frankrig.** Fyrskibet „*Dyck*“ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib. Det er sort og rødt vandret stribet, har en Mast med Ballon paa Toppen og viser hvidt Et-Blink hver ½ Minut. Flammens Højde: 32 Fod.

**England. Bardsey.** Den 20de November 1901 forandres Taagesignalet ved *Bardsey* Fyr. Sirenen skal da hver 2 Minutter give 2 Stød; Stød 6 S., Pause 3 S., Stød 3 S., Pause 108 S. 52° 45' N. Br. 4° 48' V. Lgd.

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

**Frankrig. Havre.** Spidstønden „*Nord du Mouillage*“ er ombyttet med en rød Lystønde Nr. 10, der viser hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 7½ Kml. 49° 27' 43" N. Br. 0° 3' 2" Ø. Lgd.

Baaken med Fyret S. for *Bassin de l'Eure* er flyttet og staar nu 7 Kbl. fra Fyret paa S.-Molen og 1 Kbl. fra Toppen af *Diget Saint Jean*. 49° 23' 45" N. Br. 0° 7' 15" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Concarneau. La Croix.** Fyret *La Croix* skjules af en Bygning i en lille Vinkel mellem S. 10° 12' Ø. og S. 9° 52' Ø. 47° 52' 11" N. Br. 3° 55' 6" V. Lgd.

**Iles de Glénans. Treusvas.** Paa Klippen *Treusvas* er opført en Baake, 10 Fod høj over Højvande. 47° 47' 17" N. Br. 4° 3' 19" V. Lgd.

**Loire. NO Lombarde.** Den røde Spidstønde *NO Lombarde* er ombyttet med en rød Spirtønde med Kegle. 47° 10' 50" N. Br. 2° 22' 54" V. Lgd.

**Bassin d'Arcachon.** I *Bassin d'Arcachon* er følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den sort og rød vandret stribede Klokkestønde er flyttet 5½ Kbl. NØ. hen. 44° 35' 53" N. Br. 1° 19' 1" V. Lgd.

Den sorte Spirtønde *Kastey* er flyttet ca. 3 Kbl. NØ. hen og har Nr. 1. 44° 35' 28" N. Br. 1° 17' 55" V. Lgd. Den røde Spidstønde *Flamberge* er flyttet ¼ Kbl. N. hen og har Nr. 4. 44° 34' 58" N. Br. 1° 17' 11" V. Lgd. Den sorte Spirtønde S. for *Banc du Toulinguet* er flyttet ¼ Kbl. S. hen og har Nr. 3. 44° 34' 32" N. Br. 1° 16' 9" V. Lgd. Den sorte Spirtønde S. for *Banc d'Arguin* er flyttet ca. 2¼ Kbl. V. hen og har Nr. 5. 44° 34' 2" N. Br. 1° 15' 41" V. Lgd. En sort Stumptønde Nr. 7 med Cylinder er udlagt ca. 5 Kbl. Ø. for den foregaaende. 44° 34' 2" N. Br. 1° 15' 6" V. Lgd. Den sorte Tønde Nr. 5 N. for *Banc d'Arguin*, den røde Tønde Nr. 2 ved *Banc d'Arguin* og den sorte Tønde Nr. 5 bis Ø. for *Banc du Toulinguet* have nu henholdsvis Nr. 9, 6 og 11. Den røde Tønde Nr. 4 S. for *Banc de Bernet* er inddragen. De røde Tønder Nr. 6 og 10 ved *Banc de Bernet* have nu Nr. 8 og 12. Den røde Tønde Nr. 8 ved *Banc de Bernet* er flyttet 2½ Kbl. SV. hen og har nu Nr. 10. 44° 38' 16" N. Br. 1° 13' 38" V. Lgd. Den sorte Spirtønde Nr. 7 S. for *Banc Blanc* har nu Nr. 13. Den røde Tønde Nr. 12 NØ. for *Banc de Bernet* er flyttet 1½ Kbl. V. hen og har nu Nr. 14. 44° 39' 44" N. Br. 1° 11' 54" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Boston. Quincy Bay. Hangmans Island Ledge.** Paa Grunden SV. for *Hangmans Island* er rejst en 34 Fod høj Stage med en opretstaaende Tønde paa Toppen, 2½ Kml. S. 9° Ø. fra *Spectacle Island* bageste Ledefyr.

**Rhode Island. Warren River.** I *Warren River* er en sort Spirtønde *West Bank* udlagt i 10 Fod Vand paa Løbets V.-Side, fra *Penknives Rock* i S. 68° V. og fra *Tree Point* i S. 32° Ø. *Lower Meadows* røde Spirtønde Nr. 8 er flyttet og ligger nu i 10 Fod Vand ved Løbets Ø.-Side, fra *Penknives Rock* i S. 68° V. og fra *Tree Point* i S. 37° Ø.

**New York. Long Island Sound. Mamaroneck. Delancy Point.** Baaken ⅓ Kml. SØ. for Værftet paa *Delancy Point* er forsvunden.

**Hempstead Harbor. Glencove Bølgebryder.** Det hvide Fyr paa V.-Enden af *Glencove Bølgebryder* er nu forandret til et rødt Fyr.

**Long Island. Cutchogue Harbor.** En sort Spirtønde Nr. 1 er i 15 Fod Vand udlagt paa *New Suffolk Barre* i *Cutchogue Harbor* fra *Robbins Island* S.-Ende i N. 5° Ø. og fra *New Suffolk Værft* i S. 76° Ø.

**New York Lower Bay. Couey Island.** Den hvide Spirtønde ved Lossepladsen ud for *Rockaway Inlet*, 3⅓ Kml. N. 59° Ø. fra *Romer Shoal* Fyr, er inddragen.

**Bedney Channel.** Den hvide Spirtønde, som Lodserne

benyttede til at ligge ved, S. 14° Ø. fra *Centennial Tower* og N. 73° Ø. fra *North Hook* Baake, er inddragen.

**Hudson River. Coxsackie Fyr.** Fyrtaarnet paa N.-Enden af den lave Ø N for *Coxsackie Island* er nu malet hvidt.

**Virginia. Sewall Point Spit.** Det røde Baakefyr paa *Sewall Point Spit* er forandret til et hvidt Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Det vises fra en Pæl c. 2 Kml. NNØ. for *Sewall Point, Hampton Roads*.

**North Carolina. Cape Fear River. Brunswick Channel.** *Brunswick* røde Pælefyr Nr. 6 er flyttet c. 250 Alen N. 66° V. hen til Løbets V.-Side. Fyret er nu hvidt, Baaken er nu sort og har Nr. 13.

**South Carolina. Charleston. Main Channel.** I *Charleston Harbor* er der nu 23⅓ Fod Vand i den gravede Rende i *Northern Branch* til den støder til Linien. Fort *Sumter* Fyr overet med *St. Philips* Kirke, og i denne Linie til Værfterne i *Charleston*.

**Florida. Charlotte Harbor og Peace River.** Baaken, der stod ½ Kml. N. 60° V. fra den sorte *Eight Foot Shoal* Tønde Nr. 3, og de tre Baaker i *Peace River* mellem *Peace Creek* Baakefyr og Enden af *Long Dock* kunne ikke mere ses, men Rester af dem staa under Vandet.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Elba. Golfo di Campo.** Den 15de September 1901 tændes paa Taarnet *Marina di Campo* et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 61½° Ø. gennem Ø. til S. 18½° Ø. Synsviddens: 9 Kml. 42° 44' 29" N. Br. 10° 14' 23" Ø. Lgd.

**Capraia.** Fyret paa Hovedet af *Indermolen* ved *Porto di Capraia* er nu et hvidt, fast Fyr, der lyser fra NØ. gennem Ø. og S. til SV. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Fra NV. gennem N. til NØ. viser det svagt, hvidt Lys.

**Østerrig-Ungarn. Triest Bugt.** Dampren „*Sebenico*“ ligger sunken i 11 Fv. Vand fra *Triest Fyr* i S. 61° V. 2¼ Kml. og fra *Punta Sottile* i N. 21° V., 1.66 Kml. Naar Vejret tillader det, ligger et Fartøj, der viser en hvid Lanterne, ved Vraget. 45° 37' N. Br. 13° 42' Ø. Lgd.

**St. Andrea.** Ved *St. Andrea* bygges en ny Mole. Pladsen er afmærket med Tønder. Man maa ikke gaa mellem disse og Land.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Ceylon. Colombo.** I *Colombo* falder Semafor Tidssignalet paa Havnebygningen daglig, Søn- og Helligdage undtagen, Kl. 20 T. 15 M. *Madras* Middeltid, hvilket er 20 T. 13 M. 23 S. lokal Middeltid og 14 T. 54 M. 0½ S. *Greenwich* Middeltid, saavel som Kl. 4 T. 15 M. *Madras* Middeltid. 6° 56' 35" N. Br. 79° 50' 35" Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Tonkin. Cua Cam.** Paa *Cua Cam* V. Side ere følgende Tønder inddragne: den sorte Spidstønde Ø. for Fyr B. 20° 47' 0" N. Br. 106° 45' 3" Ø. Lgd. og den sorte Spidstønde N. for Fyr C. 20° 50' 17" N. Br. 106° 43' 17" Ø. Lgd.

**Cua Nam Trieu. Bancs d'Annam.** Fyrbaaken ved *Bancs d'Annam*, 1 Kml. S. for *Songchang* V.-lige Indløb er malet rød.

En sort Spidstønde med Cylinder er i 11 Fv. Vand udlagt paa SØ.-Kanten af Grunden, der danner V.-siden af det S.-lige Indløb af Løbet ved *Bancs d'Annam*. 20° 55' 5" N. Br. 106° 45' 54" Ø. Lgd.

En sort, 25 Fod høj Jærnbæke med Cylinder er i 9½ Fod Vand opført paa S.-Enden af Grundene, der strække sig ud fra Halvøen *Dinh-Wu*. 20° 44' 42" N. Br. 106° 52' 0" Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Tyskland.* — Indførsel fra det europæiske Tyrki af brugt Linned, Klædningsstykker, Sengklæder samt Klude er forbudt, med mindre det medføres som Rejsegods eller Flyttegods.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert

fra

C. Mollerups

Skibsmedie og Maskinfabrik.

Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til

Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Assens.</b>	Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	<b>Lods i Sommeren</b> 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Røden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr. Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lods penge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskeibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk. Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nysted.</b>	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ & 3 Kr. pr. Mand	
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre.  <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Ladning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast <b>Bugsering</b> . Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørger af Ladaingsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod  <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørger af Ladaingsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere & Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

## LANDMANDSBANKEN

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

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P.O., No. 5.

## En Aktieret

i Bogø Søforsikringsforening til indtegnet Værdi af 5,500 Kr. er billig til Salg hos Skipper **N. Jørgensens Enke**, Langøre, Samsø.

	Gjort til		Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>				
Foren. Dampskib-Selsk. ....	97	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	111	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	111
Kjøbenhavn .....	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Carl .....			46	46 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....	93		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Skjold .....	66 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		66	66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....			59 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	61
Union .....			93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 .....			93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
Østersøen .....			107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen .....			60	67
Torm .....			—	—
Gorm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	—
Hejmdal .....			102	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4% foren. Dampsk. ....			—	—
5% — — — — —			—	—
5% Norden .....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3% Stats amort. ....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....			97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....			83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....			85	86
4% — — — 2. Serie ..			91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — — —			94	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 7 — — —			92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — — —			84	86
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			140 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	141
Privatbank .....			122	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....			121	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....			118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....			99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	69	1/2-70	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	70
Helsingørs Jærnsk. ....			89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	118	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1/2	106	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 3. Septbr. 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.75
London .....	18.15	18.12
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Septbr. 1901.

Russiske Noter .....	216.35
4% Russiske Consols .....	100.10
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	92.90
5% Mexikanske 1899 .....	97.25
5% Rumænske Stats .....	91.00
4% — — — 1890 .....	78.40

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

Forenede Dampskibsselskab 16,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 22,000, „Østasiatiske“ 38,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

29. Series

6te Trækning begynder Onsdag den 11te September 1901.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 1500 Kr.	1	Gevinst paa 4000 Kr.	1	Gevinst paa 1500 Kr.
1	1000	1	3000	1	1000
1	500	1	1500	1	500
1	400	1	1000	1	400
1	300	1	900	1	300
1	200	1	700	1	200
7	100	7	500	7	100
34	50	34	300	34	50
137	30	137	100	137	30
283	20	283	60	283	20
350	15	350	30	350	15
601	10	601	15	601	10
3682	8	3682	10	3682	8

Desuden 5000 Indskudsgevinster à 12 Kr.

500 Ekstragevinster à 10 —

og 1 Tillægspræmie paa 1250 —

Ialt: 20,500 Gevinster,

hvoraf én med Tillægspræmie.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 350 og 150 Nummere i Rækkefølge faa Gevinst.

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, foruden den paa samme faldne Gevinst, endvidere 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Lødsedler til Trækningen fornyes à 3 Kr. og sælges à 5 Kr. 50 Øre overalt hos Kollektørerne og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

Jagten „Niels Juel“,

beliggende i Kjertemindes Havn, af ca. 14 Tons Drægtighed, er til Salg ved Henvendelse til Havnefoged Christensen i Kjerteminde.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Skibsbygger  
Richard Schrøder,  
Horsens,  
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

N. WULFF,  
Skibsprovianteringsforretning,  
Kallundborg.

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆSKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

Wald. Petersen's  
Kjødudsalg,  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

J. Melander,  
Blikkeanlager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Eiterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. *Certifikat følger med hver Lanterne fra os.*

**Havnefy, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

### LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,  
Befragtningsagenter.

### Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

### Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: Lund.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

### Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### C. Bonnesen,

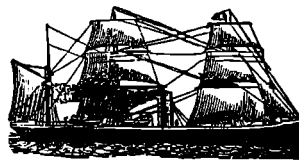
Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie

ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, <sup>o</sup>.

Kjøbh. Ø. Telf. 3902.



### S. Sørensen.

(Jens P. Axølsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12, Randers.

### P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-  
arbejde **solidt** og **billigt**.

### P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,

anbefaler sig med Nybyg-  
ninger af saavel større som  
mindre Træskibe til billigste

Priser.

Reparation udføres omhygge-  
ligt.

### Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Alphas.

### C. HANSEN,

GIJRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

### Raff. Skibs-Beg.

i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.

Priskurant og prøver sendes  
på begäran.

Halmstads Beck-, Rafina-  
deri- och Taktjärefabrik.

### Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, <sup>o</sup>.

Fotografier af forskellige danske  
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

M. Wilhelmsen, Aarhus.

Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch,  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staaelskibe • Løgttere • Maskiner • Kedler.

Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Babeock & Wilcox

Land- og Marine Rørkedler  
samt Overhedere

fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsprovantering og Maaler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARNIE.

INDHOLD: Kollisionen mellem norsk Dampskib „Kong Inge“ og dansk Skonnert „H. A. Friis“. — To Dødsfald. — Kjøbenhavn, den 5. September 1901. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Personalialia. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sætarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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 omdèles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	10 Gange	30 %	25 Gange	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %		20 %		40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. September 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkereren.

KØBENHAVN.

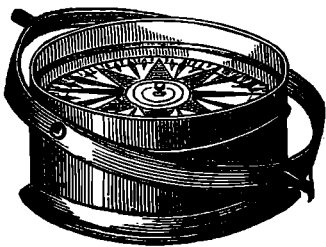
Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.



Kompas justeres.

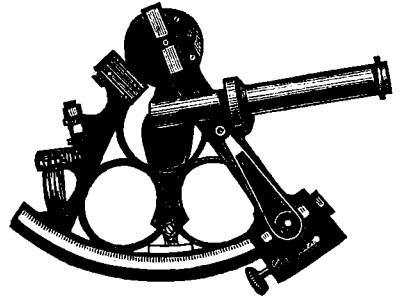
*Frederik Preisler.*

Telf. 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkertor med Kew Certifikat fra 30 Kr.



Telefon 1027.

### Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30.

udvidet 1877.

Lord Kelvins  
(Sir William Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
efter Lord Kelvins Princip).

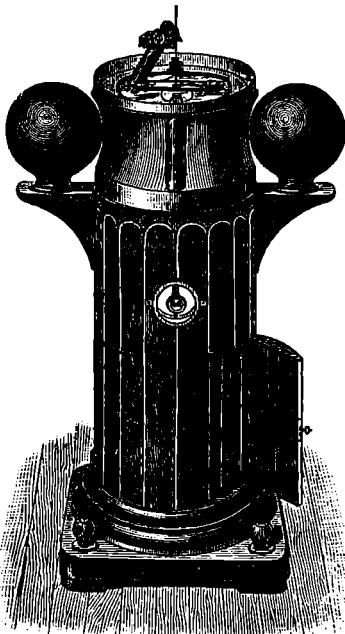
Alm.  
Kompasser.

Baadskompasser  
m. m.

E. S. Ritchie & Sons  
originale

Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres



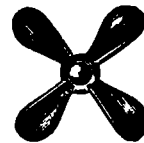
Lord Kelvins  
(Sir William Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.  
Azimuth &  
Poil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine  
Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.  
Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkertor  
m. m.

### DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle

Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.

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





Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeale i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve,  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Enforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

De danske Svineslagteriers  
**Konserverfabrik**

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

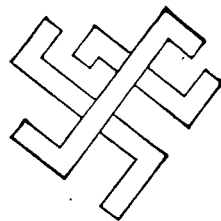
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

**Det østasiatiske Kompagni.**

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)



R. v. S.

**Kiks de Seigle**

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmedaille og højeste  
Ærepris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.

**Skibs-**

**Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.  
Telf. 487.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

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

**C. L. Seifert,**

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Palansen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

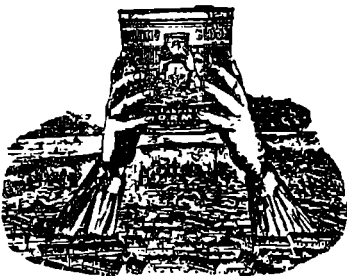
af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,  
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og  
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-  
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-  
agtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

**LANDMANDSBANKEN**

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

## Norsk Søretsdom om Ansvar for beskadiget Ladning.

„Det forenede Dampskibsselskab“ ktr. Firmaet Jensen & Co.  
I Trondhjem.

Firmaet Jensen & Co. i Trondhjem har under denne Sag indstævnet Det forenede Dampskibsselskab ved dets Ekspeditør paa nævnte Plads, Hr. Th. Moe, til Betaling af Kr. 91.71 med Renter og Sagsomkostninger.

Citanten anførte, at der i Begyndelsen af Januar d. A. med D. F. D. S.' Dampskib Morsø ankom til Trondhjem bl. a. 7 Sække Sukker, som ved den ved Skibets Ankomst foretagne Besigtelse viste sig at være beskadigede af Slagvand, forårsaget ved at Skibet havde været ude i haardt Vejr. Da Firmaet nægtede at modtage Sukkeret, blev det oplagt paa Toldboden, hvor det d. 16. Februar blev solgt ved Auktion, idet Dampskibsselskabets Ekspeditør, Hr. Th. Moe, trods Opfordring ikke lod optage Sørretsskøn, hvorved Firmaet hindredes fra at faa Skaden godtgjort af vedkommende Assuranceselskab. Firmaet havde betalt Sukkeret med Kr. 161, men ved Auktionen udbragtes det kun til Kr. 69.29 og Forskellen, Kr. 91.71, gjorde Firmaet nu Fordring paa. Det fremlagde en Erklæring fra Besigtelsesmændene, der havde overværet Lugernes Aabning og Losningen; det anføres her, at ialt 5 Sække Sukker af forskellige Mærker fandtes at være vaade, dels paa Siden, dels i Bunden, og at Beskadigelsen paa Sækkene maa være forårsaget af Slagvand, som Skibet havde taget ind under det haarde Vejr og den voldsomme Slingring, som det har haft paa Rejsen hertil. Det hedder derhos i Erklæringen, at Lugerne var skalkede og vel forsynede med dobbelte, gode Presenninger og Ladningen godt stuvet med det nødvendige Garneringsmateriale til Varenes Mellem- og Underlag.

Indstævnte, Hr. Th. Moe, paastod sig frifunden og tilkendt Sagsomkostninger. Han gjorde gældende, at Citanten ikke havde fremsat Anmodning om at faa optaget Sørretsskøn, men vel om at afholde Søforklaring. Men til at afholde Søforklaring var der ingen Grund, da Skibet ikke havde haft noget Uheld paa Rejsen, der lod formode Skade paa Skib eller Gods, og Aarsagen til Skaden paa Sukkeret var konstateret af Besigtelsesmændene ved Lugernes Aabning. Det fremgik nu ogsaa af en Skrivelse fra Citanten, at Grunden til hans Anmodning om Søforklaring var, at Assuranceselskabet nægtede at yde ham Erstatning; men Forholdet til dette var Indstævnte uvedkommende. Citanten havde modtaget Sækkene og kunde selv optaget Sørretsskøn i Henhold til Sølovens § 148, og Følgerne af, at han havde forsvømt dette, kunde han ikke overføre paa Indstævnte.

Citanten indvendte herimod, at Skibet i Henhold til Sølovens § 142 maa være ansvarligt for Skaden. Gik man ud fra, at denne skyldtes Slagvand, maa Skibet være ansvarligt. Det maa være pligtigt at laste saadanne Varer paa saadan Maade, at Beskadigelse hindres, og det var ingen Søulykke, at det havde haft haardt Vejr. Efter Sølovens § 42 var det derhos Skipperens Pligt i et Tilfælde som det foreliggende at optage Sørretsskøn. Denne Pligt maatte bevirke, at Forsømmelsen maatte gaa ud over Skibet. Citanten havde heller ikke modtaget Varen, som den hele Tid havde beroet paa Toldboden. Citanten havde kun indfriet Konnossementet og forlangt Auktion, hvilket var i alle Parter's Interesse.

Mod dette hævdede Indstævnte atter, at hans Ansvar

maatte være udelukket ved den Bestemmelse i § 142, at Skibet er ansvarsløst, naar det gøres antageligt, at Skaden er bevirket ved Søulykke eller anden ulykkelig Hændelse, som det ikke har staaet i Skibsføreren eller Mandskabets Magt at afværge, idet det her var givet, at Skaden skrev sig fra det haarde Vejr og den voldsomme Slingring, Skibet havde haft under Rejsen, hvilket maa være ubetinget befriende for Skibet. Da Aarsagen var konstateret ved Lugebesigtelsen og paa det rene mellem Parterne, var der heller ingen Opfordring for Skibet til at lade optage Sørretsskøn efter § 42. Bestemmelsen i § 148 var givet, for at Ladningsmodtageren, om han for sit Vedkommende havde Interesse deraf, kunde skaffe sig det fornødne Bevis, og den gav Ladningsmodtageren denne Adgang, hvad enten han havde modtaget Varen eller ikke.

Sørretten bemærkede nu ført, at den gaar ud fra, at Indstævnte ikke paaberaaber sig Slutningen af Sølovens § 148 om den Tidsfrist, indenfor hvilken en Ladningsmodtager maa gøre Indsigelse med Hensyn til Godsets Tilstand, naar han vil fordrø Erstatning af Skibet, og den undersøger derfor ikke, om Betingelserne for denne Bestemmelses Anvendelse foreligger her. Retten er dernæst enig med Indstævnte i, at Citanten maa anses for at have godkendt, at Skaden skyldes Slagvand, forårsaget ved at Skibet havde været ude i haardt Vejr. Spørgsmaalet er da, om denne Aarsag er af den Natur, at Bortfragteren ikke bærer Ansvar for den derved bevirkede Skade. Retten antager dette under Hensyn til, at Lugebesigtelsesmændene har erklæret, at Lugerne var i Orden og Ladningen godt stuvet med fornødent Garneringsmateriale som Under- og Mellemlag. Der er intet fremkommen, der svækker denne Erklærings Rigtighed. Tilbage staar da kun det Spørgsmaal, om noget Ansvar for Skibet kan opstaa derved, at der ikke af Skibsføreren er optaget Sørretsskøn, og i denne Henseende giver Retten Indstævnte Medhold i, at Undladelsen af at efterkomme Sølovens § 42 om Optagelse af saadan Skøn i og for sig ikke kan være tilstrækkeligt til at gøre Skibet ansvarligt overfor Ladningsejeren. Naar Loven i § 148 giver Modtageren den samme Ret til at optage Skøn, maa dette vistnok forstaaes saaledes, at han i saa Henseende selv har at varetage sine Interesser, hvortil Loven derfor giver ham de fornødne Midler i Hænde. Og naar § 42 gør det til Pligt for Skibsføreren at optage Sørretsskøn, maa dette i Overensstemmelse hermed forstaaes saaledes, at det er hans Pligt overfor Rederiet. Med en modsat Forstaaelse, at det skulde være en Pligt ogsaa overfor Ladningsmodtageren, synes særlig Bestemmelsen i § 148, sidste Stykke, at være uforenelig; thi da kun en af Parterne kan optage Skøn, vilde det være selvmodsigende at paalægge Modtageren, under betingelsesvis Fortabelse af sin Ret til Erstatning, at lade optage Skøn, hvis den Omstændighed, at Skibsføreren intet Skøn havde optaget, skulde bevirke, at Rederiet ubetinget blev ansvarligt.

Ved Dommen frikendtes Indstævnte, Hr. Th. Moe, for Citantens Tiltale. Denne betaler Indstævnte Sagens Omkostninger med 60 Kr.

## Stormtabeller for Atlanterhavet.

Af  
E. Knipping.

Hr. E. Knipping, Medarbejder ved den ansete maritime og meteorologiske Anstalt Deutsche Seewarte, har paa dennes Foranstaltning i August dette Aar udgivet et lille Værk med ovenstaaende Titel, som sikkert i høj Grad kan anbefales til enhver Skibsfører og Styrmand, der befærer Atlanterhavet.

I Værket faar man dels et Overblik over de særlige Forhold, hvorunder Stormene optræder i forskellige Egne af Havet fra 60° N. B. til 60° S. B., dels Oplysning om en bestemt indtrædende Storms sandsynlige Forløb og Varighed.

I dette Øjemed findes der ialt 22 Tabeller, svarende til ligesaa mange Felter (Gebiete) af Havet. Felterne har gennemgaaende en Udstrækning paa 10 Breddegrader og mellem 20 og 30 Længdegrader. Til Grund for Tabellerne foreligger Beretninger om c. 1,000 Storme, som Deutsche Seewarte har modtaget gennem tilsendte meteorologiske Journaler.

De fleste Beretninger stammer fra Skibe, der har ligget underdrejet, idet der for Egne, som ligger nordligere end 30° N. B. og sydligere end 30° S. B., kun er medtaget Storme med Vindstyrker paa 11 og 12 efter Beauforts Skala. Mellem 30° N. B. og 30° S. B. er derimod alle Storme med Vindstyrke 8 og derover medtaget.

Med Tabellerne følger endvidere 3 Kort, i hvilke de forskellige Felter er mærkede med Tal.

I Kort No. 1 ses Antallet af Storme i Feltet, og tillige fra hvilken Kvadrant Stormene hyppigst begynder.

I Kort No. 2 er angivet de forskellige Stormes gennemsnitlige Varighed, laveste Barometerstand samt Stormenes Fordeling Vinter og Sommer.

I Kort No. 3 gives Oplysning om Vindskagningen i de forskellige Storme. Dette Kort er noget utydeligt, men benyttes det i Forbindelse med Tabellerne, der ligeledes giver Oplysning i saa Henseende, maa den fremhævede Ulampe ved dette Kort dog betegnes som mindre væsentlig.

For at vise den Nytte, man kan have af Tabellerne ved en indtrædende Storm, skal følgende Eksempel anføres:

Et Fartøj befinder sig i Oktober Maaned noget udenfor Kanalen paa c. 45° N. B. og 18° V. L., da det begynder at blæse op til en Storm fra S.V. (S.V. t. S.).

Af Kort No. 1 fremgaar, at Fartøjet befinder sig i Felt 2, og at i dette Felt 43 pCt. af samtlige Storme begynder i S.V.-Kvadranten.

Af Kort No. 2 fremgaar, at S.V.-Stormenes Varighed i denne Egn gennemsnitlig er 30 Timer, og at den gennemsnitlig laveste Barometerstand er 742 mm.

Af Kort No. 3 i Forbindelse med Tabellen, der svarer til Felt 2 (Side 9), fremgaar, at af 40 Storme fra S.V. skagede Vinden i de 32 med Urviseren eller højre om, og Vindskagningen var gennemsnitlig 5 Streger, i 6 af Stormene sporedes ingen væsentlig Vindskagning, og kun i 2 Tilfælde af de 40 skagede Vinden mod Urviseren eller venstre om.

Af denne Tabel fremgaar yderligere, at S.V.-Stormene i Reglen begynder med faldende Barometer, idet Sandsynligheden for at Barometret falder og ikke stiger ved Stormens Begyndelse er som 32:1, at Barometret, naar Stormen er paa sit højeste, viser nogen større Tendens til at falde end til at stige, idet Sandsynligheden for at det endnu falder paa dette Tidspunkt er som 12:9, og endelig at Barometret i Reglen stiger, naar Stormen er ved at høre op, idet Sandsynligheden for, at Barometret da stiger og ikke falder, yderligere er som 25:1.

Med andre Ord: Af Tabellerne fremgaar, at der i

ovennævnte Tilfælde er størst Sandsynlighed for, at man har at gøre med et lavt Tryk, der skrider fremad i østlig Retning Nord for den paaværende Plads. Tiltager Stormen, og man drejer til, bør dette ske for Styrbords Halse, da Sandsynligheden for, at Vinden da rummer, er som 32:1.

Som det ses, giver Tabellerne en Del værdifulde Oplysninger for dem, som forstaaer at bruge dem, og med de meteorologiske Kundskaber, hvormed en stor Del af vore Koffardiofficerer nu er udrustede, vil disse fuldt ud have Betingelse for at kunne drage den rette Nytte deraf.

I Felt 2, der omfatter den Del af Atlanterhavet, som ligger mellem 40°—50° N. B., og strækker sig fra Evropas Kyster til ud paa 30° V. L., og som altsaa befares af alle Skibe, der skal til Ækvator, Vestindien, De forenede Stater og Middelhavet, begynder af 100 Storme de 43 i S.V.-Kvadranten, 27 i S.Ø.-Kvadranten, 17 i N.Ø.-Kvadranten. Stormene fra S.V., der gennemsnitlig varer 30 Timer, er omtrent 8 Timer tidligere forbi end Stormene fra de andre Kvadranter. 88 af de 100 Storme falder paa Vinterhalvaaret Oktober—Marts og kun 12 paa Sommerhalvaaret April—September. I Felt 5 mellem 30°—40° N. B. og fra den østlige Side af Havet til 30° V. L. indtræffer slet ingen Storme i Sommerhalvaaret.

Løvrigt indeholder selve Værket en Del Eksempler paa og Oplysninger om Kortenes og Tabellernes Brug samt en Del særlige Notitser.

Den absolut laveste Barometerstand i samtlige observerede Storme er 704 mm. mellem 50° og 60° S. B. Mellem 50° og 60° N. B. er den absolut laveste 708 mm. Man ser heraf, at det ingenlunde kun er i de tropiske Orkaner, at man træffer særlig lave Barometerstande. Den absolut højeste Barometerstand i samtlige observerede Storme er 776 mm. mellem 30° og 40° B. paa begge Halvkugler.

Udfor 776 mm. staar der paa de fleste Barometre „Meget smukt Vejr“; men som det ses af Tabellerne, er der dog intet i Vejen for, at der med saa høj Barometerstand kan blæse en orkanagtig Storm.

Hele Værket omfatter foruden Kort 17 Sider, og skønt det kun foreligger paa tysk, bør det dog kunne vinde Indgang hos os. Dels er en stor Del af vore Koffardiofficerer tilstrækkeligt inde i det tyske Sprog til at kunne forstaa den Tabellerne ledsagende Tekst, dels vil man af det her fremsatte, i Forbindelse med nøje at gennemgaa de 3 Kort, inden lang Tid kunne sætte sig ind i Tabellerne og drage den fulde Nytte af dem.

Det havde maaske været ønskeligt, om der foruden Stormenes Antal var tilføjet, over hvor lang en Aarrække Observationerne strakte sig. En saadan Oplysning findes imidlertid ikke, men Værkets praktiske Værd kan næppe siges at lide væsentlig derved. Det maa sikkert kunne hævdes, at det er lykkedes E. Knipping i en knap, men overskuelig Form at gøre Rede for det væsentligste ved disse Storme.

Stormtabellerne, der udkommer hos Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin SW., vil kunne faas gennem enhver Boghandel.

Th. P. Funder.

Kjøbenhavn, d. 12. Septbr. 1901.

Bestræbelserne for at afkræfte det ugunstige Indtryk, som den nylig fremkomne Statistik fra Lloyds over Afgangen i Handelsflaaderne har gjort i Norge, fortsættes i en Artikel i „Norges Sjøfartstidende“, der nu fører „Det norske Veritas“ Beretning for 1900 i Markens, for at vise, at Forholdene i Norges Handelsflaade

dog ikke er saa slette som de fremstilles. Den nævnte Beretning viser, at 124 Sejlskibe og 25 Dampskibe gik tabt. Af Sejlskibene var 18 klassificeret i norsk Veritas Klasse A 1, 36 i A 2\*, 25 i A 2, 24 i B 1 og 21 Skibe var uden Klasse i Veritas. Af Dampskibene var 16 klassificeret i A 1, 1 i A 2\*, 1 i A 2 og 7 var uden Klasse i Veritas. Det er ingenlunde Skibene uden Klasse, der er i Flertal; de skulde jo særlig gøre sig gældende under Rubrikerne „forladt i Søen“, „forsvundne“ og „kondemnerede“, men Antallet af dem er her kun 13 for hele Aaret. Derimod mener Bladet, at de store Tal under Rubriken „Strandede (grundstøtte)“ og „Vrag“ (52 Sejl- og 16 Dampskibe) bør vække Opmærksomhed, og det hænder derefter, at en af de vigtigste Aarsager til de uheldige Forhold er Mangler ved Navigationsvæsenet, idet man i intet andet Land saa let kan faa Eksamen og fare som Skibsfører som i Norge. Man maa, hedder det, bort fra den Overfladiskhed, hvormed en stor Del af de norske Sømandsskoler ledes, der bør indføres skarpere Kontrol med dem, og de maa bringes paa Højde med de bedste i Udlandet. Der bør dernæst indføres en skarp Kontrol med Skibene, obligatorisk Skippereksamen og Fagdomstole, der har det Hverv at paadømme ethvert Tilfælde af Forlis eller anden Søulykke. Bladet polemiserer derefter mod tvungen Lastelinje, der jo af mange anses for Lægemidlet mod de talrige Søulykker.

Lloyds Statistik vækker ogsaa her i Danmark en vis Opsigt. I flere Blade har man anført dens Hovedresultater og i nogle af dem kommenteret dem. Desværre er disse Kommentarer ret overfladiske og nærmest egnede til at vildlede Publikum. Det anføres, at Forlisprocenten for en Række nærmere opgivne Lande gennemsnitlig er 3,23 og at Danmarks Forlisprocent er over dette Tal. Hertil knytter „Børsen“ den Bemærkning, at

„dette bør ogsaa mane danske Redere til med alle Midler at arbejde paa at bringe vore Forlis ned til det mindst mulige“, og „Social-Demokraten“ skriver ulige mere aabent:

„Danske Kapitalister Nr. 4 i Hensynsløshed. En nylig udgiven Statistik over Skibsforlis i 1900 viser, at Danmark er Nr. 4 blandt de Lande, der har det største Antal Forlis som Følge af Plimsollere. Kun i 3 Lande i Verden udsender Skibsreder-Kapitalisterne flere svømmende Ligkister end de danske. De norske Kapitalister staar som Nr. 1 i Hensynsløshed mod Arbejderne paa Søen. Derefter kommer de franske, saa de italienske og som Nr. 4 de danske. Det er en tvivlsom Maade at udmærke sig paa“.

Vi ser nu bort fra, at der her uden videre tales om en Statistik over Skibsforlis, medens Lloyds Statistik jo angaar alle de fra Handelsflaaderne afgaaede Skibe, altsaa ogsaa de kondemnerede. Men Publikum kan kun forstaa disse Udtalelser som mere eller mindre aabne Beskyldninger mod de danske Redere for at forsømme deres Pligt til kun at sende sødygtige Skibe i Søen — en stærkt graverende Beskyldning, naar den fremsættes i sin Almindelighed. Man gør ikke en Gang noget Forsøg paa at begrunde den, og af selve Statistiken kan den jo paa ingen Maade udledes. Thi man vil dog vel ikke paastaa, at f. Eks. de Forlis, der skyldes Kollision, eller den hele Afgang, der skyldes Kondemnation, kan henføres til Skibenes Usødygtighed — skønt den ovenfor citerede Sætning om at vi er Nr. 4 blandt de Lande, der har det største Antal Forlis „som Følge af Plimsollere“ jo kan tyde herpaa. Men naar man overhovedet skriver om disse Forhold, burde man for det første vide, at Lloyds Statistik ingenlunde er en Statistik over Forlis „som Følge af Plimsollere“, og dernæst, at man ikke uden videre kan slutte fra Forlisenes Antal til Skibenes Sødygtighed, men at der til en saadan Slutning tillige kræves en indgaaende Undersøgelse af Forlisenes Aarsager. Det er rigtigt, at den aarlige Forlisstatistik og dens Resultat for danske Skibes Vedkommende har Krav ogsaa paa danske Rederes Opmærksomhed, og det er en Selvfølge, at danske Redere med alle Midler bør

„arbejde paa at bringe vore Forlis ned til det mindst mulige“. Men man har ikke Lov til, uden at gøre saa meget som et Forsøg paa at udrede Forlisenes Aarsager, at fremsætte eller antyde Beskyldninger, der bibringer det store Publikum rent vrangne Forestillinger om vor Handelsflaades Tilstand og fremkalder Tvivl om vore Rederes Hæderlighed.

Om Betjeningen af Hammershus Signalstation har vi modtaget følgende:

Personalet ved Hammershus Signalstation synes helt at mangle den Interesse, som man kan vente sig, og som sædvanlig ogsaa findes hos Folk, som er stationerede for at iagttage forbisejlende Skibe, hvilket jeg slutter af følgende:

Den 21. Aug. Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fm. passerede jeg Hammershus i 4 Kml. Afstand, og da jeg ønskede mig rapporteret til Rederiet, hejstes Kendingssignalet, som holdtes vajende 1 Time 10 Min., men da der i den Tid ikke viste sig Spor af Tegn paa, at Signalet var observeret fra Stationen, halede det ned, og jeg opnaede ikke min Hensigt, hvilket var saa meget ærgeligere som jeg for at faa Forbindelse med Stationen havde holdt en Del ud af Kursen, og det blæste friskt fra NNO med klar skyet Luft. Min Styrmand, som skulde møde Skibet ved Forbisejlingen af Kjøbenhavn, forespurgte telegrafisk samme Formiddag Stationen, om Magnus var passeret, hvilket blev besvaret med nej; mere korrekt havde det været, hvis der var blevet svaret, at den ikke var observeret.

I Foraaret passerede jeg ligeledes Hammershus i 2 Kmls. Afstand med Kendingssignalet hejst i længere Tid, uden at der fra Stationen vistes Tegn paa, at Signalet var set, og først efter at jeg gentagne Gange havde ladet Dampfløjten lyde, kom Svarstanderen op paa Stationens Signalmast.

Kunde det ærede Personale ikke gøres opmærksom paa, at Hammershus staar anført som Signalstation, der skal modtage o. s. v. og besvare Signaler fra forbisejlende Skibe; men for at dette kan ske, maa Skibene kunne observeres fra Stationen, førend de passerer. Jeg formoder ikke, det er en overlagt Plan for at vænne Skibene af med at ulejlige Stationen.

N. P. Jørgensen.  
S/S „Magnus.“

Vi har modtaget følgende:

Der er endnu i Danmark enkelte Havnefogder, som forlanger, at man skal rigge Jagerbommen ind. Ikke saa faa Skibe har af den Grund kasseret Spryd og Jagerbom og dannet den samme Længde af et Stykke Træ.

Jeg har været Smaaskipper i 13 Aar, og jeg har i den Tid ikke truffet ret mange Havnefogder, som har fordret, at Jagerbommen skulde rigges ind. Der er altsaa Plads til Jagerbommen saavel som til det øvrige af Skibet. Længden fra Jolledavidderne til Spidsen af Jagerbommen udgør paa mit Skib 84 Fod. Det Stykke, Jagerbommen kan blive kortere ved at rigges ind, er kun 10 Fod. Disse 10 Fod kommer saa godt som aldrig i Vejen, da Jagerbommen uden nogen Forargelse kan pege ind over et andet Skib, men selv dette vil næsten aldrig forekomme.

I de Havne og de Steder, hvor Trafiken er stor, hører man aldrig Tale om Jagerbommen. Skulde en saadan Jagerbom blive knækket af, saa vilde det næppe falde nogen Skipper ind at gaa til Havnefogden for at faa den erstattet.

Det staar klart for mig, at det er et aldeles unyttigt Arbejde at rigge Jagerbommen ind, og jeg beder derfor de Havnefogder, som hidtil har stillet denne For-

dring, for Eftertiden lade Skipperen have Tilsyn med Jagerbommen ligesom med det øvrige af Skibet.

f. T. Augustenborg, d. 25. August 1901.

C. Andersen,  
Sk. „Ingeborg“ af Bandholm.

Den engelske Shipping Federation, der tidligere har været udførligt skildret her i Bladet, og som er en Organisation for de engelske Redere i alle Arbejderspørgsmaal, finder stadig flere Efterligninger. Som tidligere omtalt her i Bladet, er lignende Organisationer dannede i Holland og Frankrig, og nu har man i Christiania, som det meddeles „Hansa“, taget de første Skridt til Oprettelsen af en saadan Organisation for norske Redere. I stedse stigende Grad indser Rederierne baade i evropæiske og amerikanske Havne, at de maa staa i en fast Organisation for at værges sig mod Følgerne af de hyppige Arbejdskonflikter — og de nylig refererede Udtalelser fra Arbejderkongressen her i Byen viser, at ny Konflikter ligger i Luften.

Undersøgelsen i Anledning af den engelske Dampers Delmars Stranding i Nærheden af Blackhead Cove, 13 Sømil nord for Kap Race (New Foundland) fortjener, skriver „Hansa“, alle Navigatørers og Assurandørers Opmærksomhed. Blahhead Cove har i den forløbne Sommer i Sømandskredse erhvervet sig det lidet misundelsesværdige Navn af en Kirkegaard for Skibe. Ikke mindre end 6 store Dampere, hvis Førere bevisligt har navigeret med stor Forsigtighed, er strandede der og blevne Vrag. Alle opgav de at have afsat en Kurs, der maatte føre Skibet mindst 8—10 Mil syd for Kap Race, og ingen kunde forklare den betydelige Afvigelse fra Kursen ved andet end Strømsætning. Det var forbeholdt Føreren af Dampskibet Delmar, Kaptajn Miller, at løse Gaaden. Paa sin Hjemrejse med et andet Skib anstillede han en Sammenligning med det af ham før Strandingen benyttede engelske Admiralitetskort og det af Hydrographic Office i Washington udgivne Pilot Chart for Juni. Han fandt derved, at der var en Forskel i Misvisningen i de to Kort af over  $\frac{1}{4}$  Streg. Da nu den i det amerikanske Kort angivne Misvisning stadig kontrolleres og rettes af Udgifveren, maa det antages, at det engelske Kort, der sidste Gang udkom i forbedret Udgave i 1894, er fejlagtigt. Man imødeser nu med Spænding det Svar, som det hydrografiske Departement i London vil give paa det Spørgsmaal, der saaledes frembyder sig.

International Law Association er Navnet paa en Forening, hvis Formaal er at bringe international Overensstemmelse paa forskellige Lovomraader. Som naturligt er, har først forskellige Søfartsforhold frembudt sig, idet disse paa Grund af deres særegne Egenskaber baade egnede sig særlig og trængte særlig til en international Ordning. Som et udmærket Resultat af Foreningens Virksomhed kan nævnes de bekendte York—Antwerp Rules, vedtagne i Antwerpen 1877, reviderede i Liverpool 1890. I de senere Aar har man særlig beskæftiget sig med Søforsikringsregler, idet man har opstillet en Række Regler for Søforsikring i den Hensigt, at disse skulde faa international Anerkendelse som brugbare og derved simplificere og lette Søforsikringen. Ved Udarbejdelse af disse Regler har det vist sig, at England her som paa saa mange andre Omraader indtager en Særstilling overfor the Continent, hvor Søforsikringsreglerne i de forskellige Lande ikke i og for sig frembyder mange principielle Forskelligheder. Efter at Foreningen først havde behandlet disse internationale Sø-

forsikringsregler ved et Møde i Amerika, dernæst ved et Møde i Frankrig, blev de paa Mødet i Aar endelig vedtagne. Den, der navnlig har været virksom for disse Regler, og hvem deres Fremkomst væsentlig skyldes, er den bekendte londonske Sagfører Mr. Carver, der har udført et betydeligt Arbejde for international Ret.

De vedtagne Regler „The Glasgow marine insurance rules 1901“ beskæftiger sig med 4 Punkter, nemlig 1) Total Forlis, 2) Partikulært Havari paa Skib, 3) Virkning af Forsømmelse, Usødygtighed etc. og 4) Dobbelt Assurance.

Hvad Reglernes Fremtid bliver, er jo ikke godt at sige, men det varsler ikke heldigt, at de engelske Assurandører absolut tager Afstand fra dem og ikke har ladet sig repræsentere ved Mødet. „Fairplay“ udtaler sig ret overlegent om Mødets Vedtagelse af disse Regler og mener, at der har været for megen Teori og for lidt Praksis repræsenteret.

Da det dog imidlertid kan have sin Interesse at se, hvilke Regler dygtige og indsigtfulde Mænd fra mange Lande er blevet enige om at opstille som Norm for forskellige vigtige Brancher af Søforsikring, skal vi senere meddele de vedtagne Regler i deres Helhed.

Førere af Skibe, der sejler paa Hamburg, vil det, skriver „Sh. Gaz.“, glæde at erfare, at det ny Fyrtaarn, der er under Opførelse paa Krautsand, snart er færdigt. Bekostningen ved dette ny Hjælpemiddel ved Besejlingen af Elben er omtrent 2,250 Lst.

Den norske Regering har som Belønning for udvist hæderværdigt Forhold ved d. 12. Februar d. A. at have reddet Besætningen paa den norske Bark „Passat“ af Arendal tildelt Føreren af Dampskibet „L. H. Carl“ her af Byen, Kaptajn J. P. Lorenzen, en Marinekikkert med Inskription til Værdi af c. 100 Kr., Skibets 2. Styrmand C. F. Rasmussen Redningsmedaljen af 2. Kl. samt 3. Styrmand Th. E. O. Ørbæk og Matroserne J. P. Svendsen, P. Strøm Petersen og B. A. Riber Redningsmedaljen af 3. Kl.

Vi henviser med Hensyn til de nærmere Omstændigheder ved det saaledes belønnede Redningsarbejde til de Meddelelser om det, der fremkom her i Bladet d. 21. Marts d. A. fra det forliste Skib „Passats“ Fører, Kaptajn A. Aanonsen, og gennem hvilke han bragte Kaptajn Lorenzen og „L. H. Carls“ øvrige Besætning sin Tak.

Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet har udsendt Tillæg til Skibsmaalings-Instruktionen af 7. September 1867 No. 1. Denne Bogs Fremkomst er foranlediget af de af Board of Trade fra Tid til anden givne nærmere Forskrifter angaaende den praktiske Udførelse af British Rule, der jo i 1895 genoptoges i den danske Skibsmaaling, og af de Ændringer, der efter dette Tidspunkt er foretagne i den engelske Skibsmaaling, med hvilken den danske jo bør være saa nær overensstemmende som muligt. I nærværende Bog har man samlet de Bestemmelser, der allerede foranledigede ny Instruktioner i 1897 og 1899, og tilføjet ny, saaledes at Misforstaaelser med Hensyn til de gældende Skibsmaalingsregler kan undgaas. Der er ikke herved indført nogen Forandring af reel Betydning i de gældende Regler, som kan faa Indflydelse paa den Register-Tonnage, hvorpaa danske Skibes Nationalitets- og Registrerings-Certifikater for Tiden lyder.

Bogen frembyder den sjænsynlige Fordel, at man her har de gældende Skibsmaalings-Anordninger samlede,

supplerede med et Uddrag af Skibsmaalings-Loven, og den har saaledes stor praktisk Betydning for alle, der har med disse Forhold at gøre.

Vi har modtaget følgende:

Indbydelse til Oprettelse af et internationalt „Sailors Rest“ i Ostende:

Det maa vel anses for vanskeligt i Evropa at finde en Havnestad, hvor Skibsfarten er af nogen nævneværdig Betydning, uden at der paa Stedet findes et Læseværelse for Søfolk — „Sailors Rest“, „Sailors Institute“, „Sailors Home“, — kort et Missionsarbejde for Søfolk i en eller anden Form af en eller anden Nation. Det forekommer os derfor i høj Grad beklageligt, at en Havn som Ostende med saa stort Besøg af Skibe som nedenfor anført, ikke endnu kan opvise et Sted, hvortil Søfolk kunde indbydes, og hvor de kunde finde Værn og Hjælp imod de mange Fristelser og Farer, som de er udsatte for, saa snart de kommer i Land.

Undertegnede Repræsentanter for søfartsinteresserede Nationer og andre tillader sig at fremkomme med en Indbydelse til Oprettelse af et Internationalt „Sailors Rest“ i Ostende.

Vi har under dette Navn tænkt os først og fremmest et Læseværelse, hvortil enhver Sømand og Fisker, uanset Nationalitet, kunde indbydes, hvor de vilde forefinde Bøger og Aviser i forskellige Sprog med Nyheder hjemmefra, hvor de kunde skrive Breve og sende Penge hjem eller faa dem trygt opbevarede; hvor de i det hele taget kunde finde et Hvilested under deres stræbsomme Færd. I Forbindelse med dette Læseværelse har vi tænkt os Nødvendigheden af en Afholdskafé, hvor man kunde have Lejlighed til en sund Forfriskning, og saa dernæst nogle Værelser til Logi for afmønstrede Mandskaber, som her kunde finde et godt og trygt Hjem.

For dem, som mulig ikke skulde kende Skibsfartens Udvikling i Ostende, skal vi her anføre en Opgave over Skibenes Antal i de senere Aar. I 1893-94-95-96 er Ostende besøgt af henholdsvis 450-496-516-678 Skibe. I 1897 er Antallet steget til 902; i 1898 dog kun 819. I 1899 finder vi derimod en Stigning til 914 Skibe med samlet Tonnage 377,599. I 1900 er Antallet 878 med en forøget Tonnage 378,819. Og endnu maa vi særlig gøre opmærksom paa den store Fiskerflaade, som næsten hele Aaret igennem besøger Ostende. Og det vilde være urigtig ikke at minde om den vigtige Omstændighed, at et helt Kompleks af ny og tidsmæssigs Dokker er under Arbejde, saa det ikke er usandsynligt, at Ostende i en ikke fjern Fremtid i betydelig Grad vil rive Skibsfarten paa Belgien til sig. Dog, vi behøver ikke at give os af med at stille store Ting i Udsigt. Forholdene, som de nu er, og Tanken paa de mange Søfolk og Fiskere, der som hjemløse udsættes for legemlig og sjælelig Forlis, byder os i Menneskekærlighedens Navn at fremkomme med dette Opraab om Bidrag til et „Sailors Rest“ her i Ostende.

Vi har tænkt os at faa samlet et Fond for at bygge eller købe et Hus, passende til dette Brug, men medens Forsøgene hermed foregaar, mener vi dog, saa snart det anses for muligt, at burde anvende de nødvendige Midler til i et lejet Hus foreløbig at indrette det nødvendigste.

Der vil være Anledning til at tegne saavel aarlige Bidrag som Bidrag en Gang for alle.

Den skandinaviske Sømandspræst i Antwerpen, Hr. Sv. Schartum, anbefaler varmt Indbydelsen, der bl. a. er undertegnet af den danske Vicekonsul i Ostende, Hr. Aug. Hamman. Vi medgiver Indbydelsen vor bedste Anbefaling.

## Fragtmarkedet.

Det bliver jo længer jo værre med Forholdene paa Fragtmarkedet; Laster bliver knappere samtidig med at Raterne bliver lavere og lavere, og for Dampere i almindelig Fragtfart i det aabne Marked er det nu snart ikke muligt at finde Beskæftigelse, som ikke giver Tab eller som i heldigste Tilfælde lige kan dække Udgifterne. Især for de store Dampere paa 5,000 Tons og derover er det ingenlunde misundelsesværdigt at være korresponderende Reder i denne Tid, thi disse Baade er jo næsten udelukkende henviste til Langfarten, og da baade Østen, Nord- og Sydamerika etc. opvarter med yderst elendige Fragter, kan det let blive en ganske anselig Sum, der sættes til paa en enkelt Rejse, dersom en Reder ser sig nødsaget til at acceptere en Tabsfragt, blot for at faa sin Baad hjemefter fra en eller anden fjerntliggende Plads. Mindre Dampere er ikke saa lidt bedre situerede, thi disses Rundrejser varer jo aldrig saa længe, og selv om en Rejse resulterer i Tab, saa bliver dette dog forholdsvis aldrig saa slemt som for en stor Baad. Det er den gamle Historie om igen: store Dampere, store Tab, smaa Dampere, smaa Tab. I daarlige Tider klarer de mindre Dampere sig langt bedre end de store, og selv i gode Tider har de mindre Dampere ogsaa ofte Fordelen paa deres Side, da der i de fleste Tilfælde betales mere for en „handy“ lille Baad end for en stor.

Det østlige Marked er mat. Bombay har pr. September betalt 15/ til udsøgt Havn, og pr. Maj 1902 er der sluttet til 15/9 Hamburg. Fra Rishavnene i Burmah er Befragtingerne kun faa, men der er sluttet til 22/6 O. C. pr. Septbr./Oktbr. og fra Rangoon har en Dampere af samme Termin faaet 20/ til Levanten, 21/3 Liverpool.

Sortehavet og Donau har taget en Mængde Tonnage i Ugens Løb, men da Tilførslerne af Korn fra det indre ikke rigtig kan komme frem og Eksportørerne derfor har Vanskelighed nok ved at ekspedere de i Forvejen befragtede Dampere, som næsten overalt har 10-14 Dages Ventetårn, er de nu meget tilbageholdne overfor ny Tonnage, som udbydes. Raterne er overalt lavere paa Basis af 9/6 „on berth“ pr. September fra Odessa til L. H. A. R., 6 d. mere pr. Oktober. Til Danmark er Raten mindst 6 d. lavere end forrige Uge; den sidste Afslutning var 11/ fra Nicolajeff til to danske Havne. Donau er stille og betaler 12/ à 12/3 pr. Septbr./Oktbr. til L. H. A. R. Fra Azoff er Forretningerne ogsaa kun faa. Der er betalt 10/3 Taganrog/Rotterdam for en Baad, der var løben meget prompt; forøvrigt noteres fra Azoff Havet uforandret c. 11/ N. C. pr. 15. Septbr./15. Oktbr.

Middelhavet har igen fragtet ret betydeligt, men paa Grund af den enorme Mængde Tonnage, som udbydes, er Raterne ikke højere. Alexandria giver nu ikke mere end 11/3 pr. November til Ordrehavn, 10/3 til direkte Havn. Erts fra Elba til Glasgow pr. September betales med 6/, Huelva/Dunkirk 7/, „free dispatch“. Fra Carloforte til Bordeaux kan faas Frcs. 14 „full terms“. For Fosfat noteres 8/3 Bona/Ghent. Raterne fra Bilbao er svingende; der er sidst betalt 4/ Newport, 4/3 Swansea, 5/1½ à 5/4½ Middlesbro, 5/3 à 5/6 Glasgow, 5/1½ Rotterdam.

Amerika viser stadig ingen Tegn til Bedring, og Raterne er overalt yderst slette, men de vil rimeligvis gaa lavere endnu, hvis der ikke snart lægges en anselig Mængde Tonnage op. Korn er fremdeles næsten ikke til at faa, og for Bomuld, Træ etc. effektueres der ogsaa kun meget faa Befragtinger. Der er sidst betalt 1/3 Baltimore/Rotterdam prompt, og for Bomuld fra Savannah er der, efter at der pr. Septbr./Oktbr. i forrige Uge blev betalt 30/ til U. K. eller Kont., 31/6 to Havne, et Par Dage efter sluttet saa lavt som til 27/ én Havn. Kulfragterne fra Staterne er elendige og illustreres af Afslutninger som 8/6 fra Philadelphia til Bordeaux eller St. Nazaire. Fra Golfen er Raten paa Netto Charter

nominelt 11/9 à 12/ pr. September, hvorimod der pr. 15./31. Oktbr. sidst er betalt 12/9 til U. K. eller Kont. For Tømmer til Liverpool eller Bristol Kanalen er der sluttet til 90/ pr. September, og pr. Novbr./Decbr. noteres 95/ à 97/6 til U. K. eller Kont.

La Plata Markedet er i en trist Forfatning. Der udbydes rigeligt Rum i Turbaadene, og for „outsiders“ er det højest opnaelige 12/ pr. Septbr./Oktbr. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., ja der er endog sluttet til 11/. Fra Buenos Ayres er der for Komplettering accepteret 7/6.

Østersøen er igen lavere, og der hersker en uøret Knaphed paa Laster. De svenske, finske og russiske Træpladser tager kun meget faa Baade, og for det Korn, som kommer frem til Afskibning fra St. Petersborg og Libau er der ogsaa den livligste Konkurrence, ikke mindst af Turbaadene. St. Petersborg kan intet byde for prompte Dampere; de nominelle Noteringer er højest 1/ Hvedebasis London, Rotterdam, 1/1½ Antwerpen, Dunkirk, Hamburg, 1/4½ à 1/5¼ Rouen, men der er for Kompletteringer ogsaa accepteret saa lavt som 10½ og 9 d. London eller Rotterdam. Riga og Reval er forretningsløse, og fra Libau kan ikke opnaas mere end 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Rouen. Fra Kronstadt noteres 21/ D/B. til London, 19/ à 20/ Østkysten af Skotland. Fra Søderhamn til Hull er der sluttet til 18/, og forøvrigt noteres Sundsvall/Grangemouth 19/6 à 20/, Mellemsverrig/Nordfrankrig Frcs. 27/29 D/B., Sundsvall/Rouen Frcs. 30, Kronstadt/Manchester 30/ D/B. For mindre Dampere fra Sydfinland til Danmark noteres c. Rm. 20, Kjøbenhavn 1 Mark mindre.

Kulfragterne kan ikke siges at være daarligere, men der er i enkelte Retninger snarere ligesom en lille Smule mere Stabilitet, navnlig for Middelhavets Vedkommende, hvilket ogsaa i høj Grad kunde tiltrænges. Fra Tyne til Genua er der saaledes sidst sluttet til 5/9, hvilket betegner en Stigning af 3 d. Til Østersøen er Raterne uforandrede. Der betales fra Tynen 3/10½ til Kronstadt, 4/ Stockholm, 4/3 Libau, 3/10½ à 4/ Swinemünde, 4/3 Aarhus eller Korsør, 4/6 Memel, 5/9 à 6/ til Konstantinopel. Fra Cardiff betales til Kronstadt 5/3 à 5/6, Genua 5/9 à 6/, Port Said 6/ à 6/3, La Plata 14/6.

Sejlskibsmarkedet er overalt slæbende. Tilbudet af Skibe er gennemgaaende betydeligt større end Efterspørgslen, og Raterne er især for de kortere Farters Vedkommende utilfredsstillende. Trælaster fra Botten er meget knappe, og der kan fra Mellemsverrig eller Sydfinland højest betinges c. Rm. 18/19 for større og c. Rm. 20 for mindre Sejlere til Danmark. Fra Sundsvall til Hull er der sluttet til 29/ for Firewood, og fra Hull til Rønne £ 5.5/ for Kul. Kridt fra Rønne til Riga, Reval eller St. Petersborg giver Rm. 3½ à 4 pr. Ton, og for Lervarer fra Helsingborg noteres Kr. 4 à 4½ til Riga, Kr. 3 til Stockholm. Fra Sydamerikas Vestkyst til U. K. eller Kont. kan faas c. 27/6 pr. Efteraaret, og fra Portland O. 41/3 pr. December, 38/9 à 40/ fra San Francisco. For Kul fra Firth of Forth til Cape Town er der sidst betalt 19/.

## Personalia.

Dødsfald. Kaptajn Chr. Hansen Rasmussen af Ærø er afgaaet ved Døden i Kongo.

Under Kapt. P. Møllerups Sygdom har 1. Styrmand C. Simonsen overtaget Dpsk. Christian 9.

Kapt Chr. S. Hansen har atter efter sin Sygdom overtaget Dpsk. Knuthenborg, hvorefter den midlertidige Fører, Styrmand F. Søberg indtil videre har overtaget Dpsk. Nidaros.

Kapt. L. Frandsen har foreløbig overtaget Dpsk. Jyden, hvorefter den midlertidige Fører Styrmand C. Johnsen atter er til Disposition for Dpsk. Maja.

Kapt. C. Tværgaard har overtaget Aarhus, hvorefter Oluf Bager foreløbig er overtaget af Styrmand Th. Gjerløff, der midlertidig førte Dpsk. Aarhus.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 10 amerikanske, 1 argentinsk, 9 britiske, 3 franske, 1 tysk, 2 græske, 2 italienske, 1 japansk, 9 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 4 svenske, ialt 44; Dampskibe: 1 amerikansk, 2 østerrigske, 12 britiske, 2 franske, 5 tyske, 1 russisk, 4 spanske, ialt 27. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 14, Kollision 3, Ild 3, sunkne 2, forladede 1, Kondemnation 19, bortblevne 2; for Dampskibene: Stranding 20, Kollision 3, Kondemnation 4.

Brio, Skonnert af Christianssand, er paa Rejsen fra Shields til Aalborg med Kul gaet totalt tabt i Nordøen. 5 Mand druknede.

Cathrine, Galease af Randers, er d. 5. ds. paa Rejsen fra Lübeck til Halmstad grundstødt paa Hatterrevet. Flot og indbragt til Kallundborg af Bjærgningdampsk. Seeadler.

Enigheden, Skonnert af Rønne, er paa Rejsen fra Svaneke til Helsingborg indløbet til Ystad med Skade paa Rigningen.

Carl, Skonnert af Christinehamn, har, paa Rejsen fra Sandarne til Kjøbenhavn med Trælaster, været paa Grund og har mistet Roret samt erholdt Skade paa Dæk og er indkommet til Slite for at reparere.

Odin, Fiskerbaad af Høne, er d. 6. ds. grundstødt paa Skagens Nordside. Besætningen reddede sig i Land i egen Baad. Bragtes senere flot og ind til Frederikshavn.

Fides, 3-m. Skonnert af Svendborg, sprang d. 2. ds. paa Rejsen fra Råfsjø til London med Trælaster læk i Søen og blev fuld af Vand. Fiskedpsk. Toni bjærgede Besætningen og bragte Fides ind til Bremerhafn.

Nexos, Dpsk. af Esbjerg, har d. 7. ds. i Nord-Østersøkanalen ved Kilometer 46.6 været i Kollision med den svenske Damper Willie, der sank. Willies Besætning er reddet.

Ceres, 3-m. Skonnert af Marstal, er kommen paa Grund ved St. Valery og staar farligt.

Ira, Skonnert af Windau, der paa Rejsen fra Hjemstedet til Aalborg med Trælaster laa for Anker paa Helsingør Red, blev der paasejlet af Dpsk. Skulda af Leith, der fortsatte Rejsen. Ira er slæbt til Aalborg med temmelig betydelig Skade.

Midnatsol, Barkslib af Grimstad, har d. 4. ds. paa Rejsen fra Sundswall til Port Elizabeth med Trælaster faaet en mindre Lækage udbedret ved Helsingør.

Fremad, Skonnert af Frederikshavn, sprang d. 27. Aug. læk paa Rejsen fra Hjemstedet til Struer med Trælaster, Mandskabet, 3 Mand, reddedes om Bord i Lodsdpsk. Skagerak. Fremad er fuldstændig Vrag.

Spodsbjerg, Dpsk., har i Lavvande mistet et Blad af Skruen d. 28. Aug.

Sundet, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udenfor Trekrøner været i Kollision med Skonnerten Walfried, der fik nogen Skade.

Vesuv, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Gravesend. Flot og fortsat til Newcastle tilsyneladende ubeskadiget.

Fra Skagen skrives til os d. 9. ds.:

Fredag Aften d. 6. ds. Kl. 9 Aften grundstødte paa Skagen Nordstrand udfor Batteriet Dæksbaad Odin, Skibsfører og Reder C. Ohlssen af Høne, 14 Reg.-Tons drægtig med 6 Mand Besætning, kommende fra Fiskeri, ladet med fersk Fisk. Blev i læk Tilstand taget af Grunden Lørdag Aften af Dampbaaden Expres og Skagens Bjærgere og indslæbt til Frederikshavn, hvor Bjærgelønnen vil blive atgjort.

Norden, Skonnert af Marstal, er prajet med Havari paa Rigningen.

Pharos, Galease af Nexø, er paa Rejsen fra Königsberg til Banholm med Oliekager indkommen til Nexø med Havari. Skibet losser og reparerer.

L'Esperance, Dpsk., har kommende fra Antwerpen, til Königsberg med Kul, været paa Grund paa Schönheyder Pulle ved Gjedser.

Kathinka, Skonnert af Marstal, er d. 30. Aug. paa Rejsen til Aberdeen med en Ladning Sten indløbet læk til Arendal og maa losse og reparere.

Malmø, Dpsk., har været paa Grund ved Vresen. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen til Hamburg.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Et Aktieselskab paa Fanø har købt 3/m Skonnert Aagot i Hamburg for ca. 40.000 Kr. Skibet, der er 9 Aar gammelt og maaler 283 Reg.-Tons, faar Kapt. Nørby af Nordby til Fører.

Fra Flensborg Skibsværft er løbet af Stablen Dpsk. Apolda, bygget til det tysk-australske Dampskibsselskab, Skibets Dimensioner er: 406'6" × 47'8" × 32'.

Norddeutsche Lloyd har foret sin Flaade med Kæmpedamperen Kronprinz Wilhelm, bygget paa Vulkan i Stettin. Af en udførlig Beskrivelse af dette Mesterværk af tysk Skibsbygningskunst uddrager „Hamb. Børsenh“ følgende:

Kronprinz Wilhelm er en Dobbeltskruedamper af følgende Dimensioner: 663' × 66' × 43'. Det maaler ca. 15,000 Reg.-Tons Brutto, er bygget af Staal med fire Dæk og har fire Skorstene. Det kan befordre c. 650 første Klasse, 350 anden Klasse og 700 Mellemdækspassagerer. Skibet er selvfølgelig udstyret med stor Luksus og med alle moderne Bekvemmeligheder. Det er forsynet med alle nyere Sikkerhedsindretninger; det har i næsten hele sin Længde Dobbeltbund, bestaaende af 24 vandtætte Afdelinger, og er desuden ved 15 Tværskodder og et Længdeskod i Maskinrummet delt i 17 vandtætte Afdelinger. Det fremhæves særlig, at Skibet er forsynet med den ssakaldte Dørshes Dørlukker, der gør det muligt ved et eneste Tryk fra Kommandobroen samtidig at lukke alle Skodderne under Vandet. Det er udmærket udrustet med Pumper, Ildslukningsapparater og Baade. Skibet er forsynet med Slingrekøle. Det forsynes med c. 1,900 elektriske Lamper. Der er to Ekspansionsmaskiner med 6 Cylindre af tilsammen 35,000 HK., der vil give Skibet en Fart af 23–24 Knob. Der er 16 mægtige Kedler. Kulforbruget bliver ca. 500 Tons daglig; Skibet kan indtage 4,450 Tons Bunkerkul. Mandskabet bestaar af over 500 Personer.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Leopold II, Sørensen, ankom til Kronstadt 7. Septbr. — Norge, Gundel, afgik fra Kbhvn. 28. Avg., best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 31. Avgust, best. til Kbhvn.

A. d. Andersen, Schubert, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., best. til Riga. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 10. Septbr. — Antwerpen, Andreasen, ankom til Boston 7. Septbr. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 30. Avgust, best. til New York. — Alabama, Gøtsche, i Hamburg. — Algarve, Borries, afgik fra Åbo 3. Septbr., bestemt til Valencia. — Botnia, Bay, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., bestemt til Riga. — Chr. Broberg, Harder, afg. fra Nådendahl 25. Avg., bestemt til Barcelona. — Christian IX, Møllerup, ank. til London 8. Septbr. — Eos, Christensen, ankom til Libau 9. Septbr. — Frederik, Thomsen, ankom til Königsberg 4. Septbr. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 7. Septbr., bestemt til London. — Island, Skjødt, afgik fra New York 7. Septbr., best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingvarsen, ankom til Königsberg 7. Septbr. — Kiew, Jacobsen, ankom til Königsberg 9. Septbr. — Kursk, Møller, ankom til Dunkirk 9. Septbr. — Louise, Krag, afgik fra Hull 8. Septbr., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 8. Septbr., bestemt til Savannah. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 6. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Moskov, Fischer, afgik fra Antwerpen 3. Septbr., bestemt til St. Petersburg. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Hull 5. Septbr. — Nordjylland, Kromann, afgik fra Riga 7. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 9. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Rita, Jensen, ankom til Antwerpen 3. Septbr. — Thyra, Jørgensen, afgik fra Kbhvn 9. Septbr., best. til Vestnorge. — Texas, Holm, ankom til Charlestown 23. Avgust. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 6. Septbr. — Vesta, Lissner, ank. til Leith 9. Septbr. — Viking, Egense, ankom til Stockholm 6. Septbr.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 11. Septbr., best. til Aarhus — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 10. Septbr., bestemt til Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 10. Septbr., best. til Malmø. — Ficarica, Thøgersen, afgik fra Newcastle 11. Septbr., best. til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 11. Septbr., bestemt til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nakskov 11. Septbr., best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 11. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 10. Septbr., bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 11. Septbr., bestemt til Svendborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afg. fra St. Petersburg 5. Septbr., best. til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, ankom til Kronstadt 4. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Rafsø 8. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rouen 8. Septbr. — Erik II, Hveysel, ankom til Antora 31. Avg. — Knud II, Hansen, ankom til Rouen 2. Septbr. Skjold, Schmidt, afg. fra Dunkerpue 6. Septbr., best. til Newcastle. — Danmark, Kraemer, ankom til Rotterdam 8. Septbr. — Ragnar, Holst, ankom til Kronstadt 4. Septbr. — Volmer, Ribber, afgik fra St. Petersburg 10. Septbr., best. til Rotterdam. — Dan, Tofte, afg. fra Newcastle 6. Septbr., best. til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Grimsby 4. Septbr., best. til Kronstadt. — Olaf, Petersen, ank. til Rotterdam 8. Septbr. — Svend II, Risø, ankom til Sunderland 3. Septbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Tyne Dok 7. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Hull 8. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Blyth 9. Septbr. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ankom til Reval 4. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 7. Septbr., best. til Kronstadt. — Russ, Jensen, ankom til Genua 3. Septbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Durban 11. Avg. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Port Arthur 4. Septbr., best. til Wladiwostock. — Baron Driesen ankom til Genua 26. Avg.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Hernøsand 9. Septbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Riga 7. Septbr. — Høllga, Lagesen, ankom til Rouen 5. Septbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Rouen 7. Septbr. — Elna, Møller, ankom til Rouen 5. Septbr. — Therese, Løffler, afgik fra Sundswall 7. Septbr.

**Urania.** Polarstjernen, Brandt, afgik fra Leith 28. Avg. — Ekliptika, Nielsen, afgik fra Newcastle 6. Septbr., best. til Kronstadt. — Venus, Jørgensen, ankom til Port Limon 4. Septbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., best. til Libau.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, afgik fra Aden 7. Septbr. — Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 7. Septbr. — Holmland, Lund, ankom til Libau 9. Septbr. — England, Degn, afgik fra Brake 10. Septbr., best. til Blyth. — Rusland, Møller, afgik fra Grangemouth 10. Septbr., bestemt til Kjøge.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afg. fra Ghent 8. Septbr.,



ank. til West Hartlepool 10. Septbr. — Niobe, Schmidt, ank. til Mesen 4. Septbr. — Nancy, Nielsen, ank. til Grangemouth 4. Septbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Kramfors 6. Septbr., best. til Ghent. — Nexos, Sørensen, afgik fra Uleåborg 2. Septbr., ankom til Harlingen 9. Septbr. — Nordsoen, Gram, afgik fra Methil 6. Septbr., ankom til Esbjerg 10. Septbr. — Nora, Jørgensen, pass. Helsingør 8. Septbr., best. til Kronstadt. — Neptun, Winther, afgik fra Hull 5. Septbr., ank. til Nakskov 9. Septbr. — Nerma, Nielsen, afg. Warkworth 9. Septbr., best. til Bandholm. — Alfa, Nørby, ankom til Les Sables d'Olonne. 3. Septbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ankom til Kronstadt 5. Septbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Emden 9. Septbr., bestemt til Sunderland. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Middelsburg 6. Septbr., ankom til Sunderland 7. Septbr. — Russia, Hansen, ankom til Riga 5. Septbr. — Carl Heckscher, Starck, ankom til Tyne 1. Septbr.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 6. Septbr., bestemt til Archangel. — Gallia, Nielsen, ank. til Dordrecht 7. Septbr. — Britannia, Larsen, afgik fra St. Petersburg 6. Septbr., bestemt til London. — Caledonia, Fisker, ankom til Lübeck 4. Septbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ankom til Solomhal 8. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra New Orleans 30. Avgust, bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Jacobstad 4. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Methil 10. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Jomsborg, Kühl, ankom til Alexandria 7. Septbr. — Kronborg, Schultz, afgik fra Galveston 16. Avgust, bestemt til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kronstadt 8. Septbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Jacobsstad 7. Septbr. best. til Rouen. — Søborg, Fischer, ank. til Calais 6. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 8. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Neapel 6. Septbr., bestemt til Sevilla.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ank. til Newcastle 9. Septbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Methil 5. Septbr. bestemt til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cardiff 3. Septbr., bestemt til La Plata. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 8. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Skodsborg, Larsen, afgik fra Kbhvn. 9. Septbr., bestemt til Dieppedalle. — Tøborg, Mathiesen, afg. fra Newcastle 1. Septbr., bestemt til Barcelona. — Ulfborg, Hveissel, afg. fra Las Palmas 28. Avg., best. til Buenos Ayres. — Vordingborg, Petersen, ankom til Blyth 8. Septbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 8. Septbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Newcastle 7. Septbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Ajax, Brorson, afgik fra Fredericia 6. Septbr., ankom til Grangemouth 9. Septbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Korsør 3. Septbr., ankom til Kiel 4. Septbr. — Rønne, Hiintze, afg. fra Frederikshavn 3. Septbr., ankom til Lerwick 6. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Amsterdam 4. Septbr., ankom til Newcastle 6. Septbr. — Helene, Warming, afgik fra Rotterdam 6. Septbr., ankom til Newcastle 7. Septbr. — Agnete, Jensen, afg. fra Kallundborg 6. Septbr., ankom til Liban 9. Septbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Grangemouth. 7. Septbr., best. til Kbhvn. — Alice, Hansen, afgik fra Aalborg 7. Septbr., ankom til Grangemouth 10. Septbr.

**Danmark.** Rolf, Hahn, ankom til Libau 2. Septbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Rouen 9. Septbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Dunkirk 7. Septbr. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 8. Septbr., best. til Antwerpen. — Hamlet, Sommer, afgik fra Rouen 9. Septbr., best. til Sunderland. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 8. Septbr.

**Det Østasiatiske Kompagni meddeler:** Annam, Berentzen, afgik fra Shanghai 7. Septbr. — Siam, Glahn, afgik fra Singapore 3. Septbr. — Normannia, Erichsen, afgik fra Port Said 2. Septbr. — Patria, Larsen, afgik fra Hongkong 7. Septbr. — Bintang, Jensen, afgik fra Antwerpen 31. Avg. — Sk. Ragnhild, Madsen, afgik fra Ko-Chi-Chang 26. Juli.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Kronstadt 31. Aug. — Lars Kruse Christiansen, ankom til Zaandam 31. Aug. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 31. Aug.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Brahestad 5. Septbr.

**Ærs.** Enigheden, Svane, ankom 5. Septbr. til Kotka. — Energi, Nielsen, ankom 7. Septbr. til Antwerpen.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Stockholm 7. Septbr., best. til Rotterdam. — London, Bom, afgik fra St. Petersburg 8. Septbr., best. til London. — Paris, Nielsen, afgik fra Korsør 7. Septbr., best. til Methil.

**Myren.** Anna, Moyell, ank. til Rotterdam 10. Septbr.

— Kai, Thomsen, ankom til Kbhvn. 7. Septbr. — Clara, Jensen, ankom til Aarhus 7. Septbr.

**Ægir.** Svend, Bonnelycke, ankom til Antwerpen 8. Septbr. — Erik, Steen, ankom til Emden 8. Septbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Grao 7. Septbr., best. til Hull.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Prins Valdemar, Beck, pass. Dungeness 2. September, fra Antwerpen til Port Natal. — Verdande, Nielsen, pass. Dover 1. Septbr., fra Hamburg til Bahia. — Dorane, Sigurdson, afg. fra Hamburg 4. Septbr. til Bahia, pass. Dungeness 6. Septbr. — Bertha, Nørholm, pass. Prawl Point 3. Septbr., fra Hamburg til Buenos Ayres. — Hans, Jensen, ank. til Hudsons Bay 17. Aug. fra London. — Vera, Pedersen, ankom til Newcastle NSW 8. Septbr. fra Port Elisabeth. — Gladstone, Christiansen, afg. fra Dunkirken 9. Septbr. til Cardiff.

**Rønne.** Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Rügenwalde 1. Septbr. — Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde 1. Septbr. — Freja, Béch, ankom til Stettin 1. Septbr. — Ansgar, Clausen, ank. til Yarmouth 2. Septbr. — Camtoos, Petersen, ank. til Memel 3. Septbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 3. Septbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Vestervik 4. Septbr. — Hermod, Grønwald, ank. til Rendsborg 4. Septbr. — Coureer, Jakobsen, ank. til Helsingør 4. Septbr. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 5. Septbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Faxe 4. Septbr. — Veset, Ølsted, ank. til Kjøbenhavn 5. Septbr. — Ane Cathrine, Pedersen, ank. til Karrebæksminde 6. Septbr.

**Svendborg.** Agnete, Møller, ank. til Rochester 3. Septbr. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Dover 2. Septbr. — Vera, Jensen, ank. til Fowey 2. Septbr. — Odin, Andersen, ank. til Northshields 3. Septbr. — Rota, Jørgensen, ank. til Fecamp 3. Septbr. — Hertha, Hansen, ank. til Stettin 3. Septbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 3. Septbr. — Frejr, Christensen, ank. til Hobro 5. Septbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Fowey 5. Septbr. — Jens, Eriksen, ank. til Dunkerque 6. Septbr. — Peter, Nielsen, ank. til Porsgrund 7. Septbr. — Emanuanol Bentzen, ank. til Hørnesand 7. Septbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til Råfsø 8. Septbr. — Kirstine, Dam, ank. til St. Davids 6. Septbr. — Iris, Hansen, ankom til Gefte 8. Septbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Stettin 8. Septbr.

**Ærs.** Fri, Rasmussen, ank. 3. Septbr. til Faaborg. — Hermod, Dreimann, afg. 1. Septbr. fra Wisbech til Kjerterminde. — Union, Mortensen, ank. 3. Septbr. til Newcastle. — Kodan, Hansen, afg. 3. Septbr. fra Uthammer. — Hydra, Albertsen, ank. 3. Septbr. til St. Davids. — Debora, Rasmussen, ank. 3. Septbr. til Pontrioux. — Skirner, Rasmussen, ank. 4. Septbr. til Colberg. — Freya, Østermann, ankom 4. Septbr. paa Helsingør Red. — Mathilde, Hansen, ank. 4. Septbr. til Methil. — Prøven, Schmidt, ank. 2. Septbr. til Hamburg fra St. Thomas. — Alf, Rasmussen, afg. 5. Septbr. fra Kjøbenhavns Red til Ryde. — Kvik, Andersen, afgik 1. Septbr. fra Granville til Wemyss. — Expres, Boye, ankom 4. Septbr. til Skjelskør. — Christian IX, Levinsen, ank. 3. Septbr. til Warkworth. — Phoenix, Eriksen, ank. 3. Septbr. til Charlestown. — Maren, Christensen, ank. 4. Septbr. til Grimsby. — Hebe, Clausen, afg. 5. Septbr. fra Kjøbenhavn til Shoreham. — H. C. Christensen, Boye, ank. 5. Septbr. til Leith. — Marie, Eriksen, ankom 4. Septbr. til Eu. — Marie, Rasmussen, ankom 4. Septbr. til Kjøbenhavn fra Stettin. — Ærø, Christensen, er ankommen til Svendborg. — Henriette, Holm, ank. 5. Septbr. til Seaham. — Alfa, Rasmussen, ank. 7. Septbr. til Douglas. — Caroline, Madsen, ank. 4. Septbr. til Odense fra Jastrup. — Enigheden, Hansen, ank. 4. Septbr. til Odense fra Kjøbenhavn. — Rasmine, Kock, ankom 4. Septbr. til Odense fra Stettin. — Svane, Møllmann, afg. 5. Septbr. fra Kjøbenhavn til Norge. — Elise, Petersen, ank. 6. Septbr. til Rostock. — Anna, Jørgensen, ank. 2. Septbr. til Göteborg fra Wismar. — Wega Rasmussen, ank. 2. Septbr. til Pillau. — Uffo, Grube, ank. 7. Septbr. til South Alloo. — Theodor, Andersen, afgik 7. Septbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Fædrenes Minde, Christensen, afgik 5. Septbr. fra Charlestown til Stege. — Phoenix, Eriksen, afgik 6. Septbr. fra Charlestown til Stege. — I. A. Kromann, Christensen, afg. 6. Septbr. fra Brest til Saffi. — Hosanna, Hay, var 6. Septbr. i Kæmpersvik. — M. Hay, Petersen, ank. 7. Septbr. til Newcastle. — Harris, Thorsteinson, ank. 8. Septbr. til Bristol. — Marie, Eriksen, ank. 4. Septbr. til Eu. — Mathilde, Hansen, ank. 4. Septbr. til Methil. — Eden, Petersen, ank. 5. Septbr. til Sundsvall fra Hudiksvall. — N. M. Harboe, Petersen, ank. 5. Septbr. til Kjerterminde. — Marie, Weber, ank. 8. Septbr. til Odense. — Harboe, Hansen, ankom 9. Septbr. til Svendborg fra Kongsberg. — Anne, Christensen, ank. 9. Septbr. til Ørn-skjoldsvik.

**Andre Sejlskibe.** Jensine af Aarhus, Olsen, ankom til Stralsund fra Greifswalde 6. Septbr

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 9. Septbr. til Christiania fra Nakskov.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øje højde af 15 Fod. Måslene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen og Skagerrak. Jyllands V.-Kyst. Tversted** Baake er ombygget.

Hermed er Fornylsen af samtlige Baaker paa *Jyllands V.-Kyst* tilendebragt.

**Nordsøen. Thyborøn-Kanal.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 13 $\frac{1}{2}$  Fod.

I *Kanalen* 10 $\frac{1}{2}$  Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Kattegat. Mariager-Fjord.** Den hvide Stumptønde ved S.-Siden af Indløbet til *Mariager-Fjord* er inddraget og en Halmprík med to Halmviske udsat paa dens Plads. Lige over for denne paa Løbets N.-Side er udsat en Risprík med en Kost.

**Kattegat S. Isefjord.** Den 16de, 17de, 18de, 20de, 21de, 23de, 24de, 25de, 26de, 28de og 30te September og den 1ste Oktober 1901 afholdes Skydøvelser fra Kl. 11 Fm. til Kl. 2 Em. ved *Jagerspris*. Paa disse Tider advares mod at nærme sig Kysten ved Ø.-Siden af *Isefjord Yder-Bredning*, S. for den lille Ø. *Alholm*, inden for 2 Kml.

Paa de Dage, hvor Skydning finder Sted, hejses om Morgen Nationalflaget paa *Krøblingebakke*, c. 1.400 Alen VNV. for *Christiansmunde*, og paa *Karolinehøj*, c. 900 Alen NV. for *Draaby Kirke*. Naar Flagene nedhales ophører Skydningen.

**Sundet. Kjøbenhavn N. Ny-Kalkbrænderi-Havn.** Ved *Ny-Kalkbrænderi-Havn* er tændt to røde Lanterner, der holdte overet i S. 87° V. lede til Havnen. Bagfyret staar V. for Havnen. Flammens Højde: 17 Fod. Det lyser fra N. 60° Ø. gennem Ø. til S. 86° Ø. 55° 42' N. Br. 12° 35' Ø. Lgd. Forfyret staar paa S.-Molen, c. 340 Alen N. 87° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 16 Fod. Det lyser fra N. 23° V. gennem N. og Ø. til S. 72° Ø. Brændetid: 1ste August—30te April.

**Store-Bælt. Nyborg.** Ved Nyborg er uddybet et Løb med 24 Fod, der fører til den nye Havneplads, ved hvis Bolværk findes samme Dybde. Fyrlinien, Nyborg N.-lige og S.-lige, hvide, faste Ledefyr overet, leder ikke gennem Renden.

**Island. Faxe Bugt. Hafnarfjördr N. Garderholt og Brekkuhóll.** Paa Halvøen *Alftanes* ere følgende Fyr tændte:

Paa *Garderholt* et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 98 Fod. Fyrepæl. 64° 5' 9" N. Br. 21° 57' 35" V. Lgd.

Paa *Brekkuhóll*, 2,180 Alen N. 40° V. fra det foregaaende, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 69 Fod. Fyrepæl. 64° 5' 53" N. Br. 21° 58' 18" V. Lgd.

Brændetid: 15de September—15de December samt fra 15de December—1ste April til ubestemt Tid.

Linien Fyrene overet gaar mellem *Jorundarbodi* og *Leirabodi*.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Hanöbugten. Åhus.** Ved 14 Fods Grunden ved Indløbet til *Åhus* er udsat en Stage med Kryds.

**Norrteljeviken.** Den fornylig i *Norrteljeviken* fundne Grund er nu afmærket med en Stage med Kost.

**Geflebugten. Harnäs.** Ved *Söderfors Værk* ved *Harnäs* brænder endnu en Masovn c. 50 Alen N. for den tidligere, saa der nu ses to Lys i samme Højde. 60° 39' N. Br. 17° 22' Ø. Lgd.

**Tyskland. Arkona ØNØ.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin*, ligger Vraget af „*Wachi*“ sunket i 24 Fv. Vand, paa 54° 46' N. Br. 13° 42' Ø. Lgd., c. 10 Kml. ØNØ. for *Arkona*. Ved Vraget ligger en Flaade med rødt Flag og flere Vagere.

**Stettiner Haff. Swinemünde. Damansche Strom.** I *Damanschen Strom* ligger i 16 Fod Vand en hvid Spirtønde, mærket *Fetzling*, med Ø.-lig Topbetegnelse, S. for *Goldfisch Werder*, 53° 31' 48" N. Br. 14° 38' 3" Ø. Lgd., og i 22 Fod Vand en hvid Spirtønde, mærket *Radun*, med V.-lig Topbetegnelse, ved den fra *Radun Werder* udgaaende Hage. 53° 33' 40" N. Br. 14° 36' 15" Ø. Lgd.

I *Swinemünde* er ved Indløbet til *Bauhafen* anbragt to Vandstandvisere i et Vindue i Taarnet til Vandstandmaaleren. Om Natten ere Viserne belyste. 53° 54' 42" N. Br. 14° 16' 21" Ø. Lgd.

De to Lystønder paa Ø.-Siden og paa V.-Siden af Renden i *Grosses Haff*, midt imellem *Kaiserfahrt* Molehoveder og *Leitholm* Ledefyr, ere inddragne.

En ny *Ganserin* Baake er opført, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 80 Fod. Baaken er hvid, 80 Fod høj med sort Trapez paa Toppen. Holdt overet med *Siebert* Baake leder den i den gravede Rende i *Stepenitz Bugt* mellem de røde Tønder G og H og de sorte Tønder Nr. 7 og 8, og Fyret lyser kun i denne Retning. Baaken staar 1,150 Alen N. 24° V. fra *Siebert* Baake, som staar paa 53° 39' 39" N. Br. 14° 34' 50" Ø. Lgd.

De midlertidige til Forsøg tændte Baakefyr for *Papenwasser* synes at være slukkede.

Lystønden lige over for *Stepenitz* Baake er inddragen.

**Warnemünde.** Den nye Ø.-Mole ved *Warnemünde* er nu fuldført til Yderenden. Paa Yderenden brænder et hvidt, fast Fyr, N. 28° Ø. fra den gamle Ø.-Mole-Baake og N. 81° Ø. fra V.-Mole-Baaken. 54° 11' N. Br. 12° 5' Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Porsgrund. Volsfjorden.** En 12 Fods Grund er funden ved *Porsgrund*,  $\frac{3}{4}$  Kbl. V. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. fra *Lagmandslejæret* S.-Pynt. Den er afmærket med en hvid Stage. 59° 6' 51" N. Br. 9° 35' 6" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Tromsø. Vengsødybet.** Den 15de September 1901 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formørkelser:

*Børingen* ved *Andenes*, paa Skæret, lyser fra S. 69° V. gennem V., N. og Ø. til S. 9° Ø. Lyset er rødt fra S. 69° V. til N. 9° V., fri Ø. om *Flyndra* og *Stengrundene*, grønt fra N. 3° V., fri V. om *Hella*, til N. 59° Ø., fri S. om *Flesene*, rødt fra S. 23° Ø., fri Ø. om *Knapskollen*, til S. 9° Ø., hvidt forevrigt. I den N.-lige hvide Vinkel ligge flere Boer, hvorpaa det bryder med høj Sø, nemlig *Bjorka* med 5 Fv., *Klemboen* med 6 Fv. og en 2 Fv. Bo et Par Kbl. N. for *Stengrundene*. Flammens Højde: 18 Fod. Jærnsøjle. Lysvæn: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 69° 19' 55" N. Br. 16° 10' 20" Ø. Lgd.

*Rusholmen*, paa Toppen af Øen, lyser fra N. 10° V. gennem V., S. og Ø. til N. 77° Ø., S.-Kant af *Vengsø*. Lyset er rødt fra S. 15° Ø. til S. 28° Ø., over *Stengrundene*, grønt fra S. 35° Ø. til S. 70° Ø., over *Nordnesboerne*, hvidt forevrigt. Flammens Højde: 120 Fod. Lysvæn: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Brændetid: 25de August—14de April. 69° 47' 35" N. Br. 18° 8' 35" Ø. Lgd.

Den 15de September 1901 tændes følgende Fyrlamper, der alle vise Fyr med Formørkelser:

*Remmingskjær. Ramsøfjord. Trondhjemsleden*, lyser fra S. 29° V., fri Ø. om *Søndre Katholmen*, gennem S., Ø., N. og V. til S. 66° V., fri N. om *Orstlua*. Lyset er grønt fra S. 29° V. til S. 2° Ø., fri Ø. om *Nordflua*. hvidt fra S. 2° Ø. til N. 63° Ø., fri S. om *Klovaholmsflua*, rødt fra N. 63° Ø. til N. 14° V., fri V. om *Nautskjærflua*, hvidt fra N. 14° V. til N. 18 $\frac{1}{2}$ ° V., fri Ø. om *Østra Reiflua*, grønt fra N. 18 $\frac{1}{2}$ ° V. til N. 37° V., fri Ø. om *Dyrøskjærene*, rødt fra N. 37° V. til S. 66° V. Flammens Højde: 21 Fod. Jærnstativ. 63° 21' 50" N. Br. 8° 17' 20" Ø. Lgd.

*Kongsvold, Trondhjemsleden*, paa *Ringholmen*, lyser fra S. 70° V., fri N. om *Sjursviktarren*, gennem V., N. og Ø. til S. 65° Ø., fri N. om *Gulholmflua*. Lyset er rødt fra N. 53° Ø., fri N. om *Værneslandet*, til S. 65° Ø., forevrigt hvidt. Flammens Højde: 26 Fod. 63° 33' 35" N. Br. 9° 24' 30" Ø. Lgd.

*Haldorhavn* ved *Vallersund*, paa N.-Pynten af *Banevalholmen*. lyser fra S. 80° V. gennem V. og N. til N. 61° Ø. Lyset er grønt fra S. 80° V. til N. 86° V., fri N. om *Naglegrunden*, rødt fra N. 73° V., fri S. om *Torraskjær*, til N. 40° V., fri Ø. om *Tristeintaen*, grønt fra N. 30° V., fri V. om *Storflua*, til N. 61° Ø., hvidt forevrigt. Flammens Højde: 21 Fod. Jærnsøjle. 63° 51' N. Br. 9° 42' 10" Ø. Lgd.

*Kvalø* ved *Vallersund*, paa Øens N.-Kant, viser hvidt Lys fra S. 60° V., gennem V. og N. til N. 78° Ø., fri N. om *Valsø-Ørren*. Flammens Højde: 21 Fod. 63° 52' 20" N. Br. 9° 48' 40" Ø. Lgd.

*Lyngvær, Smølen*, paa N.-Kant af *Nordøen*, lyser fra S. 64° V., fri N. om *Skursenga*, gennem V., N. og Ø. til S. 30° Ø. Lyset er grønt fra S. 64° V. til N. 88° V., fri N. om *Steinboen*, rødt fra N. 72° V., fri S. om *Revtarren*, til N. 59° Ø., fri S. om *Landvindskjærene*, hvidt forevrigt. Flammens Højde: 19 Fod. 63° 16' 35" N. Br. 7° 46' 25" Ø. Lgd.

*Sørgeslingerne*, paa *Nordre Skarveskær*, lyser fra S. 14° V., V.-Kant af *Store Kvernholmen*, gennem V. til N. 13° V. Lyset er grønt fra S. 14° V. til S. 33° V., fri V. om *Dørbraken* og *Lille Kvernholmen*, hvidt fra S. 33° V. til S. 41° V., fri Ø. om *Storfaldene* og *Fladskær*, rødt fra S. 41° V.

gennem V. til N. 13° V., hvidt forøvrigt. I den hvide Sektor ligger en Bo med 16 Fod Vand Ø. for *Nonsholmen*; man bør derfor her skære over i Kanten af det grønne Lys. Flammens Højde: 25 Fod. 64° 44' 5" N. Br. 10° 47' 15" Ø. Lgd.

Lysevnen: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys.

Brændetid: 1. August—15. Maj.

**Holmenvær.** Den 15. September 1901 forandres *Holmenvær* hvide Fyrlampe til at lyse fra N. 68° Ø. gennem N., V. og S. til S. 88° Ø. Lyset er rødt fra S. 72° V., fri N. om *Skolperne* til S. 56½° V., fri S. om *Smaafaldene*, grønt fra S. 45° V., fri N. om *Skæringen*, til S. 22° V., fri Ø. om *Barrene*, rødt fra S. 16° V., fri V. om *Glimmen*, til S. 22° Ø. fri Ø. om *Langvær*, grønt fra S. 40½° Ø. til S. 48° Ø., hvidt forøvrigt.

**Holland. Zuidersee. Enkhuisen Ø.** Ved Vraget Ø. for *Enkhuisen* vises om Natten de sædvanlige Signaler for Vrag. 50° 42' 35" N. Br. 5° 23' 34" Ø. Lgd.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** *Zuiden* kan nu besejles med et Dybgaende af 20½ Fod, *Hoorn* med 23 Fod og *Farvandet S. for Maasuis* med 22 Fod.

**Zeegat van Goeree. Haringvliet. Bommel.** I *Bommel* er i 14 Fod Vand udlagt en Stumtønde Nr. 6 a. 51° 43' 6" N. Br. 4° 18' 40" Ø. Lgd., og en Stumtønde Nr. 6 b. 51° 43' 17" N. Br. 4° 19' 16" Ø. Lgd.

**Zeegat van Brouwershaven. Krammer. Noordplaten.** Det nye Løb over *Noordplaten*, fra *Zippe* til *Krammer*, er afmærket saaledes: En rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 0 med Diamant i 13 Fod Vand. 51° 39' 53" N. Br. 4° 6' 44" Ø. Lgd. En Stumtønde Nr. 1 i 11 Fod Vand. 51° 40' 22" N. Br. 4° 7' 36" Ø. Lgd. En Stumtønde Nr. 2 i 9½ Fod Vand. 51° 40' 36" N. Br. 4° 8' 7" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 1 i 9½ Fod Vand. 51° 40' 22" N. Br. 4° 8' 2" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 2 i 9½ Fod Vand. 51° 40' 32" N. Br. 4° 8' 20" Ø. Lgd.

I *Krammer* er Spidstønde Nr. 4 a ombyttet med en rød Kugletønde Nr. 4 a med Kegel, og Spidstønde Nr. 1 er flyttet og ligger i 19 Fod Vand. 51° 40' 10" N. Br. 4° 6' 34" Ø. Lgd.

Løbet kan ved daglig Lavvande besejles med et Dybgaende af 16 Fod, som findes mellem Tønderne Nr. 2.

**England. Themsen. Horse Channel. Reculvers.** Da *Horse Channel* er bleven snævrere, er *Reculvers* sort og hvid lodret stribede Tønde flyttet ¼ Kbl. N. 41° Ø. hen i 9 Fod Vand, Springtids Lavvande, fra *Reculvers* Spir i N. 37° Ø. 1, Kml. og fra *Birchington Kirke* i N. 61° V. 51° 24' N. Br. 1° 13½" Ø. Lgd. Der er nu 9 Fod Vand, Springtids Lavvande, i *Horse Channel*.

**Fyrskibet „Dee“.** I Fyrskibet „Dee“ er Taagesignalet nu forandret.

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

**Frankrig. Cap de la Hague. Vignés.** Baaken paa *Tautum* er borttagen. 49° 43' 4" N. Br. 1° 57' 3" V. Lgd. Paa Klippen *Vignés* er opført en sort Baake med Cylinder. 49° 42' 59" N. Br. 1° 57' 13" V. Lgd.

**Irland V.-Kyst. Dingle Bay V.** Udfør *Dingle Bay* afholdes Skydeøvelser om Natten. Pladsen begrænses mod Ø. af Meridianen 11° 5' V. Lgd., mod S. af Breddeparallellen 51° 45' N. Br. til 11° 50' V. Lgd. og mod NV. af en Linie fra dette sidste Punkt til 52° 21' N. Br. 11° 5' V. Lgd. Skibsførere anmodes om saa meget som muligt at uudgaa dette Areal.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Bassin d'Arcachon.** I *Bassin d'Arcachon* er den nuværende røde Tønde Nr. 8 ved *Banc de Bernel* flyttet 2¼ Kbl. SV. hen. 44° 37' 20" N. Br. 1° 14' 2" V. Lgd.

**Portugal. Faro e Olhao.** En Tønde er i 13 Fod Vand Lavvande udlagt ved Ø.-Enden af Grunden ved *Iha da Culatra*.

**Azorerne. St. Miguel V.-Kyst. Ponta da Ferraria.** Paa *Punta da Ferraria* opføres et c. 60 Fod højt, hvidt, firkantet Fyrtaarn, der staar mellem 2 hvide Beboelsesbygninger, c. 100 Alen Ø. for Semafor-Stationen. Fra Taarnet skal vises et hvidt Blinkfyrt, der hvert ¼ Minut viser Tre-Blink, hvert af 2 S. Varighed. Flammens Højde: 341 Fod. Synsviddens: 21, Kml. 37° 51' 25" N. Br. 25° 51' 40" V. Lgd.

Nærmere Meddelelse senere.

**New Brunswick. North Humberland Strait. Richibucto Harbor.** Paa S.-Kysten ved Indløbet til *Richibucto Harbor* er tændt to hvide faste Ledefyr. Forfyret vises fra en 25 Fod høj Pæl, 50 Alen fra Vandet og 1,400 Alen SØ. for det gamle Fyr. Flammens Højde 33 Fod. Bagfyret staar 130 Alen S. 17° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 36 Fod. Holdte overet lede Fyrene til den store Stumtønde ved S.-Siden af Ankerpladsen uden for Barren.

Det gamle røde Bagfyrt er slukket, men det gamle, hvide Forfyrt vedbliver at brænde

**Prince Edward Island. Sandy Island. Cascumpec Harbor.** Paa *Sandy Island* er nu tændt to hvide, faste Ledefyr. For-

fyret staar paa *Øens Ø.-Kant*. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Hvidt, firkantet, 22 Fod højt Fyrtaarn. Bagfyret staar c. 125 Alen S. 83° V. for Forfyret. Flammens Højde: 24 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Hvidt, firkantet, 26 Fod højt Fyrtaarn. Holdte overet lede Fyrene til *Northport* røde Ledefyr komme overet. Fyrene hedde *Sandy Island* Ledefyr.

**Nova Scotia Ø.-Kyst. Guysborough Harbor.** En hvid, 13 Fod høj Baake med Ballon er rejst paa Stenpladen ved Indløbet til *Guysborough Harbor*, paa den modsatte Side af Løbet af den, hvor *Guysborough* Fyr staar. En rød Spirtønde ligger i 2½ Fv. Vand paa Kanten af Grunden 220 Alen SV. for Baaken, en sort Spirtønde ud for Ø.-Enden af *Eliza Point* og en sort Spirtønde paa Kanten af det grunde Vand N. 34° V. fra *Eliza Point*, i Indløbet til *Guysborough Harbor*.

**Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Blue Hill Bay.** En Grund med under 14 Fod Vand er funden midt i Løbet SØ. for *Black Island*, mellem *Grindstone Ledge* og *Drum Island*, hvor Kortet angiver 7¼ Fv.

**Massachusetts.** Fyrskibet „*Great Round Shoal*“ Nr. 42 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskeib Nr. 58. Fyr og Taagesignal er uforandrede.

**Marthas Vineyard. Cottage City.** Paa Enden af hver af de to Pierer ved Indløbet til *Lake Antony, Cottage City*, er tændt et Fyr. S.-Fyret er grønt, fast. Flammens Højde: 14 Fod. 41° 27' 38" N. Br. 70° 33' 25" V. Lgd. N.-Fyret er rødt, fast. Flammens Højde: 14 Fod. 41° 27' 40" N. Br. 70° 33' 26" V. Lgd. Fyrene lyse Horisonten rundt og vises fra røde Pæle.

**Connecticut. Long Island Sound.** Fyrskibet „*Cornfield Point*“ Nr. 48 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskeib Nr. 20. Dette viser et hvidt, fast Fyr fra den forreste og et rødt, fast Fyr fra den agterste Mast. Taagesignalet gives med Klokke ved Haandkraft.

**Norwalk Harbor.** I *Norwalk Harbor* ere følgende Fyr tændte:

*Grassy Hammock* røde faste Fyr paa Klipperne, fra *Sprite Island* højre Side i S. 13° V., og fra *Cockenoe Island* i S. 75° V. Flammens Højde: 20 Fod. Rød Baake med Fyrhus. 41° 4' 37" N. Br. 73° 23' 3" V. Lgd.

*Round Beach* hvide faste Fyr i 5 Fod Vand paa Grunden, der strækker sig ud fra det NV.-lige Indløb til *Norwalk River*, lige over for *Round Beach*, fra *Calfpasture Point* i S. 55° V. fra *Betts Island* venstre Kant i N. 63° V. Flammens Højde: 12 Fod. Sort Baake.

*Fitches Point* hvide, faste Fyr i 4 Fod Vand, lige over for *Fitches Point*. Flammens Højde: 12 Fod. Sort Baake. 41° 5' 26" N. Br. 73° 24' 26" V. Lgd.

*White Rock Reef* røde, faste Fyr i 9 Fod Vand, N. for *White Rock*, fra *Betts Island* venstre Kant i S. 75° V. og fra *Norwalk Islands* Fyr i N. 23° Ø. Flammens Højde: 12 Fod. Rød Baake. 41° 4' 9" N. Br. 73° 24' 30" V. Lgd.

*Long Beach* røde, faste Fyr paa Grunden, der strækker sig ud mod NV. fra *Long Beach*, fra *Betts Island* venstre Kant i V. og fra *Norwalk Islands* Fyr i N. 23° Ø. Flammens Højde: 22 Fod. Det vises fra *Norwalk River* gamle Baake, der bestaar af et graat Fundament med rød Pæl.

**New York. New York Lower Bay.** En rød og sort vandret stribet Spidstønde er i 10 Fv. Vand udlagt tæt SØ. for Vraget af Lodsfartøjet „*James Gordon Bennett*“, der er sunket fra Fyrskibet „*Sandy Hook*“ i S. 80° V. og fra Fløjte-tønden i Indløbet til *Gedney Channel* i S. 4° Ø.

**New York Bay. The Narrows.** Muddermaskinen „*Barney*“ er sunken i *The Narrows*. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, er i 10 Fv. Vand udlagt ¼ Kbl. S. for Vraget, fra Fort *Lafayette* V.-Side i N. 40½° Ø. og fra Fort *Tompkins* Fyr i N. 21° Ø. En rød og sort vandret stribet Spirtønde ligger tæt N. for Vraget, der er meget farligt for Skibsfarten.

**New Jersey. Fyrskibet „Five Fathom Bank“.** Fyrskibet „*Five Fathom Bank*“ Nr. 40 er midlertid ombyttet med Reservefyrskeib Nr. 11. Det viser samme Fyr som Nr. 40, men Taagesignalet gives med Klokke eller Gongong, hvorpaa med Haandkraft slaas Tre-Slag hver 15 Sekunder.

**Virginia. Potomac River. Nomini Creek.** Ved Indløbet til *Nomini Creek* er i 7 Fod Vand opført en hvid Baake Nr. I ved Ø.-Siden af den gravede Rende, fra *Kingcopsico Point* i S. 35° V. og fra *Elbow Point* i S. 55° Ø.

Ud for *Icehouse Point* er i 7 Fod Vand opført en hvid Baake Nr. 2 ved Ø.-Siden af den gravede Rende, fra *White Oak Point* i N. 13° V. og fra *Cedar Island* højre Kant i S. 61° Ø.

Den indre, sorte Spirtønde Nr. 1, tæt ved Baake Nr. 2 er inddragen.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karajbiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi Sound. Ship Island Anchorage. South Channel.** En rød Spidstønde Nr. 2 er i 23 Fod Vand udlagt ved Drejningen af Ledelinien rundt V.-Enden af *Ship Channel*, ½ Kml. S. 1° Ø. fra Forbaaken for *Ship Island South Channel* Ledelinie.

En sort og hvid lodret stribet Spidstønde er i 24 Fod Vand udlagt i det dybeste Vand ved Indløbet til *South Channel* ind i *Ship Island Anchorage*. Der ligger 1<sup>1</sup>/<sub>16</sub> Kml. S. 1° Ø. fra Forbaaken for *Ship Island South Channel* Ledelinie.

**Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.**

**Brasilien. Maranh.** I *Maranh* Havn mangler Tønden paa *Cerca-Bank* og Telegraftønderne.

**Chili. Coronel.** Paa Yderenden af Molen ved *Coronel* Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 3 Kml.

**Quintero Bugt.** En 12 Fods Grund er funden i den N.-lige Del af *Quintero Bugt*, <sup>9</sup>/<sub>16</sub> Kml. S. 39° V. fra *Los Lobos* og fra Pynt *Horcon* i S. 87° V.

**Corcovado Bugt.** I *Corcovado Bugt* ligger Grunden „1889“ mellem 42° 48' S. Br. og 42° 49' S. Br. og paa 73° 16' 30" V. Lgd. Man bør undgaa Farvandet V. for den angivne Længde.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Sardinien N. Maddalena Øerne.** I *Golfo di Arsachena* er funden en 5 Fods Klippegrund <sup>3</sup>/<sub>16</sub> Kbl. N. 11° V. fra N.-Enden af Pynt *Arsachena*.

**Sicilien V.-Kyst. Klippen Porcelli.** Paa Klippen *Porcelli* opføres et Fyrtaarn. Under Arbejderne kan Stedet være be-lyst med Gasblus. 38° 2' 32" N. Br. 12° 26' 20" Ø. Lgd.

**Egypten. Port Said.** Omtrent den 1ste Januar 1902 vil *Port Said* hvide, elektriske Blinkfyr blive forstærket og for-andret til at vise Et-Blink hver 10 Sekunder.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**Ostindische Arkipelag. Gasparstraten. Ondiepwater Eiland.** Et c. 100 Alen langt Sten- og Korallrev med <sup>2</sup>/<sub>4</sub> Fv. Vand er fundet, fra *Ondiepwater Eiland* Fyr i S. 9° V., fra *Zand Eiland* i N. 77° Ø., i Kml. og fra Højen *Baginda* paa *Beli-toeng* i S. 59° V. 3° 28' 45" S. Br. 107° 10' 45" Ø. Lgd.

**Tonkin. Cua Nam Trieu.** Løbet over Barren i *Cua Nam Trieu* er afmærket med fire røde Spirtønder med Kegle, der ligger i en Linie c. 200 Alen NØ. for Ledefyrinlien. Tønde Nr. 2 ligger i 21 Fod Vand. 20° 42' 29" N. Br. 106° 56' 23" Ø. Lgd. Tønde Nr. 4 ligger i 16 Fod Vand, hvor Anduvnings-Baaken stod. 20° 43' 14" N. Br. 106° 55' 6" Ø. Lgd. Den grønne Tønde ved Ruinerne af Baaken er ind-dragen. Tønde Nr. 6 ligger i 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand, den mindste Dybde paa Barren, 20° 44' 0" N. Br. 106° 53' 56" Ø. Lgd. Tønde Nr. 8 ligger i 16 Fod Vand inden for Barren, hvor den gravede Rende skal udmunde. 20° 44' 37" N. Br. 106° 52' 45" Ø. Lgd.

**Cua Cam. Dinh Vu.** Den gennem *Dinh Vu* mellem *Cua Nam Trieu* og *Cua Cam* gravede Rende maa kun benyttes af Dampskibe og kun om Dagen. Skibe, der ville staa igennem, skulle hejse Flaget R og give Stød i Dampfløjten og vente til Uddybningsmaskinen har nedhalet det røde Flag, som er hejst der ombord, naar den ligger i Løbet. Skibe, der komme fra *Cua Nam Trieu*, skulle vente uden for Renden, til modgaaende Skibe ere komne igennem. Renden skal passeres saa langsomt som muligt og Havne-kaptajnen i *Haiphong* underrettes saavidt muligt om Tiden, da man vil passere Renden.

**China. River Yung. Ningpo Ø.** Et Rev ligger c. 50 Alen fra N.-Kysten i *River Yung* mellem *Chin Hai* og *Ningpo*, c. 2<sup>3</sup>/<sub>16</sub> Kml. N. 66° V. fra Bjerget *Lung Shan*. 29° 53' N. Br. 121° 37' Ø. Lgd.

**Shantung. Chifu.** I *Chifu* falder Tidskuglen og Kanon-skuddet affyres hver Onsdag og Lørdag Stedets Middeltid, hvilken er 15 T. 54 M. 19 S. *Greenwich* Middeltid. 37° 33' 10" N. Br. 121° 25' 20" Ø. Lgd.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Septbr. 1901.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....		81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83
Norden .....	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn .....	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....	46—	45 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	45 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		63 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	65 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....		56	58
Union .....		92	93
Dampsk. af 1896 .....	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
Østasiatiske .....	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		107	108
Nordsøen .....		59	65
Torm .....		90	99
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		50	60
Dansk-russisk Dampsk. ....		97	—
Hejmdal .....			
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....		83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 2. Serie ..	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 1. — — ..		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88
4% — — — 7 — — — ..		93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — — — ..		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		141	141 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	123
Landmandsbank .....		121	122
Handelsbank .....		118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
Burm. & Wain .....	70—	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	70
Helsingørs Jærnsk. ....		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	114
Bryggeri Aktier .....	106—	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 10. Septbr. 1901.**

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.75
London .....	18.15	18.12
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.15	—

**Notering paa Berlins Børs d. 10. Septbr. 1901.**

Russiske Noter .....	216.25
4% Russiske Consols .....	100.20
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.60
5% Mexikanske 1899 .....	97.25
5% Rumænske Stats .....	91.00
4% — — — 1890 .....	78.10

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

Forenede Dampskibsselskab 24,000, „Norden“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 6,000, „Union“ 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 14,000, „Østasiatiske“ 20,000.

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

**Esbjerg.**  
Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Møllerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

**Aalborg Brøndums Akvavitter.**

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

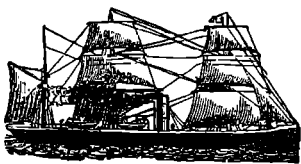
Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden-skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livs-stillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Op-giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

**P. Jørgensen,**  
Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

**N. WULFF,**  
Skibsprovanteringsforretning.  
Kallundborg.

**Jacob Svendsen's**  
Skibsværft,  
**Refshaleen.**  
Kjøbenhavn.



**S. Sørensen.**  
(Jens P. Axelsens Effiigr.)  
Skibsprovantering.  
Ved Havnen 12, Randers.

**Raff. Skibs-Beg**  
i foustager af 200 og 100, i fjerdg. af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begäran.  
**Halmstads Beck-, Rafina-deri- och Taktjärefabrik.**

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Telefon: Frihavn 59.

# Trækompagniet.

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

## R. CRAGGS & SONS,

*Shipbuilders, Engineers, and Repairers,*  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Telegram-Adr.: Johnielsen. **JOH'S NIELSEN,** Hædersdiplom:  
Telefon Nr. 89. (Etableret 1886), Kjøbenhavn og Kongsberg.

Sejl- & Flagfabrik,  
Horsens.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.  
Sejl, Presenninger, Flag, Telte og Sække.  
Tilbud og Prøver tilstilles paa Forlangende.

Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulefyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

**Enhver Kaptajn,** som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste  
Skibsinventarie- og Provanteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Min Klinik for

**Hud- og Kønssygdomme**

er flyttet fra Østergade til  
**Vesterbrogade 60, 1.**

12—1. Søndag 8—9.

**Hans Bonnesen,** Læge.

**En Sextant,**

saa god som ny, er paa Grund af Dødsfald billig til Salg,  
hver Dag inden Kl. 3 Eftm.

**M. Petersen,**  
Blegdamsvej 130 A, 4. Sal t. v.

# Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.

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

**Wald. Petersen's**  
Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

**Esbjerg Skibsværft.**  
S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

**Skibsbygger**  
**Richard Schrøder,**  
Horsens,  
anbefaler sig med Nybyg-  
• ninger og Reparationer. •

Det betaler sig for  
**Enhver**  
at proviantere hos  
**J. P. Johansen,**  
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1932.

**Babcock & Wilcox**  
Land- } og Rørkedler  
Marine } samt Overhedere  
fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

**Aarhus Skibsværft.**  
**S. Christoffersen,**  
Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

**F. Kriel,**  
Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsprovantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

**Anders Nielsens**  
Fedevarerforretning.  
Fredericiagade 27.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
Toldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibrestavratører.

Filial:  
St. Strandstræde 43.

**J. Melander,**  
Blikenalager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

## F. Günther Hanssen & Co.,

**Port Said.**

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere & Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler  
særdeles hurtigt og billigt.  
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

### EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,  
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

## LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,  
Befragtningsagenter.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa

Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

Nørrebro Himmerige,

Nørrebrogade 172,

Café & Billard.

Forskellige varme Retter ser-  
veres hele Dagen.

Hurtig Betjening. • Billige Priser.

Ærbødigst

H. Jørgensen,

forhen Hovmester i „Skjold“,  
„Knud“, „Dan“ og „Knud II“.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Led-  
fy, saaledes at Sejladser foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaende, er bortfalden  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

Jagten „Niels Juel“,

beliggende i Kjertemind Havn, af ca. 14 Tons Drægtighed, er  
til Salg ved Henvendelse til Havnefoged Christensen i  
Kjertemind.

Tønderings  
Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Noro“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARNIE.

INDHOLD: Norsk Særretsdom om Ansvar for beskadiget Ladning. — Stormtabeller for Atlanterhavet. — Kjøbenhavn, den 12. September 1901. — Fragtmarkedet. — Personalial. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for

5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. September 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Aut. Forbyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Lager af Værktøj, Jærnrør, Haner,  
Ventiler m. m.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.

Frihavnen. Kjøbenhavn Ø.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



### Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3660.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.



**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL,**  
St. Kirkestræde 1.

### Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforskere Rabat.



### P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg, anbefaler sig med Nybygninger af saavel større som mindre Træskibe til billigste Priser.

Reparation udføres omhyggeligt.

### N. WULFF,

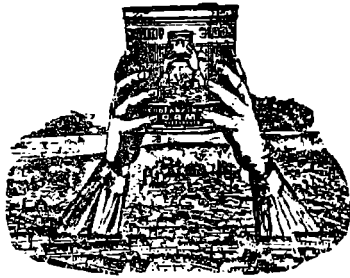
Skibsprovianteringsforretning.

Kallundborg.

### Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i fjerdg. af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begæran.

Halmstads Beck-, Rafinaderi- og Taktjærefabrik.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

### A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

### S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

**Største Værksteder paa Pladsen.**

Er „Moss-Rose“-Tobakken søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paatrykt selve Omlagspapiret.

De danske Svineslagteriers

### Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølses.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Min Klinik for

### Hud- og Kønssygdomme

er flyttet fra Østergade til

**Vesterbrogade 60, 1.**

12-1. Søndag 8-9.

Hans Bonnesen, Læge.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Forten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

### Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeale i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve, kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

### Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

### A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

**NYHAVN 31**

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 79/1900, afsagt d. 13. September 1901. Firmaet Jansen & Co. som Befuldmagtiget for Skruedampskibet „Breadablik“ mod Skibsreder Torm som Befuldmagtiget for Skruedampskibet „Drott“.

Breadablik, 434 Netto Register-Tons, afgik d. 12. Juni 1900 fra Sunderland med en Ladning Kul, bestemt til Helsingfors. D. 14. Juni Kl. 9 $\frac{1}{2}$  Form — det var da løj Brise, smukt og klart Vejr — fik Skibet Kending af Jyllands Vestkyst, og Kursen sattes O. N. O. Skibet gjorde en Fart af 9 à 9 $\frac{1}{2}$  Knob. Omtrent Kl. 10 fik Kaptajnen, der befandt sig paa Broen tillige med Rorgænger, en Damp i Sigte i c. 6 engelske Mils Afstand; denne Damp var „Drott“ af Gefle paa Rejse fra Kronstadt til Antwerpen med Trælast. Noget efter Kl. 10 $\frac{1}{2}$  ifølge Breadabliks Angivelse, efter Kl. 11 efter Drotts Angivelse, stødte de to Skibe sammen under en Vinkel af c. 60°, regnet agterfra, saaledes at Breadabliks Styrbords Bov tørnede mod Drotts Bagbords Side omtrent ved Fokkerigningen, hvorpaa Breadabliks Styrbords Agterskib tørnede mod Drotts Bagbords Agterskib.

Efter Sammenstødet afgik Breadablik til Kjøbenhavn, hvor det blev repareret fra 15. Juni—4. Juli; Udgifterne til Reparation, Godtgørelse for Liggedage samt Udgifter til Losning etc. beløb sig ialt til 16,286 Kr. 37 Øre. Drott reparerede i Antwerpen, og den samlede Udgift beløb sig for dette Skib til 8,868 Kr. 35 Øre. Sagen indbragtes derefter for Kjøbenhavns Sø- og Handelsret som vedtaget Værnething.

Ifølge Breadabliks Forklaring havde man Drott i c. 6 Kvartmils Afstand 2 $\frac{1}{2}$  Streg paa Bagbords Boug; Drott kom med sydvestlig Kurs, saaledes at den viste sin Styrbords Side. Breadablik holdt sin Kurs, indtil Skibene var c. 4,500 Fod fra hinanden; da Kaptajnen ikke saa Tegn til, at Drott vilde vige, hvad den formentlig var pligtig til efter Søvejsreglerne, og han mente, at Kollision var uundgaelig, hvis begge Kurser holdtes, besluttede han at gaa agten om og beordrede Styrbords Ror, idet der samtidigt gaves 2 Stød i Fløjten; Drott var da formentlig kun c. 3,000 Fod borte omtrent 1 $\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord; da Breadablik var drejet saa meget Bagbord over, at Drott havde c. 1 $\frac{1}{2}$  Streg om Styrbord, saa Kaptajnen, at der om Bord paa Drott kom en Mand op til Rorgænger paa Kommandobroen, og at Roret paa Drott blev lagt Bagbord, saa at Drott begyndte at svaje Styrbord over, hvorfor man om Bord paa Breadablik, der stadig gik for Styrbords Ror, gav 2 Fløjtestød; straks efter saas Drotts Master overet 3 Streger paa Breadabliks Boug i en Afstand af mellem 1500 og 1800 Fod, hvorefter Breadabliks Maskine blev slaaet stop og straks efter fuld Kraft bak, idet der gaves 3 Fløjtestød; omtrent  $\frac{1}{2}$  Minut efter hørtes 1 Fløjtestød fra Drott. Breadablik, hvis Skrue var højreskaaren, men hvis Ror fremdeles laa haardt Styrbord, vedblev at svinge til Bagbord, medens Drott, der kom med stor Fart, svingede til Styrbord, indtil begge Skibe tørnede sammen; Breadablik laa da i N. N. V. og havde meget ringe Fart fremover; det var c. 2 à 3 Minutter efter at der var slaaet Bak.

Ifølge Drotts Fremstilling var 1ste Styrmand, der havde Vagt, paa Broen sammen med Rorgænger; omtrent Kl. 11 Form. fik de Øje paa en Damp c. 2 Streger paa deres Styrbords Boug med en Kurs, der skar Drotts; da Breadablik var, efter Styrmandens Angivelse, 1 Kvartmil, efter Rorgængerens,  $\frac{1}{2}$  Kvartmil borte c. 3 Streger om Styrbord, lagde de i Drott Roret haardt Bagbord uden dog at give noget Fløjtestød; Drott drejede hurtig Styrbord over, og da man havde faaet Breadablik omtrent ret for, hørte man 2 Fløjtestød fra Breadablik som Signal om, at dette Skib drejede Bagbord over. Det var da formentlig for sent for Drott igen at skifte Ror,

og de vedblev derfor at svinge Styrbord over. Da Drott havde faaet Breadablik c. 3 Streger paa Bagbords Boug, kom Kaptajnen paa Dækket og gav 1 Fløjtestød, medens man først derefter hørte, at Breadablik paany gav 2 Fløjtestød; kort efter skete Sammenstødet. Drott havde hele Tiden gaaet med fuld Fart, idet man gik ud fra, at man ved at mindske Fart eller stoppe vilde have udsat sig for at gøre Sammenstødet farligere, idet dette da formentlig vilde være sket, medens de to Skibes Kurser var mere tværs af hinanden.

Idet Retten ikke fandt det fornødent at komme nærmere ind paa forskellige Uoverensstemmelser i Forklaringerne, udtalte den, at det i al Fald var givet, at Breadablik havde handlet i Strid med Søvejsreglernes Art. 19 og 21 ved at give Styrbords Ror, idet det ikke var godtgjort, eller blot gjort sandsynlig, at Skibene paa det Tidspunkt var hinanden saa nær, at man om Bord i Breadablik var berettiget til at gaa ud fra, at Sammenstød, hvis Breadablik holdt Kurs, var uundgaelig, tilmed da Breadablik intet havde foretaget forinden, for at paa kalde Drotts Opmærksomhed; det var heller ikke givet, om ikke Sammenstød kunde være undgaaet, hvis Breadablik senere, da man opdagede, at Drott drejede Styrbord over, i Stedet for at fastholde sin Manøvre havde stoppet og bakket noget tidligere end det skete (se Art. 23).

Hvad Drott angik, da fandtes dette Skib at have ventet noget for længe med at dreje Styrbord over, og det havde ved at undlade at give det befalede Fløjtestød, straks da det drejede, overtraadt Søvejsreglernes Art. 28, ligesom det ogsaa havde handlet imod disse Reglers Art. 27 og 29 ved ikke at gøre noget Forsøg paa at undgaa Sammenstødet, da man bemærkede, at Breadablik drejede Bagbord over.

Retten fandt herefter, at der var Skyld paa begge Sider, dog saaledes, at den overvejende Skyld paahvilede Breadablik, men da dette Skib led et omtrent dobbelt saa stort Tab ved Sammenstødet som Drott, fandtes det rigtigst, jfr. Sølovens § 220, at hvert Skib bar sin Skade, hvorfor Parterne frifandtes for hinandens Tiltale. Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. No. 47/1901, afsagt d. 10. Juli. En med Dampskibet Island forhyret Fyrbøder rømt i New York — simpelt Fængsel i 14 Dage efter Sølovens § 298 og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 48/1901, afsagt d. 17. Juli. En med Dampskibet Norge forhyret Mellemdæksopvarter forladt Skibet her samme Dag, som han var kommen om Bord — simpelt Fængsel i 14 Dage efter Sølovens § 298 og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 49/1901, afsagt d. 24. Juli. En med Dampskibet Alabama forhyret Fyrbøder rømt i New Orleans sammen med flere andre — simpelt Fængsel i 3 Uger efter Sølovens § 298 og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 51/1901, afsagt d. 9. August d. A. En med Dampskibet Frisia forhyret Matros rømt i Dortrecht i beruset Tilstand. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 67/1900, afsagt d. 14. August 1901. Skibsfører Chr. Jensen, Ejer af Sk. „Familiens Haab“, mod „Norddeutsche Dampschiffahrts Aktiengesellschaft“ i Rostock.

Ejeren af Familiens Haab anlagde Sag imod nævnte Dampskibsselskab til Erstatning for Skade, som Skonnerten d. 25. August 1900 havde faaet ved i Drogen at blive paa sejlet af en Damp, der formentes at

være Director Arthur Bartz, tilhørende nævnte Selskab. Den Aften, da Sammenstødet skete, var det mørkt med Regnbyger; Vinden vestlig, stiv Kuling. Familiens Haab kom syd fra og passerede Kl. 10 Drogdens Fyrskib; den laa for Bagbordshalse og gjorde en Fart af 3 à 4 Knob. Kl. 11 $\frac{1}{2}$  havde man Kastrup Knæ Fyr i Nordvest i en Afstand af c. 3 Kabellængder og styrede derefter N. N. V.  $\frac{1}{4}$  V. Kort efter fik man Øje paa en Dampers Topplanterne og røde Sidelanterne godt 2 Streger om Styrbord; Lysene trak sig i Løbet af c. 5 Minutter til 4 Streger om Styrbord og derefter i Løbet af 1 Minut rask forefter, hvorefter Damperen, der intet Signal havde givet, med sin Bagbordsside tårnede mod Skonnertens Spryd og Stævn; straks efter forsvandt Damperen af Syne, og, uagtet der blev raabt over til den, lod den intet høre fra sig; om Bord paa Skonnerten havde man ingen Anelse om, hvad Damperen hed og kunde end ikke se dens Skorstensmærke; man antog, at den kom fra Hollænderdybet, var 500 à 600 Tons og lastet. Forinden Sammenstødet var Skonnerten blevet passeret af en medgaaende Damper paa Bagbordsside, og efter Sammenstødet passerede en anden medgaaende Damper om Styrbord.

Efter Sammenstødet drev Skonnerten, der bjærgede sine Sejl, ned paa „Knolden“ ved Saltholm og blev næste Dag bugseret til Kjøbenhavn. Det viste sig, at Klyverbom og Spryd var brækket, Bagbords Boug forskubbet og Styrbords Boug begivet; Synsmændene ansatte Reparationen til 3,300 Kr. og Skibets Værdi før Sammenstødet til 5,000 Kr., men udtalte, at det maatte antages, at yderligere Reparationer end de af dem ansatte maatte foretages, hvorfor det daarlig vilde betale sig at reparere; Skibet var bygget i 1845, havde ingen Klasse og var ikke assureret; men iøvrigt udtaltes, at Skibet var vel holdt og ikke forfaldent.

Efter at der gennem Annoncer var søgt Oplysninger om det paagældende Dampskib, fremkom Meddelelse fra Føreren af Director Arthur Bartz om, at han den paagældende Aften havde haft et Sammenstød syd for Nordre Røse (Kastrup Knæs Fyrtaarn) med en Sejler, som var forsvunden. Der indlededes da Forhandling mellem Ejeren af „Familiens Haab“ og Theo Koch & Co. paa Damperens Vegne, men disse sluttede uden Resultat, idet man fra „Director Arthur Bartz“ Side efter de afgivne Forklaringer hævdede, at det ikke var „Familiens Haab“, som Damperen havde stødt sammen med.

Ifølge den af den vagthavende Besætning om Bord i Damperen afgivne Søforklaring afgik de den paagældende Aften Kl. 10 $\frac{1}{2}$  fra Kjøbenhavn, bestemt i Ballast til Rostock. Kl. 11 $\frac{1}{4}$  passerede de øst om Nordre Røse, lidt vestligere end Midten af Farvandet; Kursen sattes S. t. V.; det var ikke oplyst, om Urene paa Damperen og Skonnerten stemte overens. C. 10 Minutter efter fik de to modgaaende Dampere i Sigte, en paa hver Side, saaledes at der var rigelig Plads til at passere imellem dem; kort efter varskoedes en grøn Lanterne paa en Sejler 3 à 4 Streger forude om Bagbord; der blev beordret langsom til Maskinen, og Roret blev lagt noget Bagbord, saa at de drejede 1 à 1 $\frac{1}{2}$  Streg; mere turde de ikke dreje af Hensyn til den ene modgaaende Damper, og for ikke at forurolige denne, gaves intet Fløjtesignal. Kaptajnen mente, at Sejleren laa for Styrbords Halse S. S. V. og at den vilde gaa foran for Damperen; kort efter skete imidlertid Sammenstødet. Straks efter kom Skibene fra hinanden, men „Director Arthur Bartz“ stoppede og blev liggende i 5 Minutter; da der imidlertid ikke hørtes Raab om Hjælp eller videre, fortsattes Rejsen.

Det Beløb, som Ejeren af „Familiens Haab“ forlangte erstattet, androg 4,398 Kr. 48 Øre og bestod af det anslaaede Reparationsbeløb, Fragttab for 2 Maaneder, Udgifter til Bugsering, til Hyre og Besigtigelse m. m.

Retten udtalte nu først, at der ikke kunde lægges nogen særlig Vægt paa de enkelte mindre Uoverensstem-

melser i de to Skibes Forklaringer angaaende Stedet for Sammenstødet, Damperens Størrelse m. m. At det var netop disse to Skibe, der havde haft Sammenstød, bekræftedes derimod afgørende derved, at Sammenstødet ifølge begges Forklaring havde fundet Sted mellem to syd fra kommende Dampere og ikke langt syd for Nordre Røse; og endvidere var der ikke for noget af Skibenes Vedkommende oplyst det ringeste om, med hvilket andet Skib henholdsvis det ene og det andet skulde have haft Sammenstød.

Det talte derhos imod „Director Arthur Bartz“, at dette Skib i Strid med de almindelige Søvejsregler (jfr. Sølovens § 223) ved at sejle bort uden at foretage videre selv havde været Skyld i, at der ikke var kommet til at foreligge yderligere Oplysninger. Hele Ansvar for Sammenstødet lagdes paa Damperen, der ikke havde holdt sig Søvejsreglerne efterrettelig. Hvad Erstatningen angik, da toges der Hensyn til, at „Familiens Haab“ ikke var blevet repareret, men derimod solgt for 1,800 Kr., hvorfor Erstatningen fastsattes, uden nærmere at komme ind paa de enkelte Paastande, efter Rettens Skøn til ialt 1,800 Kr. og Renter. Sagens Omkostninger skulde det indstævnte Selskab betale med 200 Kr.

V. M.

Kjøbenhavn, d. 19. Septbr. 1901.

Den ny Konkurrence om den meget omtalte Pollock-Præmie for den bedste Opfindelse, gaaende ud paa at redde Menneskeliv efter Kollision paa Søen, er i disse Dage aabnet i Havre. Der er ikke mindre end 328 Konkurrenter om den. Det vil erindres, at ingen af de Opfindere, der mødte ved Konkurrencen i Fjor, opnaaede at faa Præmien meddelt, men at en af dem dog fik en Belønning paa 10,000 Francs. Man vil nu med Interesse afvente, hvilket Resultat den internationale Kommission, der i Havre skal bedømme Opfindelserne, kommer til.

Trods den enorme Udvikling, som Dampskibstrafiken over Atlanterhavet er undergaaet i de senere Aar, dukker der dog stadig ny Planer op om at skabe hurtigere Forbindelser mellem Evropa og Nordamerika, særlig New York. Et saadant nyt Projekt vækker i denne Tid ikke ringe Opsigt i England, og dets Gennemførelse under den ene eller anden Form synes at være sikkert. Det gaar ud paa at anlægge en ny Havn ved Berehaven paa Irlands Vestkyst og derefter oprette et nyt Dampskibsselskab med Skibe, der vil kunne tilbagelægge Vejen derfra til New York paa 4 $\frac{1}{2}$  Dag. Ved Berehaven skal opføres en Pier, ved hvilken Vanddybden ved Ebbe vil være 40 engelske Fod, saaledes at de største „Liners“ kan gaa ind til den. Det ny Selskabs Flaade skal bestaa af meget store Dampere med en Fart af mindst 26—27 Knob; de skal løbe mellem New York og en engelsk Havn og anløbe Berehaven. Rejsen fra London til Berehaven kan gøres paa c. 14 Timer, saaledes at man vil kunne rejse fra London til New York paa 5 Dage. Udførelsen af denne Plan vil koste mange Millioner; man anslaaer Pieren og Havnen til c. 15 Millioner Kr. og de fire Dampere, man tænker sig at begynde med, til c. 8 Mill. Kr. hver. I og for sig synes det naturligt, om Planen havde vakt nogen Uro i Liverpool og Southampton, over hvilke Byer jo en saa betydelig Del af Trafikken til New York ledes. Det ny Projekts Fædre benægter dog dette, idet de fremhæver, at Berehaven vil blive en Anløbshavn ligesom Queenstown er det nu. Det vil ikke blive en Lade- og Lossehavn, men kun et Anlæg for at fremme Post- og Passagertrafikken, og det siges i denne Henseende at have fortrinlige Betingelser. Bere-

haven ligger c. 100 engl. Mil nærmere New York end Queenstown, og de transatlantiske Dampere passerer det i en Afstand af 7—8 engl. Mil; med en ringe Afvigelse fra deres Kurs kan de anløbe Havnen. Det er da Tanken over Berehaven at lede Post- og Passagertrafikken fra Nordamerika gennem Irland til England og omvendt.

Ved Søderhamns Raadhusret er, ifølge „Gøteborgs H. och Sjöft.“, afsagt Dom i følgende Bjærgningssag:

Den 4. August 1900 grundstødte Fragtdampskibet „Nordstjernen“ af Stockholm i Søderhamns Skærgaard. Stuver A. P. Nilsson i Sandarne anmodedes om med det nødvendige Mandskab at hjælpe til med Lastens Losning om Natten for at faa det ubeskadigede Fartøj flot. Under Arbejdet hermed steg Vandet, og Fartøjet gik uden videre Hjælp af Grunden.

En rum Tid efter stævnedes Stuver Nilsson „Nordstjernen“s Rederi og fordrede Bjærgeløn. Sagen er siden behandlet flere Gange med Vidner baade i Stockholm og Søderhamn.

Retten erklærede nu, at da Arbejdet med Lastens Losning maatte anses for at have bidraget til, at Fartøjet blev taget af Grunden, var det at betragte som Bjærgningsarbejde, men da Fartøjet ikke var udsat for nogen større Fare, idet Besætningen begyndte Losning af Lasten, da Bjærgningsmaterialerne og Bjærgningsredskaberne ikke var udsat for nogen Fare eller havde lidt nogen Skade, da Arbejdet krævede kort Tid, og da Stuver Nilsson ikke lagde nogen videre Indsigt eller Dristighed for Dagen, samt da Arbejdsomkostningerne ikke var gaet op til mere end noget over 600 Kr., bestemtes Bjærgelønnen — uagtet Værdien af Skib og Last var c. 340,000 Kr. — til 1,152 Kr., hvorhos Indstævnte skal erstatte Sagsomkostningerne med 821 Kr. „Nordstjernen“s Rederi havde tidligere budt Nilsson 500 Kr. for hans Arbejde foruden hans Udgifter, eller omtrent det samme Beløb, som Retten dømte ham til at betale. — Det antages, at Sagen vil blive prøvet ved en højere Domstol.

Fra Boulogne tilskrives os under 15. ds.:

De bedes optage følgende i Deres ærede Blad:

Vrag i Nordsøen. Søndag d. 8. September 1901 Aften Kl. 6 paa 56° 11' N. Br. 7° 15' Ø. Lgd. passeredes et Vrag af et større Skib, antagelig en Bark eller 3-m. Skonnert, flydende paa Lasten med Agterskibet over Vandet, og en Del af Styrbords Side samt en blankskrabt Mast med hvidmalet Stump staaende, holdt oprejst af Riggeren. Vraget passeredes i umiddelbar Nærhed, men Navnet kunde ikke opdages, ej heller noget levende om Bord.

Da ommeldte Skib passeredes, var Vinden S. Ø. og stiv Kuling; det laa farligt for Sejlskibe, som styrede efter Kanalen med østlige Vinde.

N. Andersen,

Fører af Sk. „Garibaldi“ af Svendborg.

„Allgemeine Schifffahrts-Zeitung“ har offentliggjort en Beskrivelse af et Natsignal-Apparat, der er opfundet af Behr. Apparatet bestaar af et Dobbelttrør med et Drivhjul og er forsynet med to Rakethylstre, et for System No. 1, som er for en Afstand af mindre end 10 miles, og det andet for System No. 2 for en Afstand af 10 miles og derover. Forskellen mellem disse to Systemer er, at en Raket af No. 1 udkaster 2 eller flere Signaler i Form af en kulørt Stjerne eller Blink, medens en Raket af No. 2 kun udkaster 1 saadant Signal, hvorved det gøres mere distinkt for den længere Afstand.

De Stjerner og Blink, der udkastes, er enten røde, grønne eller hvide, og Signalerne er i Overensstemmelse med den ny internationale Code. — Apparatet kan ogsaa benyttes til at udkaste Liner eller sprede Olje.

Man har i St. Petersburg nylig med tilfredsstillende Resultater gjort Forsøg med Anvendelsen af Isbrydere i den Tid, da de ikke er i Funktion, et Spørgsmaal, der jo er af stor økonomisk Betydning. En nybygget Isbryder er nemlig bleven indrettet til at forhindre Ild om Bord i Skibe i at udbrede sig. De store Ildebrande, der hvert Aar har fundet Sted ved Volga-Stationerne, har foraarsaget enorme Tab, og det har været haabløst at udføre Redningsarbejde fra Land. Den ny Isbryder er indrettet saa at den kan sejle imellem en brændende Flaade af Flodfartøjer; den kan bore dem i Sænk, hvis Redning er haabløs eller som er en Fare for deres Naboe.

## Er Woodbridge „en god og sikker Havn“?

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Tillad mig gennem Deres ærede Blad at fremkomme med lidt Oplysning om Woodbridge, da det mulig kan være af Interesse for de Skibsførere, som ikke har været der.

I St. Petersburg indtog jeg i Skibet en Ladning Oljekager fra Firmaet William Miller & Co., Certepartiet lydende som sædvanligt: good and safe Port on the Eastcoast of Great Britain, or so near thereunto as she may safely get, Ordre i Helsingør.

Ved Ankomsten til Helsingør modtog jeg Ordre til Woodbridge, og da jeg hos Hr. Major Wright erfarede, at Skibe, som jeg vidste var ligesaa dybgaende, ofte var bleven sendt dertil, fandt jeg ikke at kunne nægte at modtage Ordren.

Vi ankom udenfor Indsejlingen om Eftermiddagen d. 29. Juli kort før Springtid, fik Lods og kom ind over Barren samme Aften ved Højvandstid og ankrede. Fra Indsejlingen er der 12 Kml. til Woodbridge, og indtil 5 Kml. fra Havnen er 2½ à 3 Favne Vand at ankre paa med laveste Vande. Næste Morgen fortsattes op af Revieret; omtrent paa Halvvejen skiftedes Lods; jeg opgav Dybgaendet 10' 5" og spurgte, om Skibet kunde ligge sikkert, i Fald vi ikke naaede ind til Losseplads med Højvandet, hvortil han svarede ja, der var blød Bund at staa i.

En god halv Kabellængde fra Lossepladsen tog Skibet Grunden og blev staaende. Vandet var da begyndt at falde. Det viste sig imidlertid, at der var haard Sandbund, c. 2 Fod Vand ved Lavvande. Næste Højvande mødte Lodsens atter om Bord og vi skulde forsøge at hive ind; vi hev vel 10 à 15 Favne frem, men det var da umuligt at faa Skibet længere; da Vandet begyndte at falde, undersøgte jeg Bunden og fandt, at der var blød Bund fra Forenden af Skibet til midt i Fokkerøstet, derfra agterefter haard Sandbund; senere, da Vandet faldt fra, begav Skibet sig ved Storlugskarmen samt ved Stødene i Skandæk og Lønning; tillige trak det sig betydelig op midtskibs, særlig i Bagbords Side, som det laa over til.

Jeg opfordrede Modtageren til at sende Lægter, som han ogsaa lovede; næste Højvande var det Top af Spring, og begrundet paa frisk N. V. Kuling, blev Vandstanden lidt bedre, saa vi med Besvær fik heven saa langt frem, at Skibet kom til at staa i blød Grund overalt. Der

blev da sendt Lægter og efter at Skibet var lettet til 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Fod, halede vi ind til Lossepladsen.

I St. Petersborg spurgte Aflasteren, hvor dybt Skibet laa, da Lasten var inde, hvilket jeg opgav noget dybere, eftersom det laa i fersk Vand, men det er altsaa ikke taget i Betragtning; jeg kan bevidne, at det største Dybgaende, et Skib kunde flyde ind til Lossepladsen med ved nævnte Springtid, vilde været 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod. Efter min

Opfattelse kan Woodbridge ikke kaldes for good and safe Port for et Skib med over 10 Fods Dybgaende. Jeg vil derfor advare enhver af mine Kolleger mod at modtage Ordre dertil.

Med Tak for Optagelsen

H. E. Jensen,  
Sk. „Maren Kirstine“,  
Thurø.

## Signaler med Dampfløjte, Taagehorn og Lys.

Vi har modtaget følgende:

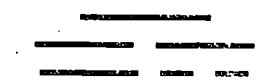
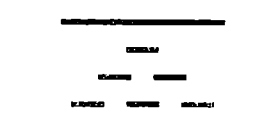
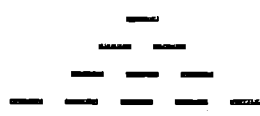
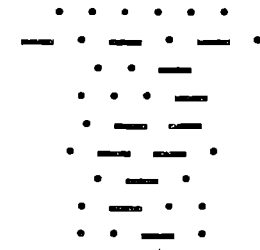
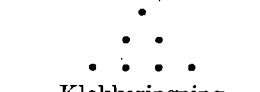
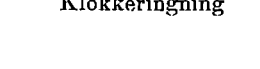
Som et enkelt Eksempel paa Udviklingen indenfor Skibsfarten i de sidste c. 20 Aar kan nævnes den, der vedrører Taagesignaler. De var i Halvfjerserne vist lige saa tidssvarende som nu; thi Farten var den Gang ikke saa forceret; der var Tid til at læmpe Rejsen efter Forholdene. Indtil 1880 var det let at huske de befalede Taagesignaler, thi der var kun tre, og det var paabudt at bruge dem mindst hver 5 Minutter. Dampere brugte Dampfløjten, Sejlere Taagehorn og Ankerliggeren en Klokke. I 1880 sattes Tidsforløbet til 2 Minutter samtidig med, at Sejlere fik 3 Signaler og Dampere Tilladelse til at anvende 3 Fløjtesignaler, for derved at angive Manøvre og Kursforandring til Skibe, der var i Sigte. Signalernes Antal var derved vokset til 8. Fra 1897 har Ankerligger- og Sejlskibssignaler skullet lyde med højst 1 Minuts Mellemrum, og der blev anordnet frivillige Signaler for Dampers Kursforandring (denne Bestemmelse overholdes kun i amerikanske Farvande); samtidig indførtes ny Signaler for Dampere, der ligger stille, Dampere, der

er forhindret i fri Manøvre, samt Nødsignal for Sejl- og Dampskibe. Derved voksede Signalernes Antal til 12, som det er enhver Navigatørs Pligt at huske og handle efter til enhver Tid.

Den ny officielle Signalebog indeholder et helt Sæt Lyd- og Lyssignaler efter Morses System. Det anbefales at bruge dem med Varsomhed i befærede Farvande, men desuagtet maa de anses for at have en saadan international Betydning, at det er enhver Navigatørs Pligt enten at huske dem eller have Midler ved Haanden, hvorved Forveksling kan undgaas.

At erindre saa mange Signaler og særlig dem, der sjældent anvendes, er meget vanskeligt; men denne Ulempe kan modarbejdes ved paa Kommandobroen eller Halvdækket at anbringe en Tavle med Streger og Prikker, der angiver Varigheden af de forskellige Lyd- og Lyssignalers Længde.

For at være fuldstændig, maa en saadan Tavle indeholde følgende Oplysninger (Prikker angiver c. 1 Sekund, Streger 3 til 6 Sekunder med c. 1 Sekunds Mellemrum):

Lydsignaler.			
	Dampfløjte	—	Dampere under Fart
	Uafbrudt Modparten skal være i Sigte	—	— stoppet
	Taagehorn	—	— uden Manøvreævne
	Lys og Lydsignaler	—	— Nødsignal
	Lyssignal mellem slæbt og slæbende Fartøj	—	— Jeg drejer til Styrbord
	Klokkeringning	—	— - - Bagbord
		—	— Maskinen bækker fuld Kraft
		—	Sejlskib har Vinden Styrbord ind
		—	— - - Bagbord ind
		—	— - - agtenfor Tværs
		—	— Nødsignal
		—	Opmærksomhedssignal
		—	Jeg har forstaaet Signalet
		—	De støvner mod Fare
		—	Jeg behøver Hjælp, forlad mig ikke
		—	Har truffet Is
		—	Deres Lanterne brænder ikke
		—	Mit Fartøj ligger stille; De kan føle Dem frem forbi mig
		—	Stop eller drej til; jeg har vigtige Meddelelser
		—	Jeg har Havari; kommuniker med mig
		—	Styr mere til Styrbord
		—	— - - Bagbord
		—	Kast Slæberen los
		—	Ankerligger

Skipper.

## Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge ikke indtraadt nogen som helst Bedring, og Udsigterne til, at en saadan snart skal komme, er desværre ikke lyse. Enkelte Redere, baade i Udlandet og her hjemme, har allerede begyndt at lægge en Del af deres Tonnage op, og det varer vist næppe længe, inden flere følger efter, thi der hersker ingen Tvivl om, at der stadig er alt for megen Tonnage

i Fart i Forhold til den Handelsomsætning, som for Tiden finder Sted hele Verden over. For saadanne Artiklers Vedkommende som Korn, Træ, Erts, Bomuld og lignende Masseartikler lyder der stadig Klager fra Købmændene over, hvor vanskeligt det er at bringe Salg i Stand, og selvfølgelig forplanter denne Slaphed sig hurtigt til Skibsfarten. Kommer der mere Liv i Handelen, kommer der

ogsaa mere Liv i Skibsfarten, men indtil denne Glædesbegivenhed indtræder, vilde det uden Tvivl være det fornøftigste, om enhver Reder bandt nogle af sine Dampere fast og ganske roligt lod dem vente paa bedre Tider. I Kulmarkedet synes der at være en Del mere Liv, men Raterne holdes nede som en Følge af, at der udbydes Rum i Overflødighed. Saa lave Rater som 4/6 à 4/9 fra Cardiff til Malta er vistnok ikke set tidligere, i hvert Tilfælde ikke i Forhold til de Priser for Bunkerkul, som nu maa betales.

Det østlige Marked er uforandret flovt. Fra Calcutta betales pr. Septbr./Oktbr. 20/ Jutebasis til London eller Dundee. For Ris fra Basscin til p. p. er der sluttet til 22/ pr. Oktober. Pr. samme Termin er der for Sukker fra Java til U. S. betalt 20/, hvilket er mindst 5 Shillings pr. Ton lavere, end der sluttedes til for et Par Maaneder siden.

Sortehavet, Donau og Azoff fragter stadig væk nogenlunde rigeligt, men Raterne er ikke højere. Fra Odessa kan sluttet til 9/6 L. H. A. R., 10/ Hamburg pr. Septbr./15 Oktbr. Sulina noteres omtrent det samme. Fra Donau er Raten c. 12/ pr. Oktober til L. H. A. R., 12/6 Hamburg, medens der pr. November kan faas 1 1/2 à 3 Pence mere. Azoff noteres pr. Oktober 10/9 à 11/ „any“, 6 Pence mere til Hamburg. For Salt fra Eupatoria til Riga er der sluttet en Oktober Dampere til 14/ pr. Ton.

Middelhavet er flovt, og de stedfundne Befragtninger er hovedsagelig for Erts. Der er sidst sluttet til 7/9 Carthagen/Maryport, 8/ Seriphos/Glasgow, 9/ Huelva/U. S., alt med „free dispatch“, medens der med „full terms“ betales 8/ Carthagen/Rotterdam, 8/3 Porman/Jarrow, 7/9 Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam, option 7/6 Tyne, 8/3 à 8/6 Malaga/Rotterdam. For Esparto fra Tunis til Aberdeen noteres 14/6 og fra Oran til Garston 13/. Endvidere noteres der 9/3 à 9/6 for Fosfat fra Sfax til Kings Lynn. Raterne for Erts fra Bilbao er gennemgaaende lidt lavere som følger: 5/ à 5/1 1/2 til Middlesbro, 5/4 1/2 Glasgow, 4/ Cardiff, 4/3 Swansea, 5/ à 5/3 Rotterdam.

Amerika er uforandret mat. Der hersker fremdeles en uhørt Knaphed paa Laster, og den forløbne Uge har f. Eks. ikke en eneste Befragtning af en hel Kornladning fra nordlig Havn at opvise. Paa Netto Charter fra Golfen er der sluttet nogle Oktober Dampere til 12/ U. K. eller Kont. Pr. Oktbr./Novbr. betales 13/ og pr. Novbr./Decbr. 13/9 à 14/, Option af en dansk Havn til 1 Shilling, to Havne 1/6 ekstra. For Fosfat er der sluttet en prompt Baad fra Norfolk eller Fernandina saa lavt som til 8/10 1/2 d. Rotterdam, Option 9/9 Landskrona, hvilket vistnok er en Rekordfragt, hvad Sletbed angaar. Kulraterne er uforandrede paa Basis af 10/ fra Philadelphia til Middelhavet. Der er en Smule Begar for store Dampere til Maanedsfragt, men Raten kan ikke sættes til over 3/6 à 3/9 pr. Ton Dødvægt.

La Plata viser ingen Bedring. Der noteres fremdeles kun 12/ pr. Oktober fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., og selv hertil er det vanskeligt at faa en Baad placeret, da Ladning er saa knap.

Østersømarkedet er saa elendigt, som det ikke har været i umindelige Tider. Laster er næsten ikke til at opdrive, og vi tager vist ikke meget fejl, naar vi siger, at en Del af Østersøtonnagen nødtvungent vil blive lagt op i den nærmeste Fremtid, fordi der ikke bliver noget at sejle med. En Del Dampere vil maaske nok kunne benyttes i Kulfart, men denne Trade er tarvelig nok i Forvejen, og hvis en større Mængde Tonnage kastes paa Markedet, vil Raterne uden Tvivl gaa ned til rene Tabsfragter. Petersborg Markedet er fuldstændig demoraliseret; de regulære Dampere har forgæves udbudt Rum til 9 3/4 og 9 Pence Hvedebasis London eller Rotterdam. I Riga findes næsten heller ingen Ladning, og der noteres nominelt kun 18/ D/B. Hull eller Grimsby, 19/ London, Hfl. 11 Holland, Frcs. 26 Dunkirk eller Ghent, Frcs. 28 Rouen. Libau er yderst flovt, efterdi Tilførslerne er

knappe, og da der er rigelig Tonnage, betales der ikke mere end 7 1/2 à 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Selv til disse tarvelige Rater er det vanskeligt at erholde Ladning. Træfragter fra Botten er der kun faa af; der noteres 21/ D/B. Kronstadt/London, 19/ Grangemouth eller Leith, Frcs. 26/28 D/B. fra Søderhamn Distriktet til Nordfrankrig. For Smaadampere fra Sydbotten til Danmark betales højst Rmk. 19/20 pr. Std. Brædder.

Kulfragterne er nærmest uforandrede; kun Wales/Østersøen er fastere, og er der saaledes betalt Cardiff/Stettin 5/6. Kronstadt 5/6 à 5/9. Der er gennemgaaende langsom Ekspedition i Wales og paa Tynen. Fra sidst nævnte Sted er sidst betalt 3/10 1/2 à 4/ til Kronstadt, 4/3 Riga, 4/ à 4/1 1/2 Swinemünde, 4/3 Korsør eller Nyborg, 5/4 1/2 à 5/9 Genua, Venedig 6/9. Fra Cardiff betales 6/ à 6/3 til Alexandria eller Port Said, 6/ Genua, 6/ Tenerifa, 5/ Kjøbenhavn, 14/ Buenos Ayres.

Sejlskibsmarkedet er gennemgaaende flovt, og ligesom for Dampskibenes Vedkommende er der stor Knaphed paa Laster. I Botten nærmer Sæsonen sig sin Slutning, men desuagtet er Raterne uforandret lave; det højst opnaelige er saaledes Rm. 22 fra Nordfinland til Danmark, Rm. 20 fra Sydfinland. Fra Mellemsverrig kan betinges Rm. 18/19 for større og c. Rm. 20/21 for mindre Sejlere til Danmark. Fra Tyne til Harburg er sluttet til 6/ for Kul, og fra Leith til Odense til £ 5 7/6, Methil/Gøteborg £ 4.10/ pr. Keel. Kridt fra Rønne til Riga, Reval eller St. Petersburg pr. ultimo September giver Rm. 3 1/2 à 4 pr. Ton, og for Lervarer fra Høganäs noteres Kr. 4 1/2 til Riga, Kr. 3 3/4—4 til Christiania. Fra Sydamerikas Vestkyst til U. K. eller Kont. kan nu kun erholdes 23/6 pr. Efteraaret, 28/6 pr. Decbr./Januar. Fra Portland (O.) er 41/3 opnaeligt pr. December og fra San Francisco 38/9 à 40/. For Kul fra Tyne til Cape er betalt 22/, og fra Cardiff til Mauritius 15/6. For Tømmer fra Pensacola til Algoa Bay sluttedes sidst til 150/ pr. 15. Novbr./31. Decbr.

## Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 2den Eksamenstermin i 1901 har Skolen indstillet 7 Elever til den amlindelige Styrmandseksamen. I 2den Afdeling indstilledes 5 Elever i Navigation, 5 i Geografi og Vejrlære, 5 i Engelsk og 4 i Søret og Handelsvidenskab. 1 Elev bestod ikke i Geografi og Vejrlære, alle de øvrige bestod. Desuden har 1 Elev bestaaet Sætteskipperprøven og 3 Fiskeskipperprøven. Skolen optager fremdeles Elever til enhver Tid i alle Afdelinger. Uformuende Elever kan vente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er O. Mathiasen, A. Landt, P. N. Pedersen samt Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen, der paa Forlangende sender Program og nærmere Oplysninger.

Efterlysning. Dansk Fyrbøder Ulrik Vidberg der har været forhyret med det tyske Dpsk. „Cassino“, opfordres til at afhente i Udenrigsministeriet et der beroende, ham tilkommende Pengebeløb. Legitimationspapirer maa medbringes.

Styrmandseksamen. Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod i alt følgende Antal Elever:

1. Afdeling 43 (afvist 4); 2. Afdeling i Navigation 23 (afvist 1), Geografi og Vejrlære 22 (afvist 3), Engelsk 14 (afvist 3), Søret og Handelsvidenskab 20.

Om Esbjerg ny Fiskerihavn skrives til os:

Esbjerg Havn anlagdes i sin Tid uden at man anede, hvor stor en Trafik, der efterhaanden vilde udvikle sig der, Havnen er derfor i alle sine Forhold bleven for indskrænket og den livlige Besejling af et stort Antal Fiskekuttere er

derfor ofte til Ulampe for den øvrige Trafik, hvor Tiden altid er knap tilmaalt. Fiskere og de i Trafiken interesserede Rederier og Skibsførere ansøgte derfor om at faa en ny Fiskerihavn anlagt, saaledes at den kunde blive uafhængig af Trafikhavnen, og nævnte Ansøgning blev ogsaa bevilget. Den ny Fiskerihavn nærmer sig nu sin Fuldførelse, og da der i den nærmeste Fremtid ikke er nogen Udsigt til nogen anden Havn paa Vestkysten, hverken for Trafik eller Fiskeri, har Esbjerg Havn sin Betydning for Kredse langt ud over det lokale Omraade.

Esbjerg ny Fiskerihavn ligger vest for den gamle Havn; der er udgravet et Bassin paa ca. 5 Td. Land. Vanddybden er 18 Fod ved Højvande. Pladsen foran Bassinet er blevet opfyldt og planeret, og her opføres to store Bygninger til Fiskehandlernes Afbenyttelse. Til disse Bygninger fører et Spor, og ind mod den gamle Havn ligger en bred Kaj, henved 1,000 Fod lang, brolagt med hugne Sten. Langs denne Kaj ligger Kutterne fortøjede; men Fiskerne frygter for at Havnen ikke vil byde tilstrækkelig Sikkerhed, naar Efteraars- og Vinterstormene kommer, da Kutterne skal ligge 5-6 uden-paa hverandre, saa der kan være Fare for, at de svageste bliver knuste. Naar vestre og yderste Mole ogsaa blev sat i Stand til, at Kuttere kunde fortøjes der, vilde den Frygt være slaaet ned. Der er indsendt Andragende til de paa-gældende Autoriteter om at faa denne Forbedring, og man maa haabe, at fornøden Bevilling dertil gives i en nær Fremtid. Havnen vil da være en virkelig Mønsterhavn. Ved den inderste Ende af Bassinet er bygget en Bedding.

Om Skibes Forsyning med Drikkevand i Philadelphia meddeler Udenrigsministeriet:

I Anledning af en Klage fra det danske Vicekonsulat i Philadelphia til Byens Kommunalbestyrelse har denne givet Ordre til, at Skibe, som indtager Vand i Havnen, skal forsynes med Byens sædvanlig Drikkevand. Skibene maa henvende sig til nærmeste „fire and police boat“ og vil da gratis erholde Tilladelse til at tage Vand fra Byens Vandhaner langs „Delaware avenue“. Samme Tilladelse kan Vandbaade faa, saa at Skibe, der ikke har de fornødne Hjælpemidler til selv at tage Vand fra nævnte Vandhaner, kan sikre sig, at Vandbaadene leverer Byens Drikkevand.

## Personalia.

Opsynsmand ved Skagens Redningsstation, Kapt. P. K. Nielsen har af den tyske Kejser faaet tildelt en Marinekikkert med Inskription, Stationens Baadformand Niels A. Nielsen et Guldur med Kejserens Navnetræk og Billede, og vedkommende Redningsbaads øvrige Besætning 220 Kr. til Fordeling — alt for det af dem udviste Forhold ved Redningen af Besætningen fra tysk Kutter Almuth, der strandede paa Skagens Rev d. 27. Oktb. f. A.

Dødsfald. Fhv. Fører af Bjærgningsdpsk. Helsingør Kapt. A. Hansen er, if. „Korsør Avis“ afgaaet ved Døden. Kapt. Hansen var i over 20 Aar i Svitzers Tjeneste som Fører af forskellige af Selskabets Dampere, og han var anset for en kyndig Mand, hvor det gjaldt vanskelige Bjærgningsforetagender. Han opgav for 3 Aar siden Søen paa Grund af Sygdom og har siden boet ved Korsør.

## Ugens Havarier.

Merkur, Dpsk. af Drammen, har paa Rejsen fra Hartlepool med Kul til Odense været paa Grund paa Ljushagen. Flot med Assistance af Svitzers „Kattegat“ og indbragt til Koldby Kaas for Tætning.

Alabama, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund paa Elben — flot ved Højvande.

Klampenborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra England til Kronstadt med Kul indbragt til Reval af Bremer Dpsk. „Düsseldorf“ med Skade paa Maskinen.

Baltique, Dpsk., har paa Rejsen fra Antwerpen til Aalborg med Gødning haft haardt Vejr og faaet Ladningen beskadiget af Søvand.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Hos Burmeister & Wain er en ny Damper, bygget til Firmaet H. C. Christensen i Marstal, løbet af Stablen Skibets Dimensioner er: 230' × 36'6" × 16'6", det laster 1,800 Tons og bygges til Bur Veritas højeste Klasse. Skibet fik Navnet Erindring og skal føres af Kapt. Hansen, Marstal.

Der er afholdt Prøvetur med Dpsk. Redang, bygget til Østasiatisk Kompagni hos Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Prøveturen viste udmærkede Resultater, baade i Henseende til Fart og Kulforbrug.

I Tvedestrand i Norge er løbet af Stablen 3/m Skonnert Dana, der laster c. 500 Tons d. V. Skibet er bygget til d'Hr. Herman C. Bøye & Co. m. fl. i Marstal og skal føres af Kapt. Andr. Carlsen.

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afg. fra Kbhvn. 18. Septbr., best. til New York. — Kentucky, Thiedemann, ank. til Kbhvn. 5. Septbr. — Leopold II, Sørensen, ank. til St. Petersburg 11. Septbr. — Nicolai II, Wulff, afg. fra Kbhvn. 22. Avg., best. til New York. — Norge, Gundel, ankom til New York 12. Septbr. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 31. Avgust, best. til Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., best. til New York. — Douro, Ørum, afgik fra Drammen 11. Septbr., best. til Las Palmas. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 11. Septbr.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Antwerpen 16. Septbr. bestemt til Kjøbenhavn. — Antwerpen, Andreasen, ankom til Boston 6. Septbr. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 30. Avgust, best. til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Kbhvn. 15. Septbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Kbhvn. 11. Septbr., bestemt til Bordeaux. — Ceres, Jacobæus, afg. fra Kbhvn. 15. Septbr., bestemt til Leith. — Chr. Broberg, Harder, i Barcelona. — Christian IX, Mollerup, afgik fra London 15. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Valkom 10. Septbr., bestemt til Genua. — Ella, Brock, ankom til Kbhvn. 16. Septbr. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 15. Septbr. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Boston. — Holar, Øst-Jacobsen, paa Island. — J. C. Jacobsen, Petersen, i Denia, Island, Skjødt, afgik fra New York 7. Septbr., best. til Kbhvn. — Jolantha, Ingvarsen, ankom til Kbhvn. 16. Septbr. — Kasan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Libau. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 16. Septbr. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 15. Septbr. — Laura, Aasberg, ank. til Kbhvn. 17. Septbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 7. Septbr., bestemt til Savannah. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 6. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Maja, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., best. til Hamburg. — Morsø, Frisenette, afgik fra Kbhvn. 13. Septbr., bestemt til Vestnorge. — Moskov, Fischer, afgik fra St. Petersburg 16. Septbr., bestemt til Libau. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 15. Septbr.

— Nordjylland, Kromann, ankom til Antwerpen 12. Septbr. — O. B. Suhr, Rohde, ankom til Dunkirk 16. Septbr. — Omsk, Møller, ankom til Åbo 17. Septbr. — Perm, Christensen, ankom til London 16. Septbr. — Pregel, Christensen, ankom til Hull 14. Septbr. — Skalholt, Gottfredsen, i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, ankom til Trondhjem 14. Septbr. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Libau 14. Septbr., best. til London. — Vendsyssel, Kjær, i Islandsfart. — Vesta, Lissner, i Islandsfart. — Vesuv, Andreasen, afgik fra Kbhvn 16. Septbr., bestemt til Ghent. — Viking, Egense, afgik fra Kbhvn. 14. Septbr., bestemt til Oporto.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 18. Septbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 19. Septbr., bestemt til Newcastle — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 19. Septbr., best. til Grimsby via Helsingborg. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 19. Septbr., best. til Newcastle. — Knutheborg, Hansen, afg. fra Newcastle 18. Septbr., best. til Aalborg. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 18. Septbr., bestemt til Aarhus. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 18. Septbr., bestemt til Randers. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 18. Septbr., best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 18. Septbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 18. Septbr., bestemt til Leith, via Aarhus, Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, Schmidt, ankom til Rotterdam 11. Septbr. — Frode, Wrisberg, afg. fra St. Petersborg 15. Septbr., best. til Rotterdam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rafsø 13. Septbr., bestemt til Calais. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Rotterdam 17. Septbr., best. til Wearmouth. — Erik II, Hveysel, afgik fra Rafsø 12. Septbr., best. til Rouen. — Knud II, Hansen, ankom til Newcastle 13. Septbr. — Skjold, Schmidt, afg. fra Newcastle 13. Septbr., best. til Libau. — Danmark, Kraemer, ankom til Blyth 15. Septbr. — Ragnar, Holst, afgik fra St. Petersborg 11. Septbr., best. til Rotterdam. — Volmer, Riber, afgik fra St. Petersborg 10. Septbr., best. til Rotterdam. — Dan, Tofte, ankom til Libau 12. Septbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Kronstadt 11. Septbr. — Olaf, Petersen, ank. til Newcastle 14. Septbr. — Svend II, Risø, afgik fra Stettin 15. Septbr., best. til Hankipudas.

Heimdal, Anine, Rathje, afg. fra Sundsvall 14. Septbr. — Kamma, Pedersen, ankom til Ghent 12. Septbr. — Helga, Lagesen, ankom til Sunderland 14. Septbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Blyth 16. Septbr. — Elna, Møller, ankom til Burntisland 17. Septbr. — Therese, Løffler, ankom til Rouen 14. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Jeppesen, afg. fra Newport 31. Avg., ank. til Genua 11. Septbr. — Ophelia, Krohn, afg. fra Archangel 4. Septbr., ankom til Antwerpen 16. Septbr. — Kronborg, Vilhelmsen, afg. fra St. Petersborg 12. Septbr., best. til Rotterdam. — Dana, Westergaard, afg. fra Burntisland 17. Septbr., bestemt til Kiel.

Urania. Polarstjernen, Brandt, ank. til Delaware 14. Septbr. — Ekliptika, Nielsen, ankom til Kronstadt 14. Septbr. — Venus, Jørgensen, afgik fra New York 15. Septbr. — Mars, Nielsen, ankom til Libau 13. Septbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, afgik fra Aden 7. Septbr., best. til Penang. — Nordland, Pii, ankom til Leith 16. Septbr. — Holland, Lund, ankom til Libau 9. Septbr. — England, Degn, afgik fra Blyth 14. Septbr. — Rusland, Møller, ankom til Kjøge 15. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra West Hartlepool 14. Septbr., best. til Mentone. — Niobe, Schmidt, ank. til Mesen 4. Septbr. — Nancy, Nielsen, afgik fra Grangemouth 11. Septbr., ank. til Aarhus 15. Septbr. — Nautik, Mortensen, ank. til Ghent 13. Septbr. — Nexos, Sørensen, afgik fra Methil 16. Septbr., best. til Esbjerg. — Nordsøen, Gram, afgik fra Esbjerg 13. Septbr., ankom til Amble 15. Septbr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 13. Septbr., ank. til Borgå 14. Septbr. — Neptun, Winther, afgik fra Nakskov 12. Septbr., ank. til Stockholm 15. Septbr. — Nerma, Nielsen, ankom til Bandholm 14. Septbr. — Alta, Nørby, afgik fra Bordeaux 13. Septbr., best. til W. Hartlepool.

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra Middlesbro on Tees 15. Septbr., bestemt til Åbo.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra St. Petersborg 14. Septbr., bestemt til London. — Fyen, Hansen, afgik fra Sunderland 13. Septbr., bestemt til Swinemünde. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 13. Septbr., best. til Kbhvn. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 12. Septbr., ank. til Amsterdam 17. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Tyne 11. Septbr., ankom til Kbhvn. 14. Septbr.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Archangel 14. Septbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 14. Septbr., bestemt til Helsingør. — Britannia, Poulsen, ank. til London 14. Septbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Lübeck 10. Septbr., ankom til Riga 13. Septbr.

Dannebrog. A malienborg, Dømel, ankom til Solomhol 8. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra New Orleans 30. Avgust, bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Jacobstad 16. Septbr., best. til Rouen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 13. Septbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Alexandria 16. Septbr., bestemt til Kertsch for Ordre. — Kronborg, Schultz, ank. til Rotterdam 11. Septbr. — Rosenberg, Schultz, ankom til Skellefteå 15. Septbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Calais 16. Septbr. — Søborg, Fischer, ank. til Newcastle 17. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Blyth 15. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Sevilla 12. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Newcastle 9. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Reval 12. Septbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Las Palmas 11. Septbr., bestemt til La Plata. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Rotterdam 13. Septbr. — Skodsborg, Larsen, afgik fra Rouen 17. Septbr., bestemt til West Hartlepool. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Helsingfors. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Las Palmas 28. Avg., best. til Buenos Ayres. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Barcelona. 12. Septbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 14. Septbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Kbhvn. 17. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Newcastle 14. Septbr., bestemt til Libau. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 14. Septbr., best. til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., bestemt til Methil. — Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth. 13. Septbr., bestemt til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Hull 12. Septbr., ankom til Libau 17. Septbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Grangemouth 11. Septbr., ankom til Kbhvn. 15. Septbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 12. Septbr., ankom til Königsberg 17. Septbr.

Danmark. Rolf, Skjødt, afg. fra Libau 13. Septbr., best. til Rotterdam. — Thorvaldsen, Predbjørn, afg. fra Rouen 15. Septbr., bestemt til Newcastle. — Ansgar, Larsen, ank. til Boness 14. Septbr. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Antwerpen 14. Septbr. — Hamlet, Sommer, afg. fra Sunderland 14. Septbr., best. til Kronstadt. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 8. Septbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddelere: Annam, Berentzen, ankom til Saigon 15. Septbr. — Siam, Glahn, afgik fra Singapore 3. Septbr. — Normannia, Erichsen, afgik fra Port Said 2. Septbr. — Patria, Larsen, ankom til Bangkok 17. Septbr. — Sk. Ragnhild, Madsen, afgik fra Ko-Chi-Chang 26. Juli. — Bintang, Jensen, pass. Port Said 16. Septbr. — Redang, Bønnelycke afgik fra Kbhvn 14. Septbr.

Æra. Enighedens Svane, ankom 15. Septbr. til Granville.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Rotterdam 18. Septbr., bestemt til Methil. — Kai, Petersen, ankom til Windau 16. Septbr. — Clara, Jensen, ankom til Kronstadt 16. Septbr.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Grimsby 16. Septbr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Emden 14. Septbr., best. til Burntisland.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagodorn, afgik fra Grao 7. Septbr., best. til Hull.

## Sejlskibe.

Fans. Nordby. Copley, Struckmann, ank. til Pisagua 9. Septbr. fra Cardiff. — Lenita, Clausen, afg. fra Menado 12. Aug. til Azorerne f. O. — Gladstone, Christiansen, ank. til Cardiff 12. Septbr. fra Dunkirken. — Thora, Thomsen, afg. fra Menado 14. Juli til Siam via Lembeck.

Rønne. Castor, Clausen, ank. til Holtenau 7. Septbr. — Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde 10. Septbr. — John Hintze, Jensen, ank. til Swinemünde 11. Septbr. — Hans Peter, Westh, ank. til Ystad 12. Septbr. — Clara Marie, Kofoed, ank. til Kjøbenhavn 14. Septbr.

Svendborg. Roska, Petersen, ank. til Yarmouth 9. Septbr. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Amsterdam 10. Septbr. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Havre 10. Septbr. — Lilly, Rasmussen, ank. til Boulogne 11. Septbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Kotka 11. Septbr. — Vega, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 11. Septbr. — Gefion, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 12. Septbr. — Niels, Hansen, ank. til Rochester 12. Septbr. — Garibaldi, Andersen, ank. til Boulogne 13. Septbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til Abbeville 13. Septbr. — Marie, Nielsen, ank. til Abbeville 13. Septbr. — Adolphine, Andersen, ank. til Terneuzen 13. Septbr. — Agnes, Andreasen, ankom til Åbo 13. Septbr. — Ruth, Fallentin, ank. til Risør 13. Septbr. — Freir, Jensen, ank. til Stockholm 14. Septbr. — Phoenix, Petersen, ank. til



Termonde 13. Septbr. — Psyche, Nielsen, ank. til Kongsberg 14. Septbr. — Concordia, Henriksen, ank. til Boston 14. Septbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Charlestown C. 14. Septbr. — Skjold, Larsen, ank. til St. Valery 14. Septbr.

**Ærs.** Albertha, Kromann, ank. 10. Septbr. til Frederiksstad. — Maren Christine, Svinding, afgik 7. Septbr. fra Kjøbenhavn til Ærskjøbing. — Anna, Madsen, ank. 9. Septbr. til Havre. — Familien, Weber, afg. 10. Septbr. fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Astræa, Svane, ankom 11. Septbr. til Courseulles. — Ellen, Lauritzen, ank. 11. Septbr. til Skellefteå. — Caroline, Eschen, ank. 11. Septbr. til Pillau. — Ceres, Bager, indk. 11. Septbr. i St. Valery sur Somme Havn. — Hansigne, Hansen, afg. 10. Septbr. fra Hamburg til Cadix. — Ellen, Svane, ank. 11. Septbr. til Indsejlingen til Pontrieux. — Kodan, Andersen, ankom 11. Septbr. til Aberdeen. — Marthing, Friis, ank. 11. Septbr. til Benodet. — Elna Carlsen, ank. 12. Septbr. til Riga. — Hebe, Clausen, ank. 12. Septbr. til Kingstone. — Søstrene, Christensen, ank. 12. Septbr. til Odense. — Nielsine, Christensen, ank. 9. Septbr. til Aalborg fra Stettin. — Anne, Jørgensen, ank. 9. Septbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Marie, Bøye, ank. 9. Septbr. til Kjøbenhavn fra Elbing. — Christian, Eriksen, ank. 4. Septbr. til Guernsey. — Paket, Friis, ank. 11. Septbr. til Kjøbenhavn. — Dannebrog, Harris, ank. 9. Septbr. til Kjøbenhavn fra Stettin. — Herkules, Bager, ankom 10. Septbr. til Aalborg fra Mønsterås. — Norden, Rasmussen, ank. 6. Septbr. til Thorshavn. — Familien, Frederiksen, ank. 13. Septbr. til Kotka. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. 12. Septbr. til London. — Thyra, Rasmussen, afgik 10. Septbr. fra Littlehampton til Göteborg. — Ane Mathias, Eriksen, afgik 11. Septbr. fra Cardiff til Rio Grande. — Johanne, Østermann, var 10. Septbr. sejlferdig i Silloth, bestemt til Stockholm. — Freya, Østermann, ank. 13. Septbr. til Caen. — Johanne, Østermann, passerede 12. Septbr. Calé de Man, nordg. — Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 13. Septbr. til Boness. — Dorthæa, Christensen, afgik 7. Septbr. fra Mo (Umeå) til Lorient. — Wemyss Castle, Andersen, afg. 7. Septbr. fra Mo (Umeå) til Pontrieux. — Fred, Friis, ank. 14. Septbr. til Kjøbenhavn. — Zephyr, Hansen, afgik 13. Septbr. fra Göteborg til St. Louis (Afrika). — Hildur, Schmidt, afg. 12. Septbr. fra Dieppe til Kjøbenhavn. — Hosanna, Hay, ank. 16. Sept. til Newcastle. — Kvik, Andersen, ank. 14. Sept. til Vest Wemyss. — Hermod, Dreimann, ank. 15. Sept. til Kjertemind. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 15. Sept. til Rafsø. — Marie, Kromann, ank. 11. Sept. til Aalborg fra Stettin. — Emmanuel, Nielsen, ankom 11. Sept. til Aalborg. — Marie, Christensen, afg. 14. Sept. fra Kjøbenhavn til Struer. — Juliane, Petersen, afg. 12. Sept. fra Svendborg til Kalmar. — Carl, Lindegaard, var 3. Sept. til Ankers ved Lissabon fra Bonavista, afg. 5. Sept. til Alicante. — Vera, Hansen, passerede 14. Sept. Swinemünde fra Stettin til Wiborg (Finland). — Elise Marie, Olsen, passerede 15. Sept. Holtenau paa Rejse til Hamburg. — Thor, Kromann, afg. 27. Aug. fra Meckerie (Surinam) til Laguna de Terminos. — Ansgar, Lauritzen, ank. 16. Sept. til St. Brieuze.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 14. Sept. til Svelvik fra Christiania.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maaleene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Østersøen.** Mæen, Klintholm. *Klintholm* Ø.-Ledefyr er flyttet c. 120 Alen S. hen. Fyrene lede nu overet i N. 87° Ø. til Havnen.

**Østersøen, Sundet og Lille Bælt.**

**Sverrig.** Stockholm Södra Skærgaard. Nynäs Havn. Ved Indløbet til Nynäs ere følgende Fyr tændte:

*Norvik* Fyr paa *Norvik Udde* viser Fyr med En-Formørkelse hver 3 S. Fyret viser grønt Lys fra S. 64° Ø. til S. 48° Ø., hvidt Lys fra S. 48° Ø. til S. 41° Ø., Mørke fra S. 41° Ø. til S. 38° Ø., over *Ørngrundet*, hvidt Lys fra S. 38° Ø. til S. 25° Ø., rødt Lys fra S. 25° Ø. til c. S. 18° Ø. Flammens Højde: 45 Fod. Linseapparat af 5te Orden. Synsvide: 7 Kml. for hvidt, 4<sub>5</sub> Kml. for rødt og 3<sub>5</sub> Kml. for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. 58° 55' 57" N. Br. 17° 58' 30" Ø. Lgd.

*Nynäs* Fyr, ved Jernbanestationen, viser Fyr med En-Formørkelse hver 5 S. Lyset er grønt fra N. 41° Ø. til N. 46° Ø., hvidt fra N. 46° Ø. til N. 53° Ø. og rødt fra N. 53° Ø.

til c. N. 59° Ø., hvor Fyret skjules af *Norra Stegelholmen*. Desuden viser det svagere Lys i Havnen V. om *Bedarö*, grønt fra N. 73° Ø. gennem Ø. til S. 74° Ø., hvidt fra S. 74° Ø. til S. 58° Ø. og rødt fra S. 58° Ø. til S. 38° Ø. Flammens Højde: 98 Fod. Linseapparat af 6te Orden. Synsviden: 6<sub>7</sub> Kml. for hvidt, 3<sub>9</sub> Kml. for rødt og 3<sub>9</sub> Kml. for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa en Baake. 58° 54' 12" N. Br. 17° 57' 18" Ø. Lgd.

*Bedarö* Fyr, paa et Skær ved Øens V.-Side, viser Fyr med En-Formørkelse hver 3 S. Lyset er grønt fra N. 16° V. til N. 6° V., hvidt fra N. 6° V. til N. 1° V., rødt fra N. 1° V. gennem N. til N. 18° Ø., grønt fra S. 23° V. til S. 31° V., hvidt fra S. 31° V. til S. 35° V., rødt fra S. 35° V. til S. 42° V. Flammens Højde: 9 Fod. Linseapparat af 6te Orden. Synsviden: 6<sub>7</sub> Kml. for hvidt, 3<sub>9</sub> Kml. for rødt og 3<sub>9</sub> Kml. for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. 58° 53' 50" N. Br. 17° 57' 47" Ø. Lgd.

*Trehörningen* to Ledefyr. Bagfyret, paa Holmen *Trehörningen*, er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 6° Ø. gennem S. til S. 4° V. Flammens Højde: 70 Fod. Synsviden: 8 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus. 58° 53' 45" N. Br. 17° 57' 6" Ø. Lgd.

Forfyret, paa et Skær S. for *Trehörningen*, er et rødt og hvidt vekslende Fyr, der lyser fra S. 6° Ø., gennem S. til S. 4° V. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviden: 8 Kml. Spejlapparat af 4de Orden. Det vises fra et hvidt Fyrhus, 860 Alen S. 1° Ø. fra Bagfyret. 58° 53' 28" N. Br. 17° 57' 6" Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 1° V. og S. 1° Ø. lede de fri af alle Grunde til *Viksten*.

Brændetid: 20de Juli—15de Maj. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

**Nynäs.** Ved det S.-lige Indløb til *Nynäs* Havn er opført to Stangmærker med hvide, runde Skiver. Den S.-lige staaer ved Fyret paa Skæret V. for *Bedarö*. 58° 53' 50" N. Br. 17° 57' 47" Ø. Lgd. Det N.-lige staaer paa *Bedarö* c. 1 Kbl. N. 33° Ø. fra det S.-lige.

**Øregrundsgrepen.** En 14 Fods Grund er funden i Farvandet til *Ångskärs* Havn i den V.-lige Del af *Øregrundsgrepen*. 60° 30' 28" N. Br. 18° 6' 29" Ø. Lgd. Grunden er afmærket med en Stage med Kryds.

**Böttniske Bugt. Båtskärsnäs.** Ved den nylig fundne Grund i Farvandet til *Båtskärsnäs* er Stagen med Kryds inddraget. En Rispræk er udsat paa V.-Siden og en Stage paa Ø.-Siden af Grunden.

**Finland. Ålands Øer. Rövfarör.** Paa *Rövfarör* NV.-Pynt er tændt et Fyr, der viser vekslende hvidt og rødt Fyr fra S. 50° V. gennem V. og N. til N. 44° Ø., grønt Blinkfyrt fra N. 44° Ø. til N. 85° Ø., vekslende rødt og hvidt Fyr fra N. 85° Ø. gennem Ø. til S. 82° Ø., rødt Blinkfyrt fra S. 82° Ø. til S. 62° Ø., vekslende hvidt og rødt Fyr fra S. 28° V. til S. 36° V. og grønt Blinkfyrt fra S. 36° V. til S. 50° V. Flammens Højde: 19 Fod. Synsviden: 6 Kml. Hvidt, ottekantet Fyrhus. 60° 1' 53" N. Br. 20° 21' 48" Ø. Lgd.

**Rusland. Dagerort.** Ved *Dagerort* gives Taagesignal midlertidigt ikke i c. 1 $\frac{1}{4}$  Maaned. *Dagerort* øvre Fyr er fra 1ste August midlertidigt slukket i 2 Maaneder.

**Bernaten.** Grunden ved *Bernaten* er afmærket med fem sorte og hvide Stager, hver med to sorte Koste, der staa i N. og S., c. 2 Kbl. fra hinanden. Den midterste staaer 2<sub>9</sub> Kml. N. 84° V. fra *Bernaten* Baake. 56° 23' 0" N. Br. 18° 33' 40" Ø. Lgd.

**Kattegat og Skagerrak.**

**Norge. Strutrevet.** Fløjttønden ved *Strutrevet* ligger N. for Revet paa 59° 7' 15" N. Br. 10° 44' 35" Ø. Lgd.

**Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.**

**Rusland. Hvide Hav. Gorodetski.** *Gorodetski* Fyr er midlertidigt slukket og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændt.

**Norge. Givær-Tenholmen.** Den 1. Oktober 1901 tændes *Givær-Tenholmen* Fyr. Det er et hvidt Lynfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Det lyser Horisonten rundt undtagen fra c. Ø. til S. 75° Ø. Flammens Højde: 87 Fod. Lysevnen: 15<sub>5</sub> Kml. Omtrent 50 Fod højt Fyrtaarn ved en hvid Bygning.

Brændetid: 15. August—30. April. 67° 18' N. Br. 13° 31' 50" Ø. Lgd.

I *Kvalnæs* Fyrlampe skal indsættes en grøn Vinkel, der lyser over Grunden *Kuten*, fra N. 57° Ø. til N. 72° Ø.

*Hovsund* Fyrlampe skal forandres til at vise grønt Lys fra N. 46° V., fri V. om *Stabben*, til N. 13° Ø., fri Ø. om *Smaaskallerne*, rødt Lys fra N. 15° Ø., fri V. om *Skemtegrund*, til N. 43° Ø., fri Ø. om *Skuvingen*, hvidt Lys forøvrigt.

**Holland. Zuiderzee. Makkumerdiep.** Fra *Boontjes* til *Makkumerdiep* er et Løb afmærket med en Vager med afkortet Kogle og 5 Stumpetønder Nr. 1—5. Paa Diget er rejst en Baake med afkortet Kogle, der holdt overet med *Korn-*

werd Taarn leder langs de tre sidste Tønder i Løbets Ø-lige Del. Kommende fra *Boontjes* skal Afmærkningen holdes om Bagbord.

**Wester Schelde. Philippine.** Ved *Philippine* er et hvidt, fast Fyr tændt paa Hovedet af V.-Dæmningen til Havnekanalen. Flammens Højde: 20 Fod. Brændetid: 1. Septbr. —1. April. 51° 17' 52" N. Br. 3° 45' 14" Ø. Lgd.

**England. Fyrskibet „Kentish Knock“ Ø.** En Damper er stødt paa et sunket Vrag, 1½ Kml. S. 88° Ø. fra Fyrskibet „*Kentish Knock*“. 51° 38' 45" N. Br. 1° 40' 22" Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde.** Fyrskibet *Talais* er midlertidig ombyttet med et rødt og sort vandret stribet Fartøj, som viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 33 Fod. 45° 30' 42" N. Br. 0° 59' 30" Ø. Lgd.

**Banc de Pauillac.** Den sorte Spidstønde med Cylinder, Nr. 51, ved V.-Siden af *Banc de Pauillac* er ombyttet med en sort Lystønde, der viser et rødt, fast Fyr og har samme Nummer. 45° 9' 2" N. Br. 0° 42' 30" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod.** Omtrent den 1. Oktober 1901 slukkes *Cape Cod* hvide, faste Fyr, og et midlertidigt hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek., tændes paa en Baake tæt Ø. for Fyret. Omtrent en halv Snes Dage senere tændes et permanent, hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink af ca. ½ Sek. Varighed, i det nuværende Fyrtaarn og samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

**Delaware River. Goose Island Flats Middle.** Den røde Spirtønde Nr. 26 A, *Goose Island Flats Middle*, er flyttet og ligger nu i 21 Fod Vand, fra *Deep Water Point* bageste Ledefyr i S. 36° V. og fra *Finns Point* bageste Ledefyr i N. 77° V. *Goose Island Flats* røde Lystønde Nr. 26 er flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand, fra *Deep Water Point* bageste Ledefyr i S. 37° V. og fra *Finns Point* bageste Ledefyr i N. 87° V.

**Maryland. Chesapeake Bay. Craighill Channel.** Den rød og sort vandret stribede Spirtønde, der laa ved Vraget af Lægteren „*Frank Thompson*“, V. for *Craighill Channel* Forfyr, er inddragen, da Vraget er borttaget.

Fyrskibet „*Fenwick Island Shoal*“ Nr. 52 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 11 inddraget.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Caucus Cut.** Bagbaaken til *Caucus Cut* Ledefyr er ødelagt af Storm. Den vil blive genopført og Fyret atter tændt snarest muligt.

**Mississippi Sound. Ship Island Anchorage. South Channel.** Bagbaaken til *South Channel* Ledefyr er ødelagt af Storm. Det røde, faste Forfyr er slukket. Bagbaaken vil blive genopført og Ledefyrene atter tændte snarest muligt.

**Guadeloupe. Pointe à Pitre.** Paa den Ø-lige røde Tønde i *Passe du Mouchoir Carré* er atter tændt et hvidt, fast Fyr. Linien Fyrene *Mouroux* og *Fonillole* overet gaar lidt V. om Tønden.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Korsika. Sénétose.** De to *Sénétose* Fyrtaarne ere nu maledte hvide; Bygningen, som forbinder dem, er graa Granit. **Østerrig-Ungarn. Triest Bugt. Porto Buso.** Ved *Porto Buso* kan det faste, hvide Fyr med rød Vinkel være slukket i September 1901.

**Tajer.** Det hvide, faste Fyr med røde og hvide Blus paa *Sestrice* Klippen, ved Indløbet til *Tajer*, er midlertidigt ombyttet med et rødt, fast Fyr. Synsvidden 8 Kml.

**Rusland. Sukum.** Paa Ledebaakerne ved *Sukum* er tændt følgende Fyr: Paa Ø.-Baaken et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 36 Fod. Paa V.-Baaken et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 Fod.

**Algier. Algier.** En Grund med en mindste Dybde af 12 Fod er i 4 Fv. Vand fundet NV. for *Algier* Havn, c. 1½ Kml. N. 36° V. fra *l'Amirauté* Fyr og 2½ Kbl. fra Land. 36° 48' 52" N. Br. 3° 4' 35" Ø. Lgd.

### Den N-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Røde Hav.** I September 1901 begyndes Opførelsen af Fyrtaarne paa følgende Steder:

Øen *Djebel Teir*. 15° 32' N. Br. 41° 49' Ø. Lgd.

Øen *Pic Central*, den S.-ligste af Øgruppen *Zebayr*. 15° 1' N. Br. 42° 9' Ø. Lgd.

Øen *Coim*, den V.-ligste af Øgruppen *Abou Ail*. 14° 5' N. Br. 42° 48' Ø. Lgd.

Ved *Mokka*, tæt ved det S.-lige Fort. 13° 18' N. Br. 43° 13' Ø. Lgd.

Paa Arbejdsstederne saavel som paa Transportdamperen „*Afrique*“ kan brænde kraftige Lys, ogsaa naar den er tilankers N. for den største af Øerne *Zebayr*, N. for *Djebel Zukur* eller paa Reden ved *Mokka*, *Hodeidah* eller *Camaran*. Desuden kunne Fyrene brænde til Forsøg.

Naar „*Afrique*“ med Signal anmoder derom, bedes passerende Skibe modtage Breve fra Skibet og aflevere dem: i *Suez* til: „MM. Savon & Cie“, i *Djibouti* og *Perim* til: M. le Directeur de la Société de l'Afrique Oriental“ og i *Aden* til: „M. le Consul de France“.

Forefaldet en alvorlig Ulykke paa et af Arbejdsstederne, hejses et sort Flag, og passerende Skibe bedes da at meddele dette til „*Afrique*“, hvis de møde den, eller til en af de ovennævnte Adresser. Hejses to sorte Flag, er Hjælp paa-trængende nødvendig, og passerende Skibe anmodes da om, hvis det er muligt, selv at yde Hjælp.

Nærmere Meddelelse senere.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Cochinchina. Nga-Be.** En rød Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, er udlagt paa den højre Bred af *Nga-Be* over for Grunden *Rach Gioi (Ville de Paris)*. For Indgaaende skal man holde Tønden 50 Alen om Bagbord.

**China. Floden Matché.** I Floden *Matché* er et Telegrafkabel udlagt mellem Fort *Bayard* og *Pynt Nivet*. Paa hvert af disse Steder er rejst to røde Baaker, der tilsammen danne en Firkant, inden for hvilken det er forbudt at ankre.

**Korea. Seoul River.** I det N.-lige Indløb til *Seoul River* ere følgende Grunde fundne: En 2½ Fv. Grund, 14¼ Kml. S. 66° V. fra *Shyonphyon Do*. En 2 Fv. Grund 14½ Kml. S. 30° V. fra *Shyonphyon Do*. En 3 Fv. Grund 15¼ Kml. S. 24° V. fra *Shyonphyon Do*. Denne ligger paa 37° 36' N. Br. 125° 42' Ø. Lgd.

**Japan. Formosa V. Pescadores. Makung** Havn paa *Pescadores* er erklæret for Orlogshavn, hvorunder er indbefattet Øerne *Ponghau*, *Pehu*, *Fisher*, *Tablet* og *Table*.

**Kiusiu. Bungo Channel. Sekizaki.** Ved *Jizosaki*, Distriktet *Kitu-Umibe* N.-Ende, er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 20 S. viser Tre-Blink, der optage 8 S., Mærke 12 S. Flammens Højde: 219 Fod. Synsvidden: 21 Kml. Fyret lyser fra N. 87° V. gennem N. og Ø. til S. 1° Ø. Hvidt, 24 Fod højt, rundt Fyrtaarn. 33° 15' 59" N. Br. 131° 53' 48" Ø. Lgd.

**Skikoku V.-Kyst. Uwajima Bay.** En 3 Fods Klippegrund, *Ushigase*, er funden i *Uwajima Bay*, 3 Kbl. S. 82° Ø. fra *Kushima S.*-Ende og i S. 37° V. fra samme Øs Ø.-Ende. 33° 13' N. Br. 132° 31' Ø. Lgd.

**Inland Sea. Aki Nada. Ondono Seto.** En 2 Fods Klippe, der ligger i 5 à 6 Fv. Vand, er funden 1 Kml. N. 58° V. fra *Nasake Shima* N.-Ende. 34° 10' 45" N. Br. 132° 33' 45" Ø. Lgd.

**Yezo V.-Kyst. Siru Unku.** En 6 Fods Grund er funden i *Siru Unku Bay*, 9½ Kml. S. 36° Ø. fra Kap *Okamoua* og i N. 42° Ø. fra *Benkei Misaki*. 43° 2' N. Br. 140° 30' Ø. Lgd. En 3½ Fv. Klippegrund ligger c. ¼ Kbl. S. for den.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Italien.* — Alle Havne ved *Bosporus* ere erklærede for pestsmittede.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert fra

**C. Møllerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

Enhver Kaptajn, som vil spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortødede Varer med Udførselsgodtgørelse.  
Alt sælges mod Eiterkrav. Prislistesendes paa Forlangende.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter vissen nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lastning efter faste Takster, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale 2/3 Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatoren og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaaende Skibe, der ere uden Lastning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6', Fod.	<b>Skibsafgift</b> pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thuro Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast <b>Bugsering</b> . Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejele.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaleplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

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

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.  
Telefon Enghavevej 60.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1838.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Søassurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

A ALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“  
Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,  
Befragtningsagenter.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## LANDMANDSBANKEN

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

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....		81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....		91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
Carl .....		43	44
Dannebrog .....	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....		64 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	65 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....		53	54
Union .....		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92
Dampsk. af 1896 .....		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske .....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	107
Nordøen .....	60	59	62
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		100	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....		83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	86
4% — — — 2. Serie ..	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — ..		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		87	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 7 — ..		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — ..		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	134 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	134
Privatbank .....	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....			121
Handelsbank .....			118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....			99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	70 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....			89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	106		105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 17. Septbr. 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.90	88.75
London .....	18.14	18.11
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Septbr. 1901.

Russiske Noter .....	216.35
4% Russiske Consols .....	100.40
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.50
5% Mexikanske 1899 .....	97.30
5% Rumænske Stats .....	90.90
4% — — — 1890 .....	77.50

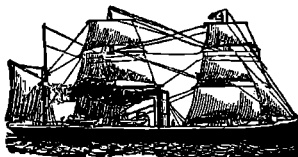
Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampskibsselskab 26,000, „Norden“ 72,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 30,000, „Dannebrog“ 38,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 20,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 82,000.

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

Kjøbenhavns elektr.  
**Dampvaskeri**

anbefales.  
**Kemisk Tøjrensning.**  
Hurtigste Ekspedition.  
30, Hauserplads 30.  
**L. Petersen.**



**S. Sørensen.**  
(Jens P. Axelsens Eftfgr.)  
**Skibsproviantering.**  
Ved Havnen 12, Randers.

**P. Jørgensen,**  
Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

**C. Bonnesen,**

Skibsbygmester.  
Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.  
Bopæl: Classensgade 11, 3.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

**C. HANSEN,**

**GIØRTLER OG METALSTØBER.**  
84 PILESTRÆDE 84.

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

**Fordelagtig Damper til Salg.**

S/S „Propel“ af Drammen, bygget November 1888, 1329 Brutto, 806 Netto Reg.-Tons, laster c. 1900 d. w. inkl. bunkers paa ca. 17 Fod eller c. 600 à 620 Standards.

I Februar/Marts d. A. blev Damperen paakostet over Lst. 3000 og fik Klassen IA i norsk Veritas, Takst Kr. 250,000.

Efter Stranding i det røde Hav i April blev Damperen midlertidig udbedret i Suez, gik derpaa uden Assistance til Tyne.

Denne meget fordelagtige Damper agtes solgt ved offentlig Auktion

Torsdagen den 26. September Kl. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Eftm.  
paa Northumberland Arms, North Shields.

Damperens Bund kan beses i Smith & Co.s Tørdok, South Shields, den 24. og 25. September.

Konditionerne opgives af Auktionarius, Herr R. M. Tait, Howard Street, North Shields.

Damperen paavises af Herr **A. Nicol**, 58 John Street, Sunderland. Skibet vil ikke blive solgt underhaanden før Auktionen.

Drammen, den 11. September 1901.  
**Dampskibsassuranceforeningen Vidar.**  
(HO.) O. Wikborg.

**Galease „Sigurd“**

af Stege, drægtig 27<sup>5</sup>/<sub>100</sub> Netto Register-Tons, er begrundet paa anden Beskæftigelse til Salg ved Henvendelse til  
Havnefoged Hemmingsen, Stege.

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.  
**Lager af Værktøj og Beslag.**

**Café van Zandt,**

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frøkostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.  
Telef. 494. **H. J. Alphas.**

**N. M. Hansen,**

Bagermester,  
Coldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.

Filial:  
St. Strandstræde 43.

**Anders Nielsens**

Fedevareforretning,  
Fredericiagade 27.

**Babeock & Wilcox**

Land- } og Rørkedler  
Marine } samt Overhedere  
fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

**F. Kriel,**

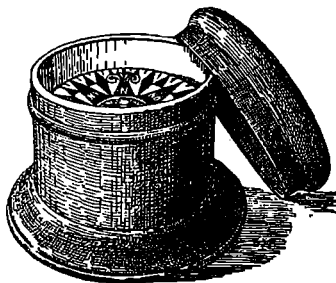
Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

**Skibsbygger  
Richard Schrøder,**

Horsens,  
anbefaler sig med Nybyg-  
• ninger og Reparationer. •

# Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. København. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas, Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyre, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. \* København K. \* Telefon 3681.

## F. Günther Hanssen & Co.,

**Port Said.**

Skibsmæglere, Skibsprovianderingshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

**N. LETH SØRENSEN,**

NYHAVN 42 B.

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

**Aalborg. Telef. 96 og 276,**

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag-  
kyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde  
her paa Pladsen.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

**Ilwo-Kaffebrød**

80 øre pr. 1/2

Ilwo - Kaffebrød

For  
Exporten.

Beer-Rusks Søn  
17, Beer-Rusks Søn  
Hofbager  
Copenhagen

Særdeles velsmagende.  
Erstatter engl. Bisquit ved  
Frokost- og Aftens-Bordet.

Ilwo - Kaffebrød

**Ilwo-Kaffebrød**

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

**77, Bredgade 77,**

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyete Fodtøj.

**Telefon 4819.**

**Wald. Petersen's**  
Kjøduddsalg.  
**Toldbodvej 44.**  
Telefon 5636.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Marius Hoffgaard,**  
Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 2.

Fotografier af forskellige danske  
Skibe have altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's  
Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staaalskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.  
Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibaværftet, Kjøbenhavn.  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

Esbjerg Skibsværft.  
S. Abrahamson.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARNIE.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, den 19. September 1901. — Er Woodbridge „en god og sikker Havn“? — Signaler med Dampfløjte, Taagehorn og Lys. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. September 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

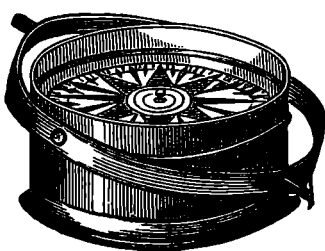
Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.



Kompas justeres.

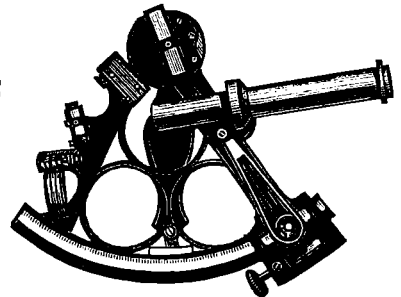
*Frederik Preisler.*

Telf. 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkertøjer med Kew Certifikat fra 30 Kr.



### Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

Lord Kelvins  
(Sir William Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
efter Lord Kelvins Princip).

Alm.

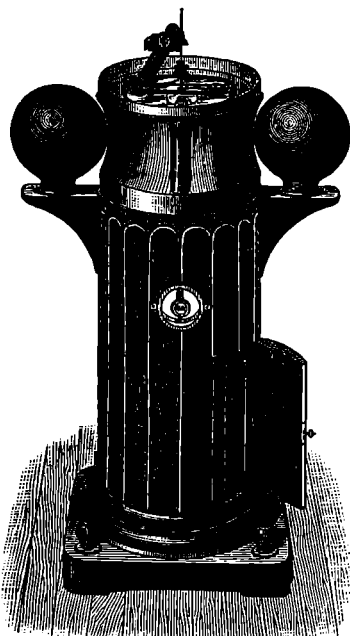
Kompasser.

Baadekompasser  
m. m.

E. S. Ritchie & Sons  
originale

Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.



Lord Kelvins  
(Sir William Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.

Azimuth & Peil-  
Instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

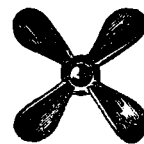
Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine

Cberup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.  
Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkertøjer  
m. m.

Telefon 1027.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappel.

16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.

Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

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

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

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.

C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.





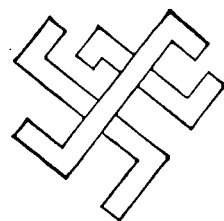
**C. HANSEN,**  
 GJØRTLER OG METALSTØBER.  
 84 PILESTRÆDE 84.  
 Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
 Anbefaler sig med  
 alt til Faget henhørende til  
 Nutidens billigste Priser.  
 NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Anders Nielsens**  
 Fedevarerforretning.  
 Fredericiagade 27.  
**Esbjerg Skibsværft.**  
 S. Abrahamsen.  
 Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

De danske Svineslagteriers  
**Konserverfabrik**  
 ved  
 Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.  
 Leverpostej med og uden Trøfler.  
 Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.  
 Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
 (cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)  
**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**  
 AARHUS.  
 Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

Min Klinik for  
**Hud- og Kønssygdomme**  
 er flyttet fra Østergade til  
**Vesterbrogade 60, 1.**  
 12-1. Søndag 8-9.  
**Hans Bonnesen, Læge.**



**R. v. Se**  
**Kiks de Seigle**  
 forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
 Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
 Tilkendt Guldmedaille og højeste  
 Ærespris Wien 1900.  
 Fineste og mest velsmagende Kiks.  
**Reinh. van Hauen,**  
 Gl. Koaagevej 177. Telefon 2603.

**Wald. Petersen's**  
 Kjøudsalg.  
**Toldbodvej 44.**  
 Telefon 5636.

**Skibsbygger**  
**Richard Schrøder,**  
 Horsens,  
 anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

**J. D. BEAUVAIS'**  
 overalt anerkendte  
**SKIBSPROVIANT**

saasom:  
 OKSEKØD m. SUPPE,  
 KONSERVEREDE PØLSER,  
 LEVERPOSTEI & SYLTE,  
 BLODBUDDING & SUPPER,  
 GRØNTSAGER (konserv. saltede, & torr.),  
 SAFTER & SYLTETØJER m. m.

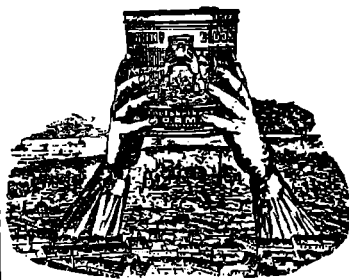
anbefales  
**ALLE SØFARENDE.**  
 Leverandør til den Kgl. Danske Marine.

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

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

**C. L. Seifert,**  
 St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.  
 Guldtrækkerafdelingen anbefaler:  
 Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.  
 Specialitet  
 elegante Uniformshuer.

**Er „Moss-Rose“-Tobakken**  
 søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
 Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
 Copenhagen, og påtrykt selve Omlæggepapiret.



**A. FORMANN'S**  
 Blodbudding.  
**A. Formann's**  
 Oksekød i Suppe.  
**A. Formann's**  
 Leverpostej  
 i hermetisk lukkede Daaser  
 anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
 Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
 Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. ● Tørdok. ● Patentslip.

**LANDMANDSBANKEN**

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

## Konkurrencen om Pollok-Præmien.

Det lykkedes ingen af de 328 Opfindere, der i Aar konkurrerede om Pollok-Præmien, at vinde den, og de 100,000 Francs søger stadig efter deres lykkelige Ejermand. Eller maaske gør de det ikke længere; der forlyder i hvert Fald endnu intet om, at Præmien endnu en Gang skal udsættes, og maaske vil den gaa over i Historien uden at have udrettet andet end at stimulere de Opfindere, der har det nautiske Omraade til Speciale; men allerede dette er jo noget!

Vi bringer nu, da Pollok-Præmien maaske gaar ud af Sagaen, efter at have vakt saa stærk en Interesse den hele Verden over, efter „Fairplay“ nogle Meddelelser om dens Historie. Det var d. 4. Juli 1898, at der ved Sable Island fandt et Sammenstød Sted mellem det franske Dampskib La Bourgogne og det engelske Sejlskib Cromartyshire. Ved dette omkom Mr. Anthony Pollok, og hans Arvinger udsatte en Præmie paa 100,000 Francs for den bedste Opfindelse, gaaende ud paa 1) at forhindre Sammenstød paa Søen; 2) at bevare Skibene i Tilfælde af Sammenstød og 3) i Tilfælde af Skibbrud at redde Mandskab og Passagerer samlede. Den første Konkurrence afholdtes i Fjor, uden at Præmien vandtes. Den nu afsluttede anden Konkurrence afholdtes i Havre, hvor alle de 328 Opfindelser var udstillede. Betingelserne for at faa Præmien var meget strenge, idet dens Uddelere først og fremmest vilde præmiere et Apparat, der uden Ophold kunde benyttes af alle om Bord i et Skib, der altsaa ikke reddede de enkelte, men dem alle samlede. Enhver Opfindelse, der ikke tilfredsstillede denne Fordring, udelukkedes ved Bedømmelsen. Saadanne gammeldags Redningsapparater som Bælter, Veste, Bøjer etc. blev altsaa udelukkede, og det samme var f. Eks. Tilfældet med Apparater, der skulde staa eller ligge omkring paa Dækket, og som derved danner Hindringer for Passagen paa saavel Promenade-dækkene som de andre Dæk, samt for Skibets Losning og Ladning; fremdeles Opfindelser, der gik ud paa en Forbedring af Midler, der allerede havde vist sig utilstrækkelige til at redde Mennesker „samlede“; endvidere Flaader o. lign., der skulde bringes i Orden i Farens Øjeblik, før de kunde bruges. Det vil heraf ses, at det var et stærkt begrænset Omraade, som d'Hrr. Opfindere havde at bevæge sig paa, og det meddeles nu fra Havre, at kun meget faa af Opfindelserne tilfredsstillede Betingelserne for overhovedet at komme i Betragtning. Øjensynlig har en stor Del af Opfinderne ikke konkurreret med det Formaal at vinde Præmien, men kun for at gøre deres Opfindelser kendte blandt Skibsredere, Skibsbyggere og Søfarende. Kun faa af Opfindelserne tilsigtede at forhindre Kollisioner; der var en, der bestod i en „Advarselstorpedo“, der med et Tov forbindes med Skibet, og som, fremdrevet ved Elektricitet, holdes en vis Afstand forude og sender en Advarsel tilbage til Skibet, dersom den støder mod noget. Der var

ogsaa flere Modeller af Balloner og andre Beskyttelsesmidler til at anbringe over Skibets Bov for at afværge Stødet, naar Kollisionen finder Sted; en af Opfinderne vilde endog anbringe Buffer (ligesom paa Jærnbanevogne) rundt om Skibet, medens en anden foreslaar at forsyne Skibet med et Par Jærnvinger, der skulde udfoldes og automatisk sænkes i Vandet og derved næsten øjeblikkelig stanse Skibets Fart. Af de Apparater, hvis Hensigt var samlet Redning af Menneskeliv, var de fleste Flaader, Dækshuse, flydende Bænke og Bøjer.

Domstolen bestod af Repræsentanter for de fleste søfarende Nationer; Danmark var repræsenteret af vor Konsul i Havre, Hr. T. Skram. Den begyndte sit Arbejde d. 9. ds. og sluttede det d. 13. ds. Efter at have udelukket et stort Antal af Opfindelserne, udtalte den, at den anerkendte de Bestræbelser, der var gjorte for at tilvejebringe større Sikkerhed ved Navigeringen, men at ingen af Opfindelserne tilfredsstillede nogen af de tre opstillede Fordringer, og Præmien vilde derfor ikke blive uddelt.

Til „Sh. Gaz.“ skriver en Korrespondent om Konkurrencen:

Spørgsmaalet om tilfredsstillende Redningsmidler ved Ulykker paa Søen er sikkerlig værdig til Overvejelse af selv de mest udmærkede Opfindere. En Besøgende paa Udstillingen i Havre med dens lange Rækker af Modeller, oftest af et noget besynderligt og fantastisk Udseende, maa absolut faa det Indtryk, at det store Flertal af dem, der anvender deres Opfindsomhed paa Redningsapparater til Brug paa Søen, ikke er Folk, der egentlig kan anses for uddannede i Opfinderarbejdet. I Virkeligheden bærer de fleste af Modellerne Vidnesbyrd om, at vedkommende Opfinder aldrig i sit Liv har set den skumhvide Kam af en Bølge. Det synes, at Spørgsmaalet om at redde Menneskeliv paa Søen besidder en ejendommelig Tiltrækning og at det influerer paa Fantasien hos mangen en stakkels Opfinder, der aldrig havde Held med sig i anden Livsgerning. Naar en saadan Mand omsider bestemmer sig til at opfinde et Redningsapparat til Brug paa Havet, gaar han til sit Arbejde med en Sikkerhed, der har noget tilfælles med en religiøs Overbevisning, og med den Begejstring, man finder hos Forkynderen af et nyt Evangelium. Det er ofte helt sørgeligt at møde de straalende Øjne og de begejstrede Fægter hos gamle Folk, der maaske har anvendt hele deres Formue og deres meste Energi paa at skabe en Model, der, om den ikke er latterlig, ofte er af meget ringe praktisk Værdi. Dette er Tilfældet med det store Flertal af de udstillede Genstande; men der er ikke Tvivl om, at nogle af de fremstillede Planer er værdige til Søfartsverdenens største Opmærksomhed.

## Udlevering af Prøver.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.)

Et dansk Skib bragte en Last Petroleum fra Norge til Newcastle o/T. Firmaet Roddam & Mowbray i Newcastle meldte sig som Modtagere af Ladningen, men da de intet Konnossement havde, nægtede Kaptajnen at udlevere Lasten til dem. Nævnte Firma anmodede da Kaptajnen om at faa en Prøve af Lasten, men ogsaa dette nægtede Kaptajnen med Rette. Først da Firmaet havde udstedt saadan Erklæring:

„In consideration of your allowing us to take a sample of the Petroleum oil for analytical purposes pending production of B/Lading we hereby indemnify you for all consequences which may arise from your so doing“,

lod Kaptajnen udlevere en Prøve til Roddam & Mowbray. Dagen efter erholdt Kaptajnen Telegram fra Af-

skiberne i Norge, forbydende ham at udlevere noget af Lasten, ikke en Gang Prøver, forinden Konnossementer præsenteredes. Senere begæredes flere Prøver, men Kaptajnen vilde ikke indlade sig derpaa efter det modtagne Telegram. Afskiberne sendte derpaa en Mand over, som fik udleveret ny Prøver, og da det derefter var konstateret, at Flammepunktet ikke var for lavt, hvad Modtagerne havde paastaet, blev Konnossementerne indløste og Ladningen udlosset, hvorhos Kaptajnen fik sin Fragt og Liggedagspenge udbetalt.

Imidlertid var der blevet paaført Afskiberne Udgifter til et Beløb af c. Kr. 1,100 ved at sende en Sagkyndig over, og disse Udgifter fordrede de refunderet af Rederiet, fordi Kaptajnen havde udleveret Prøver af Lasten til Uvedkommende.

Rederiet henvendte sig til Foreningen, som straks traadte i Forbindelse med Firmaet Roddam & Mowbray, der jo i Henhold til sin Erklæring var forpligtet til at holde Rederiet skadesløst. Firmaet blev anmodet om at ordne Sagen direkte med Afskiberne eller til at bemyndige Foreningen til at overtage Rederiets Forsvar for Firmaets Regning i den Proces, som Afskiberne truede med at anlægge mod Rederiet. Efter nogen Korrespondance med Roddam & Mowbray henvendte disse sig til deres Sagførere i Newcastle, som sendte Foreningen en Skrivelse af følgende Indhold:

„Our clients Messrs. Roddam & Mowbray of this City have consulted us with reference to the 650 barrels of Petroleum shipped by Aktieselskabet Petroleum- og Maskinolje Raffineriet ex Fremad in April last and after perusing the whole of the correspondence and going fully into the matter with our clients they instruct us to inform you that they deny all liability in respect of the claim which you state the shippers purpose bringing against the owners and that any proceedings which may be instituted against our clients will be defended by them.“

I et senere Brev skriver de:

„The whole trouble was caused by reason of the Captain not having in his possession the necessary certificate as to the flash point“,

som om det var en Skibsførers Sag at forsyne Ladningsejerne med Certifikater vedrørende Lasten, og som om Erklæringens Udstedere ikke alt havde været paa det rene hermed, den Gang de udstedte den citerede Erklæring.

Vi har ment at burde publicere denne Sag, dels for at vise, at Kaptajnerne ikke bør indlade sig paa at udlevere Prøver til Uvedkommende o: til nogen, som ikke ved Konnossement har legitimeret sig som berettiget til at modtage Ladningen, og dels som et Bevis paa, at Kaptajnerne, naar de ikke nøje kender det Firma, som giver dem saadanne Erklæringer, skal vogte sig for at handle i Tillid til, at de vil blive holdt skadesløse for deres Handlinger i Medfør af saadan Erklæring.

Kjøbenhavn, d. 26. Septbr. 1901.

Marineministeriet har under 14. ds. ansat Premierløjtnant af Flaaden M. K. de Fine Licht som Lodsoldermann ved Hals Lodseri fra Udløbet af hans Tjenestetid ved Søværnet d. 16. September d. A. at regne.

Premierløjtnant de Fine Licht har allerede i længere Tid været foreløbig ansat i den nævnte Post og den i Sommer afgaaede Marineminister, Kommandør Middelboe,

udtalte udtrykkelig i Folkethinget i afvigte Rigsdagssamling, at han vilde blive endelig udnævnt, naar han faldt for Aldersgrænsen. Det er dette, der nu er sket. Vi udtalte allerede vor Mening om denne Udnævnelse den Gang, den bebudedes, idet vi i Bladets No. 6 for d. 7. Februar d. A. paaviste et saadant Skridts Uretfærdighed overfor Lodsvesenets underordnede Personale og overfor Handelsflaadens Befalingsmænd, der har et naturligt Krav paa at komme i Betragtning ved Besættelsen af saadanne Poster, og som i Tilfælde som dette endog har et ved Loven hjemlet Krav derpaa. Det er for os ganske utvivlsomt, at den her skete Udnævnelse er i Strid med Lodslovens § 7, der udtrykkeligt siger, at de, der har faret som Styrmand og har bestaaet den anordnede tredje Afdeling af Eksamen for Styrmand, navnlig i Dansk, Engelsk og Maskinlære, fortrinsvis skal komme i Betragtning ved Ansættelse af Lodsoldermænd eller Lodser, naar de er i Besiddelse af de fornødne Egenskaber. Det naturlige vil vel som Regel være, at Lodsoldermændene tages af Lodsernes Række, og den her omtalte Post kunde, efter hvad vi erfarer, endog være besat med en Mand fra samme Lodseri med „de fornødne Egenskaber“. Men selvfølgelig vil en saadan i hvert Fald altid kunne findes blandt de mange, Lodser eller ikke Lodser, der har taget Styrmandseksamens tredje Afdeling.

Hvad der her er sket, er da et slet og ret Overgreb. Om de meget beklagelige Følger af den stadige Fortrængen fra Statens Side af de Folk, der udgaar fra Handelsflaaden, fra de Poster, der er eller bør være dem forbeholdte, henviser vi til vor ovennævnte Artikel og til hvad vi herom ved saa mange Lejligheder har gjort gældende. Vi sluttede hin Artikel med disse Ord:

„Den højtærede Marineminister kan næppe, da han foreløbig ansatte en Løjtnant af Marinen som Lodsoldermann ved Hals, have erindret den Paragraf i Lodsloven, vi har fremdraget. Og vi tvivler ikke om, at Ministeren nu, da han er gjort opmærksom paa den, ikke vil fastholde en Bestemmelse, der er i direkte Modstrid med Lovens Ord og Aand, og derved vække en højst beklagelig Misstemning.“

Den nuværende Marineminister har altsaa ikke skyet at vække en saadan Misstemning, og den kommer nu med fuld Ret til Orde. Men vi tillader os ved Siden heraf at fremsætte det Spørgsmaal: Er det klogt og er det i Marinens vel forstaaede Interesse, at dens Ledelse foretager et Skridt som dette? Vi staar jo netop nu overfor en Revision af den gældende Lodslov, og vi nærer en begrundet Tvivl om, at en ny Lodslov kan gennemføres, uden at der for det første i den tages fuldstændig betryggende Forholdsregler overfor Udnævnelser som den nu foretagne, og dernæst sikkert Handelsflaadens Befalingsmænd Adgang til de Poster, der naturligt bør besættes ud af deres Rækker. Det er beklageligt, at det skal være nødvendigt at ty til Lovgivningen for at opnaa en Ordning, fra hvilken en forstandig og retfærdig Ledelse aldrig vilde afvige.

Den engelske Marine har lidt et meget beklageligt Tab ved Torpedobaadsødelæggeren Cobras Undergang, og Tabet føles i vide Kredse, fordi 67 af de om Bord værende fandt Døden i Bølgerne. Cobra var et Søsterskib til Viper, der for en Maanedstid siden forulykkede ved the Casquets, uden at noget Menneskeliv dog gik tabt. Disse Baades Bygning er ogsaa i Handelsmarinerne bleven fulgt med stor Interesse, fordi de indrettedes til Turbine-Maskiner efter Mr. Parsons System, og fordi man haabede paa, at disse Maskiner ogsaa vilde kunne finde Anvendelse i de store Oceandampere, saaledes at England atter kunde komme til at indtage Førstepladsen i Atlanterhavsfarten, hvad Skibenes Hurtighed angaar. En sørgelig Skæbne har imidlertid ramt den engelske Marines to første Baade af denne Type.

Cobra forlod Elswick ved Newcastle Tirsdag Morgen i afvigte Uge, bestemt til Portsmouth. Den havde om Bord et stort Antal Teknikere og Fyrbødere fra Værftet, hvor den var bygget, og fra Parsons Turbinfabrik, foruden fuld Besætning. Skibet var afleveret til Admiralitetet, og det pekuniære Tab ved dets Undergang bæres derfor af dette; det har kostet 70,000 Lst. Dette træder dog ganske i Skygge overfor Tabet af de 67 Menneskeliv; der var om Bord ialt 73 Mennesker. Af Beretninger fra de reddede fremgaar det, at alt gik vel indtil Kl. c. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Onsdag Morgen. Der var da stærk Søgning og Skibets Fart var kun c. 8 Knob. Skibet løb da paa et Rev\*) og alle beordredes straks paa Dækket. Den største af Baadene gjordes klar, men den kæntrade, vistnok fordi for mange gik om Bord i den, og disse omkom alle. En Jolle gjordes ogsaa klar og i denne reddedes 12 af de skibbrudne. Cobra gik meget snart efter at det havde stødt over i to Dele. Jollen drev i 10 Timer om paa Søen, og de om Bord værende optoges da af et Dampskib, med hvilket de indkom til Middleborough. Det meddeles, at Cobras Fører, Løjtnant Smith, var set staaende paa Kommandobroen, da Skibet gik under, tilsyneladende fuldstændig bevarende sin Ro; ogsaa Maskinmesteren saas paa Broen kort før Skibet sank; han reddedes om Bord i Jollen.

Cobras Maksimumsfart var 35 Knob; den havde et Displacement af 350 Tons; dens Længde var 223 Fod og Bredde 20 Fod, engelske Maal.

Vi gengav i dette Blads No. 30 for d. 25. Juli d. A. efter Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære en betydningsfuld engelsk Retsafgørelse, hvorved det fastsloges, at fremtidig ikke blot engelske Søfolks efterladte vil kunne opnaa Erstatning for Tab af Forsørger ved engelsk Domstol, men ogsaa skandinaviske og overhovedet alle Søfolks efterladte, uden Hensyn til de omkomnes Nationalitet.

Foreningen oplyser nu i sit sidste Cirkulære, at denne Dom ikke er bleven appelleret og at Erstatningerne til de to druknede Matrosers efterladte, Enken og Forældrene i Sverrig, ved Forlig er fastsatte til: for Enken 200 Lst. og for Forældrene 125 Lst.

Vi har fra Marineministeriets Admiralitets-Kontor modtaget følgende:

I Anledning af den i „Dansk Søfartstidende“ No. 37 for 12. d. M. optagne Artikel, hvori Føreren af Dampskibet „Magnus“ beklager sig over, at Hammeren Signalstation ikke har besvaret hans Kendingssignal, da han den 21. August Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fm. passerede Stationen, skal

\*) Senere Efterretninger gør det dog tvivlsomt, om dette er Tilfældet.

jeg anmode Hr. Redaktøren om i Bladet at optage en Notits om, at Marineministeriet har ladet Sagen undersøge, og at det af Undersøgelsen fremgaar, at den vagthavende Assistent den nævnte Dag har været paa sin Post paa Signalstationen og netop paa det opgivne Klokkeslæt har noteret et andet forbigående Dampskib.

Naar „Magnus“ ikke er bleven observeret, kan dette mulig ligge i, at det har været længere ude end de opgivne 4 Kml., men mere sandsynligt er det, at Signalet ikke har kunnet aflæses, enten fordi det har været hejst paa et uheldigt Sted, eller fordi Flagene ikke har kunnet skælnes.

Det vilde være ønskeligt, om Redaktionen samtidig vilde henlede de søfarendes, navnlig Dampskibsførernes, Opmærksomhed paa, at de tjene deres egne Interesser bedst ved at hejse deres Signaler paa passende Sted, saaledes at de vaje frit ud, og ved at benytte Signalfag, der ikke er saa sværtede af Røg eller paa anden Maade tilsmudsede, at Signalstationerne vanskelig kan skælnes deres Tegning og Farve.

Den franske Bark Maréchal de Villars, 3,000 Tons d. V., afgik if. „Fairplay“ d. 13. Juli fra Hongkong i Ballast og ankom til San Francisco d. 20. August efter en Rejse paa 38 Dage, hvilket er samme Tid som det amerikanske Skib W. H. Macy brugte for 10 Aar siden. Fra San Francisco var Maréchal de Villars forinden sin Ankomst fragtet hjem med Hvide til 40 sh., hvilket er Topraten, betalt for Hvide i denne Sæson fra San Francisco for et Skib af denne Størrelse. Franske Redere faar ikke alene en klækkelig Præmie af deres Regering, men undertiden, som i dette Tilfælde, faar deres Skibe den højeste Fragt og gør hurtige Rejser. Dette Skib sejlede i Fjor fra Portland til Evropa paa 97 Dage.

Bestillingen som Havnefoged ved Rønne Havn er ledig. Den lønnes med 1,200 Kr. aarlig med et Tillæg efter hver 5 Aars Tjeneste af 200 Kr. aarlig indtil 1,800 Kr. samt efter 10 Aars Tjeneste Berettigelse til Pension efter Pensionsloven. Ansøgninger stiles til Rønne Byraad og indsendes til Rønne Borgmesterkontor inden denne Maanedes Udgang.

I Helsingborg er i disse Dage to Dampere oplagte paa Grund af de daarlige Fragtforhold.

Kaptajn E. Nielsen, Sk. „Marie“ af Troense, ankommen til Abbeville d. 15. Septbr., rapporterer:

Den 7. Septbr. Kl. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Eftm. paa 56° 22' N. Br. 7° 1' Ø. Lgd. passerede Vraget af et stort Skib, liggende paa den ene Side; en Mast stod fast i Vraget og laa ret ud i Vandet; det laa i Ruten Hansthalm—Kanalen og meget farligt for Sejladsen.

Telegraf uden Traad er nu etableret mellem Blaavandshuk Fyr og Vyl Fyrskib, en Afstand af c. 3 Mil. Denne Foranstaltning tør ventes at faa stor Betydning ved at indskrænke Antallet af Strandinger paa Horns

Rev, særlig naar der ogsaa, hvad man paatænker, opnaas Forbindelse med Horns Rev Fyrskib. Fyrvæsenet har indlagt sig megen Fortjeneste ved at tage den geniale Opfindelse med Telegrafering uden Traad i sin Tjeneste, og forhaabentlig vil man, trods de betydelige Omkostninger, efterhaanden i videre Udstrækning anvende den imellem Fyrskibe og Land, hvad i flere Henseender vil have stor Betydning for Søfarten.

## Sjøstrands Signallod.

Efter Indbydelse af Kaptajn S. Laub foretoges i Mandags i Sundet nogle praktiske Forsøg med Sjøstrands Signallod. Opfinderen, Hr. E. G. Sjøstrand, ledede selv Forsøgene, der foretoges fra en Bugserbaad og om Bord i denne overværedes af en Del Repræsentanter for vor Søfart. Vi nævner blandt disse Direktør Will, Skibsinspektørerne Tidemand og Rasmussen, Havnemester Bonde, Skibsrederne van Deurs og Svendsen, Kaptajn af Marinen R. Hammer, Kaptajnerne Gøtsche og Larsen, Navigationsskoleforstander Neergaard og Instrumentmagerne Corn. Knudsen og Weilbach.

Formaalet med Sjøstrands Signallod er at yde Skibet Sikkerhed mod Grundstødning, naar det nærmer sig Kysten, eller i farlige Farvande. For at opnaa dette, anvendes en saakaldt Vanddrage, der er anbragt i en smækker Line. Ved forskellige Hastigheder og med samme Længde Line ude holder Dragen sig paa samme Dybde, og naar den støder mod Bunden, signaliseres det øjeblikkelig paa en Alarmklokke paa det paa Skibets Ræling paa Styrbordsside fastgjorte Apparat; dette Apparat menes uden videre Vanskelighed at kunne anbringes ogsaa paa Bagbordsside. Vanddragen bestaar i det væsentlige af en Plade, hængende i en Hanefod, som, naar den trækkes gennem Vandet, paa Grund af sin hældende Stilling skærer sig ned i dette og holder sig dernede i uforandret Dybde. Det er altsaa ikke Dragens Vægt, der holder den nede under Farten; den er tværtimod meget let, idet den delvis er forfærdiget af Aluminium; den vejer kun 7,5 kg. Dragen kan, saa længe det skal være, slæbes paa hvilkensomhelst Dybde indtil 62 Meter; naar den støder mod Bunden, kobler den sig løs fra Hanefoden og skærer op i Overfladen af Vandet, saaledes at Spændingen i Linen øjeblikkelig ophører og derved sættes Signalklokken i Gang ad mekanisk Vej. Den lodrette Dybde, i hvilken Dragen stiller sig, naar en vis Mængde Line er udfiret, forandres ikke ved nogen Variation af Skibets Fart mellem 3 og 15 Knob, og den angives af en Meterskala paa Apparatet oppe paa Skibet. Mindskes Farten til under 3 Knob, synker Dragen paa Grund af sin Vægt noget dybere; paa mindre Dybder synker den dog kun ubetydeligt, hvilket let ses af, at paa f. Eks. 20 m. Dybde kun 26 m. Line er ude.

Under Forsøgene i Sundet fungerede Apparatet fuldt ud tilfredsstillende. Det viste sig at være let at betjene og de Dybder, det angav, naar Dragen rørte Bunden, stemmede ganske med de samtidig med et almindeligt Loddeapparat maalte Dybder og med de af den om Bord værende Lods ved Hjælp af Sømærkerne angivne Dybder. Apparatet vandt almindelig Anerkendelse blandt dem, der overværede Forsøgene, som et praktisk og paalideligt Instrument. Naar det er prøvet om Bord i større Skibe og under andre Forhold og der har vist sig at fungere lige saa godt, vil det sikkert have en Fremtid for sig i Handelsflaaden.

Apparatet er i Brug i c. 30 svenske Dampskibe og er bestilt til den tyske Orlogsmarine. — Det forhandles her af Hr. Corn. Knudsen, hos hvem det er udstillet.

## Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af nogen Fasthed i Sortehavsdistriktet for prompte Baade, gør der sig fremdeles for alle andre Retningers Vedkommende en uohørt Slaphed gældende, og Raterne viser ingen Tegn til en opadgaaende Tendens for det første. Knapheden paa Laster er ved at blive kronisk, og nogen Forandring til det bedre i dette Forhold vil ikke finde Sted, førend der lægges en ret betydelig Del Tonnage op. De Redere, som ikke i rette Tid indser Rigtigheden af Oplægning, vil rimeligvis en skønne Dag, naar en Baad har lidt et alvorligt Tab, bittert fortryde, at de lod det komme saa vidt, men da er det maaske for sent. Paa Verdensmarkedet spiller den danske Tonnage gennemgaaende ingen Rolle, men tager man Østersøen alene, især i Vinterhalvaaret, naar Englænderne paa Grund af den forhøjede Assurance trækker sig bort fra dette Marked, saa indtager den danske Tonnage en fremragende, for ikke at sige den ledende Plads i Østersøen, og her kunde de danske Redere ved Enighed og en solidarisk Optræden sikkert gøre meget til at regulere dette Marked; men desværre, der er vist ikke megen Udsigt til, at vi faar dette at se.

Det østlige Marked er mat med nedadgaaende Tendens. Bombay har pr. Oktober sluttet saa lavt som til 13/6 p. p., 14/ to Havne, 14/6 Hamburg. Saa sent som pr. Marts/April siges endog at være fragtet en Damper eller to til kun 6 d. højere Fragt. Calcutta noterer uforandret 20/ for Jute til London eller Dundee, og fra Rishavn til U. K. eller Kont. noteres 21/3 à 22/6 pr. Efteraaret.

Sortehavet, Donau og Azoff er, som sagt, fastere, og der er sluttet en Mængde Dampere i Ugens Løb. Odessa er omtrent 6 d. højere og betaler for prompte Baade 9/9 à 10/ „on the berth“ til udsøgt Havn. Fra Nicolaieff sluttedes sidst til 10/6 Rotterdam, 11/ Hamburg pr. 1./20. Oktober. For Salt noteres 13/ à 13/6 fra Eupatoria til Riga. Donau giver 12/ à 12/3 til Antwerpen eller Rotterdam. Azoff har ikke saa mange Laster; der skibes hovedsagelig Byg, og for saadanne Ladninger betales omkring 12/ N. C.

Middelhavet har fragtet ret livligt for Erts, men Raterne er kun en Ubetydelighed bedre. Der er sidst betalt 8/6 Ergasteria/Antwerpen, „free dispatch“, og 7/ Benisaf/Cardiff, 8/6 Anguilas/Middlesbro“, „full terms“. For Fosfat noteres 7/ Bona/Garston, 8/9 Sfax/Dublin. medens Esparto fra Oran giver 13/6 à 14/ til Firth of Forth eller Garston. Fra Smyrna sluttedes sidst til 10/ Bristol, og til Østkysten noteres 11/ for Byg. Bilbao har vist mindre Liv og betalt som følger: 4/ Cardiff, 4/3 Newport, 4/9 Tyne Dock, 5 à 5/3 Middlesbro, 5/6 Glasgow, 8/6 Philadelphia „full terms“.

Amerika bliver slettere og slettere. Kornlaster offeres yderst sparsomt og til saadanne Rater, som kun kan give Tab. Der er sluttet en prompt Damper fra Baltimore til Rotterdam eller Antwerpen til 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og fra Northern Range til Danmark noteres kun 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> én, 1/6 to Havne. Disse Rater giver decideret Tab. Fra Golfen er det lige saa slemt, og paa Netto Charter betales kun 12/ til U. K. eller Kont. pr. Oktbr./Novbr. For Tømmer fra Pensacola er Begæret meget ringe og Raterne lave, hvilket fremgaar af Afslutninger som 90/ fra Pensacola til Antwerpen eller Holland, 92/6 to Havne,

ultimo Oktbr., og Golf Tømmer Havn til Italien 100/én, 102/6 to Havne, pr. November. For Bomuld fra Savannah betales højst 27/6 til Liverpool, Havre eller Bremen, og det kun for Baade med stort Kubikindhold. For Træ fra de kanadiske Havne bruges kun faa Baade, da en Del Dampere i Maanedsfart holdes beskæftigede i denne Fart. Fra Miramichi til Englands Vestkyst er betalt 42/6 pr. Oktober, hvorimod en enkelt Baad, som var løben ganske prompt, har accepteret saa lavt som 35/. Fra St. John er en lille Oktober Dampers sluttet til 38/ til Cardiff direkte.

Østersømarkedet viser, omendskønt Sæsonens Slutning nærmer sig med stærke Skridt, ikke Spor af Tegn til Bedring. Laster er stadig knappe, og Raterne snarere lavere end højere. Kun St. Petersborg er en ubetydelig Smule højere og noterer nu 1 à 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam for Oktbr. Tonnage. Riga, Reval og Libau har næsten intet at byde paa. Fra sidst nævnte Plads kan ved Anlægning faas 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Rouen. Kronstadt noterer 20/ D/B. til London, 19/ West Hartlepool, 25/ Sharpness. Fra Sørnæs til London er sluttet til 20/ D/B., og fra Piteå noteres 21/ til London. Sundsvall (2 Pladser) til Honfleur noterer Frs. 29 D/B. ½ Boards, pr. Novbr., og Hernø-sand/Rouen Frs. 28 D/B. pr. Oktbr. Fra Kotka til Dunkirk kan faas Frs. 25 D/B. 1/5 Boards. For Sleepers er der betalt 5/9 Memel/London, og noteres desuden 6/ Riga/Grimsby, 6/6 Riga/Holland. Smaadampere for Træ fra Sydfinland og Sverrig til Danmark er vanskelige at faa anbragte; der betales højst Rm. 19/20 for Brædder fra mellemsvensk eller sydfinsk Havn, maaske 1 Rm. mere til en Provinshavn med kun lidt Vand.

Kulfragterne viser kun for Østersøens Vedkommende en Bedring, og er Raterne i denne Retning overalt højere. Saaledes er der fra Tyne til Kronstadt sluttet til 4/3 (3,500 Tons Dampers). Til Swinemünde er betalt 4/1½ à 4/3 og for en prompt mindre Dampers endog 5/. Desuden kan der fra Tynen opnaas 4/3 Riga eller Libau, 4/6 Stockholm, 4/3 à 4/4½ Korsør, 4/3 Aarhus. Fra Firth of Forth til Kiel sluttet til 4/9 à 4/10½, og til dansk Provinshavn omkring 5/3. Cardiff er nærmest uforandret og betaler til Kronstadt 3/10½, Genua 5/6 à 5/9, Malta 4/6 à 4/9, Alexandria 6/, Port Said 5/6 à 5/9, Colombo 14/6. Swansea/Stockholm betaler 5/9.

## Kommandoen til Roret.

Spørgsmaalet om Kommandoen til Roret, der, som omtalt her i Bladet d. 18. Juli, for Øjeblikket stærkt beskæftiger nautiske Kredse i Tyskland, synes efterhaanden at opløse sig i fuldstændigt Virvar. Paa den tyske nautiske Forenings sidste Aarsmøde i afvigte Februar udtalte man sig, skriver „Hamb. Børsen-Halle“, med stort Flertal for at bibeholde de gamle Kommandoer til Roret, eventuelt for at indføre de naturlige og forstaaelige Kommandoer „Højre“ og „Venstre.“ For nogle Uger siden gik saa, til almindelig Forbauselse og af mindre holdbare Grunde, Verein der Rheder des Unterwesergebietes over til det Parti, der vil have Kommandoerne ændrede, og Foreningen søgte at faa de andre tyske Rederiforeninger med sig. Men Hamburgs Rederiforening har vægret sig ved at gaa med hertil, og den har i disse Dage til alle tyske Søfartsorganisationer udsendt en Rundskrivelse, i hvilken den advarer mod Indførelsen af de Rorkommandoer, som fra 1. Januar 1902 er antaget af Weser-Foreningen, og som bruges i Orlogsmarinen, nemlig „Styrbord“ og „Bagbord“ angivende den Retning, hvortil Boven og Rattet skal drejes, og den advarer mod de Farer, der kan op-

staa herved. Foreningen fremhæver dertil, at den gerne vil medvirke til en almindelig Indførelse af Kommandoerne „Venstre“ og „Højre“. Nu har en Forening af Førere af Dampfiskefartøjer paa et Møde i Geestemünde d. 16. ds. besluttet at ændre Rorkommandoen derhen, at naar Skibet skal dreje til Styrbord, altsaa til højre, kommanderes Styrbord med Roret, og naar Skibet skal dreje til Bagbord, altsaa til venstre, kommanderes Bagbord med Roret; det besluttedes dog ikke, fra hvilket Tidspunkt, disse Kommandoer skal anvendes, men det bestemtes at lade forfærdige Zinktavler for begge Kommandoer, der skal anbringes godt synlige paa de paagældende Sider af Kommandobroen. Hermed er man naaet til at have 4 forskellige Kommandoer i den tyske Handelsmarine, og umuligt er det ikke, at man vil finde paa endnu flere for at gøre Uenigheden endnu større.

Paa den Sømand, fortsætter Bladet, der kan se tilbage over en lang Række af Aar, maa hele denne Strid nærmest gøre et komisk Indtryk. Tidligere brugtes i den tyske Marine — og før dennes Tid i den preussiske Flaade — den gamle, endnu i den tyske Handelsflaade almindeligt anvendte Kommando til Roret. Den bibeholdtes i Orlogsmarinen indtil for et Decennium siden, og man har sjældent eller aldrig hørt, at den har foranlediget nogen Fejltagelse eller Ulykke. Saa indførte man pludselig i Orlogsmarinen den omvendte Kommando og brød Staven over det gamle System. Om der virkelig var god Grund hertil, faar staa hen, men man maa dog spørge: „Hvorledes kan et System, der i en saa lang Aarrække har fungeret godt, pludselig blive slet.“ Det var dog let forstaaeligt, saa længe alle, der stod ved Roret, fulgte det. Paa Sejlskibe brugtes jo desuden Kommandoerne „Luv“ og „Lad falde“, men disse er vel ikke mere anvendelige i Dampskibsfarten, fordi det nu er de færreste Dampere, der fører Sejl. Det var derfor en god Idé, som Hamburg—Amerika Linjen, Nordd. Lloyd og andre Linjer havde, da de hurtigt gjorde en Ende paa Forvirringen ved forsøgsvis at indføre de naturlige og forstaaelige Kommandoer „Højre“ og „Venstre“. Det gik meget godt med disse Kommandoer, og at de ogsaa har fundet Anerkendelse hos andre Nationer fremgaar deraf, at man forsøgsvis har indført dem i den norske Øvelsesflaade. Næppe nogen vil bestride, at der paa Nutidens Krigsskibe ikke mere kan være Tale om at anvende „Styrbord“ og „Bagbord“, langt mindre „Luv“ og „Lad falde“, og efter vor Mening vilde det rigtigste derfor være at indføre Kommandoerne „Højre“ og „Venstre“ paa alle tyske Krigs- og Handelsskibe. Dette vilde ikke komme i Strid med Kommandoerne i fremmede Skibe; England vil aldrig gaa bort fra sit „Port“ og „Starboard“; hvorfor skal saa ikke ogsaa Tyskland have sine egne Kommandoer, og „Højre“ og „Venstre“ vil allerede af den Grund være de bedste, fordi enhver fremmed Lods, uden at sige et Ord, ved Armbevægelser kan give disse Kommandoer sikkert og forstaaeligt, og ingen Rorsmand kan misforstaa dem.

Efter at ovenstaaende er skrevet oplyses det, at Mødet i Geestemünde dog ikke har tænkt sig, at der skal kommanderes Styrbord og Bagbord „med Roret“, men kun „Styrbord“ og „Bagbord“ som i Orlogsmarinen. Der foreligger da altsaa nu „kun“ 3 (!!) forskellige Kommandoer til Roret i Tyskland.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. No. 5/1901, afsagt d. 14. August. Burmeister & Wain mod Dampskibsselskabet Urania.

Burmeister & Wain søgte nævnte Dampskibs-

selskab til Betaling af 3,833 Kr. 07 Øre for Reparation af Damperen „Sirius“, med 7 pCt. Renter fra Regningens Dato d. 4. Juli 1899, samt til Betaling af 36 Kr. 78 Øre som Rente fra 21.—24. Decbr. 1900 af et Beløb, som Indstævnte skyldte fra et andet Møllehværende, ligeledes med 7 pCt. Rente fra 24. Decbr.; hvad det sidste Beløb angik, anerkendte Indstævnte at skyldte det, men vilde kun betale 5 pCt. Rente fra Stævningens Dato. Retten dømte Indstævnte til at betale Beløbet med 5 pCt. Rente fra 24. Decbr. 1900.

Med Hensyn til Reparationsbeløbet gjorde Indstævnte gældende, at dette burde nedsættes med 643 Kr. 04 Ø. paa Grund af, at Rorkvadranten var repareret paa en daarlig og skødesløs Maade og med daarligt Materiale; der anførtes i denne Retning, at Sirius var afgaaet herfra d. 12. Juni 1899, og at Rorkvadranten allerede gik løs igen d. 8. Juli 1899, hvorfor der ved Skibets Ankomst til Buenos Ayres i August maatte afholdes Synsforretning og foretages en foreløbig Reparation. Da Skibet derefter i Septbr. 1899 kom til Antwerpen, maatte Rorkvadranten her repareres paa en anden og forsvarligere Maade. De samlede Omkostninger i denne Anledning beløb sig til 643 Kr. 04 Ø., med hvilket Beløb Indstævnte altsaa paastod Regningen nedsat.

Burmeister & Wain bestred ikke blot Betydningen af Synsforretningen i Buenos Ayres og Størrelsen af Reparationsbeløbet i Antwerpen, men de bestred i det hele taget Berettigelsen af Angrebet paa den udførte Reparation; de anerkendte vel, at den i Antwerpen anvendte Maade var bedre og mere betryggende, men Arbejdet var tillige mere langvarigt og da det havde været Indstævnte magtpaaliggende at faa Sirius repareret saa hurtigt som mulig, havde de anvendt den hurtigere Reparationsmaade, der i og for sig var forsvarlig; de benægtede at have benyttet Jærnblik, som af Indstævnte paastaet, og hævdede, at Skaden paa Rorkvadranten maatte skyldes haardt Vejr.

Retten bemærkede, at Sagen i det hele var mindre godt oplyst, idet det blandt andet ikke var oplyst, hvor meget der af Sagsøgerne var beregnet for Reparation af selve Kvadranten, idet dette gik ind under en større Rorreparation. Da imidlertid Indstævnte maatte antages at have haft Lejlighed til at kontrollere Arbejdet og ingen Indvending havde gjort mod dets Udførelse, da endvidere den ved Reparationen fulgte Fremgangsmaade maatte siges ikke at være ualmindelig og da Indstævnte ikke havde ført Bevis for, at der var anvendt daarligt Materiale, blev Indstævnte dømt til at betale Regningens fulde Beløb med 3,833 Kr. 07 Øre, dog kun med 5 pCt. Rente og kun fra Stævningens Dato; endvidere tilpligtedes Indstævnte at betale Sagens Omkostninger med 60 Kr.

Dom i S. S. No. <sup>55</sup>/<sub>1901</sub>, afsagt d. 4. September. En med S/S Alexander Schukoff forhyret Tømmermand rømt i Rotterdam i beruset Tilstand. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. <sup>73</sup>/<sub>1900</sub>, afsagt d. 18. Septbr. 1901. Odense Smøreksporforretning mod Grosserer Alfr. Christensen.

I Efteraaret 1899 blev der mellem ovenstaaende Parter truffet Aftale om Befordring af Sagsøgernes Smør fra Odense til England med en af Indstævnte oprettet Dampskibslinje fra Esbjerg til Newcastle. I et i den Anledning udfærdiget Brev af 13. Oktober 1899 udtalte Indstævnte: „Mine Agenter i Esbjerg, Christoffersen, Brinch & Co. vil, naar De henvender Dem til disse, give Dem Vejledning og Assistance dersteds.“

I Foraaret 1900 ophørte Forholdet og i Maj 1900 sendte Smørforretningen en Opgørelse, hvorefter de havde til Gode et Beløb af 1,117 Kr. 38 Øre, nemlig 458 Kr. 46 Øre for for meget afkrævet Fragt, 477 Kr. 88 Øre

som tilstaaet Rabat paa Søfragten og 181 Kr. 04 Øre for en til Christoffersen, Brinch & Co. af Toldvæsenet indbetalt Saltgodtgørelse paa det udførte Smør. I Skrivelse af 21. Maj afviste Indstævnte den første Fordring og hævdede, at efter hans Agenteres Udsagn var de to andre Poster for høje, medens Indstævnte i et Brev af 17. Juli hævdede, at han intet havde at gøre med Saltgodtgørelsen.

Den 20. Novbr. 1900 anlagde Smørforretningen Sag til Betaling af de to første Poster og ved Kontinuationsstævning af 14. Maj 1901 paastod de sig endvidere tilkendt den omtalte, af Christoffersen, Brinch & Co. oppebaarne Saltgodtgørelse, 181 Kr. 04 Øre, idet de hævdede, at naar de ikke oprindeligt havde taget denne Fordring med i deres Paastand, var det fordi de havde troet, at Beløbet vilde blive dem betalt af vedkommende Agenter, hvad det imidlertid havde vist sig, at disse var ganske ude af Stand til; Indstævnte maatte derfor nu være ansvarlig for Agenterne, da han ved de i sin Tid truffene Aftaler havde paataget sig at besørge de paagældende Varer lige fra Odense til England.

Herimod gjorde Indstævnte gældende, at det var ham uvedkommende, at Sagsøgerne havde benyttet de omhandlede Agenter til at indkræve Saltgodtgørelsen hos Toldvæsenet, idet Agenterne ikke for saa vidt optraadte eller havde Ret til at optræde som Indstævntes Befuldmægtigede.

Under Sagens Forhandling for Retten var nu Spørgsmaalet om de to første Fordringer paa tilsammen 936 Kr. 34 Øre blevet afgjort i Mindelighed, saaledes at selve Slutningsforhandlingen kun drejede sig om Saltgodtgørelsen. Med Hensyn til denne fandt Retten nu ikke, at Indstævnte kunde tilpligtes at betale det omtalte Beløb. Ganske vist havde det været uforsigtigt af Indstævnte ikke straks i Brevet af 21. Maj 1900 at erklære Saltgodtgørelsen for ham uvedkommende, men han kunde dog ikke siges derved alene at have paadraget sig nogen Forpligtelse til at tilsvare denne. Det, at Sagsøgerne ved Hovedsagens Anlæg ikke medtog nævnte Godtgørelse, syntes ogsaa nærmest at tale for, at de den Gang selv ansaa den for at være Indstævnte uvedkommende. Afgørende for Indstævntes Frifindelse talte det imidlertid, at det aldeles ikke af hans Brev af 13. Oktober 1899 kunde udledes, at de der omtalte Agenter skulde være bemyndigede til paa hans Vegne at hævde Saltgodtgørelsen for Sagsøgeren, samt at der intet havde været til Hinder for, at Sagsøgerne selv kunde have hævet nævnte Godtgørelse hos Toldvæsenet i Odense, og at Sagsøgerne ved, i Stedet for at gøre dette, at lade de nævnte Agenter oppebære Beløbet og blive siddende inde dermed uden derom at forhandle med Indstævnte, maatte siges at have overdraget til Agenterne at gøre dette ikke paa Indstævntes, men paa deres egne Vegne.

Idet Hovedsagen bortfaldt, blev Indstævnte frifunden i Kontinuationssagen og Omkostningerne i denne tillagdes ham med 8 Kr. 70 Øre.

V. M.

## Personalia.

Kapt. C. Kromann har overtaget Dpsk. Garonne, der under Kapt. Rasmussens Sygdom foreløbig var overtaget af Kapt. T. Müller fra Dpsk. Omsk, der var oplagt; da sidst nævnte Skib nu atter er kommen i Fart, har Kapt. Müller atter overtaget det.

Kapt. John Andersen, der førte Dpsk. Sønderjylland, har overtaget Dpsk. Fiona, og Kapt. C. Hahn, der førte Fiona, har overtaget Sønderjylland.

Kapt. P. Jensen fra Dpsk. Expres har overtaget Dpsk. Octa, hvis midlertidige Fører, Styrm. C. Svane, foreløbig har overtaget Dpsk. Expres.

### Ugens Havarier.

Ceres, 3/m Skonnert af Marstal, der, som meddelt, grundstødte i Bugten ved St. Valery, er nu bragt flot og ind til St. Valery for at losse og reparere.

Europa, tysk Dpsk., er indslæbt til Kristianssand af Dpsk. Mary af Esbjerg, der traf Europa drivende i Nordsean med knækket Skruakse.

Siam, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 22. ds. grundstødt ved Mocha. Skibet har Assistance.

Bjærgelønnen for Barksk. L'Union af Christiania, der indbjærgedes til Lillesand af dansk Dpsk. Skjold, er sat til 1,100 Kr.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft er en Passagerdamper, bygget til Kjøbenhavns Søbefæstning, sat i Vandet. Den skal vedligeholde Forbindelsen mellem Søforterne.

Med Skruedampskibet Consul Horn, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampschiffs-Rhederei Horn i Lübeck, foretoges i Mandags officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende foreløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 315' langt i Hoveddækket, 45' bredt og 20', 9/4" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation. — Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 1,200 H. K. med en Gennemsnitshastighed af 10,9 Knob og Kulforbruget under det kontraherede.

### Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afg. fra Christianssand 21. Septbr., best. til New York. — Leopold II, Sørensen, ank. til Kbhvn. 21. Septbr. — Nicolai II, Wulff, afg. fra New York 14. Septbr., best. til Kbhvn. — Norge, Gundel, afgik fra New York 21. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 23. Septbr., best. til St. Petersburg. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., best. til New York. — Douro, Ørum, afgik fra Drammen 11. Septbr., best. til Las Palmas. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til St. Petersburg 23. Septbr.

Anglo Dane, Wiberg, ank. til Riga 24. Septbr. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Boston 21. Septbr., be-

stemt til Kjøbenhavn. — Arkansas, Petersen, ank. til New York 16. Septbr. — Arno, Strubberg, ank. til St. Petersburg 22. Septbr. — Algarve, Borries, i Valencia. — Alabama, Müller, afgik fra Hamburg 14. Septbr., best. til Charlestown. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Bordeaux 17. Septbr. — Beira, Lunge, afgik fra Lisbon 17. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ank. til Pillau 23. Septbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Valkom 10. Septbr., bestemt til Livorno. — Eos, Christensen, ank. til Newcastle 23. Septbr. — Essex, afgik fra London 24. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., best. til New Orleans. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Boston. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Lisbon 22. Septbr. — Island, Skjødt, ank. til Kbhvn. 22. Septbr. — Kiew, Jacobsen, ank. til London 22. Septbr. — Loire, Rabe, ank. til Kbhvn. 23. Septbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra Hamburg 7. Septbr., bestemt til Savannah. — Nishnej Novgorod, Harder, ank. til Libau 19. Septbr. — O. B. Suhr, Lissner, ank. til Antwerpen 23. Septbr. — Omsk, Møller, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., best. til Valencia. — Seine, Staal, ank. til Trangsund 23. Septbr. — Texas, Holm, ank. til New Orleans 17. Septbr. — Tiber, Beck, ank. til Algier 23. Septbr. — Vesuv, Meldahl, ank. til Ghent 20. Septbr. — Viking, Egense, ank. til Oporto 23. Septbr. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 20. Septbr.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 25. Septbr., best. til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 25. Septbr., bestemt til Skjelskør. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 25. Septbr., best. til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 25. Septbr., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nakskov 25. Septbr., best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 25. Septbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 26. Septbr., best. til Newcastle. — Frej, Rasmussen, afgik fra Randers 26. Septbr., bestemt til Newcastle, via Aalborg, Frederikshavn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 25. Septbr., bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith. 25. Septbr., bestemt til Svendborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Grimsby 18. Septbr. — Frode, Wrisberg, ank. til Rotterdam 20. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Calais 20. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Weymouth 20. Septbr. — Erik II, Hvesel, ank. til Rouen 22. Septbr. — Knud II, Hansen, ank. til Newcastle 13. Septbr. — Skjold, Schmidt, ank. til Libau 19. Septbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Newcastle 21. Septbr., best. til Kronstadt. — Ragnar, Holst, afgik fra Rotterdam 24. Septbr., best. til Sunderland. — Volmer, Riber, ank. til Blyth 23. Septbr. — Dan, Toft, afgik fra Libau 22. Septbr., best. til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 20. Septbr., best. til Rotterdam. — Olaf, Petersen, afgik fra Newcastle 19. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Svend II, Risø, ank. til Hankipudas 19. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Jakobstad 20. Septbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kronstadt. 18. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 21. Septbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Kbhvn. 14. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Porkala 21. Septbr. — Russ, Jensen, ank. til Donau 22. Septbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Durban 11. Avg. — Edward Bary, Fagerlund, ank. til Wladiwostock 10. Septbr. Baron Driesen, Lorentzen, afgik fra Genua 8. Septbr., best. til Odessa.

Heimdahl, Anine, Rathje, ank. til Rouen 22. Septbr. — Kamma, Pedersen, ank. til Wallsend 21. Septbr. — Helga, Lagesen, afg. fra Kbhvn. 21. Septbr. — Martha, Jørgensen, afg. fra Swinemünde 24. Septbr. — Elna, Møller, afgik fra Burntisland 19. Septbr. — Therese, Løffler, ank. til Burntisland 24. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Jeppesen, afg. fra Genua 18. Septbr., best. til Nicolajeff. — Kronborg, Wilhelmson, ank. til Dunkirk 19. Septbr. — Dana, Westergaard, ank. til Kiel 21. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Brandt, afg. fra Delaware 19. Septbr. — Ekliptika, Nielsen, ank. til Uleåborg 23. Septbr. — Venus, Jørgensen, afgik fra Port Limon 21. Septbr. — Mars, Nielsen, afg. fra Libau 19. Septbr.

Nordsean. Wineland, Høgstædt, afgik fra Colombo 18. Septbr., best. til Penang. — Nordland, Pii, afgik fra Burntisland 20. Septbr., best. til Stockholm. — Holland, Lund, ank. til Rotterdam 22. Septbr. — England, Degn, ank. til Nørkøbing 20. Septbr. — Rusland, Møller, ank. til Windau 21. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra West Hartlepool 14. Septbr., best. til Mentone. — Niobe, Schmidt, pass.



Tromsø 21. Septbr., best. til Hull. — Nancy, Nielsen, ank. til Riga 24. Septbr. — Nautik, Mortensen, ank. til Methil 21. Septbr. — Nexos, Sørensen, ank. til Middlesbrough 22. Septbr. — Nordsoen, Gram, ank. til Kronstadt 24. Septbr. — Nora, Jørgensen, pass. Helsingør 22. Septbr., bestemt til Huelva. — Neptun, Winther, ank. til Rotterdam 23. Septbr. — Nerma, Nielsen, ank. til Luleå 22. Septbr. — Alia, Nørby, ank. til Esbjerg 23. Septbr.

**Dania.** Mary, Nielsen, ank. til Åbo 23. Septbr.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ank. til Rouen 20. Septbr. — Karen, Degn, ank. til London 20. Septbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ank. til London 22. Septbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Swinemünde 20. Septbr., ank. til Helsingør 21. Septbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Kbhvn. 20. Septbr., ank. til Riga 22. Septbr. — Russia, Hansen, afgik fra Amsterdam 22. Septbr., best. til Burntisland. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Kbhvn. 22. Septbr., bestemt til Riga.

**Union.** Gallia, Nielsen, ank. til Helsingør 18. Septbr. — Britannia, Poulsen, afgik fra London 22. Septbr., ank. til Hull 23. Septbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 20. Septbr., best. til Dordrecht.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra Solomhol 22. Septbr., bestemt til London. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Rotterdam 22. Septbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Rouen 22. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 22. Septbr. — Jom'sborg, Kühl, ank. til Theodosia 23. Septbr. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Cardiff 24. Septbr., bestemt til Bermuda for Ordre. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Skellefteå 22. Septbr., bestemt til Honfleur. — Skanderborg, Jensen, ank. til Newport 24. Septbr. — Søborg, Fischer, afgik fra Newcastle 18. Septbr., best. til Archangel. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Swinemünde 23. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Sevilla 18. Septbr., bestemt til Ardrossan.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ank. til Kronstadt 25. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Reval 12. Septbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Las Palmas 11. Septbr., bestemt til La Plata. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Newcastle 19. Septbr. — Skodsborg, Larsen, ank. til Rouen 14. Septbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Barcelona 21. Septbr., bestemt til Galatz. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Buenos Ayres 23. Septbr. — Vordingborg, Petersen, ank. til Helsingfors 20. Septbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 21. Septbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Blyth 24. Septbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Alice, Hansen, afgik fra Kiel 23. Septbr., bestemt til Grangemouth. — Ajax, Brorson, afg. fra Kbhvn. 19. Septbr., ank. til Burntisland 22. Septbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Rotterdam 24. Septbr., best. til Burntisland. — Rønne, Hintze afgik fra Køningsberg 19. Septbr., bestemt til Lerwick. — Helene, Warming, ank. til Liban 20. Septbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 23. Septbr., bestemt til Kiel. — Her mia, Sørensen, afgik fra Methil 24. Septbr., bestemt til Kiel. — Sjølland, Sonnichsen, afg. fra Libau 24. Septbr., bestemt til Burntisland.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, afg. fra Rotterdam 21. Septbr., best. til Boness. — Thorvaldsen, Predbjørn, afg. fra Newcastle 21. Septbr., bestemt til Libau. — Ansgar, Larsen, ank. til Kbhvn. 23. Septbr. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Blyth 23. Septbr. — Hamlet, Sommer, ank. til Kronstadt 22. Septbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 19. Septbr., best. til Rotterdam.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Rotterdam 20. Septbr., best. til Cardiff. — London, Bom, ank. til Grangemouth 22. Septbr. — Paris, Nielsen, afgik fra Korsør 21. Septbr., best. til Methil.

**Myren.** Anna, Moyell, ank. til Aalborg 24. Septbr. — Kai, Petersen, afgik fra Windau 21. Septbr., best. til Ghent. — Clara, Jensen, afgik fra Kronstadt 23. Septbr., bestemt til Lübeck.

**Ægir.** Erik, Steen, ank. til Kbhvn. 23. Septbr. — Svend, Bønnelycke, ank. til Kbhvn. 23. Septbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagodorn, afgik fra Newcastle 24. Septbr., best. til Soller.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Union, Sørensen, ank. til Matupi 19. Juli fra Westport. — Medor, Svarrer, afgik fra Hamburg 15. Septbr. til Laurvig. — Wilhelmine, Lauridsen, afg. fra Hamburg 15. Septbr. til Port Natal, til Søs fra Elben 17. Septbr. — Valparaiso, Jørgensen, ank. til Newcastle N. S. W. 7. Aug. fra Delagoa Bay via Sidney. Afgik fra New-

castle 9. Septbr. til Valparaiso — Anna Agnete, Mathiasen, ank. til Port Louis 15. Septbr. fra Göteborg. — Doris Brodersen, Hansen, afg. fra Port Perie 20. Septbr. til East London. — Aalborg, Clausen, ank. til Nukualufa (Tonga Øerne) 3. August fra Port Natal. — Prinsesse Marie, Lybecker, afg. fra Kiautshau 21. Septbr. til Origen. — Anne & Emmy, Svarrer, ank. til Frederiksstad 19. Septbr. fra Ramsgate. — Rosa, Brinck, prajet 14. Septbr. 30. Kml. SO for Kap Spartienza (Italien), fra Santos til Fiume.

**Fans. Sønderho.** Anna, Mortensen, ank. 15. Septbr. til Kronstadt fra Emden. — Anne Jenssine, Thomsen, ank. 16. Septbr. til Bahia fra Shields. — Fides, Kristjansen, afg. 15. Aug. fra Ponape til Jalnit. — Mary, Lydom, passeret Skagen 16. Septbr.

**Rønne.** Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Rügenwalde 16. Septbr. — Kristine, Dick, ank. til Stornoway 14. Septbr. — Freja, Bech, ank. til Pillau 17. Septbr. — Gudmund, Borbye, ank. til Karlskrona 18. Septbr. — Erik, Sonne, ank. til Nordmaling 19. Septbr. — Ane Cathrine, Pedersen, ank. til Nykjøbing F. 19. Septbr. — Ansgar, Clausen, ank. til Grimsby 20. Septbr. — Odin, Møller, ank. til Bergvara 20. Septbr. — Coureer, Jakobsen, ank. til Windau 21. Septbr.

**Svendborg.** Solon, Nielsen, ank. til Rotterdam 15. Septbr. — Embla, Mikkelsen, ank. til Lissabon 16. Septbr. — Ariel, Nielsen, ank. til Kotka 18. Septbr. — Galathea, Bom, ank. til Fowey 15. Septbr. — Astræa, Frederiksen, ank. til Umeå 17. Septbr. — Samson, Hansen, ank. til Rønne 17. Septbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til St. Petersburg 18. Septbr. — Bellona, Petersen, ank. til St. Petersburg 18. Septbr. — Anna Kirstine, Frantzen, ank. til St. Petersburg 18. Septbr. — Fremad, Brandt, ank. til Drammen 19. Septbr. — Fanny, Mikkelsen, ank. til Frederikstad 19. Septbr. — Magnet, Jensen, ank. til Jersey 19. Septbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Drøbak 18. Septbr. — Græthe, Brandt, ank. til St. Petersburg 19. Septbr. — Roma, Jensen, ank. til Uleaborg 19. Septbr. — Doris, Hansen, ank. til Frederikshavn 20. Septbr. — Martin Nis-son, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 20. Septbr. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Drøbak 19. Septbr. — Saga, Clausen, ank. til Methil 21. Septbr. — Westa, Poulsen, ank. til St. Petersburg 18. Septbr. — Niels Juel, Henriksen, ank. til St. Petersburg 21. Septbr. — Julie Hedegaard, ank. til Grangemouth 23. Septbr. — Agnete, Møller, ank. til Leith 23. Septbr. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Norrkøping 22. Septbr. — Christian, Jørgensen, ank. til Newcastle 22. Septbr. — Mercur, Lund, ank. til London 21. Septbr. — Standard, Rasmussen, ank. til Moss 21. Septbr.

**Ærø.** Claudia, Simonsen, ank. 17. Septbr. til Altona — Juliane, Christensen, ank. 16. Septbr. til Newcastle. — Ino, Weber, ank. 16. Septbr. til Faro. — Noah, Eriksen, ank. 14. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Libau til Newcastle. — Inverurie, Stærke, ank. 11. Septbr. til Randers fra Riga. — Svip, Jensen, ank. 11. Septbr. til Randers fra Stettin. — Fortuna, Schmidt, ank. 17. Septbr. til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Christiane, Petersen, ank. 14. Septbr. til West Wemyss. — Marie, Christensen, ank. 16. Septbr. til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Nielsine, Christensen, ank. 18. Septbr. til Lysekil. — Herkules, Bager, afg. 14. Septbr. fra Aalborg til Sverrig. — Hosanna, Hay, ank. 17. Septbr. paa Latremblade Red. — Theodor, Andersen, ank. 18. Septbr. til Kjøbenhavn. — Anne, Johansen, ank. 19. Septbr. til Visby. — Ingeborg, Svane, ank. 19. Septbr. til Ryske. — Carl Emil, Nielsen, ank. 17. Septbr. til Kjøbenhavn. — Skirner, Thomsen, ank. 14. Septbr. til Frederikshavn fra Stettin. — Nicolines Minde, Schesler, ank. 17. Septbr. til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, ank. 18. Septbr. til Kjøbenhavn fra Kiel. — Norma, Albertsen, afg. 13. Aug. fra Laguna de Temnis til Kanalen i O. — De 3 Søsken, Bøye, ank. 18. Septbr. til Kjøbenhavn. — Lucinda, Christensen, ank. 16. Septbr. til Fago (New Foundland). — Ærø, Christensen, afg. 18. Septbr. fra Svendborg til Christiania. — Hansigne, Clausen, pass. 13. Septbr. Dungeness paa Rejse fra Hamburg til Cadix. — Margrethe, Petersen, ank. 19. Septbr. til Kjøbenhavn. — Althæa, Albertsen, pass. 18. Septbr. Helsingør paa Rejse fra Libau. — Expres, Bager, ank. 19. Septbr. til Warnemünde. — Sejerskransen, Jørgensen, ank. 19. Septbr. til Strangesund. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 20. Septbr. til Burntisland. — Mariane, Petersen, afg. 17. Septbr. fra Boness til Rudkjøbing. — Marie, Rasmussen, ank. 21. Septbr. til Visby. — Haabet, Christensen, ank. 21. Septbr. til Frederiksstad. — Paket, Friis, afg. 19. Septbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Familiens Minde, afg. 18. Septbr. fra Aarhus til Sverrig. — Rolf, Christensen, ank. 19. Septbr. til Göteborg. — Thyra, Rasmussen, ank. 19. Septbr. til Göteborg. — De 3 Søstre, Mathiesen, ank. 17. Septbr. til Norrkøping. — Dannebrog, Harris, afg. 20. Septbr. fra Odense til Sverrig. — Marie, Weber, afg. 20. Septbr. fra Odense til Sverrig. — Kvik, Andersen, afgik 18. Septbr. fra West Wemyss til Svendborg. — Rødkilde, Christensen, ank. 20. Septbr. til Kjøbenhavn. — Skirner, Rasmussen, ank. 21. Septbr. til Norrkøping. — Fredensborg,

Kisby, ank. 21. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sundsvall til Nantes. — Maren Kristine, Svinding, ank. 21. Septbr. til Kjøbenhavn. — Enigheden, ank. 21. Septbr. til Kjøbenhavn. — Christine, Espesen, afg. 19. Septbr. fra Odense til Svellig. — Duen, Christensen, ank. 19. Septbr. til Stornoway. — Ærø, Christensen, ank. 22. Septbr. til Christiania. — H. C. Christensen, Boye, ank. 22. Septbr. til Faaborg. — Danmark, Knudsen, ank. 22. Septbr. til Gøteborg. — Maren, Christensen, ank. 23. Septbr. til Skjelskør. — August, Petersen, afg. 20. fra Boness til Rudkjøbing. — Fuglen, Petersen, afg. 20. Septbr. fra Dunkirk til Colberg. — Christiane, Petersen, afg. 18. Septbr. fra Wemyss til Ærøskjøbing. — Marie, Eriksen, ankom 23. Septbr. til Frederikstæd.

**Andre Sejlskibe.** Jensine af Aarhuus, Olsen, ankom til Kolberg 17. Septbr. fra Stralsund, ank. 23. Septbr. til Åhus fra Colberg.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Mønstrene er danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat. Mariager-Fjord.** I *Mariager-Fjord*, V. for *Møllegrund*, er den gravede 14 Fods Rende nu paa N.-Siden afmærket med ialt 10 Risprikker og paa S.-Siden med ialt 10 Halmprikker.

**Store-Bælt. Nyborg.** *Nyborg* N.- og S.-Ledefyr ere flyttede til den nye Havneplads og staa 175 Alen S. 30° Ø. og N. 30° V. for hinanden. Flammens Højde: 22 og 14 Fod. Fyrene vises fra hvide, firkantede Træhuse paa Pæle. Iøvrigt ere Fyrene uforandrede. Bagfyrets Plads: 55° 18' N. Br. 10° 47' Ø. Lgd.

Fyrene lede ikke gennem den gravede 24 Fods Rende.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Svellig. Stockholm Skærgaard. Elgö-Kyrksunden.** Et Farvand med 9½ Fod Vand gennem *Elgö-Kyrksunden* og *Erstaviken* er afmærket med Stager og Risprikker. Paa Skæret *Kläppan* er rejst to Stangmærker, som holdte overet lede mellem *Kyrksundsgrund* og *Gåsölandet*. 59° 15' N. Br. 18° 21' Ø. Lgd.

**Öregrunds Skærgaard. Östhammar.** I *Östhammar* skal tændes to røde, faste Fyr, som holdte overet i N. 71° V. lede til Havnekajen.

Nærmere Meddelelse senere.

**Bottniske Bugt. Salmis.** I Farvandet til *Salmis* er den S.-ligste sorte Tønde flyttet c. 1½ Kbl. NØ. hen.

**Tyskland. Arkona ÖNØ.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er N. for Vraget af „*Wacht*“, c. 10 Kml. ÖNØ. for *Arkona*, udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Synsvidde: 2 Kml.

**Stettiner Haff.** Vraget af „*Titania*“, 2½ Kml. S. 41° Ø. fra *Kaiserfahrt* Ø.-lige Molehoved, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Vraget af „*Matador*“, 2½ Kml. SØ. ¼ S. fra *Kaiserfahrt* Molehoved, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

**Kieler Fjord.** Den 25de, 26de og 27de September 1901 afholdes Øvelser mellem *Laboe* og *Friedrichsort*. Alle Skibe skulle tage Lods. Lodsampere ligge ved Tønde C og ved Toldvagtsskibet. Der betales ikke Lodspenge.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Onega Bugt. Kap Orlov Lyetni.** Paa Kap *Orlov Lyetni* brænder et hvidt Blinkfy. Synsvidde: 10 Kml. Lille, gult Fyrtaarn med rødt Tag.

Taagesignal gives med Haandkrafts Taagehorn ved Redningsstationen. 64° 55' N. Br. 36° 28' Ø. Lgd.

**Norge.** Den 1ste Oktober 1901 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

**Bekkerviksund,** paa *Kaalhaugen*, Sundets Ø.-Side, lyser fra N. 35° V., fri V. om *Grønningen*, gennem V. og S. til S. 41° Ø., fri V. om *Stonganes*, *Futeboen* og *Storboen*. Lyset er rødt fra N. 48° V., fri N. om *Krabbehausene*, til S. 28° Ø., fri Ø. om *Ringskjærflua*. Flammens Højde: 67 Fod. 60° 1' 0" N. Br. 5° 12' 30" Ø. Lgd.

**Horgesund,** paa *Leiskjær*, lyser fra N. 12° V., gennem V. og S. til S. 9° Ø., fri V. om *Haaverskjæret*. Lyset er rødt fra N. 12° V. til N. 20° V., fri V. om *Træholmene*, grønt fra N. 25° V., fri Ø. om *Guleskjær*, til S. 14½° V., fri Ø. om

*Møgstergrønningen*, rødt fra S. 12½° V., fri V. om *Krabbehausene*, til S. 6° Ø., fri Ø. om *Midiskjæret*, hvidt i Farvandet mod N. og S. Flammens Højde: 22 Fod. 60° 5' 15" N. Br. 5° 8' 5" Ø. Lgd.

**Bakkesund,** paa *Spisøen* NV.-Pynt, lyser fra N. 18° Ø., gennem N. og V. til S. Lyset er rødt fra N. 18° Ø. til N. 2° Ø., fri V. om *Østre Fluholmen*, grønt fra N. 5° V., fri Ø. om *Vestre Fluholmen*, til S. 3° V., fri Ø. om *Kubholmen*, hvidt i Farvandet mod N. og S. Flammens Højde: 13 Fod. 60° 7' 55" N. Br. 5° 8' 25" Ø. Lgd.

**Staalø,** ved *Korshavn*, lyser fra N. 14° Ø., fri V. om *Kjyrrholmflua*, gennem N., V. og S. til S. 3° Ø. Lyset er rødt fra N. 7° Ø. til N. 2° V. over *Idjernet*, grønt fra N. 30° V. til S. 14° V., over *Korshavnsøen*, hvidt forevrigt. Flammens Højde: 32 Fod. 60° 8' 40" N. Br. 5° 11' 45" Ø. Lgd.

Brændetid for ovennævnte Fyrlamper: 15de Juli—15de Maj.

**Hovdenes, Husevaagø** N.-Pynt, *Nordfjord*, lyser fra S. 82° V., fri N. om *Brumebøe*, gennem V., N. og Ø. til S. 68° Ø., fri N. om *Gaasholmen*. Lyset er rødt fra S. 88° V., fri S. om *Seiboerne* og *Tøitemulen*, til N. 60° V., fri N. om *Svarteskjær* og *Haarsfluerve*, grønt fra N. 46° V., fri S. om *Baadsundskjær*, til N. 48° Ø., midt i Indløbet til *Vaagsfjord*, hvidt forevrigt. *Jokkeflua*, med 7 Fv., ligger i den hvide Vinkel mellem *Svarteskjær* og *Baadsundskjær*. Flammens Højde: 86 Fod. 61° 55' 35" N. Br. 5° 1' 50" Ø. Lgd.

Brændetid: 1ste August—15de Maj.

I *Lindsund, Stavanger*, Fyrlampe er den røde Vinkel over *Revingen* udvidet mod Ø. til N. 11° Ø.

Paa Skæret *Rya, Kleven* V.-lige Indløb, tændes den 1ste Oktober en Lanterne lige over for den røde Fyrlampe paa *Gløragen*. Den viser grønt Lys fra fri N. om *Bjørneskjær*, gennem V. og N. ind i Havnen.

**Holland. IJmuiden.** I *IJmuiden* og Kanalen til den nye Sluse er Dybden ved daglig Lavvande nu 27½ Fod, hvilket er Udgangspunktet for Vandstandsignalerne. Paa Tærskelen i den nye Sluse er Dybden 29½ Fod; Bredden i Slusen 80 Fod.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Noorderhoofd.** Om nogen Tid slukkes Fyret paa *Noorderhoofd*, der hver 12 S. viser Lys i 9 S. og et hvidt Lynfy, der hver 5 S. viser Et-Lyn af 0, S. Varighed. tændes. Flammens Højde: 42 Fod. Rød Fyrbaake. 51° 59' 12" N. Br. 4° 5' 6" Ø. Lgd. Nærmere Meddelelse senere.

**Hoorn.** Ved *Hoorn* S.-Side er det hvide, faste Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 7 atter tændt.

**Zeegat van Brouwershaven. Krammer.** I *Krammer* er den røde Kugletønde med Kegle Nr. 4a ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kegle. 51° 40' 46" N. Br. 4° 8' 33" Ø. Lgd.

**England. Fyrskibet „Haisborough“ V.** Et Vrag med en Mast 8 Fod over Vandet ligger 4½ Kml. N. 33° Ø. fra *Cromer* Fyr og 7 Kml. N. 77° V. fra Fyrskibet „*Haisborough*“. 53° 0' N. Br. 1° 23' Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Iles Saint-Marcouf. Ile du Large.** Den 20de September 1901 forandres *Saint-Marcouf* Fyr til et hvidt Lynfy, der hver 4½ à 7 Sekunder viser Et-Lyn. Flammens Højde: 54 Fod. Lysvævnen: 14 Kml.

**Skotland V.-Kyst. Sleat Sound. Maleg (Mallaig) Harbour.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa *Red Rocks* i *Maleg Harbour*. Flammens Højde: 20 Fod. 57° 0' 30" N. Br. 5° 49' 30" V. Lgd.

**Hebrider. Stornoway.** Lloyds Signalstation i *Stornoway Harbour* ligger paa Værft Nr. 1. 58° 12' 30" N. Br. 6° 24' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Canada. St. Lawrence River.** Fyrskibet „*Lower Traverse*“, ved SØ.-Siden af *South Traverse*, er flyttet c. ½ Kml. op ad Floden, S. hen, og ligger nu i 4¾ Fv. Vand. 47° 21' 28" N. Br. 70° 15' 10" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Chesapeake Bay. North Point—Pooles Island.** En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 23 Fod Vand udlagt tæt SV. for Vraget af Lægteren „*Matinicutti*“, som er sunket i Løbet mellem *North Point* og *Pooles Island*, fra *Seven Foot Knoll* Fyr i N. 39° Ø. og fra *Craighill Channel* bageste Ledefyr i N. 82° Ø.

**Virginia. Hampton Roads. Newport News Barre.** Den rød og sort vandret stribede Spirtønde, *Newport News Barre-Tønde*, ligger fra *Newport News Middle Ground* Fyr i N. 39° V. og fra *Nansemond River* Fyr i N. 31° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Big Marco Pass.** Den 1ste Oktober 1901 tændes to Ledefyr for Løbet over

Barren i Indløbet til *Big Marco Pass*. Forfyret er et rødt, fast Fyr paa NV.-Siden af Indløbet. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en sort, trekantet, pyramideformet Baake, som staar i 3 Fod Vand. 25° 57' 45" N. Br. 81° 45' 7" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Det vises fra en sort, trekantet, pyramideformet Baake, som staar i 3 Fod Vand, c. 900 Alen N. 42° Ø. fra Forfyret 25° 57' 59" N. Br. 81° 44' 52" V. Lgd.

**Porto Rico. San Juan.** I *San Juan Harbor* er den sorte Stumtpønde Nr. 3, som afmærkede det nu borttagne Vrag af *Cristobal Colon*, flyttet og ligger nu i 7 Fv. Vand paa Kanten af *Santa Elena Shoal* og hedder nu *Santa Elena Shoal Tønde*. Den ligger fra *Port San Juan Fyr* i S. 64° V. og fra *Magazine Point* i N. 63° V.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I Juli 1901 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* i 24 Dage passeres med et Dybgaaende af 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

**Argentina. San Blas.** Det Ø-lige Løb til *San Blas* er afmærket saaledes:

En gul, spids Klokketønde Nr. 1 med Ballon ligger i 8 Fv. Vand som Anduvningstønde uden for Indløbet, fra Pyramiden N. for Kap *Rubia* i S. 56° Ø., 6<sup>7</sup>/<sub>16</sub> Kml. og fra Taarnet paa Kap *Falske Rubia* i N. 73° Ø. 40° 40' 10" S. Br. 64° 21' 15" V. Lgd.

En sort og rød vandret stribet Spidstønde Nr. 2 i 27 Fod Vand, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 49° V. fra Klokketønden.

En sort og rød vandret stribet Spidstønde Nr. 3 i 23 Fod Vand, 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. N. 49° V. fra Nr. 2.

Disse tre Tønder ligge midt i Løbet.

To sorte Spirtønder ligge i 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod Vand hver paa sin Side af Linien, de tre foregaaende Tønder overet, 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. N. 49° V. fra Tønde Nr. 3.

De fire Tønder, som afmærkede Løbet *Constitucion*, ere inddragne.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sicilien V.-Kyst. Trapani. Asinelli.** Paa Klippen *Asinelli* er paa Stenfundament opført en 31 Fod høj Baake med sort Cylinder, mærket *Asinelli*, med hvidt. 38° 3' 46" N. Br. 12° 31' 49" Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Sumatra N.-Kyst. Malacca Strait. Diamond Point.** Dybder paa 5 å 8 Fv. ere fundne c. 5 Kml. N og NØ. for *Diamond Point*, hvor Kortet viser 28 å 32 Fv. Indtil Stedet er undersøgt, bør man gaa mindst 7 Kml. uden om *Diamond Point*. 5 Fv. Dybden er funden paa 5° 21' N. Br. 97° 30' Ø. Lgd.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Septbr. 1901.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	77—	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....	102—	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102
Kjøbenhavn .....	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> , 90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
Carl .....	41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> , 8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42
Dannebrog .....	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> , 87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	61		60	62
Urania .....	49—	50	49 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	50
Union .....			89	90
Dampsk. af 1896 .....			89	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....			91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Østersøen .....			102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106
Nordsøen .....			51	65
Torm .....			—	—
Gorm .....			95	120
Foren. Bugser-Selsk. ....			—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	—
Hejmdal .....			97	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4% foren. Dampsk. ....			97	102
5% — — — — —			—	—
5% Norden .....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3% Stats amort. ....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....			97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....			85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 2. Serie ..			92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — — ..			94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 7 — — ..			92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — ..			84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			134	134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....			122	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....			121	123
Handelsbank .....			117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118
Grundejerbank .....			100	101
Burm. & Wain .....	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	70	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	70
Helsingørs Jærnsk. ....			90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	104—	103 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	103 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	104

### Vekselkurser d. 24. Septbr. 1901.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.13	18.10
Paris .....	72.00	—
Amsterdam .....	159.90	—

### Notering paa Berlins Børs d. 24. Septbr. 1901.

Russiske Noter ..	216.20
4% Russiske Consols .....	—
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.40
5% Mexikanske 1899 .....	97.30
5% Rumænske Stats .....	90.75
4% — — — 1890 .....	77.90

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

Forenede Dampskibsselskab 42,000, „Danmark“ 36,000, „Norden“ 68,000, „Kjøbenhavn“ 22,000, „Carl“ 32,000, „Dannebrog“ 42,000, „Skjold“ 30,000, „Urania“ 18,000, „Union“ 8,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 8,000, „Østasiatiske“ 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert fra

**C. Møllerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulspeskruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

German experienced in chartering perfect German,  
English & French correspondent, fair knowledge Danish,  
seeks position. Offers sub „H. M. 7217“ c/o Rudolf Mosse,  
Hamburg.

**Enhver Kaptajn,** som vil  
spare Penge,

bør proviantere i

Amagers største og Danmarks billigste

Skibsinventarie- og Provianteringshandel.

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

Alle fortoldede Varer med Udførselsgodtgørelse.

Alt sælges mod Efterkrav. Prislister sendes paa Forlangende.

Flere  
Tusinde Li-  
dende har i  
de senere  
Aar fundet  
Helbredelse  
ved dette  
Bælte, der



aldrig slaar  
fejl, hvor  
det gælder  
Svækkelse  
og nervøse  
Lidelser.

- 1) Sidder udmærket og holder Maven og Underlivet behageligt varme.
- 2) Helbreder (gennem Galvanismen) Mave- og Underlivs-sygdomme, Nyre- og Blæresygdomme, gengiver Fordøjelsesredskaberne Kraft og Styrke, saa at man atter taaler Mad og Drikke og har Nytte af, hvad man nyder.
- 3) Er et enestaaende virksomt Middel til at fordrive Nervelidelse samt Gigt i alle Legemets Dele.
- 4) Er af overordentlig Betydning for Personer, som lide af Impotens, Afkræftelse og Svækkelse (særlig Følgerne af Onani).

26 Lægers Anbefalinger foreligge, hvoriblandt fra mange Danske, samt over 1000 Anbefalinger fra Folk i alle Samfundsklasser, et talende Vidnesbyrd om dette galvaniske Bæltets glimrende Egenskaber.

Hr. kgl. Translater W. Madsen!

Jeg anser det for min Pligt at bede Dem offentliggøre som min Erfaring nu efter et halvt Aars Brug, at Reiersens galvanisk Bælte er et fortrinligt Middel mod Træthed og Nervøsitet. Mit Almenbefindende har bedret sig i høj Grad, siden jeg begyndte at gaa med Bæltet; hver Gang jeg efter nogen Tids Ikke-Brug paany har taget det paa, har jeg følt dets oplivende og styrkende Virkning.

Forbindtligst Deres ærbødige Valdemar Rørdam.

Fanefjord ved Askeby, den 11. Juni 1901.

Rochefort, den 7/1 1896.

Da jeg i August forrige Aar erholdt et af Deres Bælter i Pensacola anvendelig for *Gigtsmærter*, vil jeg hermed underrette Dem om, at Bæltet har været til umaadelig Gavn, idet Smærterne er i stadig Aftagende ved at benytte Deres Bælter.

Tegner med Højagtelse Skibsfører H. Nilsen,

Bark „Ariadne“. Norsk-svensk Konsulat.

Honningsvaag, den 12/2 1900.

Det galvaniske Bælte, jeg fik fra Dem i November 99, er jeg særdeles veltilfreds med. *Smærterne i Maven er ganske ophørte og jeg føler dertil bedre Appetit.*

H. Pedersen, Fører af S/S „Osc. Tybring“.

London, 4/1 95.

I November 1892 fik jeg mig tilsendt til Amsterdam et galvanisk Bælte, som jeg har brugt af og til, og det har kureret mig for *Rheumatisme*, hvoraf jeg har lidt i mange Aar.

Med megen Agtelse

H. H. Halvorsen, Fører af Bark „Birtha“.

Adresse: Mrss. H. Clark & Co., 112 Fenchurch Street.

Horten, 20. Januar 1900.

Min Hustru er, Gud være lovet, *bleven ganske helbredet for sin Nervesvækkelse og daarlige Fordøjelse* ved at benytte det tilsendte galvaniske Bælte, som var ganske udmærket. Vil De behage at medgive Budet et lignende Bælte.

Kapt. Johs Thun.

Forrige Aar laa jeg syg og hjælpeløs paa Semandshjemmet i London af *Nervesvækkelse, Gigt og Mavekatarrh*, og ingen Medicin kunde hjælpe min Tilstand, da skrev en Kameerat for mig til Dem i Christiania efter et galvanisk Bælte, som jeg modtog 8 Dage derefter, og jeg lovede, at De skulde faa høre fra mig, om Bæltet hjalp mig.

Hav da stor og hjertelig Tak, thi dette galvaniske Bælte gjorde mig frisk, saa at jeg 10 Dage derefter kunde forlade Hjemmet, gik i Fart paa Frankrig og har ikke siden haft Spor eller Kending af Sygdommen.

Undskyld at jeg først nu tilskriver Dem, men velsignet være dette Bælte, som jeg aldrig skiller mig ved.

Styrmand Peder A. Christensen fra Christianssand.

3-mastet Skonnert „Albert“.

Cardiff & West Bute Dock, 1. September 1894.

Jeg har i længere Tid benyttet et af Deres galvaniske Bælter og fundet det at være et godt Lægemedel for *Rheumatisme, Nervøsitet og almindelig legemlig Svækkelse*, ligesom det har afhjulpet en *haardnakket daarlig Fordøjelse og haard Mave*. Jeg elsker Bæltet, bærer det Dag og Nat; jeg føler mig betydelig lettet ved Brugen heraf. I Haab om at kunne bidrage til at lindre andre Lidende, vil jeg bede Dem at ind-

tage dette blandt Deres øvrige Anbefalinger i de offentlige Blade, ligesom jeg ogsaa specielt takker Dem mange Gange for Deres nyttige Opfindelse.

Markus H. Bull,

fhv. Skibsfører, Tønsberg, 1. Oktbr. 1890.

North Shields 7/1 1895.

Behag at sende mig 2 galvaniske Bælter efter Adresse: Hr. O. Rosenvinge, North Shields.

Jeg er overordentlig tilfreds med det galvaniske Bælte, De sendte mig til Cardiff, det var sandelig de bedste Penge, jeg har betalt, det var Kaptajn Petersen paa Dampskibet „M. G. Melchior“, som i sin Tid rosede omtalte Deres Bælte, der gjorde, at jeg fik at vide om det, Nervesvækkelse, Fordøjelsesbesvær samt Forslappelse af Konsdelen gjorde mig ked af hele Livet. Jeg har faa nyt Liv og Lyst, og jeg kan derfor ikke noksom være Dem taknemmelig og har ogsaa til flere af mine Venner, som undrede sig over, at jeg var bleven saa frisk. sagt disse, hvilken Kraft og Livsstyrke Deres Bælte kan give et sygeligt Legeme.

Med største Højagtelse C. M. Hansen, S/S Victoria.

Honkong, den 22/1 96.

De to første Bælter, som De sendte til min anden Mester, kan jeg meddele Dem har gjort god Virkning, og det var af den Grund, jeg sendte Bud efter de andre; kun fortryder jeg, at jeg ikke fik 5 til, da jeg let kunde blive af med dem. — Det ene af de to første Bælter fik 1ste Maskinmester Jensen i S/S „Ask“. Han havde ligget paa Hospitalet i flere Maaneder af Dissenteri; han var meget daarlig og afmagret, og Lægerne mente, han maatte rejse hjem for at blive frisk. Netop da kom de to Bælter, han fik det ene, og efter at have brugt det i 3 Dage, begyndte hans Mave at blive bedre, og 8 Dage efter havde han atter genvundet sine Kræfter.

Med Agtelse Theodor Østerby, Maskinmester.

London, den 1/4 94.

Jeg købte for 1 1/2 Aar siden et af Deres Bælter; thi jeg var stærkt plaget af ufrivillig Udømmelse af Livskraften.

Og jeg mærkede straks Bedring, idet jeg, som ellers havde saadanne 3—4 Gange om Ugen, ikke havde det paa flere Maaneder, hvilket overtraf selv mine dristigste Forventninger. — Jeg beder Dem nu sende mig et nyt Bælte, da det gamle er meget medtaget. I en Postanvisning sender jeg Dem Betaling for Deres for mig saa kære Bælte.

Deres Arne Bugge.

Adr.: Norsk Skib „Bellevue“, Kapt. Jensen. Norsk-svensk Konsulat.

Dunkerque, 6. Juli 1892.

Vil De behage at fremsende 2 Bælter efter nedenstaaende Adresse. Ved Brugen af Deres galvaniske Bælte er jeg bleven ligesom 10 Aar yngre, idet at den kongelige Forslappelse er bleven hævet, Fordøjelsen regelmæssig; jeg har tiltaget i Vægt og er bleven kraftig og arbejdsdygtig. Jeg er Dem evig oprigtig taknemmelig og ved ingen bedre Maade at takke Dem paa, end at anbefale Bælterne, naar jeg møder Folk, der er ligesaa ulykkelige som jeg tidligere var. De to Bælter er til Kaptajnen og 1ste Styrmand paa Skonnerten „Augusta“, og bedes sendt efter min Adresse til:

Styrmand C. Arbo, Chr. Schierbeks Efterfølger, Helsingør.

Fetsund, den 7. Juli 1892.

Det galvaniske Bælte, De tilsendte mig for omtrent 6 Maaneder siden, er jeg overordentlig tilfreds med. Dette Bælte har fuldstændig gengivet mig min Helbredelse, op-hjulpet Nervesystemet, borttaget Rygsmærterne, gengivet mig Styrke i Konsdelen, kort sagt, fuldstændig helbredet mig for alle disse sørgelige Følger af bedrøvelige Daarskaber i Drengæarene.

Herfor beder jeg Dem modtage min hjerteligste Tak gennem disse Linjer. Jeg kan af oprigtig Hjerte og med god Samvittighed tilraade enhver, der maatte lide af samme Sygdom, til uden Betænkning at anskaffe sig et saadant galvanisk Bælte; dette er det sikreste og mest praktiske Hjælpe-middel, der kan erholdes.

Med særdeles Højagtelse O. E. Eriksen, Skibsfører.

**I Danmark** kan Bæltet erholdes hos Hr. kgl. Translater W. Madsen, Villa „Comfort“, Søndre Fasanvej Nr. 4, (tæt ved Smallegade), Frederiksberg, København F., der mundtlig og skriftlig vil besvare enhver Forespørgsel og prompte effektuere enhver til ham indgaaet Bestilling. Han forsender Bæltet overalt imod Postoprkrævning og Brugsanvisning og Anbefalingskrivelser forsendes gratis overalt imod Indsendelse af Portoen. Kontortid fra 8—10 Formiddag og fra 4—7 Eftm. Telefon Valby 125. Bæltets Pris er kun **20 Kr. 50 Øre**. Imod falbudte, værdiløse Efterligninger advares. Elektrisk Sporvogn lige til Døren.

Ved Indsendelse af Ordre bedes dette Blad nævnet.

## Galease „Sigurd“

af Stege, drægtig 27<sup>57</sup>/<sub>100</sub> Netto Register-Tons, er begrundet paa anden Beskæftigelse til Salg ved Henvendelse til Havnefoged Hemmingsen, Stege.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Thorvald Møller,  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden-skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Op-giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

## P. Jørgensen, Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel** mod **Rust og Syrer** for alle **Jærnde** i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## N. M. Hansen,

Bagermester,  
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

**Babcock & Wilcox**  
Land- og Rørkedler  
Marine samt Overhedere  
fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

# F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianderingshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

## Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,

Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

Skibs-

## Provianderingshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald  
Berg. Aarhusgade 84. Telf.  
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-  
lesgade 1. Telf. 3560.

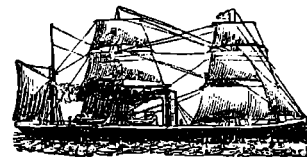
Emil Hansen, Holbergs-  
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn  
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &  
47. Telf. 387.

Odense. Nielsen & Sven-  
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.  
Telf. 487.



**S. Sørensen.**

(Jens P. Axelsens Efflgr.)

**Skibsproviandering.**  
Ved Havnen 12, Randers.

## Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsegte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Allphas.

## F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,

lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviandering og Maler-  
vareforretning.

Telefon 165.

## N. WULFF,

Skibsprovianderingsforretning.

Kallundborg.

Det betaler sig for

**Enhver**

at proviantere hos

**J. P. Johansen,**  
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

## Jacob Svendsen's

Skibsværft,

**Refshaleen.**

Kjøbenhavn.

Aarhus Skibsværft.

## S. Christoffersen,

Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

**J. Melander,**

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1858.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

# HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lassepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

\*\*\*\*\*

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

\*\*\*\*\*

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Fordelagtig Damper til Salg.

S/S „Propel“ af Drammen, bygget November 1888, 1329  
Brutto, 806 Netto Reg.-Tons, laster c. 1900 d. w. inkl. bunkers  
paa ca. 17 Fod eller c. 600 à 620 Standards.

I Februar/Marts d. A. blev Damperen paakostet over  
Lst. 3000 og fik Klassen IA i norsk Veritas, Takst Kr.  
250,000.

Efter Stranding i det røde Hav i April blev Damperen  
midlertidig udbedret i Suez, gik derpaa uden Assistance  
til Tyne.

Denne meget fordelagtige Damper agtes solgt ved offent-  
lig Auktion

Torsdagen den 26. September Kl. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Eftm.

paa Northumberland Arms, North Shields.

Damperens Bund kan beses i Smith & Co.s Tørdok, South  
Shields, den 24. og 25. September.

Konditionerne opgives af Auktionarius, Herr R. M. Tait,  
Howard Street, North Shields.

Damperen paavises af Herr A. Nicol, 58 John Street,  
Sunderland. Skibet vil ikke blive solgt underhaanden før  
Auktionen.

Drammen, den 11. September 1901.

Dampskibsassuranceforeningen Vidar.  
(HO.) O. Wikborg.

## Nordisk Skibsrederforening.

Herved indvarsles til ekstraordinær Generalforsamling  
paa Foreningens Bureau, Kirkegaden 5, Christiania, Lørdag den  
30. November Kl. 12, til endelig Vedtagelse af det paa sidste  
ordinære Generalforsamling foreløbig vedtagne Forslag til  
Forandring i Lovenes § 8.

(H. O.)

Bestyrelsen.

At Thisted Havn og Indløbet til Havnen nu er  
uddybet til 13 Fod, bekendtgøres herved.

Thisted Havneudvalg, den 17. Septbr. 1901.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begæran.  
Halmstads Beck-, Refina-  
deri- og Taktjærefabrik.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fy, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaende, er bortfalden  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

INDHOLD: Konkurrencen om Pollok-Præmien. — Udlevering af Prøver. — Kjøbenhavn, den 26. September 1901. — Sjøstrøms Signallod. — Fragtmarkedet. — Kommandoen til Roret. — Sø- og Handelsretsdomme. — Personalialia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages  
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.  
adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Diotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Oktober 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Iepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6,

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.  
Indregistreret  Varemærke.  
System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.  
International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**Bladet KYSTEN** Kristiania.

Dagligt Sjøfartsblad med 5-spalt. 8-sid. illustr. Søndagsnr.,  
er udkommet regelmæssig siden Nytaar og har nu en meget  
stor Udbredelse blandt alle skandinaviske Sjøfartsinteresserede.

Abonnement paa „Kysten“ med Søndagsnummeret er Kr. 2.00 pr. Kvartert.

Paa Søndagsnummeret alene Kr. 1.00 pr. Kvartert.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner: Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



**P. Jørgensen,**

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

### Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i fjerdg. af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begäran. Halmstads Beck-, Rafina-deri- och Taktjärefabrik.

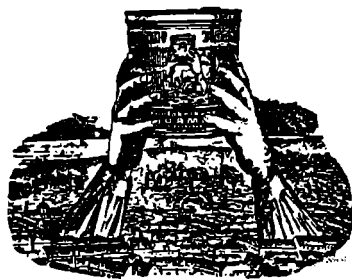
**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefy, Lanterner, Metalspejllapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

**Frederiksberggade 12.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.


**N. WULFF,**  
Skibsprovianteringsforretning,  
Kallundborg.

**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**A. V. PETERSEN**

MANOMETERFABRIK  
INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED  
**NYHAVN 31**  
KJØBENHAVN K.  
TELEFON 7940.

 Er „Moss-Rose“-Tobakken  
sædte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og paa trykt selve Om-  
lagspapiret.

De danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**

ved

**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**

Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurter-  
pølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.  
**Lager af Værktøj og Beslag.**

**F. Günther Hanssen & Co.,**  
Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
**Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.**

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
**Kønssygdomme,**  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Redningsapparater ved Søulykker.

### Pollok-Konkurrencens Resultater.

Skønt Konkurrencen om Pollok-Præmien, som meddelt, ikke førte til, at den blev uddelt, har Udstillingen af de mange Opfindelser dog vist sig at frembyde megen Interesse. Efter „Sh. Gaz.“ bringer vi nogle Meddelelser herom.

To af Opfinderne havde søgt at løse Problemet: „at forhindre Sammenstød paa Søen“ ved Hjælp af den traadløse Telegraf og havde fremstillet Planer til Apparater, der skulde anvendes om Bord i Skibe i Taage eller om Natten i Regntykning. Disse Apparater gav Alarm og viste Retningen, i hvilken et Skib, der nærmede sig, var, naar det kom i en Afstand af mindst to Mil (engelsk), saaledes at man kunde træffe Anstalter til at hindre en Kollision. Der kan næppe være Tvivl om, at dersom saadanne Apparater virker tilfredsstillende i Praksis og kunde faas for en rimelig Betaling, vilde man i dem have et virkningsfuldt Middel til at formindske Risikoen ved Sammenstød. Ingen af Opfinderne kunde imidlertid henvise til praktiske Forsøg med Apparaterne.

Forskellige Opfindere havde udstillet Systemer af akustiske og optiske Signaler. Et Selskab i New York udstillede saaledes et omdrejende Taagehorn, med hvilket der foretoges meget interessant Forsøg. Dette Taagehorn er indrettet til at give bestemte Signaler, idet det anvender Morses Code af lange og korte Signaler i 16 forskellige Retninger paa Kompaskortet. Det siges at være godtgjort ved Erfaring, at naar et saadant Apparat anvendes paa et Skib eller Fyrtaarn, kan det Signal, der udsendes, tydelig skælnes i den Retning, i hvilken det udsendes, fra alle andre Signaler. Et Apparat af denne Art har været anbragt paa Falkners Island i Long Island Sound, og det nordamerikanske Fyrvesen har ydet det sin varmeste Anerkendelse og har foreslaaet det bragt i Anvendelse paa andre Pladser langs Kysten. Opfinderen gør gældende, at disse Taagehorns-Signaler ikke er saa udsatte som de sædvanlige Taagehorns-Signaler for at blive opfangede af de mærkelige atmosfæriske Fænomener, som siges at hindre næsten enhver Lyd, selv Knaldet af en Kanon, i at trænge igennem i en bestemt Retning. Denne Opfindelse tiltrak sig stor Opmærksomhed. — En anden interessant Opfindelse er den i vort sidste Nummer kort omtalte „Advarselstorpedo“, der ved Elektricitet drives frem i en vis Afstand foran Skibet og under almindelige Forhold gaar i Overfladen af Vandet; den skal dog ogsaa kunne anvendes til at advare mod et Rev, Skibet nærmer sig imod. Apparatet ligner en Torpedo og drives frem af to Propellere, der sættes i Bevægelse fra en Dynamo om Bord paa Skibet ved Hjælp af elektriske Kabler af 500 Meters Længde. Apparatet har vistnok ikke været prøvet i Praksis. — En anden Opfinder foreslog og viste Eksperimenter med et System af Lyssignaler under Vandet. I klart Vand havde han kunnet se Lysene i en Afstand af 25 Meter.

Der var en stor Mængde Opfindelser, der gik ud paa at holde Skibe flydende i Tilfælde af Kollision eller Stranding. En fransk Søofficer havde udarbejdet en videnskabelig Afhandling herom, hvis Hovedpunkt var Bygning af Skibe med baade Sider og Bund efter Cellesystemet. En russisk Skibsbygger havde indsendt et Arbejde, der hvilede paa et lignende Princip, men han foreslog at forsyne Skibets to Sider ikke med én, men med flere Lag af Celler, saaledes at der blev fire eller fem ydre Beklædninger, den ene udenfor den anden, og Rummet imellem dem igen inddelt i vandtætte Afdelinger. En Del andre Opfindere havde arbejdet efter samme Principer. En af dem foreslog, at alle transatlantiske Paketter skulde forsynes med rummelige, vandtætte Brønde, gaaende fra øverste Dæk til Bunden og til-

strækkelig store til at holde Skibet flydende, selv om Lastrummene var vandfyldte. Det vil let ses, at disse sidste Forslag — selv om de mulig kan være praktiske til saa vidt muligt at beskytte Krigsskibe mod Følgerne af Sammenstød — aldrig kan faa megen praktisk Værdi for Handelsskibe, idet de vil medføre en stor Forøgelse af Skibenes Pris og Vægt, foruden at de beskærer Pladsen om Bord. Man har nylig bygget Fragtskibe, i hvilke det dobbelte Cellesystem udstrækkes fra Bunden op ad Skibets Sider; men den væsentlige Hensigt hermed er at give Skibet mere Vandballast og altsaa gøre det til et bedre Søskib, naar det er ballastet. En anden Plan var udkastet af en Englænder, idet han foreslog at indrette Lugerne paa Mellemdækkene, og ogsaa selve disse Dæk, saaledes at de er vandtætte, naar den underste Last vandfyldes; Lugerne skulde skydes ind under Dækket, naar Lastrummet losses eller lades. Det maa imidlertid befrygtes, at denne Plan vil nødvendiggøre ikke alene en ny og vanskelig Konstruktion af Lugerne, men en helt ny Konstruktion af selve Underdækkene, for at de kan faa den nødvendige Styrke og Vandtæthed mod det stærke Tryk, der vil opstaa, naar den underste Last fyldes med Vand. Mulig er man i det hele taget for lidt opmærksom paa Lugerens Konstruktion, og Aarsagen til mange Tab er, siges det, at naar et af de underste Lastrum vandfyldes, trænger Vandet ind mellem Dækkene og faar Adgang til de andre Lastrum gennem Lugerne.

Blandt Opfindelserne fandtes forskellige vandtætte Døre. Norddeutsche Lloyd havde en Udstilling af saadanne, der bruges i deres Paketter. Systemets Fordele er, at alle Døre i Skibet er under direkte Kontrol af den kommanderende, og at han fra Kommandobroen kan lukke dem alle kun ved at dreje et Haandgreb. Man har mod dette Princip indvendt, at det udsætter de Folk for Fare, der, naar en Ulykke indtræffer, arbejder i Bunkerummene, idet de ikke kan naa at undslippe forinden Dørene lukkes. Men denne Mangel siges i det væsentlige at være afhjulpen ved at der ringes med Alarmklokker før Dørene lukkes. Et amerikansk Firma havde saaledes indsendt en Liste over 27 amerikanske Krigsskibe, der er forsynede med disse vandtætte Døre, saaledes at hver Dør lukkes for sig; de kan alle lukkes af den vagthavende, og et elektrisk Apparat paa Broen viser ham, om nogen af Dørene ikke er bleven lukket.

Andre Opfindelser gik ud paa at stoppe de Lækager, der foranlediges af Kollisioner. En Svensker, Hr. R. Müller, foreslog at forsyne de store Paketter med fire store Ruller af særlig stærke Matter, to placerede ved Bovene og to agterude i Skibet. Disse Matter er rullet op paa et Slags Spil, der hurtigt kan flyttes uden Bords og paa Skinner, anbragte der, naa det beskadede Sted; Matterne ruller da op og dækker det. En Opfinder foreslog, at alle Skibe skulde forsynes med en Ballon, der, naar Sammenstød fandt Sted, fyldtes med Gas og derved holdt Skibet flydende.

Langt det største Antal af Opfinderne havde beskæftiget sig med Redningsbaade og Flaader og Midler til hurtigt at faa dem i Søen. De fleste havde søgt at undgaa Brugen af Davider og Taljer og at faa Flaaden eller Baaden sat i Vandet paa anden Maade. En saadan Redningsbaad, der tiltrak sig særlig Opmærksomhed, var i fuld Størrelse udstillet af Hr. D. G. Martens af Christiania. Den var helt af Staal og fuldstændig overbygget med Undtagelse af en lille Indgangsluge foroven. Opfinderen godtgjorde, at han med Sikkerhed kunde faa denne Baad i Vandet og klar af Skibets Side med fuld Udrustning og Passagerer fra en Højde af 40 Fod. En anden, der ogsaa vakte megen Opsigt, var en amerikansk Opfindelse af mærkelig Art. Baaden blev prøvet paa

Floden og rullede rundt som et Hjul med stor Fart, medens Passagererne var i Sikkerhed inde i Baaden i en Slags Vugge, der stedse holdes i horisontal Stilling. En tredje Baad havde Form af en Redningsbøje; den kunde rumme 15 Passagerer og optog om Bord kun halv saa megen Plads som en almindelig Redningsbaad til det samme Antal Mennesker.

Blandt de mange Flaader var der en, der var forsynet med en Art Lommer, i hvilke Passagererne i nogen Tid holdtes i Overfladen af Vandet, skønt til Dels ned-sænkede i dette. Der fandtes desuden mange forbedrede Baaddaiver og Apparater til at frigøre Baade.

Det vil af denne Oversigt ses, at Udstillingen giver et ganske godt Billede af de Tanker, der i Øjeblikket mest beskæftiger de nautiske Opfindere, og at disse i hvert Fald i nogle Henseender synes at have naaet smukke Resultater.

### Vigtig norsk Højesteretsdom.

Et Spørgsmaal af adskillig Interesse for Redere og Afskibere har, skriver norsk „Morgenbladet“, i disse Dage faaet sin Afgørelse ved Højesteret. Det drejer sig om Forstaaelsen af den saakaldte Ophørs klausul (cesser clause), der findes i de fleste Certepartier og gaar ud paa, at Kaptajnen for sine Fordringer paa Fragt, Dødfragt og Liggedagspenge skal holde sig til Ladningen og dens Modtagere og ikke til Befragterne, hvis Ansvar skal ophøre, saa snart Ladningen er kommet om Bord. Spørgsmaalet drejer sig om, hvorvidt Befragteren, trods denne Klausul, maa anses ansvarlig for Ophold under Lastningen. I sin Dom i Sagen Barkskipet Noras Rederi mod O. Parr & Co. har Højesteret nu besvaret dette Spørgsmaal bekræftende. Naar det i den nævnte Klausul siges, at Ansvar ophører, menes hermed, at videre Ansvar ophører at opstaa, saa at f. Eks. Befragteren ikke har noget Ansvar for Ophold under Losningen ud over den vedtagne Tid; medens derimod det allerede opstaaede Ansvar for Ophold under Lastningen vedbliver. I Rederikredse vil denne Afgørelse uden Tvivl modtages med almindelig Tilfredshed. Skibsførerne har ofte været i en pinlig Forlegenhed, naar Befragterne baade har nægtet dem de Liggedagspenge, som Skibet havde til Gode, fordi Lastningen ikke var udført i rette Tid, og nægtet dem at føre deres formentlige Krav paa Konnossementet. De havde da som Regel kun Valget mellem to Alternativer, af hvilke intet var synderlig tiltalende: nemlig enten at opgive sit formentlige Tilgodehavende eller indlade sig i Proces og lade Domstolen afgøre Sagen, hvorved Skibet vilde blive opholdt, indtil Dom faldt (praktisk taget var denne sidste Udvej uanvendelig). Efter den nu afsagte Dom vil Skibsføreren rolig kunne afsejle uden at paaføre Konnossementet sin Fordring, naar blot Befragterne kan anses god for denne.

Der har angaaende dette Spørgsmaal været ført en Diskussion i „Norsk Retstidende“ (se No. 5, 9, 13 og 23 for i Aar) mellem Prof. Platou, Advokat Bredal (J. Br.) og Bestyrer Jantzen i Nordisk Skibsrederforening, og i sine Præmisses har Højesteret sluttet sig til de to sidst nævntes Argumenter for den af Højesteret nu fastslaaede Fortolkning.

Kjøbenhavn, d. 3. Oktober 1901.

Den Rigsdag, der træder sammen iovermorgen, begynder sit Arbejde under Forhold, der er vidt forskellige

fra de, under hvilke Lovgivningsarbejdet i en lang Række af Aar har fundet Sted. Rigsdagen møder ikke alene et nyt Ministerium, men den møder et Ministerium af en ganske anden politisk Farve end samtlige dets Forgængere, og Ministeriet møder ikke alene et nyt Folkething, men det møder en Rigsdag, i hvilken det har en Tilslutning, som ingen af dets Forgængere i de sidste 30—40 Aar har blot tilnærmelsesvis haft. Det synes da, at Arbejdet i denne Rigsdagssamling maa have Udsigt til at bringe gode Resultater, og for dem, der Aar efter Aar har søgt gennem Lovgivningen at opnaa bedre Betingelser for de praktiske Erhverv at arbejde under, er dette unægtelig en befriende Udsigt. Vi tænker naturligvis her paa det Arbejde, der er udført for at fremme Reformen, der er i Skibsfartens Interesse. Der har været noget haabløst i de Forhold, under hvilke Skibsfartens Organisationer i de sidste Aar paa dette Omraade har arbejdet. De har Gang efter Gang klart og indgaaende paavist, hvilke Reformen der maatte gennemføres, for at støtte vor Skibsfart, og hvilke Foranstaltninger man maatte undgaa, for ikke at svække dens Konkurrenceevne; og saa vidt er de naaet, at man fra alle Sider — Regering, Folkething og Landsting — har anerkendt, at Skibsfartens Krav i det væsentlige var berettigede, baade i den ene og den anden Henseende. Det gælder Kravet om Toldfrihed for Skibe og Skibsmaterialer, om Konsulatafgifternes Ophævelse eller Reduktion, om en Særstilling for Skibsfartens Aktieselskaber i en eventuel Lov om Aktieselskabers Beskatning. Naar Skibsfarten nu paany møder med disse, for de to første Spørgsmaals Vedkommende ret gamle Krav, saa gør den det altsaa i Tillid til, at man vil imødekomme dem, fordi man har erkendt dem for retfærdige. Og til disse vil forhaabentlig slutte sig adskillige andre af største Interesse for Sønneringen og for vor Sømandsstands forskellige Klasser. I de sidste to Aar er der jo forberedt en omfattende Reform af snart sagt al den Lovgivning, der vedrører Søfarten, og man er vel forpligtet til at antage, at den Kommission, i hvis Hænder dette forberedende Arbejde er lagt, drager Omsorg for, at det fremmes saa vidt, at det kan sætte Spor i den forestaaende Rigsdagssamlings Arbejde. Ogsaa disse Spørgsmaal vil da forhaabentlig af Regering og Rigsdag blive fremmet i Forstaaelse af deres Betydning for vor hele Sønnering og blive løst paa en Maade, der viser, at vore Søfartsorganisationers Virksomhed har præget deres Behandling.

Skibsfarten kan altsaa, synes det os, imødesee den ny Rigsdagssamling med Forventning om, at den Interesse for dens Anliggender, der i de sidste Aar i stigende Grad er kommen til Orde i Rigsdagen, maa sætte Frugt. Men man gør dog Ret i samtidig at erindre, at Rigsdagens Arbejde i visse Henseender vil komme til at foregaa under vanskelige Forhold. Vi sigter til Statskassens sørgelige Tilstand og til de store Krav, der fra alle Sider stilles til den. Det maa billigvis indrømmes, at ingen Regering kan imødekomme dem alle, og at Regeringen ikke kan undgaa at tage Hensyn til Statens finansielle Ævne overfor Kravene om helt eller delvis at opgive Statsindtægter. Men da de Indtægter, hvis Bortfalden eller Reduktion maa blive en Følge af, at man gennemfører de af Skibsfarten ønskede Reformen,

alt i alt ikke er særdeles store, tør man forhaabentlig vente, at dette ikke vil blive nogen Anstødssten for Reformen, der i sig selv erkendes for at være saa vel begrundede.

Supreme Court of Cape Colony afsagde ifølge „Sh. Gaz.“ d. 3. Septbr. Dom i en Bjærgningssag, hvis Omstændigheder i Korthed var følgende: Dansk Bark Marie Jose, Kaptajn J. N. Brinck, laa d. 27. Juni 1901 til Ankers paa Mossel Bugten omtrent en Kvartmil fra Kysten. Det begyndte at blæse op og der kom høj Sø; Skibet laa for 2 Ankre og havde 100 Favne Kæde ude paa det ene; denne Kæde brækkede, og Skibet begyndte at drive; det tiloversblevne af Kæden sjæklede paa et tredje Anker, der kastedes ud, men Skibet drev stadig. De besluttede da at søge Hjælp, og da der fra Land signaleredes, om de ønskede Assistance, svarede de ja. Der kom derefter en lille Bugserbaad ud, og det lykkedes denne at udlægge et Anker og føre et Kabel-tov derfra hen til Skibet, hvorefter dette blev liggende og red Stormen af.

Hvad nu Betalingen for den ydede Hjælp angik, da tilbød Barkens Kaptajn et Beløb af £ 500, medens Bugserbaadens Ejere forlangte £ 2,000. Retten udtalte nu, at der efter alt, hvad der under Sagen var fremkommet, maatte siges at have været overhængende Fare til Stede, idet Skibet, hvis der ikke var kommet Hjælp, vilde være drevet i Land; den ydede Assistance havde været frelsende for Skibet, og Arbejdet med at gaa ud med den lille Bugserbaad i det haarde Vejr havde været anstrengende og farligt. Der maatte siges at foreligge et Tilfælde af egentlig Bjærgning og under Hensyn til de reddede Værdier — £ 8 à 9,000 — og de andre Omstændigheder ved Bjærgningen fandtes et Beløb af £ 1,000 at maatte være passende som Bjærgeløn.

Om Betjeningen af Hammershus Signalstation har vi fremdeles fra Hr. Kaptajn N. P. Jørgensen modtaget følgende:

I Anledning af min Anke over Betjeningen af Hammershus Signalstation d. 21. August meddeler Marineministeriet, at det ved Undersøgelse er godtgjort, at den vagthavende Assistent har været paa sin Post den nævnte Dag. Herimod har jeg intet at indvende, da jeg ikke kender hans Post, og jeg skulde da heller ikke berørt dette oftere. Men naar det højtærede Marineministerium udtaler Tvivl om Rigtigheden af den af mig opgivne Afstand og dernæst udtaler: „Mere (!) sandsynligt er det, at Signalet ikke har kunnet aflæses, enten fordi det har været hejst paa et uheldigt Sted eller fordi Flagene ikke har kunnet skælnes, saa skal jeg tillade mig at oplyse om, at Signalet var hejst paa Stortoppen, at det vajede frit ud hele Tiden, at det var saa godt som nye Flag, kun brugt nogle faa Gange, aldeles rene i Farverne og Tegningerne, samt at det blæste frisk fra N. N. O. og var ualmindelig sigtbart, saaledes at enhver Genstand kunde skælnes tydeligt paa lang Afstand; saa selv om Afstanden havde været den dobbelte, vilde enhver, der har normale Synsævner, kunnet se Flagene den Dag; dernæst er Navnet „Magnus“ anbragt med store Bogstaver paa Skibssiden, hvilket havde kunnet aflæses med blotte Øjne den Dag, og endnu lettere ved Hjælp af Kikkert fra Stationen. Jeg skal tillade mig at anføre, at naar Stationerne Skagen, Hirtshals og Hanstholmen passeres, bliver Skibet som Regel rapporteret uden at have Signal eller Flag til; at dette er en opmærksom Tjenstvillighed fra Personalets Side og ikke nogen Pligt, er en Selvfølge, men det viser en Interesse, som man maa være taknemmelig for.

Dernæst har jeg altid været af den Formening, at naar et Skibs Signal ikke kunde skælnes fra Signal-

stationen, at Skibet da ved Signaler fra Stationen blev gjort opmærksom herpaa; men efter Marineministeriets Bemærkninger synes dette ikke at være en Signalstations Pligt.

Anmodningen til Redaktionen med Hensyn til Skibsførerne, og navnlig Dampskibsførerne, synes nærmest en Antydning til disse om, at de tjente deres egne Interesser bedst ved at tie stille.

N. P. Jørgensen,  
S/S „Magnus“.

Fra Søkortarkivet har vi modtaget to ny udkomne Søkort over Islands Østkyst, det ene for Strækningen Langanes—Vestrahorn efter Opmaalinger foretagne i Aarene 1898—1900, det andet for Strækningen Vestrahorn—Ingólshøfði, opmaalt i 1900. Disse ny Kort vil være et nyt og værdifuldt Hjælpemiddel ved Navigeringen for de Skibe, der besejler disse fjærne Farvande, og vi anbefaler dem paa det bedste til disses Førere.

Den russiske Lov om Havneafgifter af 12. Juni d. A., Afsnit I, bestemmer under No. 4 bl. a., at russiske Skibe, der opretholder regelmæssige Farter mellem russiske og fremmede Havne, kun skal erlægge Skibsafgifter én Gang i hver Navigationsperiode; Afgiften opkræves i den Havn, som Skibet først besøger i Navigationsperioden; samt under No. 5, at Skibe, der afgaar til Udlandet eller ankommer fra Udlandet, skal erlægge Skibsafgifter hver Gang ved Indløbet eller Udløbet af Havnen.

Ifølge senere tagen Bestemmelse vil dog fremmede Skibe, hjemmehørende i Stater, der har Handels- og Skibsfartstraktater med Rusland (blandt hvilke Danmark) nyde godt af den under No. 4 ovenfor angivne Begunstigelse, naar de paagældende Rederier forud indgiver Ansøgning herom til det russiske Finansministerium med Angivelser af Farternes Regelmæssighed samt Skibenes Ankomst- og Afgangstider.

Dagbladet „Samfundet“ for d. 28. f. M. bringer om Søfarts-Kommissionens Arbejde en Efterretning, der er egnet til at vække Glæde i danske Søfartskredse, der jo alle er stærkt interesserede i Kommissionens Arbejde og de Resultater, den kommer til. Bladet oplyser nemlig, at „Kommissionens Formand nu har anmodet dens forskellige Udvalg om at fremskynde Arbejdet saaledes, at Kommissionens samlede Betænkning kan foreligge færdig i Løbet af den nærmeste Tid — i alt Fald inden Nytaar — for derpaa at tilstilles Rigsdagen til Behandling“. Bladet giver derefter en Oversigt over de Sager, der er henvist til Kommissionens Behandling, en Oversigt, der, skønt den er rig paa Misforstaaelser, dog synes at prætere et vist Kendskab til Arbejdets Gang i Kommissionen.

De Oplysninger, vi i Anledning af denne Artikel har modtaget, beskræfter desværre ikke Efterretningen om den smukke Julegave, som „Samfundet“ lover den danske Skibsfart; de gaar tværtimod ud paa, at der i Øjeblikket ikke skimtes nogen Udsigt til at se Resultater af Kommissionens Arbejde. Under disse Omstændigheder er vi tilbøjelige til at anse Slutningssætningen i „Samfundets“ Artikel for dens bedste; den lyder saaledes: „Der skal arbejdes godt for at blive færdig inden Jul“.

I Anledning af det Sammenstød, der i Fjor Sommer fandt Sted i Sundet mellem det danske Panserskib „Odin“, Kommandør With, og den engelske Damper „Alice Otto“, og for hvilket Skylden efter Sø- og Handelsrettens Dom af 17. Juli d. A. faldt paa „Odin“, nedsattes der af Marineministeriet en Overkrigskommission til Undersøgelse af Kommandør Withs Forhold. Denne har nu afsagt

Dom, ved hvilken Kommandør With er idømt 6 Ugers simpel Fæstningsarrest, der afsones paa Kronborg.

Den bestaaende Overenskomst mellem Dampskibsrederi-Foreningen og Søfyrbødernes Forbund er, som vi erfarer, opsagt af først nævnte Forening fra 1. Januar 1902 at regne.

Idet vi henviser til den i dette Blads No. 37 for d. 12. September d. A. indeholdte Meddelelse om the International Law Association, gengiver vi nedenfor i Oversættelse de paa Mødet i Glasgow i Aar vedtagne internationale Søforsikringsregler, der gaar under Navnet:

## Glasgow Marine Insurance Rules 1901.

### I. Totalforlis.

1. Forsikring imod Totalforlis omfatter, naar Policen ikke udviser det modsatte, saavel uegentlig Totalforlis („constructive total loss“) som egentlig Totalforlis.

2. Egentlig Totalforlis foreligger, naar en Genstand ved en Forsikringen vedkommende Ulykke er ødelagt eller saa beskadiget, at den er ophørt med at være den samme Genstand.

3. Egentlig Totalforlis foreligger endvidere, naar Ejeren af en forsikret Genstand ved en Forsikringen vedkommende Ulykke er blevet berøvet Genstanden helt, og der enten ingen rimelig Udsigt er til at faa den igen, eller den kun kan faas igen imod at betale Omkostninger, der overstiger den Værdi der faas igen, og den forsikrede ikke paa anden Maade hæfter for slige Omkostninger.

4. Uegentlig Totalforlis foreligger, naar Ejeren af en forsikret Genstand ved en Forsikringen vedkommende Ulykke for ubegrænset Tid berøves Besiddelsen eller Kontrollen med og Brugen af Genstanden.

5. Uegentlig Totalforlis af Skib foreligger naar dette ved en Forsikringen vedkommende Ulykke er blevet saa beskadiget eller bragt i en saadan Stilling, at Omkostningerne ved at bringe det i sin tidligere Tilstand og reparere det vilde overstige  $\frac{3}{4}$  af dets ubeskadigede Værdi før Ulykken.

a) Ovennævnte Omkostninger bliver at ansætte under Hensyn til Forholdene paa den Tid, som Ansættelsen skal vedrøre; til Omkostningerne medregnes Udgifterne ved en hensigtsmæssig midlertidig Reparation og ved Transport til en Reparationshavn, ligesom nødvendige Udgifter til at skaffe Penge; derimod ikke Hyre og Kostpenge til Besætningen i Reparationshavnen.

b) Ved Sammenligningen af Værdien og Omkostningerne finder intet Afdrag Sted fra Reparationsomkostningerne for Forskellen mellem gammelt og nyt, ligesom der heller ikke fra Omkostningerne trækkes andre interesserede Havarigrosse Bidrag til Reparationsomkostningerne. Derimod gøres Afdrag for Havarigrosse Bidrag til Udgifter og Opofrelser gjorte efter den Tid, som Ansættelsen vedrører.

c) Er et Skib i Policen ansat til en vis Værdi, regnes denne for Skibets Værdi i god Stand, medmindre andet udtrykkelig er udtalt i Policen.

6. I følgende Tilfælde foreligger der et uegentlig Totalforlis af Ladning:

1) Naar en Forsikringen vedkommende Ulykke er Skyld i at Varer efterlades i en Mellemhavn, fordi de ikke kan føres frem eller fordi de, hvis de føres frem,

ikke vil ankomme til Bestemmelsesstedet som sælgelige Varer af den oprindelige Art.

2) Naar Varer ved en Forsikreren vedkommende Ulykke er beskadigede  $\frac{3}{4}$  af deres forsikrede Værdi.

3) Naar det Skib, hvori Varerne er, ved en Forsikreren vedkommende Ulykke har lidt et egentlig eller et uegentlig Totalforlis og Varerne ikke sendes frem i Henhold til den oprindelige Kontrakt, og de kun kan bringes til deres Bestemmelsessted ved Anvendelse af Omkostninger, der vilde overstige  $\frac{3}{4}$  af deres Bruttoværdi paa Bestemmelsesstedet, fradraget Salgsomkostninger.

Ansættelsen af Omkostningerne skal indbefatte alle Udgifter ved at frelse og bevare Godset og al Fremsendelsesfragt, som vilde paaløbe efter den Tid, Ansættelsen vedrører, men ikke Bjærgeløn eller Havari-bidrag og andre Udgifter, der er kommet til at paa-hvile Varerne før denne Tid.

### Meddelelse om Abandon.

8. Den forsikrede kan ikke abandonnere og fordre Erstatning for Totalforlis medmindre den forsikrede Genstand har lidt et egentlig eller et uegentlig Totalforlis.

9. Naar der foreligger et uegentlig Totalforlis, er den forsikrede berettiget til at forlange det hele forsikrede Beløb, naar han rigtig har givet Meddelelse om, at han abandonnerer til Forsikreren sin Interesse i den forsikrede Genstand. I Mangel af saadan Meddelelse kan den forsikrede kun forlange Erstatning som for partiel Skade undtagen i de nedenfor under No. 10 omtalte Tilfælde.

a) Meddelelsen maa tilstilles Forsikreren med rimelig Hurtighed efter at den forsikrede har modtaget Underretning om Tabet, idet der dog maa gives Tid til nærmere Forespørgsel, hvis Underretningen er mangelfuld.

b) Meddelelsen kan gives paa forskellig Maade, men maa angive den forsikredes Hensigt, ubetinget at abandonnere sin Interesse i den forsikrede Genstand.

10. Naar den forsikredes Interesse i den forsikrede Genstand paa lovlig Maade er tabt for den forsikrede, forinden han har haft tilstrækkelig Løjlighed til at abandonnere og i al Almindelighed naar der ingen Fordel kunde opnaas for Forsikreren, selv om Meddelelse af Abandon fandt Sted, er en saadan Meddelelse unødvendig.

Meddelelse af Abandon er heller ikke nødvendig i Forholdet mellem en Forsikrer og hans Genforsikrer.

11. Hverken Retten til Abandon eller Retten til at nægte Abandon prejudicerer ved at den forsikrede eller Forsikreren foretager Handlinger for at frelse eller formindske Tabet paa den forsikrede Genstand.

### Virkning af Abandon.

12. Naar Abandon er anerkendt, eller der foreligger et egentlig eller uegentlig Totalforlis, bliver Forsikreren ved Betaling af det forsikrede Beløb berettiget til alt, hvad der endnu eksisterer af den forsikredes Interesse i den forsikrede Genstand og til at faa overdraget alle den forsikredes Rettigheder m. m. vedrørende Genstanden.

13. Naar et Skib tjener Fragt ved at fortsætte sin Rejse efter at være abandonneret til Forsikreren, bliver den saaledes fortjente Fragt at dele mellem Forsikreren og den forsikrede i Forhold til den Distance, Skibet for at tjene Fragten har udløbet før og efter Ulykkestilfældet.

Hvis en Del af Fragten er blevet betalt som Fragt-forskud, vil der kun tilkomme den forsikrede saa meget af den Fragt, der tjenes ved at fortsætte Rejsen, at han under Hensyn til det modtagne Fragtforskud faar sin pro rata Del af det hele.

### Virkning paa Fragtassurancer.

14. Overfor en Fragtforsikring bliver ethvert Fragt-beløb, der ifølge Rule 13 tilkommer en Kaskoforsikrer, at betragte som tabt.

15. Naar Fragt for en Rejse er forsikret i Almindelighed, foreligger der Totaltab af Fragt, naar Ladningen ved en Forsikringen vedkommende Ulykke har lidt et egentlig eller et uegentlig Totalforlis og ingen Fragt kan tjenes ved at sætte andre Varer i Stedet og bringe dem til Bestemmelsesstedet.

Naar der er forsikret en særegen eller en chartered Fragt foreligger der Totaltab, naar i Henhold til Fragt-kontrakten ingen Fragt kan tjenes.

I alle Tilfælde foreligger der et Totaltab af Fragt, naar Skibet ved en Forsikringen vedkommende Ulykke har lidt et egentlig eller et uegentlig Totalforlis og intet af Ladningen kan fremsendes til Bestemmelsesstedet undtagen derved at foranledige Omkostninger, som vilde overstige den derved optjente Fragt. Ved Ansættelsen af disse Omkostninger bliver at indbefatte i Beløbet alle de Udgifter ved at fremsende Varerne, som Rederen vilde have haft fra den Tid, da Rejsen blev opgivet.

Hvis der i noget Tilfælde tilstaa Distancefragt, foreligger intet Totaltab af Fragt.

## II. Partikulært Havari paa Skib: Afdrag.

16. Afdrag, nyt for gammelt, fra Reparationsomkostningerne skal være de samme som de i York Antwerp Rules Rule XIII for Havarigrosseskader bestemte.

## III. Virkning af Forsømmelse, Usødygtighed etc.

17. Forsikreren hæfter ikke for Tab eller Skade, foraarsaget ved en forsætlig Handling af den forsikrede, selv om den nærmeste Aarsag er en Søulykke, der gaar ind under Forsikrerens Ansvar.

18. Forsikreren hæfter ikke for Tab eller Skade, som er en umiddelbar Følge af nogen oprindelig Mangel, Svaghed eller Usundhed ved den forsikrede Genstand eller ved den Ting, paa hvilken den forsikrede Genstands Sikkerhed beror.

19. Ved enhver Forsikring for en Rejse, enten af et Skib eller af en Interesse, der er afhængig af et Skib, skal den forsikrede staa inde for 1) at der i Afgangshavnen er draget al fornuftig Omsorg for at Skibet er i god Stand til at ligge der, 2) at al fornuftig Omsorg vil blive draget for at gøre Skibet tilstrækkelig bemandet, udrustet og forsynet med Dokumenter for den forestaaende Rejse. Bestaar en Rejse af flere Afsnit, er det tilstrækkelig, at der er draget Omsorg for at gøre Skibet tilstrækkelig bemandet, udrustet etc. for hvert Afsnit ved Begyndelsen af dette. I Tilfælde af Mangler i ovennævnte Retning er den forsikrede ikke erstatningspligtig for Tab eller Skade, der er en Følge af Manglen, selv om Tabets og Skadens nærmeste Aarsag er en Søulykke, der gaar ind under Forsikrerens Ansvar. Selve Forsikringen er isvrigt ikke betinget af Opfyldelsen af Punkt 1) og 2) og bliver ikke ugyldig ved Mangel herpaa, undtagen forsaavidt angaar Tab og Skade, foraarsaget ved Manglen; udover hvad der ovenfor er omtalt, findes ingen Pligt for den forsikrede til at garantere Skibets Sødygtighed. Ved Forsikring af Ladning indestaar den forsikrede ikke for Skibets Sødygtighed.

## IV. Dobbelt Forsikring.

20. Naar en Interesse er forsikret imod den samme Fare for den samme forsikrede ved to eller flere Forsikringer, hvis samlede Beløb overstiger den vedtagne eller forsikrede Værdi af Interessen, da foreligger der dobbelt Forsikring. Den forsikrede kan i et saadant Tilfælde fordre sine Tab erstattet af hvem han vil og i hvilken som helst Orden, med mindre han allerede har modtaget fuld Erstatning for Tabet efter den i Policen indeholdte Værdiansættelse.

21. Naar i Tilfælde af dobbelt Forsikring en eller flere af Forsikrerne har betalt et Tab, har de Krav paa

Bidrag fra de andre, som har tegnet samme Forsikring, saaledes at det betalte Beløb bliver at fordele over det hele som følger: a) hvis Policerne er utakserede eller har den samme Takst, betales Bidraget fra de andre i Forhold til de forsikrede Beløb; b) hvor Taksten er forskellig, bliver 1) i Tilfælde af partikulært Havari Bidraget at regulere i Forhold til det i de forskellige Policer indeholdte Ansvar for Tabet; 2) i Tilfælde af Totalforlis betales der Bidrag fra de andre Forsikrere til den Del af det betalte Beløb, som falder paa den i vedkommende Forsikrers Police indeholdte Takst og reguleres Bidraget da efter den forskellige Risiko.

22. Den forsikrede kan ikke fordre Ristorno i Tilfælde af dobbelt Forsikring, hvor Risikoen er begyndt.

## Fragtmarkedet.

Fastheden for prompte Baade fra Sortehavsdistriktet, særlig fra Donauen, holder sig, og i et Par enkelte andre Retninger, nemlig fra La Plata og indefter til Østersøen, gør der sig nu ogsaa en fastere Tendens gældende, men fraset dette viser hele det øvrige Verdensmarked en Mathed og Usselhed i Raterne, som vistnok er uovertruffen. Fra Amerika, den ellers saa store Aftager af Tonnage, er det stadig vanskeligt at finde Beskæftigelse, og daarlige som Fragterne var i Forvejen, er de gaaet yderligere ned i Ugens Løb. Fra Philadelphia til Marseille sluttes til 9/ pr. Ton Kul og andre Rater er i Forhold hertil. Østersøen interesserer jo særlig os danske, men det er sørgeligt at se, i hvilken trist Tilstand dette Marked befinder sig. Vi er nu paa det Tidspunkt, som burde være Aarets bedste, men desværre er det i Realiteten lige det modsatte, idet Raterne er saa lave, som de ikke har været tidligere i denne Saison, ja der kan i de fleste Tilfælde ikke en Gang sejles uden Tab. Korn offereres yderst sparsomt, og paa Trælaster er der ligeledes en følelig Mangel. De fleste Baade, som losses i den lavere Del af Østersøen, gaar da ogsaa tilbage i Ballast efter Kul, hvilket betaler sig bedre, og gaar Rejsen heldigt, kan der maaske blive en ganske lille Fortjeneste tilovers.

Det østlige Marked er lavere i Ugens Løb. Fra Bombay er der pr. November saaledes sluttet til 11/ og 12/ p. p., medens 13/ er betalt pr. Januar. Risbefragtingerne er kun faa, og Raten illustreres af Afslutningen af en Oktober Baad fra Saigon til Bremen til 18/9. Calcutta noterer 20/ Jutebasis til London eller Dundee.

Sortehavet og Donau har taget en Mængde Tonnage til højere Rater, og Begæret for Oktober Baade er fremdeles godt, navnlig fra Donau, hvorfra der kan opnaas 13/ à 13/6 L. H. A. R., 14/ Hamburg. Fra Odessa til udsøgt Havn betales 10/ „on the berth“, til Hamburg 10/6, og til Danmark (to Havne) er der sluttet til 12/9. For Salt fra Eupatoria til Riga noteres 14/ pr. Ton. Azoff er meget stille og noterer nominelt 12/ N. C.

Middelhavet er nærmest uforandret flovt. For Erts betales 8/6 fra Huelva til Rotterdam, 10 Frcs. Carthage/Antwerpen, „free dispatch“, Frcs. 15 Carlofate/Antwerpen „full terms“. Der noteres for Fosfat 6/6 Bona/Leith, 7/ Bona/Garston og 13/6 Aguilas/Firth of Forth. Fra Bilbao er Raterne som følger: 4/3 Newport, 4/9 Tyne Dock, 5/ Ardrossan, 5/1½ Middlesbro, 5/6 Glasgow.

Amerika er, som foran omtalt, overalt lavere, og mange af de Rater, hvortil der i den sidste Tid er sluttet, kan ikke andet end give Tab. Kornlaster er der ingen af, og for Bomuld sluttes der kun i Ny og Næ en Damper. Den sidst betalte Rate er 25/ fra Wilmington til Liverpool eller Manchester, og for Fosfat er der accepteret 9/6 fra Port Royal til Leith. For Kul fra Philadelphia sluttedes til 9/ Marseille, 10/6 Stettin. Fra Golfen er der fragtet nogle Oktober Dampere for

Træ, men Raterne er tarvelige paa Basis af 90/ fra Pensacola til p. p. U. K. eller Holland. Paa Netto Charter fra Golfen er Raten højst 12/ pr. Oktbr./Novbr. For Træ fra de kanadiske Havne er Markedet uregelmæssigt; der er pr. Oktober saaledes betalt fra 35/ til 40/ fra Miramichi til Vestkysten af U. K. Fra St. John til Cardiff er sluttet en mindre Damper til 38/. For store Baade i Maanedsfrafragt til almindelig transatlantisk Fart er Begæret ringe og Raten ikke over 3/6 à 3/9.

La Plata er fastere, og medens der for et Par Uger siden næppe kunde opnaas 12/, noteres der nu 14/ for Oktober Tonnage fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. Pr. Januar/Februar kan rimeligvis betinges c. 17/6.

Østersømarkedet bliver slettere og slettere, og selv til de nuværende elendige Fragter er det vanskeligt i det hele taget at faa en Last, det være sig Korn eller Træ. Der er fra St. Petersborg accepteret 9 d. Hvedebasis til Komplettering, og fra Libau 6 d. Havrebasis. Anlægges en Baad f. Eks. fra Libau til 9 d., og den i heldigste Tilfælde maaske faar halv Last til denne Rate, hvorefter den nødsages til at tage Komplettering til 6 d., er det ret indlysende, at Resultatet heraf bliver et ganske alvorligt Tab. At Redere ikke langt hellere tager deres Baade hjem i Ballast og lægger dem op er ubegribeligt, thi Tabet vilde da blive meget mindre. Et dansk Rederi har begyndt med Oplægning, og det varer vist ikke længe, førend andre, paa Grund af Tidernes Ugunst, maa følge efter.

Fra Kronstadt noteres kun 19/ D/B. til London, 18/ D/B. B. til Hull, Frcs. 29/30 D/B. til Honfleur, endvidere 17/6 Kotka/Hull, 20/ Luleå/Tyne, 19/ Hudiksvall/Grimsby, 18/ Søderhamn/ West Hartlepool, og fra Torneå til Grimsby er sluttet til 22/ D/B. Riga er meget flov og noterer kun c. Frcs. 23 D/B Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27 Rouen, 17/6 à 18/ Grimsby eller Firth of Forth. Fra Libau er den nominelle Rate 9 d. til London eller Rotterdam, 1/ Rouen. For Sleepers fra Memel er betalt 5/9 til London, og for Props fra Stettin til Østkysten noteres kun 8/ pr. Load. Kappbjælker fra Windau til Holland betaler Hfl. 13/ pr. Tult.

Kulfragterne er, med Undtagelse af Østersøen, nærmest uforandrede. Paa Grund af den fremrykkende Saison er Kulfragterne indefter til Østersøen noget fastere, og der kan fra Tyne og Wales opnaas henholdsvis 4/ og 6/ til Kronstadt. Forøvrigt er Raterne fra Tyne til Malmø 4/3, Fairwater 4/3, Pillau 4/9, Hamburg 4/, Savona 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Malaga 8/3, Genua 5/9, Piræus 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Fra Cardiff noteres som følger: Hamburg 4/6, Piræus 5/9, Malta 4/9, Genua 5/9, Rio de Janeiro 13/. Fra Blyth betales til Stockholm 5/, Horsens 4/6, Swinemünde 4/3, og fra Grangemouth til Kjøbenhavn er der sluttet til 4/3. Burnt-island/Kiel giver 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/9 og Methil/Pillau 5/3.

## Sø- og Handelsretsdomme.

(Forsinket af Mangel paa Plads.)

Dom i S. S. No. 36/1900, afsagt d. 31. Juli. Firmaet C. K. Hansen som Agent for Dampskibet Nubia mod Kjøbenhavns Korn- og Foderstofforretning.

Damperen Nubia ankom her d. 31. Marts med en Stykgodsladning, derimellem 4 Partier Klid i Sække; de to Partier, der var mærket H, kom fra Firmaet Andrew Cullen & Co. og angaves at bestaa, det ene af 6,000 Sække paa 660,000 lbs., det andet af 2,000 Sække paa 220,000 lbs.; de to andre Partier kom fra Pennsylvania Mill & Export Co. og angaves at bestaa, det ene af 1,950 Sække paa 390,000 lbs., det andet af 1,000 Sække paa 220,000 lbs.; paa Konnossementet var der ved de 1,950 Sække anført „of which two bags less in dispute, if on board to be delivered“.

Det første af de 4 Partier var bestemt med 1/3 til hver af tre herværende Handlende, hvoraf den indstævnte Forretning var den ene; samme Forretning skulde endvidere have Parti No. 2, altsaa af Andrew Cullen & Co.s Afskibning 4,000 Sække, og hele Parti No. 3 paa 1,950 Sække. Paa Konnossementerne var der efter Angivelsen af de indtagne Sække anført „shippers weight (quality, quantity — contents, weight — unknown). Fragten var betinget til saa og saa mange Cents eller Shillings pr. 100 eller 2,240 lbs. „gross intaken weight“ og Klausul 23 lød: also, that all weights are subject to correction“.

Ved Lugebesigtelse her fandtes Lugerne i god Orden og ingen Lækage var at opdage ved deres Aabning; i Luge No. 3 og 6 var Ladningen tør, medens der i de øvrige Lastrum fandtes betydelig Sved. Ved retslig Besigtelse efter Ladningens Udlosning konstateredes det, at Skibet, efter hvad Dagbogen udviste, havde haft stærk Storm paa Rejsen og taget meget Vand over Dækket, samt at Presenningerne over Luge No. 2 i en orkanagtig Storm d. 13. og 14. Marts var slaaet af, hvilket dog straks var blevet opdaget og Lugen paany skalket uden at der forelaa Bevis for, at der var trængt Vand ind.

Ved Forretningen fandtes ingen Lækage paa Dæk eller Skibssider, hvorimod der fandtes betydelig Fugtighed under Lugekarmene og meget stærk Sved; Besigtelsesmændene formente, at Skaden paa Ladningen maatte være en Følge af Varme, udviklet i Lastrummene under Rejsen.

Sagsøgerne hævdede under Sagen, at Sammenblandingen af de 4 Partier var begrundet i Forholdenes Natur, saaledes som Varerne i New York blev leverede til Skibet, og at det maatte være sket med Afskibernes Vidende og Vilje, hvorfor Modtagerne maatte bære Følgerne deraf. Indstævnte hævdede, at Sammenblandingen udelukkende var sket paa Skibets Ansvar, og at dette alene maatte bære Følgerne deraf. Under Sagen var imidlertid intet fremkommet om denne Sammenblandings Omfang og Indflydelse paa Losningen. Losningen foregik her under Ledelse af Frihavnsaktieselskabet og ifølge dettes Opgørelse stillede Resultatet af Losningen sig saaledes, at der af de to første Partier fra Andrew Cullen & Co., mærkede H, hvis Sækkeantal skulde udgøre 8,000 med en Vægt af 797,500 d. Pd. udlossedes 7,965 Sække med en Vægt af 802,342 d. Pd., altsaa 35 Sække for lidt og 4,842 Pd. for meget, medens der af det 3dje Parti paa 1,950 Sække eller 1,948 Sække paa 353,437 Pd. blev udlosset 1,986 Sække, vejende 361,843 Pd., altsaa 36 eller 38 Sække for meget og 8,406 Pd. for meget, og af det 4de Parti paa 1,000 Sække, 199,375 Pd., blev der losset 953 Sække, vejende 190,073 Pd., altsaa 47 Sække og 9,302 Pd. for lidt. En Del af Sækkene hentedes fra Skibet, Størstedelen oplagdes i Pakhus og hentedes senere, derimellem en Del beskadigede Sække og nogen Opfejning. Indstævnte, der af de to første Partier skulde have Halvdelen (eller

$\frac{7965}{2} = 3982\frac{1}{2}$  Sæk = 398,750 Pd.) fik 4,338 Sække, 435,013 Pd., medens de to andre Modtagere tilsammen kun fik 3,627 Sække, 363,698 Pd., altsaa adskillig mindre end der tilkom dem. Hvad det 3dje og 4de Parti angik, fik indstævnte udleveret efter den ovenfor nævnte Opgørelse, altsaa noget mere end der tilkom dem. De andre Modtagere protesterede og der fandt en Omregulering Sted, hvilken Indstævnte underkastede sig, dog saaledes at det 3dje Parti ansattes til 1,950 Sække, ikke 1,948 Sække. Da indstævnte derefter afkrævedes Fragten for de to første Partier, tilbageholdt de 82 Kr. 94 Øre, idet de hævdede, at de ifølge Konnossementerne havde Krav paa 4,000 Sække à 110 lbs., medens de kun havde faaet 3,982<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, hvorfor de havde Krav paa en Godtgørelse for de manglende 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sæk = 82 Kr. 94 Øre.

Rederiet anlagde da Sag og paastod de indstævnte dømt til at betale dels de tilbageholdte 82 Kr. 94 Øre, dels 18 Kr. 40 Øre, nemlig Værdien af 2 Sække af det

3dje Parti, idet de indstævnte havde fordret 1,950 Sække lagt til Grund ved den endelige Regulering, medens man maatte gaa ud fra, at der kun havde været 1,948, hvorfor Rederiet ogsaa havde maattet godtgøre Modtageren af det 4de Parti 18 Kr. 40 Øre for 2 Sække, som han derved havde faaet for lidt.

Retten udtalte i sin Dom, at hverken indstævnte eller Frihavnsaktieselskabet, der optraadte ogsaa paa indstævnets Vegne, havde sørget for at faa konstateret, hvorvidt de to Partier 1 og 2 efter Skibets Ankomst omfattede de i Konnossementerne opgivne 8,000 Sække og det havde været umulig for Skibet at oplyse dette, efter at den største Del af Partierne var blevet oplagt paa Pakhus, derunder hele Indholdet af de beskadigede Sække; dette talte afgørende imod Anerkendelsen af indstævnets Krav; hertil kom, at det heller ikke var udelukket, at adskillige af de beskadigede Sække havde maattet kasseres som ødelagte og Indholdet anbringes i andre, mulig større Sække; det kunde i denne Henseende heller ikke blive uden Betydning, at indstævnte i Virkeligheden gennem disse to Partier modtog 2,421 Pd. mere end der ifølge Konnossementerne tilkom dem, selv om en væsentlig Del af denne Vægtforøgelse maatte tilskrives Fugtighed og Sved.

Paa den anden Side fandt Retten ikke, at Rederiet havde Krav paa de 18 Kr. 40 Øre for de to Sække, indstævnte havde faaet af det 3dje Parti, thi det maatte være Rederiets Sag at oplyse, at det 3dje Parti kun omfattede 1,948 og ikke 1,950 Sække, og det tilkom ikke indstævnte, naar de af Frihavnsaktieselskabet modtog 1,950 Sække, da nærmere at undersøge dette Forhold, ligesom det maatte falde Skibet til Last, at det ikke havde kunnet oplyses, om der ikke ved Henlæggen paa Pakhus af Størstedelen af det 3dje og 4de Parti var gaaet Sække tabt. Retten dømte herefter de indstævnte til at betale Sagsøgeren 82 Kr. 94 Øre med Renter. Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. No. <sup>35/1900</sup>, afsagt d. 9. August 1901. Hecksher & Søn mod Bechmann & Jørgensen.

Damperen *Headland* ankom hertil fra New Orleans med en Ladning, der ifølge Konnossementerne bestod af 33,138 Sække Bomuldsfrøkager, hvoraf 6,939 bestemt til Kjøbenhavn, 25,199 bestemt til Aarhus; der lossedes i Frihavnen, hvorefter Skibet gik til Aarhus. Ifølge en Forklaring for Notarius i England, afgivet af Kaptajnen og to Styrmande, var der i Henshold til Skibets Tællebog udlossen i Kjøbenhavn 8,282 Sække, idet 1,450 Sække, bestemt til Aarhus, blev lossede i Kjøbenhavn efter Modtagerens Ønske og efter Aftale med Hecksher & Søn; i Aarhus lossedes 23,890 Sække, saa at der ialt var loseet 32,172 eller 34 flere end der skulde være om Bord. De autoriserede Vejer- og Maalerattester fra Kjøbenhavn udviste noget mindre, nemlig ialt 32,018 Sække. Fra forskellige af Modtagerne fremkom Besværing over Manco og ved den endelige Regulering udbetaltes til et jysk og et kjøbenhavnsk Firma ialt 759 Kr. 10 Øre.

Firmaet Hecksher & Søn havde allerede før den endelige Regulering gjort gældende, at Firmaet Bechmann & Jørgensen havde modtaget flere Sække Frøkager end der tilkom dem, og forlangte dem udleveret eller erstattet, hvilket Bechmann & Jørgensen havde nægtet. Efter Reguleringen anlagde Hecksher & Søn Sag imod nævnte Firma til Betaling af 759 Kr. 10 Øre.

Det var nu givet, at det indstævnte Firma havde modtaget 2 Partier af *Headlands* Ladning, nemlig et fra Steinhardt & Co., der lossedes i Frihavnen, og et fra Lucas Moore, der lossedes i Aarhus. Det først nævnte Parti skulde ifølge Konnossement udgøre 4,129 Sække, mærket paa forskellig Maade, men indstævnte havde faaet udleveret 4,159; det andet Parti havde indstævnte faaet udleveret med 2,552 Sække, medens det kun skulde udgøre 2,547; foruden disse 30 + 5 Sække for meget, havde indstævnte faaet 2,431 Pd. Opfejning og 5,755 Pd. Smuld.

Retten fandt imidlertid ikke, at det indstævnte Firma kunde tilpligtes at betale noget. Under Sagen forelaa der ikke noget om, hvorvidt de forskellige Partier Frøkager var ens eller om Sækkene var lige store; og medens Konnossementet angav at der, hvis Ladning blev bragt i Land uden Mærker, skulde ske en forholdsmæssig Fordeling, fandtes iøvrigt intet betinget om Regulering eller om Samladning; en saadan kunde heller ikke antages at have fundet Sted. Losningen var i det hele foregaaet efter Mærker, og selv om der vel kunde være sket Forvekslinger, var det dog overfor de indstævnets Benægtelse ikke godtgjort, at disse her eller i Aarhus havde modtaget nogen Sæk, som ikke efter Mærke m. v. tilkom dem. Det var i denne Retning uden Betydning, at de havde faaet flere Sække end de ifølge Konnossementerne skulde have, idet der godt kunde være afskibet for meget. Hvad Partiet fra Lucas Moore angik, da var der paa det en faktisk Manco paa 82 Sække, men det saas ikke, at indstævnte havde faaet nogen af de Sække, der tilkom den anden Modtager af dette Parti, det brøstholdne jyske Firma.

Retten frifandt de indstævnte for Sagsøgerens Tiltale og tilpligtede sidst nævnte at udrede Sagens Omkostninger med 100 Kr.

## Personalia.

25 Aars Jubilæum som Fører af samme Skib. Torsdag d. 26. Septbr. d. A. fejrede Kapt. P. Møllerup 25 Aarsdagen for sin første Afgang herfra med Dampskibet „Christian den 9de“. Skibet har paa en ganske enkelt Rejse nær udelukkende sejlet paa Königsberg og London; intet Under derfor, at der paa først nævnte Plads, hvor Skibet netop den paagældende Dag befandt sig, vistes den populære og afholdte Fører megen Opmærksomhed fra forskellig Side. Cheferne for Firmaet Marcus Cohn & Sohn skænkede ham saaledes en Vinkande, ligesom Kontorpersonalet i sammes Forretning overrakte ham et Sølvbæger, begge Dele med Inskription, passende til Dagens Anledning. Af Skibets Officerer modtog han et meget smukt Etui med Fiskekniv og Gaffel, ligeledes af Sølv, og af Hovmesteren et Tebæger med Sølvfod. Af forhenværende Styrmand modtog han et overordentlig smukt Sølvbæger, hvori var indgraveret en fortrinlig Tegning af Dampskibet „Christian den 9de“ med Datoer og Aarstal; i Bunden af samme var Givernes Navne anbragte. Det er uforment at tilføje, at Kaptajnen i samme Anledning modtog en Mængde Telegrammer, saavel fra Kolleger som fra andre, baade i Kjøbenhavn og i London.

Kapt. Møllerup, der endnu er en Mand i sin bedste Alder, vil forventelig endnu i en Række Aar kunne føre „Christian den 9de“ til Gavn for sit Rederi og til Glæde for de ikke faa Passagerer, som Aaret rundt befordres saavel til Königsberg som til London.

Kapt. Th. Petersen har paa Grund af svækket Helbred taget Afsked fra Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste, hvorefter Dpsk. Maja foreløbig er overtaget af 1. Styrmand C. Johnsen.

Kapt. R. A. Skov fra Dpsk. Kjøbenhavn har foreløbig overtaget Dpsk. Axelhus, hvorefter den midlertidige Fører N. B. Sørensen er traadt tilbage i Stillingen som 1. Styrmand.

Som Nordisk Skibsrederforenings Agenter i Aalborg og Aarhus er ansat henholdsvis d'Hrr. Peter M. Simoni og Konsul Carl v. d. Hude.



Ministeriet for offentlige Arbejder har ansat Reserve-løjtnant i Flaaden S. P. Svendsen som Strømbetjent ved Kjøbenhavns Havn fra d. 1. ds. at regne.

Kaptajn W. Langberg fejrede i Tirsdags sit 25 Aars Jubilæum som Ekspert hos de kjøbenhavnske Søassurance-Selskaber. Kapt. Langberg var ansat i „Det forenede Dampskibsselskab“, da han d. 1. Oktober 1876 ansattes i sin nuværende Stilling, som han i den lange Aarrække har udfyldt med stor Dygtighed.

## Ugens Havarier.

Frederikshavn Søret har fastsat Bjærgelønnen for Sk. Salome, som d. 21. f. M. strandede paa Læsø Nordvestrev og samme Dag bragtes flot af Svitzer og Læsø Bjærgere, til 3,600 Kr. Skibet fandtes ved Dykkerundersøgelse ubeskadiget. Marinens Kanonbaad Møen er sunken under et Skydeforsøg i Tirsdags c. 4 Kv. N. O. for Middelgrundsfortet. Forsøget foretoges med en 10" Bagladekanon med Brisantgranater, af hvilke var udskudt to; ved det tredje Skud er antagelig Projektilet sprunget i Kanonens Løb og har fremkaldt en Kedelekspllosion. Intet Menneskeliv gik tabt; Besætningen var forinden bragt om Bord i Panzerbatteriet „Skjold“, hvorfra Kanonen affyredes i Møen ved Elektricitet. Vraget ligger paa 9½ Fv. Vand og er undersøgt af Svitzers; det var i Gaar endnu ikke afgjort, om det skal tages op.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Flynderborg, bygget for Regning Dampskibsselskabet Dannebrog i Kjøbenhavn, løb d. 26. f. M. af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til saavel Bureau Veritas som British Lloyds højeste Klasse, er 250' langt i Hoveddækket, 36' bredt og 18' 4½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 700 ind. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Hamburg.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afg. fra Christianssand 20. Septbr., best. til New York. — Kentucky, Thiedemann, afg. fra Christianssand 26. Septbr., best. til New York. — Leopold II, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., best. til Antwerpen. — Nicolai II, Wulff, afg. fra New York 14. Septbr., best. til Kbhvn. — Norge, Gundel, afgik fra New York 21. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Xenia, Kruse, ankom til St. Petersburg 27. Septbr. —

Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., best. til New York. — Douro, Ørum, ank. til Madeira 27. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til St. Petersburg 25. Septbr.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 24. Septbr. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Boston 21. Septbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 28. Septbr., best. til Kbhvn. — Arno, Struberg, ankom til St. Petersburg 23. Septbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, pass. Dartmouth 28. Septbr., best. til Kbhvn. — Ceres, Jacobæns, i Islandsfart. — Chr. Broberg, Harder, ank. til Malaga 30. Septbr. — Christian IX, Møllerup, ank. til Kbhvn. 30. Septbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Valkom 10. Septbr., bestemt til Livorno. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., best. til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til Kønigsberg. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 28. Septbr., bestemt til London. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Kbhvn. 12. Septbr., bestemt til Boston. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Lissabon 23. Septbr., best. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr., best. til New York. — Jolantha, Ingvartsen, ankom til Rotterdam 27. Septbr. — Kasan, Hansen, ankom til London 29. Septbr. — Kiew, Jacobsen, afgik fra London 29. Septbr., best. til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Libau 26. Septbr. — Laura, Aasberg, ankom til Leith 30. Septbr. — Louise, Krag, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til Hull. — Louisiana, Jensen, ank. til Savannah 30. Septbr. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Kbhvn. 24. Septbr. — Maja, Johnsen, afgik fra Kbhvn. 27. Septbr., best. til Leith. — Mohrse, Frisette, afgik fra Kbhvn. 29. Septbr., best. til Vestnorge. — Moskov, Fischer, afgik fra London 29. Septbr., best. til Tarragona. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., best. til Hull. — Nordjylland, Kromann, ankom til Riga 30. Septbr. — O. B. Suhr, Rohde, afgik fra Holtenau 1. Oktbr., bestemt til St. Petersburg. — Omsk, Møller, afgik fra Åbo 21. Septbr., best. til Valencia. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., best. til St. Petersburg. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 30. Septbr. — Thyra, Jørgensen, ankom til Stettin 28. Septbr. — Valdemar, Koføed, i Liverpool. — Vendsyssel, Kjær, i Islandsfart. — Vesta, Lissner, i Islandsfart. — Vesuv, Mortensen, afgik fra Antwerpen 29. Septbr., best. til Kbhvn. — Viking, Egense, ankom til Lissabon 28. Septbr.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 2. Oktbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 3. Oktbr., bestemt til Newcastle — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 3. Oktbr., best. til Grimsby via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 3. Oktbr., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 2. Oktbr., best. til Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 2. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 2. Oktbr., best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 2. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 2. Oktbr., bestemt til Leith, via Aarhus, Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Kronstadt 27. Septbr. — Frode, Wrisberg, ank. til Blyth 27. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Calais 27. Septbr. best. til Newcastle. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Kbhvn. 28. Septbr. — Erik II, Hveysel, ankom til Cardiff 27. Septbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Newcastle 27. Septbr., best. til Stettin. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 19. Septbr. — Danmark, Kraemer, ankom til Kronstadt 28. Septbr. — Ragnar, Holst, ankom til Sunderland 26. Septbr. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 26. Septbr., best. til Libau. — Dan, Tofte, ankom til London 27. Septbr. — Magnus, Mahncke, ank. til Rotterdam 28. Septbr. — Olaf, Petersen, ank. til Kronstadt 27. Septbr. — Svend II, Risø, afgik fra Hankipudas 25. Septbr., best. til Rouen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Jakobstad 26. Septbr., bestemt til Newcastle. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kbhvn. 28. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til St. Petersburg 22. Septbr. — Pawel Andrejuff, Tannebøck, ankom til Kbhvn. 13. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Hangø 28. Septbr., best. til Ghent. — Russ, Jensen, ankom til Braila 22. Septbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, i Capetown. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Wladiwostock 25. Septbr., best. til Japan. — Baron Driesen, Laurent, ankom til Noworossisk 25. Septbr. — K. Gortschakow, Thorsøe, afg. fra Hull 30. Septbr., best. til Kronstadt.

Heimdal, Anine, Rathje, afg. fra Rouen 29. Septbr. — Kamma, Pedersen, afg. fra Kjøbenhavn 30. Septbr. — Helga, Lagesen, ank. til Kronstadt 26. Septbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Trångsund 28. Septbr. — Elna, Møller, afgik fra Stockholm 30. Septbr. — Therese, Løffler, afg. fra Kbhvn. 30. Septbr.

**Urania.** Polarstjernen, Brandt, ankom til Miramichi 27. Septbr. — Ekliprika, Nielsen, ankom til Uleåborg 23. Septbr. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 28. Septbr. — Mars, Nielsen, ankom til Middlesbrough 30. Septbr.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, ankom til Penang 25. Septbr. — Nordland, Pii, ankom til Stockholm 26. Septbr. — Holland, Lund, ankom til Grangemouth 29. Septbr. — England, Degn, ankom til Nederkalix 28. Septbr. — Rusland, Møller, afgik fra Windau 27. Septbr.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ankom til Mentona 26. Septbr. — Niobe, Schmidt, ankom til Hull 28. Septbr. — Nancy, Nielsen, afgik fra Riga 29. Septbr., best. til Methil. Nautik, Mortensen, ankom til Frederikshavn 29. Septbr. — Nexos, Sørensen, pass. Helsingør 30. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Nordsøen, Gram, ank. til Wiborg 27. Septbr. Nora, Jørgensen, afg. fra Ouessant 29. Septbr., bestemt til Huelva. — Neptun, Winther, afg. fra Grangemouth 1. Oktbr. bestemt til Helsingør. — Nerma, Nielsen, afg. fra Luleå 27. Septbr., bestemt til Huelva. — Alfa, Nerby, afg. fra Esbjerg 1. Oktbr. bestemt til Kjøbenhavn.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Tynen 30. Septbr. — Karen, Degn, ankom til Kjøbenhavn 1. Oktbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afg. fra London 27. Septbr., ank. til Sunderland 28. Septbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 27. Septbr., best. til Amsterdam. — Russia, Hansen, afgik fra Burntisland 28. Septbr., ankom til Kbhvn. 1. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 25. Septbr.

**Union.** Gallia, Nielsen, afg. fra Helsingør 24. Septbr., ankom til Riga 27. Septbr. — Britannia, Poulsen, afgik fra Hull 25. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Caledonia, Fisker, ankom til Dordrecht 26. Septbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra Staagholm 27. Septbr., bestemt til London. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rotterdam 1. Oktbr., best. til Newcastle. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Penarth 30. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 28. Septbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Theodosia 27. Septbr. best. til Femreouk. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Cardiff 24. Septbr., bestemt til Bermuda for Ordre. — Rosenborg, Schultz, ankom til Honfleur 1. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Newport 27. Septbr. bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, ankom til Kemi 28. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Blyth 28. Septbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Ardrossan 26. Septbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Kronstadt 28. Septbr., bestemt til Gamle Karleby. — Klampenborg, Jensen, ankom til Reval 12. Septbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Las Palmas 11. Septbr., bestemt til La Plata. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kbhvn. 30. Septbr. — Skodsborg, Larsen, ankom til W. Hartlepool 26. Septbr. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Galatz 30. Septbr. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Buenos Ayres 23. Septbr. — Vordingborg, Petersen, ank. til Bastubaka 25. Septbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 28. Septbr. — Kallundborg, Lund, passerede Kbhvn. den 30. Septbr. paa Rejse til Kronstadt.

**Dampskibsselskabet Torm.** Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 1. Oktbr. best. til Kbhvn. — Ajax, Brorson, ank. til Kiel fra Burntisland 30. Septbr. — Agnete, Warming, afgik fra Burntisland 28. Septbr., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Lerwick 28. Septbr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 27. Septbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Kallundborg 27. Septbr. fra Methil. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Burntisland 29. Septbr.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, afg. fra Boness 26. Septbr., bestemt til Libau. — Thorvaldsen, Prædbyrn, ankom til Libau 26. Septbr. — Ansgar, Larsen, afg. fra Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til Grangemouth. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Blyth 27. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 22. Septbr. — Helge, Matthiessen, ank. til Newcastle 29. Septbr.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddele: Annam, Berentzen, afgik fra Penang 30. Septbr. — Siam, Glahn, afgik fra Permin 28. Septbr. — Normannia, Erichsen, ankom til Hamburg 22. Septbr. — Patria, Larsen, ankom til Bangkok 17. Septbr. — Sk. Ragnhild, Madsen, afgik fra Ko-Chi-Chang 26. Juli. — Bintang, Jensen, afgik fra Suez 17. Septbr. — Redang, Bønnelycke, pass. Vlissingen 24. Septbr.

**Ærs.** Enigheden, Svane, ankom 30. Septbr. til Kolding. — Energi, Nielsen, ank. 26. Septbr. til Pillau.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Cardiff 27. Septbr., bestemt til Kronstadt. — London, Bom, afgik fra Grangemouth 28. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Paris, Nielsen, afgik fra Methil 29. Septbr., best. til Korsør.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Methil 1. Oktbr. — Clara, Jensen, afgik fra Lübeck 1. Oktbr., bestemt til Kotka. — Kai, Petersen, ankom til Ghent 28. Septbr.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Kbhvn. 28. Septbr. til Methil. — Svend, Bønnelycke, ankom til Sunderland 1. Oktbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Newcastle 24. Septbr., best. til Soller (Spanien).

## Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Anna, Clausen, ank. til Rio Grande 23. Septbr. fra Cardiff — Havila, Holm, sejlet fra Port Victoria 5. Septbr. til Vancouver. — Maracaibo, Svarrer, ankom til La Guayra 21. Septbr. fra Hamburg. — Wilhelmine, Lauridsen, passeret Dungeness 23. Septbr. fra Hamburg til Port Natal. — Rosa, Brinck, indkom til Pola 26. Septbr. efter at have været paa Grund i Nærheden, Skibet tæt. Ankom til Fiume 29. Septbr. fra Santos. — Casma, Sonnicksen, afgik fra Tamatave 21. August til Ny Kaledonien. — Johanne, Thomsen, afg. fra St. Nazaire 29. Septbr. til Reunion. — Emilie, Thomsen, afg. fra Norrkøping 28. Septbr. til Amsterdam. — Mary Jose, Brinck, afg. fra Capetown 27. Septbr. til Melbourne. — Esmeralde, Pedersen, afg. fra Sidney 5. Septbr. til Tahiti. — Union, Sørensen, er ifølge Telegram fra Sidney, dat. 23. Septbr., totalt forlist ved Indsejlingen til Jalnit. Mandskabet reddet.

**Rønne.** Hans Peter, Westh, ank. til Stettin 23. Septbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 22. Septbr. — Tordenskjold, Larsen, ank. til Kjøbenhavn 24. Septbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Mariager 26. Septbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 27. September.

**Svendborg.** Skirner, Pilegaard, ank. til Dunkerque 23. Septbr. — Urania, Hansen, ank. til Rochester 23. Septbr. — Freja, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 24. Septbr. — Svend, Huusfeldt, ank. til Stege 23. Septbr. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Ørnskjoldsvik 23. Septbr. — Flora, Sørensen, ank. til Rafsø 24. Septbr. — Venus, Jensen, ankom til St. Petersburg 24. Septbr. — Estrup, Madsen, ank. til Holbæk 24. Septbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Gravesend 23. Septbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Kotka 25. Septbr. — Lilly, Rasmussen, ank. til Havre 23. Septbr. — Niord, Svennevig, ank. til Nykjøbing Sjælland 25. Septbr. — Erik, Hoffmann, ank. til Trangsund 26. Septbr. — Elise Bay, Petersen, ank. til Middelfart 26. Septbr. — Garibaldi, Andersen, ankom til Grimsby 26. Septbr. — Diana, Larsen, ank. til Umeå 26. Septbr. — Confidence, Mouritzen, ank. til Uleåborg 26. Septbr. — Martin Nilsson, Petersen, ank. til Kings Lynn 26. Septbr. — Christine, Nielsen, ank. til Aasgaardstrand 26. Septbr. — Ane, Rasmussen, ank. til Kongsberg 27. Septbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Rochester 26. Septbr. — Triton, Nielsen, ank. til Uleåborg 26. Septbr. — Marie, Petersen, ank. til London 27. Septbr. — Lyø, Jansen, ank. til St. Petersburg 28. Septbr. — Carl, Clemmensen, ank. til Stettin 28. Septbr. — Niels, Hansen, ank. til Seahouse 27. Septbr. — Clythia, Nielsen, ank. til Uleåborg 27. Septbr. — Hansine, Nielsen, ank. til Kings Lynn 28. Septbr. — Samson, Hansen, ank. til St. Petersburg 28. Septbr. — Adolphine, Andersen, ank. til Charlestown 30. Septbr. — Rasmus, Nielsen, ankom til Stornoway 30. Septbr. — Marie, Nielsen, ankom til Havre 30. Septbr.

**Ærs.** Niels Juel, Nielsen, ank. 23. Septbr. til Beaubaris. — Elise, Petersen, ank. 22. Septbr. til Kiel. — Anna, Albertsen, ank. 22. Septbr. til Rudkjøbing. — Anne Sophie, Petersen, ankom 23. Septbr. til Rudkjøbing. — Althea, Albertsen, ank. 24. Septbr. til Hartlepool. — Harboe, Hansen, ank. 27. Septbr. til Kallundborg. — Dannebrog, Boye, ank. 23. Septbr. til Sletten. — Thea, Friis, ank. 24. Septbr. til Whitby. — Noah, Eriksen, ank. 24. Septbr. til Nord-schild. — Peter, Olsen, ank. 24. Septbr. til Gefse. — Christian, Petersen, ank. 24. Septbr. til Ærøskjøbing. — Mette, Andersen, ank. 22. Septbr. til Sunderland. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, ank. 24. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Umeå til Antwerpen. — Niels, Jensen, ank. 25. Septbr. til Yarmouth. — Hans, Folmer, ank. 24. Septbr. til Kjøbenhavn. — Karen, Hansen, ankom 24. Septbr. til Hornbæk. — Albert, Fabricius, ank. 25. Septbr. til Frederikstad. — Sif, Raahauge, afg. 26. Septbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Emanuel, Schmidt, ank. 23. Septbr. til Kjøge. — Marie, Christensen, afg. 23. Septbr. fra Kjøbenhavn til Flensborg. — Caroline, Madsen, afgik 24. September fra Kjøbenhavn til Faxø. — Margrete, Petersen, afg. 24. Septbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Thor, Kromann, er ankommen til Laguna di Terminos (Mexico) — Kvikk, Andersen, afg. 21. Septbr. fra Wemyss til Svendborg. — Concordia, Madsen, afg. 21. Septbr. fra Dysart til Rudkjøbing. — Vera, Hansen, ank. 25. Septbr. til Viborg. — Kiana, Christensen, ank. 24. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Torneå til Quimper. — Ingeborg, Rasmussen, ank. 26. Septbr. til Kjøbenhavn.

— Hebe, Clausen, ank. 26. Septbr. til Dieppe. — Alma Marie, Hansen, ank. 14. Septbr. til Rabot (Marokko). — Hekla, Jørgensen, ank. 26. Septbr. til Benota. — Hildur, Schmidt, ank. 26. Septbr. til Kjøbenhavn. — Agent Petersen, Frederiksen, var 5. Septbr. sejlklar i Maracaibo, bestemt til Hamburg. — Norden, Rasmussen, var 19. Septbr. sejlklar i Thorshavn, bestemt til Leith. — Smart, Christensen, afgik 25. Septbr. fra Kolding til Norge. — Abba, Petersen, ank. 26. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Silloth til Stockholm. — Fred, Friis, afg. 27. Septbr. fra Kjøbenhavn til Sværrig. — Duen, Christensen, afg. 25. Septbr. fra Stornorway til Barcelona. — Valborg, Hansen, ank. 23. Septbr. til Antwerpen. — Jørgen Olsen, Christensen, afg. 24. Septbr. fra Burntisland. — Jørgen, Albertsen, ank. 27. Septbr. til Odense. — Christian den 9ende, Levinsen, ank. 27. Septbr. til Stubbekjøbing. — Frem pass. 26. Septbr. Dover. vestg. — Karen, Hansen, ank. 30. Septbr. til Libau. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. 30. Septbr. til Dysart. — Jørgen Olsen pass. 26. Septbr. May Island, vestg. — Mette, Andersen, afg. 26. Septbr. fra Berwick til Stettin. — Emanuel, Hansen, afg. 20. Septbr. fra Colberg til Newcastle. — Hans, Johansen, ank. 28. Septbr. til Kjøbenhavn. — Ellen, Folmer, ank. 26. Septbr. til Kjøbenhavn. — Karen, Eriksen, ank. 26. Septbr. til Frederikshavn, paa Rejse fra Skotland. — Ceres, Bager, ank. 29. Septbr. til Sunderland. — Freya, Østermann, afg. 24. Septbr. fra Caen til Leith. — Kodan, Andersen, ank. 30. Septbr. til St. Davids. — I. A. Kromann ank. 16. Septbr. til Saffi (Marocco). afg. antagelig 24. Septbr. til Falmouth f. O. — Elise, Dyreborg, Fabricius, afg. 27. Septbr. fra Boness til Rudkjøbing. — Gertrud, Jørgensen, afgik 26. Septbr. fra Sunderland til Marstal. — Astræa, Svane, ank. 30. Septbr. paa Leiths Red.

Andre Sejlskibe. Jenssine af Aarhus, Olsen, er ankommen til Stettin 30. Septbr. fra Åhus.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabelleger (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Sundet. Drogden.** Ved en i September Maaned 1901 foretagen Undersøgelse i *Drogden* er der paa *Tærskelen (Dragør-Bro)* funden flere Sten, hvorover der med daglig Vandstand ikke er mere end 21 Fod, samt en enkelt Sten, i Retning S. 59° Ø., 1,3 Kml. fra *Dragør Kirke*, hvorover der kun er 20 $\frac{1}{2}$  Fod.

Stenene ligge spredte over Farvandet, hvorfor Færøerne af dybtgaaende Skibe advares mod at passere nævnte Strækning uden Lods.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sværrig. Sundet. Helsingborg.** Ved *Helsingborg* Havnefyrr gives nu Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver Fire-Stød.

**Simrishamn. Simrishamn Fyr** lyser nu fra Nærheden af Land gennem N. og Ø. til S. 11° Ø.

**Finland. Ålands Distrikt. Signilskärs Lodsplads. Brenttons Grund.** V. for 15 Fods Grunden *Brenttons Grund*, 4 Kml. N. 77° V. fra *Hellmans Fyr*, er i 9 Fv. Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 13' 30" N. Br. 19° 11' 30" Ø. Lgd.

**Åbo Skærgaard. Ruotsalais Lodsplads.** Ved Opmaalingen ere følgende Grunde fundne og afmærkede saaledes:

V. for Revet *Roaniemi*, S. 42° Ø. fra *Roaniemi Udde*, i 23 Fod Vand en Vager. 60° 24' 42" N. Br. 21° 41' 34" Ø. Lgd.

Ø. for Revet *Otankari*, N. 74° Ø.  $\frac{2}{3}$  Kbl. fra *Pääkari Holme*, i 28 Fod Vand en Vager. 60° 22' 46" N. Br. 21° 42' 52" Ø. Lgd.

S. for Grunden *Leppäorvo*,  $\frac{3}{10}$  Kbl. fra *Ruotsalais S.-Kyst*, i 23 Fod Vand en Vager. 60° 21' 40" N. Br. 21° 45' 8" Ø. Lgd.

S. for Grunden *Mäntykari*, c. 1 Kbl. S. 56° V. fra *Mäntykari Holm* NV-Pynt, i 22 Fod Vand, en Vager. 60° 21' 32" N. Br. 21° 47' 15" Ø. Lgd.

N. for Grunden *Säkikari*,  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 62° Ø. fra *Nikonluota Holm* Ø.-Kyst, i 22 Fod Vand, en Vager. 60° 21' 26" N. Br. 21° 47' 29" Ø. Lgd.

V. for 6 Fods Grunden *Rajakari*,  $\frac{2}{1}$  Kbl. S. 18° Ø. fra *Rajakari Holm* SØ-Pynt, i 29 Fod Vand, en Vager. 60° 20' 12" N. Br. 21° 44' 52" Ø. Lgd.

Vagerne V. for Grunden *Ristikari*, Ø. for *Tuorinkari*, V. for *Atka*, S. for *Ruonanperä*, N. for *Huhtalari* og N. for *Nikoluoto* ere flyttede lidt og staa i 22 & 25 Fod Vand.

**Finske Bugt. Viborg Distrikt. Kotka Lodsplads. Syväsalmi.** Fra Farvandet mellem *Kotka* og *Frederikshamn* er et 21 Fods Løb til *Syväsalmi* Savværk afmærket.

**Lovisa. Tåktarsund—Valkom.** Fra *Tåktarsund* til *Valkom* Bro ved *Byen Lovisa* er et nyt 21 Fods Løb afmærket. Afmærkningen ved det tidligere benyttede Løb er inddragen.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sværrig. Paternoster.** Fra 1ste Oktober 1901, og saa længe Sildefiskeriet ved *Marstrand* varer, gives Taagesignal paa *Paternoster*, i Stedet for med Kanonskud, med Knald-raketter, der eksplodere i c. 600 Fods Højde.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Den 15de Oktober 1901 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

*Hornnes, Løkta* Ø.-Pynt, *Helgelund*, lyser fra N. 17° Ø., fri Ø. om *Melfjordholmene*, gennem Ø. og S. til S. 38° V. Lyset er rødt fra Ø. til S. 83° Ø., over *Ramskjær*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 34 Fod. 66° 9' 0" N. Br. 12° 48' 50" Ø. Lgd.

*Skutvik*, i *Nord-Oksund, Hammerø*, lyser fra S. 62° Ø. gennem S. til S. 83° V. Lyset er grønt fra S. 62° Ø. til S. 12° Ø., fri V. om *Bolsøgatten*, rødt fra S. 2° Ø., fri Ø. om *Engelø*, til S. 83° V., hvidt i Indløbet til Havnen mellem *Brorskjæret* og Grunden paa Ø.-Siden. Flammens Højde: 89 Fod. 68° 0' 20" N. Br. 15° 22' 0" Ø. Lgd.

*Digermulen, Raftsund*, paa *Nordklubben, Lofoten*, viser hvidt Lys fra N. 35° Ø., fri V. om *Langenæsodden*, gennem N. og V. til S. 7° V., fri V. om *Vesthalden*. Flammens Højde: 75 Fod. 68° 18' 20" N. Br. 15° 1' V. Lgd.

*Svendsgam, Kanstaadfjord*, paa *Aspeneset, Lødingen*, lyser fra S. 28° V., fri V. om *Svendsgamlandet* og *Rakfaldene*, gennem V. til S. 75° V. Lyset er rødt fra S. 2° V., fri Ø. om *Kimbatværskjærene*, til S. 75° V., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 15 Fod. 68° 24' 30" N. Br. 15° 41' 35" Ø. Lgd.

Brændetid for disse fire Fyrlamper: 15de August—30te April.

*Sørvær, Finmarken*, paa *Koja*, lyser fra N. 62° V., fri S. om *Kambøen*, gennem V., S. og Ø. til N. 56° Ø. Lyset er rødt fra S. 86° V., fri N. om *Breigrunden*, til S. 20° V., fri Ø. om *Baren*, grønt fra S. 8° Ø., fri V. om *Sjaaholmene*, til S. 49° Ø., fri V. om *Skarveskjær*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 145 Fod. 70° 38' 15" N. Br. 21° 56' 50" Ø. Lgd.

*Makur, Finmarken*, paa *Manslauvspeira*, lyser fra N. 87° Ø., gennem N. til N. 67° V. Lyset er rødt fra N. 87° Ø. til N. 60° Ø., fri N. om *Lønfaldene* og *Klubbestallen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 41 Fod. 70° 42' 30" N. Br. 30° 5' 25" Ø. Lgd. (Ny Opmaaling).

Brændetid for disse to Fyrlamper: 25de August—14de April.

Lysævne: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys.

Samtidig forandres *Liland* Fyrlampe, *Ofoten*, til at vise rødt Lys over *Lilandsgrundene*, fra S. 55° V. til S. 66° V., og grønt Lys over *Voldflua*, i Stedet for rødt Lys. Endvidere er den røde Vinkel over *Voldenlandet* udvidet mod S. til S. 89° V., fri S. om *Tolvfodsboen* ved *Lilandskaret*.

Samtidig forandres *Klokkerbøen* Fyrlampe i *Gimsøstrømmen, Lofoten*, til at vise grønt Lys fra N. 7° V., fri Ø. om *Odskjærene*, til N. 26° V., fri V. om *Kristenskjærene*.

*Kvalnes* og *Hovsund* Fyrlamper ere nu forandrede. Paa *Vadsø Molo* brænder en hvid Lanterne, 50 Alen fra Molens N.-Ende, til 1ste April 1902. 70° 3' N. Br. 29° 44', Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben. Nienstedten.** Arbejderne ved Borttagelse af Vraget af Damperen *Lemmos* ere foreløbig indstillede. Paa Vragets Fokkemast er om Dagen hejst et rødt Flag, hvorunder en sort Ballon, og om Natten en grøn Lanterne over en hvid Lanterne. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt S. for og nedenfor Vraget. Dampere skulle passere Vraget saa langsomt som muligt og vise den største Forsigtighed.

**Holland. Zuiderzee. Surich. Boontjes.** I den N.-lige Del af *Boontjes* er Lystønden flyttet og ligger i  $8\frac{1}{2}$  Fod Vand. 53° 7' 43" N. Br. 5° 22' 45" Ø. Lgd.

*Surich* lave Ledefyr er forandret og viser nu hvidt, fast Fyr fra N. 46° V. gennem N. til N. 44° Ø., Synsvidden 6 Kml., og fra S. 87° V. gennem S. til S. 3° Ø., Synsvidden 4 Kml. Holdt overet med Lystønden i S. 1° Ø. leder det i det dybeste Vand over Grunden S. for *Harlingen*. 53° 6' 30" N. Br. 5° 22' 48" Ø. Lgd.

**Marken. Marken.** Blinkfyr er nu slukket og de to midlertidige hvide, faste Fyr tændte.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Noorderhoofd.** Paa

**Noorderhoofd** er det hvide Lynfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, tændt, og det midlertidige Fyr slukket.

**Zeegat van Goeree. Ribbenplaat.** De 4 grønne Tønder S. for *Ribben* i *Bokkegat* ere inddragne.

**Zeegat van Brouwershaven. Hals.** En rødmalet Lystønde, mærket „Hals“, som viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., er i 32 Fod Vand udlagt i *Hals*. 51° 48' 32" N. Br. 4° 0' 58" Ø. Lgd.

**Krammer. Noordplaten.** Ved det nye Løb over *Noordplaten*, mellem *Zijpe* og *Krammer*, er i 14 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 3 med Ballon. 51° 40' 43" N. Br. 4° 8' 40" Ø. Lgd.

**Wester Schelde. Walsoorden og Groenendijk.** *Walsoorden* inderste røde og hvide Fyr er forandret og viser nu grønt Lys fra N. 79° Ø. til lidt V. for Stumpstønde Nr. 32. Hvidt Lys derfra til lidt Ø. for Spidstønde Nr. 27 og 28 og derfra rødt Lys til over Kysten ved *Walsoorden*.

**Groenendijk lave Fyr** viser rødt Lys fra S.-Kysten til c. 1 Kbl. uden for den gamle Høfde, hvidt Lys til lidt V. for Stumpstønde Nr. 30 og Nr. 31, grønt Lys til Stumpstønde Nr. 32, hvidt Lys til ca. 1 Kbl. N. for Baaken med afkortet Kegle paa *Baalhoek* og rødt Lys over *Schor van Baalhoek*.

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

**Frankrig. Cap Lévi.** Den 20. September 1901 tændes *Cap Lévi* nye, røde Lynfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, og det midlertidige hvide, faste Fyr slukkes.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Richard.** Om kort Tid forstærkes Lysevnen i *Richard* Fyr til 29 Kml. og samtidig formindskes Lysvinklen, hvis Midte gaar over Fyrskibet *Talais*, fra 15° til 7°. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

**Trompeloup og Mapon.** I Slutningen af 1901 tændes et hvidt, fast Fyr ved *Trompeloup* i Linien *Patiras* og *Mapon* Fyr overet. Fyret vises fra et cylindrisk Taarn. Flammens Højde: 32 Fod. Lysevnen: 29 Kml. Det lyser over 7°, hvis Midte gaar over *Patiras* Fyr i S. 20½° Ø. 45° 13' 33" N. Br. 0° 48' 39" V. Lgd.

Samtidig med dette Fyrs Tænding inddrages *Mapon* Fyrskib.

**Dordogne.** Den sorte Tønde E 11, *Platin de l'Ermitage*, den sorte Tønde E 15, *Platin de Saint Pardon*, og den røde Tønde E 16, *Platin de la Capelle*, ere ombyttede med Spidstønder uden Topbetegnelse og samme Farve.

**Azorerne. St. Miquel V.-Kyst. Ponta da Ferraria.** Den 25. September 1901 tændes Fyret paa *Ponta da Ferraria* til Forsøg, men man maa hverken stole paa, at det brænder, eller paa, at det viser rigtig Karakter.

**St. Lawrence River. Ste. Irene.** Paa Yderenden af Rege-ringens Værft ved *Ste. Irene* er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys mod Ø. og hvidt Lys mod S. og V. Flammens Højde: 31 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Det vises fra Taget af et graat Skur med brunt Tag. 47° 34' 19" N. Br. 70° 11' 53" V. Lgd.

**Cape Breton Island. Sydney.** En sort Tønde ligger ved Indløbet til *Sydney*, 3 Kbl. N. 50° V. fra Pynt *Petre*. 46° 15' 8" N. Br. 60° 9' 17" V. Lgd.

**Nova Scotia Ø.-Kyst. Lunenburg Bay.** I *Lunenburg Bay* ere følgende Tønder udlagte:

En sort Stumpstønde i 4¼ Fv. Vand ved Ø.-Siden af *Sculpin Shoal*, fra *Red Head* i S. 37° Ø., 1 Kml.

En rød Spirtønde i 4 Fv. Vand, ved V.-Enden af *Sculpin Shoal*, fra *Battery Point* Fyr i S. 52° Ø., 2½ Kml.

En sort Stumpstønde i 3½ Fv. Vand, SØ. for *Moreau Point*, fra *Battery Point* Fyr i N. 33° V., ½ Kml.

En rød Spirtønde i 3 Fv. Vand, S. 4° Ø., ¼ Kml. fra *Battery Point*.

En sort Spirtønde i 3 Fv. Vand, paa N.-Enden af *Long Shoal*, fra *Battery Point* i S. 23° V., 3 Kbl.

En sort Fortøjstønde i 4¼ Fv. Vand, paa *Long Shoal*, fra *Battery Point* Fyr i S. 14° Ø., 4½ Kbl.

En sort Spirtønde i 1 Fv. Vand, paa NV.-Enden af *Shingles Patch*, fra *Battery Point* Fyr i S. 29° V., 8 Kbl.

En sort Spirtønde i 2 Fv. Vand, ved SØ.-Enden af *Shingles Patch*, fra *Battery Point* Fyr i S. 6° V., 1 Kml.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Blue Hill Bay.** I *Blue Hill Bay* ere følgende Tønder udlagte:

En sort Spirtønde Nr. 3 i 26 Fod Vand ved *Long Island* SØ.-Pynt, fra *Long Island Hub* venstre Kant i N. 67° Ø. og fra *High Head* i S. 8° V.

En rød Spirtønde Nr. 6 i 26 Fod Vand ved *Hardwood Island* SV.-Pynt, fra *Long Island Hub* venstre Kant i S. 54° Ø. og fra *High Head* i S.

**Jericho Bay. Blue Hill Rock.** En sort Spirtønde er i 6 Fv. udlagt tæt SØ. for *Blue Hill Rock*, fra *Egg Rock* Baake i S. 11° V. og fra Sømærket paa *Haycock* i S. 28° Ø.

**Union River Bay.** I *Union River Bay* er følgende Tønder udlagte:

En rød Spirtønde Nr. 12 i 12 Fod Vand tæt NV. for *Petticoat Rock*, fra Sømærket paa *Fullerton Point* i S. 4° Ø.

En rød Spirtønde Nr. 10 i 23 Fod Vand tæt NV. for *Lords Rock*, fra Sømærket paa *Fullerton Rock* i S. 3° V.

En rød Spidstønde Nr. 8 i 26 Fod Vand, tæt NV. for *Smiths Ledge*, fra Sømærket paa *Fullerton Point* i S. 1° V.

En sort Spirtønde Nr. 9 i 17 Fod Vand, NV. for *Tuppers Ledge*, fra Sømærket paa *Fullerton Point* i S. 18° V.

En rød Spirtønde Nr. 2 i 23 Fod Vand, ½ Kbl. SV. for *Floods Ledge*, fra *Weymouth Point* i S. 87° V.

En sort Spirtønde Nr. 5 i 23 Fod Vand, tæt Ø. for *Hopkins Rock*, fra *High Head* i N. 6° Ø. og fra *Oak Point* i N. 56° V.

**Massachusetts.** Fyrskibet „*Nantucket Shoals*“ Nr. 66 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Det viser et hvidt, fast Fyr fra hver af dets 2 Master og giver samme Taagesignal som Nr. 66.

**Rhode Island. Narragansett Bay.** I *Narragansett Bay*, *Western Passage*, skal graves en 24 Fod dyb Rende, 200 Alen bred. Duc d'Alber anbringes derfor saaledes: En 1½ Kml. S. 13° Ø. fra *Conimicut* Fyr, en i Linien fra *Warwick* Fyr til *Dutch Island* Højeste, c. ½ Kml. neden for Fyret og fem tværs over Løbet fra denne til c. 1 Kml. neden for Fyret. Om Natten vises en hvid Lanterne fra hver Duc d'Albe.

**New York. The Narrows.** I *The Narrows* er Vraget af „*Barney*“ borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Maryland. Chesapeake Bay. Annapolis Roads.** En rød og sort vandret stribet Spidstønde er i 8 Fv. Vand udlagt tæt NV. for Vraget af „*Ida E. Comly*“, som ligger sunket fra *Sandy Point* Fyr i S. 15° V. og fra *Greenbury Point Shoal* Fyr i N. 74° Ø.

**Little Annessex River. Crisfield Flats.** Den røde Spirtønde i 13 Fod Vand ved *Crisfield Flats* er inddragen, da der er rigeligt Vand inden for Tønden.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Argentina. Buenos Aires.** Fyrene paa N.- og S.-Enden af Jern-Landgangsbroen ved *Buenos Aires* ere slukkede. Broen er borttaget.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Kap Cépet.** I Slutningen af 1901 forandres Kap *Cépet* Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 15 Sekunder viser Tre-Lyn; Mørke mellem Lynene c. 2½ S., mellem Grupperne c. 7½ S. Lysevnen 27½ Kml.

Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, rødt fast Fyr tændes paa Fyrtaarnets Galleri: Lysevnen: 4½ Kml.

**Italien. Neapel.** Lystønden, der viser, grønt, fast Lys, ved Yderenden af den nye Ø.-Mole, som er under Bygning ved *Neapel* Havn, er nu udlagt.

**Østerrig-Ungarn. Triest Bugt.** Vraget af Damperen „*Sebenico*“, der laa sunket i S. 61° V., 2¼ Kml. fra *Triest* Fyr, er borttaget.

**Lussin. Pynt Ossero.** En 22 Fod høj Stang med hvid Ballon er i 10 Fod Vand udsat paa N.-Enden af Grunden, som fra *Pynt Ossero* strækker sig ud mod N. 44° 42' 56" N. Br. 14° 20' 22" Ø. Lgd.

**Neresine Havn.** Paa Hovedet af *Neresine* Havnemole er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Fyrpæl. 44° 40' N. Br. 14° 24' Ø. Lgd.

**Pakostane.** Ved Indløbet til *Pakostane* Havn er mellem Fastlandet og Øen *San Giustina* i 11 Fod Vand opført en Baake med Ballon, 70 Alen NØ. for den gamle Baake. Mellem Baakerne er der mindst 11 Fod Vand.

**Rusland. Azovske Hav. Berdiansk Red.** Et Vrag ligger sunket paa *Berdiansk Red*, 2 Kml. S. 35° V. fra *Berdiansk* øvre Fyrtaarn. Vraget er afmærket med en sort og hvid Tønde med Ballon. 46° 44' N. Br. 38° 47' Ø. Lgd.

**Algier. Oran.** Ved *Oran* er en Tønde, hvorfra om Natten vises et grønt Fyr, udlagt udenfor Yderenden af den store N.-Mole. Ved NØ.- og NV.-Enderne af den forlængede *Sainte Thérèse* Mole ligger Tønder, hvorfra om Natten vises rødt Fyr. Man maa kun benytte Løbet mellem det grønne og de to røde Fyr, som er ca. ½ Kbl. bredt.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra Ø.-Kyst. Assahan.** *Assahan* hvide, faste Fyr lyser fra N. 2° V. gennem N. til N. 59° Ø. Synsviddens: 11 Kml. 3° 1' 30" N. Br. 99° 51' 0" Ø. Lgd.

**Annam. Baie de Tourane. Roche Canton.** Paa *Roche Canton*, ved S.-Siden af Indløbet til *Baie de Tourane*, 2½ Kbl. N. 9° V. fra N.-Pynten af Halvøen *Tien Tcha*, er opført en sort og rød stribet Baake, 10 Fod høj over Højvande. 16° 9' 25" N. Br. 108° 18' 35" Ø. Lgd.

**China. Canton River.** Det engelske Admiralitetskort Nr. 1782, *Quantun River* Blad 1, *Lantau Island* til *Lankit Island*, er ubrugeligt til at navigere efter.

**Kiautschou Bugt.** Ved *Hufeisen Rev* NV.-Ende er i 11 Fv. Vand udlagt en hvid Spirtønde med to Trekanter med Spidserne mod hinanden.  $36^{\circ} 4' 47''$  N. Br.  $120^{\circ} 16' 55''$  Ø. Lgd.

Ved Indløbet til den lille Havn er i 24 Fod Vand udlagt en rød Spirtønde, mærket K. H. 1, paa  $36^{\circ} 4' 34''$  N. Br.  $120^{\circ} 17' 52''$  Ø. Lgd., og i 16 Fod Vand en rød Spirtønde, mærket K. H. 2, paa  $36^{\circ} 4' 33''$  N. Br.  $120^{\circ} 17' 56''$  Ø. Lgd.

**Petchili Golf.** *Shantung N.* V. for *Miau Tau* Løb, N. for *Shantung*, er der overalt mindre Dybde end Kortene angive.

**Chimatau Pynt.** Paa *Chimatau* Pynt brænder et hvidt, fast Fyr, der vises fra et c. 60 Fod højt firkantet Taarn. Synsvidden: c. 5 Kml. NØ. for Fyrtaarnet staaer et lille, hvidt Fyrpasserhus.  $37^{\circ} 41' 7''$  N. Br.  $120^{\circ} 14' 24''$  Ø. Lgd.

**Petang Barre.** Paa *Petang Barre* er der nu tre Baaker, den første har 1 Ballon, den anden en lille Ballon over en stor, og den tredje en stor Ballon. For Indgaaende skal man holde dem om Styrbord. Forskel mellem Højvande og Lavvande, Springtid: 9 Fod.

### Karantænebestemmelser m. m.

*Sverrig.* — *Neapel* er erklæret for pestbesmittet.  
*Tyrkiet.* — Skibe fra *Konstantinopel* forsynes atter med rent Sundhedspas.

**Esbjerg.**  
Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Mollerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eff.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

**A** **Thisted Havn og Indløbet til Havnen nu er uddybet til 13 Fod, bekendtgøres herved.**

Thisted Havneudvalg, den 17. Septbr. 1901.

**T**orsdag den 10. Oktober 1901, Kl. 11 Form., bliver ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet bortsolgt:  
8280 Pd. Tovværk, 4800 Pd. Spild af Tov, 400 Pd. Klude, 300 Pd. umalet Sejldug, 20,000 Pd. Staalaffald, 105,500 Pd. gl. Jærn, 245 Pd. Kobberspaaner, 1710 Pd. Metalspaaner, 188 Pd. Metal, 25 Sejldugsslanger, 2 Pulte, 3 Lamper, 1 Saur, 3 Kikkertøjer, 1 Sekstant, 1 Fartøj, m. m.

Sagerne paavises Tirsdag d. 8. Oktober og følgende Søgne-dage fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 2. Oktober 1901.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**  
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovisiantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinzes Enke

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Aalborg  
Brøndums  
**Akvavitter.**

## Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Oktbr. 1901.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....			94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark .....	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub> 79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	80
Norden .....	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....	93	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....	44 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45	44 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	44 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....	61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	62	61	61 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....			52 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	53 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union .....	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Dampsk. af 1896 .....	88	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88
Østasiatiske .....	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....			105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen .....			—	—
Torm .....			—	—
Gorm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....			—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....			97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
Hejmdal .....			—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4% foren. Dampsk. ....			—	—
5% — — — — —			—	—
5% Norden .....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3% Stats amort. ....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....			97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....			82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....			85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87
4% — — — — — 2. Serie ..			92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — — — 1. — ..			94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....			86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — — — 7 — .....			92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — .....			84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			134	134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....			122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....			121	122
Handelsbank .....	118		117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	100	100	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	71	71 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....			—	—
Sukkerfabr. ....	111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112	112	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	105 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106

### Vekselkurser d. 1. Oktbr. 1901.

	10. d. d.	
	Avista Sælger.	Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.13	18.10
Paris .....	72.00	—
Amsterdam .....	71.95	—

### Notering paa Berlins Børs d. 1. Oktbr. 1901.

Russiske Noter ..	216.10
4% Russiske Consols .....	—
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.40
5% Mexikanske 1899 .....	97.30
5% Rumænske Stats .....	90.50
4% — — — — — 1890 .....	77.20

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

Forenede Dampskibsselskab 32,000, „Danmark“ 46,000, „Norden“ 76,000, „Kjøbenhavn“ 88,000, „Carl“ 18,000, „Dannebrog“ 86,000, „Skjold“ 16,000, „Urania“ 42,000, „Union“ 56,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 12,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørgeres efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.</p>	<p>Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbane spor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
<b>Esbjerg.</b>	<p>Dybden paa Barren udenfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod.</p> <p>Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.</p>	<p>Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.</p>	<p>Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodragtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn.</p> <p>Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde.</p> <p>Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.</p>	<p>Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaertil faste Priser.</p>	<p>Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbane spor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.</p>
<b>Kjøbenhavn.</b>	<p>Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.</p>	<p><b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle.</p> <p><b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.</p>	<p>Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende og den Distance, der lodses, og ere me-get moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst.</p> <p>Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr.</p> <p>Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.</p>	<p>Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø.</p> <p>Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.</p>	<p><b>I Frihavnen</b> besørgeres Los-ning og Lad-ning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).</p>	<p>Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskiibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nysted.</b>	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ & 3 Kr. pr. Mand	
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 & 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 & 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingssafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

## LANDMANDSBANKEN

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



# KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bønnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

# HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Provantering etc. samt, hvor dette medfører  
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-  
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler  
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

LISSABON.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende  
dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder  
de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis  
som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til  
Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, træn-  
gende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne  
sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 100 aarlig  
til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under  
Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens  
Kontor, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtre • Maskiner • Kødler.

Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,

Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedle, Stoberi & Skibsbyggeri.

## Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

Lægemedlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område. er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre, at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elixir, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgning efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktorens Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangeaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemedel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer aflagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaaet omkring efter at have benyttet Lægemedlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgiven som uehbreidelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjerne-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæreonder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbausende kort Tid. Delvis Lamhed, Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra, Hjertesygge og Hæmorrhoider kureres hurtigt og varigt. Dette Middel renser hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodomløbet og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personsanselse« hos Livets Elixir — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom De lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaaende Post.

## Ledige Legater

under

### Kjøbenhavns Skipperforenings Bestyrelse.

Mathias Wilhelm Sass, Carl Adolph  
Rothe Sass og Caroline Johanne Sass's  
Legat for Skibsfører-Enker.

Af dette Legat for Enker efter Skibsførere, som ved deres Død vare Medlemmer af Kjøbenhavns Skipperforening eller det tidligere Skipperlav i Kjøbenhavn, bliver en Portion at bortgive til December Termin d. A.

### Bark „Gerson“s Legat.

Af et af Firmaet **Moses & Søn G. Melchior** stiftet Legat, kaldet Bark „Gerson“s Legat, bliver en Portion at bortgive til Decbr. Termin d. A. til værdige og trængende Søfolk eller andre, der inden 1. November 1888 have havt Tjeneste paa fornævnte Firmas Skibe og have gode anbefalinger for deres Tjeneste paa disse Skibe, eller til saadannes Enker eller ugifte Døtre.

### Skibsfører Diderik Anton Lunds Legat.

Af dette Legat bliver en Legatportion à 120 Kr. aarlig at uddele. Legatet er bestemt for værdige og trængende Skibsførere, helst Borgere her i Staden, der tillige ere Medlemmer af Kjøbenhavns Skipperforening og sidst skal have ført Koffardiskib her fra Staden, eller til deres Enker eller ugifte Døtre, der have fyldt 40 Aar. Legatstifterens Søskendes Afkom indtil 3die Led inklusive have, naar de dertil ere berettigede og kvalificerede, Fortrinsret til Legatet. Ansøgerne skulle have Bopæl her i Staden eller paa dens Grund.

### Skibskaptajn H. Baagøes og Hustrus Legat for trængende, ugifte Skipper- døtre.

Af dette Legat for trængende, ugifte Skipperdøtre, der ere fyldte 45 Aar, og hvis Fædre have været Interessenter i tidligere Skipperlav eller nuværende Skipperforening, er en Portion ledig til December Termin d. A.

Ansøgerinder maa have Bopæl her i Staden eller i Dragør.

### Mathias Wilhelm Sass, Carl Adolph Rothe Sass og Caroline Johanne Sass' Legat for Elever paa Kjøbenhavns Na- vigations-Skole.

Af dette Legat for uformuende, flinke og værdige Søfolk som Hjælp til Undervisning i Kjøbenhavns Navigations-skole i en af dennes forskellige Afdelinger bliver i December Maaned Portioner at bortgive. For at kunne erholde Legatet, maa Vedkommende have faret mindst 3 Aar til Søs og have gode anbefalinger fra de Skibsførere, med hvilke han har faret. Slægtninge af Legatstifteren eller af hans Hustru og dernæst Sønner af Medlemmer af Kjøbenhavns Skipperforening eller det tidligere Skipperlav her i Staden har under iøvrigt lige Forhold fortrinlig Adgang til at komme i Betragtning. Ansøgninger, stiledte til Bestyrelsen for Kjøbenhavns Skipperforening og bilagte med Søfartsbog og anbefalinger, indleveres paa Skipperforeningens Kontor senest 31. Oktober d. A.

### Gudes Legat.

Af dette Legat for trængende Enker eller forældreløse Døtre efter Interessenter af Kjøbenhavns Skipperforening eller det ældre Skipperlav, er en Portion ledig til December Termin d. A.

Skemata til Ansøgninger kan afhentes paa Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18, fra 12—2, og indleveres udfyldt senest 31. Oktober d. A.

Kjøbenhavn, den 25. September 1901.

P. B. V.  
A. V. Knudsen.

## Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 81. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

### C. Bonnesen,

Skibsbygmester.  
Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

### Anders Nielsens

Fedevareforretning.  
Fredericiagade 27.

### F. Kriel,

Østerbro 12. Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

### Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler  
Marine } og Overhedere  
samt

fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

### Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,  
anbefaler sig med Nybyg-  
• ninger og Reparationer. •

### Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.  
Nybygninger samt Reparation-  
tioner af Jærn- og Træskebe.

### J. Melander,

Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

### Wald. Petersen's

Kjøddudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

### Nørrebro's Himmerige,

Nørrebrogade 172,  
Café & Billard.

Forskellige varme Retter ser-  
veres hele Dagen.

Hurtig Betjening. • Billige Priser.  
Ærbødigst

H. Jørgensen,  
forhen Hovmester i „Skjold“,  
„Knud“, „Dan“ og „Knud II“.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Oktober 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

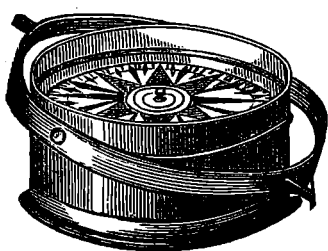
Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.



Kompas justeres.

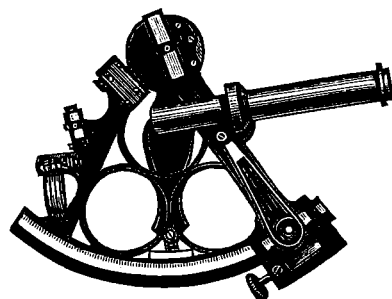
*Frederik Preisler.*

Telf. 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkerter med Kew Certifikat fra 30 Kr.



Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Allt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**Raff. Skibs-Beg**

i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begæran.

**Halmstads Beck-, Rafina-  
deri- og Taktjärefabrik.**

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**Bladet KYSTEN** Kristiania.

Dagligt Sjøfartsblad med 5-spalt. 8-sid. illustr. Søndagsnr.,  
er udkommet regelmæssig siden Nytaar og har nu en meget  
stor Udbredelse blandt alle skandinaviske Sjøfartsinteresserede.  
Abonnement paa „Kysten“ med Søndagsnummeret er Kr. 2.00 pr. Kvar-  
tal. Paa Søndagsnummeret alene Kr. 1.00 pr. Kvar-  
tal.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Præisler, Kjøbmagerg. 13.

**Skibs-  
Provierteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.  
Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 77. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

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

**J. D. BEAUVAIS'**

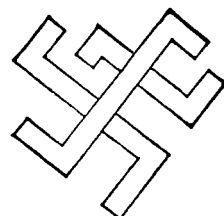
anerkendte  
**SKIBSPROVIANT**

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

**ALLE SØFARENDE.**



R. v. Sæ

**Kiks de Seigle**

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmédaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmédaille og højest  
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

**Reinh. van Hauen,**

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

**Nordisk Skibssalg-Bureau**

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

**N. M. Hansen,**

Bagermester,

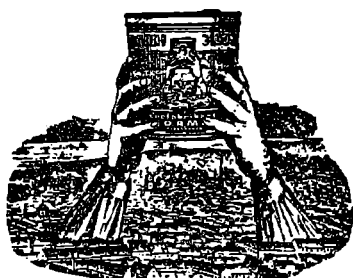
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrers Skibrestauratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej

i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Kattesundet 14.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

De danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**

ved

**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og  
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

**C. L. Seifert,**

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



Er „Moss-Rose“-Tobakken  
egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

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

Ingeniør **ANDR. VANG,** Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Flensborgs  
**Skibbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Læge **H. C. Lund.**

Hud- og

**Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

## Flydende Brændsel i Dampskibe.

Spørgsmaalet om Anvendelsen af flydende Brændsel i Dampskibe omfattes stadig med megen Interesse i England. Den 26. f. M. afholdtes saaledes, if. „Fairplay“, paa Tynen en Prøvetur med en af Shell-Linjens ældste Dampere Trocas, der er blevet forsynet med Apparater til dette Brændsel; om Bord var ca. 80 Skibsredere og Skibsbyggere foruden Repræsentanter for de to store tyske Dampskibsselskaber, Norddeutsche Lloyd og Hamburg—Amerika-Linjen, der allerede forsøgsvis har indført flydende Brændsel i nogle af deres Skibe.

Efter at en Række interessante Forsøg var foretagne, holdtes nogle Taler. Det fremhævedes i en af disse, at den Omstændighed, at man i en Damper ikke bekvemt og hurtigt kunde afveksle med flydende Brændsel og Kul, havde afholdt mange Dampere, for hvem dette var praktisk, i at bruge flydende Brændsel. Hensigten med de Forsøg, der nu var foretagne, var at vise, at dette Standpunkt ikke længere var berettiget, idet man nu er i Stand til meget let at foretage de Forandringer om Bord, der er fornødne for vekselvis at bruge Kul og flydende Brændsel. Trocas er den attende af Shell-Linjens Dampere, der er indrettet til flydende Brændsel, og Apparateret var for hvert Skib blevet mere simpelt. De Depoter med Brændselsolje, som Linjen har oprettet i Suez, Colombo, Bombay, Calcutta, Singapore, Hongkong og i kinesiske og japanske Havne, er tilstrækkelige til at forsyne Skibe regelmæssigt øst for Suez Kanalen. I de Egne, som Oljen kan tilføres efter kun en kort Transport, medens Kullene hertil bruger en lang Transport, vil Oljen have en absolut Fordel fremfor Kullene, og paa den vestlige Halvkugle er Fordelen endda større

end man skulde tro, skønt der finder Kulproduktion Sted i Nærheden. — Saaledes var Forholdene, indtil man opdagede Oljekilderne i Texas, hvilket helt har revolutioneret Situationen. Dersom de Efterretninger, der er modtagne fra Texas, viser sig kun delvis rigtige, vil man derfra faa en saa udtømmelig Forsyning af flydende Brændsel, at det let og regelmæssigt vil kunne anvendes som Fremdrivningsmiddel i den britiske Handelsflaade. En regelmæssig Forsyning er jo af største Vigtighed, men selv om der skulde forekomme Afbrydelser i denne, er det nu paavist, at ethvert Dampskib kan indrettes saaledes, at det bekvemt kan bruge begge Slags Brændsel. De iøjnefaldende Fordele, som Skibsrederne vil have ved at kunne benytte Bunkerrum til Last, ved at kunne indskrænke Antallet af Fyrbødere og ved at undgaa Ophold, naar de indtager Olje i deres Skibe i Stedet for Kul, er saa store, at de opvejer de Ulæmpelser, der er en Følge af det ny Brændselsmateriale og af at Prisen pr. Ton nødvendigvis maa være højere for dette, særlig sammenlignet med de billige Blandinger af Kul, der jævnligt benyttes. At det er økonomisk at bruge flydende Brændsel, er klart paavist, og dettes Holdbarhed ligeledes, idet Volute, et Søsterskib til Trocas, har udsejlet over 40,000 engl. Mil med flydende Brændsel uden nogen- somhelst Hindring.

Det vil ses, at trods de Indvendinger, der af og til er fremkomne mod dette ny Brændselsmateriale, nærer man blandt ledende Skibsredere i Udlandet stadig megen Tillid til det, og meget synes fremdeles at tyde paa, at det har en Fremtid for sig i Handelsflaaderne.

## Nødror.

Det tør have sin Interesse, skrives i „Norg. Sjøft.“, for mangen Skibsfører at se en Beretning om, hvorledes Nedskriveren heraf hjalp sig paa en Rejse med Nødror, uden at søge Nødhavn.

Med mit den Gang førende Skib „Brødrene“ var jeg i Efteraaret 1870 paa Rejse fra Sunderland med Kul-ladning til Rangoon, og efter 56 Dages Sejlads befandt vi os paa 39 Gr. 50' S. B. og 41 Gr. 10' Ø. L., lænsende for Undermørssejl og Fok i en Storm af VNV. med voldsom høj Sø, som rigtignok ikke er nogen Sjældenhed i det Farvand, og til Trods for, at Skibet gjorde 11 à 12 Miles Fart, traf en Braadsø lige under Agterspejlet og slog med saa voldsom Kraft mod Roret, som i Øjeblikket var lagt lidt B. B., at de to øverste Tappe i Roret og de to nederste Maljer paa Stilken brækkede samtidig. Skibet blev kastet til Vinden med St. B. Halser og blev liggende saaledes, efter at Fok og Forundermørssejl var fastgjorte, kun med store Undermørssejl tilsat. Det blev dog et besværligt Arbejde at faa Rorpinden af, den var nemlig af Jærn og stod om Rorhovedet med en svær Bøjle, hvorigennem der stod en Skruebolt, som først maatte ud; men det gik dog, og gennem Boltehullet trak vi en smækker Trosse og skyvede endelig Roret ned, efterat det i flere Timer efter bedste Ævne havde prøvet paa at brække Agterspejlet. Under Skibets voldsomme Bevægelser og i et saa oprørt Hav vovede jeg ikke at forsøge paa at faa Roret op paa Dækket, som uafbrudt stod fuldt af Vand, men maatte oppebi næste Dag i Haab om bedre Vejr, som ogsaa indtraf, idet Søen havde lagt sig saa vidt, at vi fik halet Roret op paa Siden og med et Par Taljer og Stopperer bakset det om Bord og op paa Hyttetaget. Her gik vi straks i Gang med at gøre Indhug

saavel i Agterkant som Forkant af Roret, baade paa Hælen og noget ovenfor Rorets Midtpunkt, tilstrækkelig store og dybe til at to Tørn af en 1" Fortøjningskætting kunde lægges ind i disse. Jeg delte da en 60 Favne lang Kætting i to Dele og tog begge Bugterne af samme to Gange om Roret, saaledes at hver Part af Kættingen, der laa paa Bagbords Side af Roret, blev manet hen til Styrbords agterste Sideklys, og de paa Styrbords Side til Bagbords Sideklys, fæstede Bugten af en Trosse med solide Kramper til Rorets Underkant og manede begge Tamper til hver sin Side af Skibets Baug, samt en god Trosse med Strop i selve Rorhovedet gennem Rorkisten, og da dette var færdigt og nogle Bolte og Spiger sat i Kættingløkkerne om Roret for at holde disse paa sin Plads, lænsede vi Roret ud over Hakkebrættet. Nu kom dog det vanskeligste Arbejde; thi Rorkisten var cylindrisk og afgav kun Plads for selve Rorstammen, og det blev i den svære Søgang meget vanskeligt at styre Roret saa akkurat, at det netop traf nøjagtig i Rorkisten. Hermed arbejdede vi i 2 à 3 Timer, da det endelig lykkedes, og Roret kom paa sin Plads ved Hjælp af en Talje, der var placeret i en Buk over selve Rorkisten. Da dette var gjort og Roret igen i sin rette Højde, styrede vi det ret paa Stilken ved Hjælp af den paa dets Underkant fæstede Trosse og derefter med firskaarne Taljer paa hver Kættingpart, hivede disse stive med Gangspillet og tog Tørn til Agterpullerterne. Roret blev saaledes staaende i sin rette Stilling paa Agterstilken, Rorpinden igen piaceret, Rorkætting indskaaret og toppede Sejl tilsatte med frisk Kuling af god Vind. Dagen efter rammede vi nogle Planker ned mellem Kættingerne og Skibssiden for at bevare Kobberet og Plankningen for Skamfling og tillige stive

Kættingerne mest muligt. Efter 9 Ugers Sejlads med dette Nødror, ankom jeg til Bestemmelsesstedet, Rangoon, hvor saa godt som alle derværende Skibsførere kom om Bord for at bese Roret, og saavel „Rangoon Gazette“ som „Burma News“ gav en detaljeret Beretning om samme, der siden blev indtaget i „Shipping Gazette“ i London. Det er en Selvfølge, at denne Slags Nødror kun kan anvendes paa Sejlskibe af Træ, men naar man paa disse har en god Varespire og nogle Jærnbolte, kan et saadant Ror let forfærdiges og placeres paa samme Maade. Det kan ogsaa her bemærkes, at vi den første Nat efter Uheldet ved at brække af Plankedækket i Banjerne forud havde forfærdiget et Slags Nødror af

disse og en gammel Pertline, indrullet mellem samme og to smækre Varespirer, der skulde fæstes til Stilken gennem Rorkisten, hvorefter Tanken var at styre med Taljer paa udlagte Bomme tværskibs. Dette fik vi dog heldigvis ingen Brug for, thi vort Nødror fungerede i alle Henseender lige saa let og godt som et almindeligt Ror, men da vi i Rangoon tog Kættingerne af Roret, viste det sig, at den galvaniske Aktion havde været saa stærk paa de Steder, hvor Kættingen i disse 9 Uger havde lagt mod Stumperne af Metalbeslagene, at flere Kættingløkker var mere end halvvejs fortærede, saa man i flere af dem kunde lægge en Finger ind i de Huller, der havde dannet sig.

## Kaptajn W. Langberg.

Forrige Tirsdag, d. 1. Oktober, fejredes et Jubilæum, der fortjener en udførligere Omtale end de faa Linjer, der fandtes om det i vort sidste Nummer. Kaptajn W. Langberg havde den nævnte Dag i 25 Aar været Ekspert hos de københavnske Sjøassurance-Selskaber og har i de mange Aar i denne Stilling vundet en Sympati og Anerkendelse saavel hos Selskaberne som hos det store Antal Mennesker, hans Virksomhed har bragt ham i Berøring med, der gør denne Mærkedag for ham fortjent til at mindes i vide Kredse.

Kaptajn Langberg er født d. 30. Juli 1835 her i Kjøbenhavn, hvor hans Fader var Overlærer. Overlærer Langberg forflyttedes senere til Nyborg; Sønnen var da syv Aar gammel, og mulig blev det medbestemmende for hans senere Livsbane, at han den Gang ombyttede Hovedstadslivet med det raske Friluftsliv, for hvilke der var saa gode Betingelser i den lille fyenske Søekøbstad. Han udvikledes under dette til en rask og stærk Dreng, og da han, 15 Aar gammel, var bleven konfirmeret, gik han til Søs. Han kom om Bord i Bark „Herkules“ af Flensborg, der førtes af den den Gang blandt Sønderjyder vel kendte Kaptajn Ahlmann. Med ham sejlede Langberg nu til han blev anden Styrmand. Ahlmann døde paa en af Skibets Hjemrejser, og Skibet forliste derefter i Kanalen, medens Besætningen lykkeligvis reddedes. Senere

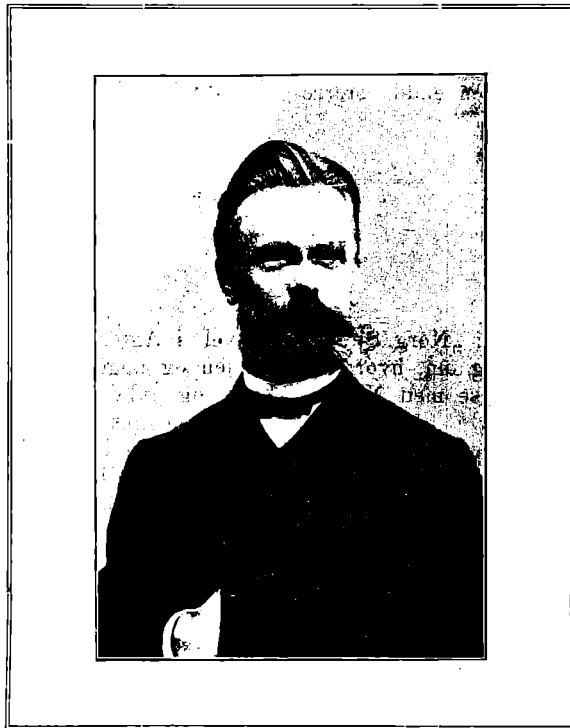
var Langberg Styrmand om Bord i „Fox“, hvilket Skib jo erindres fra den bekendte Franklin-Ekspedition; han sejlede derefter som Styrmand med Barken „Augusta Aurora“, der førtes af Kaptajn C. Schmiegelow, der nu er Forretningsfører i „De private Assurandører“; Barken var den Gang kendt som et af de danske Skibe, i hvilke der herskede den bedste Orden og Disciplin; den afsluttede sin Løbebane i Rios Havn, hvor den kæntrerede. I den strenge Vinter 1865 kom Langberg hjem til Danmark, netop i den Periode, da Dampskibsfarten begyndte at tage Opsving her hjemme. Langberg havde Forstaaelse af den Fremtidsrolle, der vilde tilfalde Dampskibene, og han søgte over i disse. Han henvendte sig til nu afdøde Theo Koch, der førte Dampskib, og hos hvem han blev Styrmand; Koch var ham senere i Livet stedse en trofast Ven. Langberg gik altsaa i Dampskibs-

fart og trodsede uforsagt sine Venners Skoser, naar de bebrejdede ham, at en saa rask ung Mand vilde gaa „med Omnibus.“ Senere købte Koch sammen med flere andre fire engelske Dampere, og „Det forenede Dampskibsselskab“ dannedes; da Langberg havde taget engelsk Styrmandseksamen, foruden naturligvis den danske, fik han, trods sin Ungdom, Dampskibet „Dagmar“ at føre, og han var saaledes en af de første, der førte Skib i „Det forenede Dampskibsselskab“. I 1874 blev han Fører af Selskabets da nybyggede Dampere „Christian IX“, som den Gang ansaas for vort første og flotteste Dampskib; han førte det til September Maaned 1876, da han forlod Dampskibsselskabets Tjeneste, for d. 1. Oktober at overtage Stillingen som rejsende Ekspert hos de københavnske Sjøassurance-Selskaber.

I sin 25-aarige Virksomhed hos Sjøassurance-Selskaberne har Kaptajn Langberg udfyldt sin Stilling paa en udmærket Maade og til Selskabernes fulde Tilfredshed. Han nærer for Assurancevirksomheden en levende Interesse, der mulig ligger ham i Blodet, idet hans Bedstefader i sin Tid var Dis-pachør her i Kjøbenhavn, den Gang Byens eneste. I den lange Aarrække har han for Assurandørerne behandlet 3—400 Havarier, mest i Udlandet, baade her i Evropa og i andre Verdensdele. En grundig Erfaring har Langberg da vundet sig gennem

alle disse Aar, og udmærkede Betingelser for at fylde i sin Stilling har han stedse haft; og er energisk, uafhængig og danner sig hurtig en fornuftig Mening om foreliggende Spørgsmaal; han har da ogsaa jævnlig været Voldgiftsdommer i vanskeligere Sager. For den Stand, han tidligere tilhørte, Skibsførernes, har han bevaret Interessen, og han har gentagne Gange siddet i Bestyrelsen for „Den almindelige danske Skibsførerforening“. Af danske Skibsførere er Langberg vel kendt og meget afholdt. Hans Jubilæum mindedes af Assurance-Selskaberne, idet de overrakte ham en Adresse og en Gave, og af Skibsførerne og andre ved talrige telegrafiske Hilsner, baade fra vor egen og andre Verdensdele.

Kaptajn Langberg er endnu den raske og ungdommelige Mand, som hvilken han er kendt af de mange, der ved hans Jubilæum ønsker ham en lang og smuk Fremtid.



Kjøbenhavn, d. 10. Oktober 1901.

Handelsdomstolen i Antwerpen har afsagt Dom i en Sag angaaende Fragt for en Tømmerladning. I Konnossementet hed det, at Fragten skulde betales „pr. St. Petersborg Standard of 165 cubic feet on the intake measure of quantity delivered“. Kaptajnen modtog om Bord 14,177 Stkr. Tømmer; i Konnossementet angaves ikke de enkelte Plankers Størrelse, men kun, i Henhold til Afskiberens Opgivende, et samlet Kubikindhold af 178 Std. Ved Ankomsten til Antwerpen var Antallet, der leveredes til Modtagerne, kun 14,140 Stkr., altsaa 37 Stkr. mindre end Konnossementet udviste. Kaptajnen erkendte at have modtaget 14,177 Stkr. og at være ansvarlig for de manglende 37 Stkr.; han tilbød derfor at betale disse og forlangte saa Fragt for alle 14,177 Stkr. eller 178 Std. Dette nægtede Modtagerne, idet de gjorde gældende, at der kun var leveret 173 Std. Domstolen udtalte, at da Kaptajnen havde tilbudt at betale Værdien af de manglende Stykker, maatte han siges at have leveret den hele Last, og han var derfor berettiget til at fordrø Fragt for det Kubikindhold, tom Konnossementet angav; den erklærede altsaa Kaptajnen Tilbud for tilfredsstillende og Modtagernes Nægtelse af at betale fuld Fragt for ugyldig. — Den samme Domstol har tidligere, i 1889, afsagt en Dom i en lignende Sag og med samme Udfald.

Vi har modtaget følgende:

Ved flere Løjligheder har der i „Dansk Søfartstidende“ været skrevet om Grunden til, at Bekendtgørelser angaaende Skiftning og Anbringelse af Vagere og Mærker paa vore Fjorde først fremkommer længe efter at have fundet Sted.

I Bekendtgørelse for Søfarende af 25. Septbr. 1901 ses, at en 14 Fods Rende vest for Møllegunden er afmærket med 10 Risprikker paa Nordsiden og 10 Halmprikker paa Sydsiden. Da omskræve uddybede Rende og Afmærkning allerede var fuldført November 1900, ser det jo lidt underligt ud, at Bekendtgørelse derom først fremkommer d. 25. September 1901. Hvorfor gjordes Skridtet ikke fuldt ud ved samtidig at oplyse, navnlig Indenrigsfarerne om, at der navnlig imellem Hobro og Mariager er bleven adskillige Ris- og Halmprikker anbragt paa forskellige Puller og Hager.

Samtidig maa det være mig tilladt at meddele ærede Kolleger, at der Torsdagen d. 26. September 1901, blev udlagt en Vager med Ballon som Topbetegnelse, Maling rød og hvid, saa vidt jeg husker, horisontale Striber, i ca. 20 Fod Vand, Afstand fra Indløbet af Mariager Fjord ca. 1½ Kml., Retning efter vort Kompas O. S. O. Dette fremkommer kun for det Tilfælde, at Bekendtgørelse om sammes Udlægning skulde lade lige saa længe vente paa sig som andre her paa Fjorden foretagne Afmærkninger og Ombytninger.

Til Slutning maa jeg ærbødigst anmode de ærede Herrer, hvem det paahviler at paase, at Kostene er paa Plads, at skænke 3 af Halmprikkerne i det ny Løb en venlig Tanke i Smaaskippernes Interesse ved at bringe dem tilbage paa deres Plads, saafremt der da ikke har fundet en Forskydning af Farvandet Sted, hvilket næppe er Tilfældet, da man med Indsejlings-Baakerne overet er i Farvandets Midtlinje, saa at man næsten kan naa Topbetegnelsen fra Dækket.

p. t. Aarhus, d. 30. September 1901.

F. Menne.

kort tilbage som 1896. Brevskriveren har taget for sig Regnskabet for en Damper paa 5,600 Tons d. V., der gjorde en Rejse til River Plate og hjem; den begyndte Rejsen i Juli 1896 og vendte tilbage i Oktober samme Aar. Skibet tog 4,550 Tons Kul ud til La Plata til 15 sh., og det fik tilbage fra Buenos Ayres til Liverpool 10 sh. 3 d., med Kvæg til 3 £ 5 sh. pr. Hoved og Faar til 7 sh. pr. Hoved; Nettoudbyttet af Rejsen med disse Rater, der er de samme som de, der faas for Tiden, var 2,000 £. Skibets Regning for Bunkerkul har særlig Interesse: Det tog i Sunderland 404 Tons til 6 sh. 3 d., i Newport 766 Tons til 6 sh. 6 d.; i Las Palmas 160 Tons til 18 sh. 6 d.; i Liverpool 35 Tons til 9 sh. 6 d.; dets samlede Udgift til Bunkerkul fra Sunderland til Newport, Buenos Ayres, La Plata, Montevideo, Liverpool og tilbage til Cardiff var £ 540. Med de nuværende Priser vilde denne Udgift gaa op til £ 1,004, altsaa en Forskel af £ 464. Forskellen i de samlede Udgifter forøges væsentligt ved de højere Lønninger, Assurancepræmier etc. En Opgørelse nu for en saadan Rejse med de samme Rater viser et Udbytte af højst £ 750.

Dampskibet Mary af Esbjerg, Kapt. M. J. Nielsen, har, som meddelt i vort sidste Nummer, indslæbt Dampskibet Europa af Lübeck til Kristianssand med brækket Skruesakse. „Europa“ afgik fra Newcastle d. 14. f. M.; næste Dag mærkedes et stærkt Stød i Maskinen, der samtidig arbejdede hurtigere; den stoppedes straks, og det meldtes Kaptajnen, at enten Skruen eller Skruesaksen var brækket. Ved Dagens Frembrud saas det, at Skruen endnu sad paa Aksen; man lod Maskinen gaa langsomt forover og bemærkede, at Skruen ikke drejede sig, hvilket bekræftede Formodningen om, at Aksen var brækket. Skibet var ganske manøvreudygtigt, hvorfor man paa Stortoppen satte Signalet H. W. (ubruger Maskine) og 2 Kugler. Om Middagen samme Dag, d. 16. Septbr., kom Dpsk. „Mary“, bestemt til Helsingør f. O., og tilbød Hjælp. Kaptajnerne enedes om, at „Mary“ skulde slæbe „Europa“ til Kristianssand; der blev ingen Akkord gjort. Kl. 2 havde „Mary“ Skibet paa Slæb og indkom med det til Kristianssand d. 18. Septbr. Kl. 10 Form.; Distancen var 220 engl. Mil. — „Europas“ Værdi i ubeskadiget Stand ansloges til c. 100,000 Rm.; det er 18 Aar gammelt og maaler c. 415 R. T. Netto. Det viste sig ved Besigtelsen, at Propellen med et Stykke af Aksen var gledet agterover og at Propellen var tørnet mod Rorstammen; dette tyder paa, at Aksen er brækket, antagelig i Hylsen. (Norg. Sjøft.)

Lloyds Repræsentant i Stockholm, Hr. Isakson, der som Dommer repræsenterede Sverrig ved Konkurrencen om Pollok-Præmien i Havre, har givet „Hansa“ nogle Meddelelser om denne, af hvilke det fremgaar, at der blandt Opfinderne var 120 franske, 71 tyske, 18 engelske, 16 amerikanske, 12 danske, 9 svenske, 8 norske og 56 af forskellige andre Nationer. Da Konkurrencen atter denne Gang blev uden Resultat, fremsatte Hr. Isakson, først overfor afdøde Anthony Polloks Arvinger, senere ogsaa overfor de øvrige Dommere et Forslag, der, om det blev accepteret, vilde give mere Udsigt til at frembringe et Resultat, end en mulig ny Konkurrence vilde give. Forud maa bemærkes, at Domstolen har den Plan at oprette et Musæum eller lignende for alle de Forslag og Opfindelser, der fremkommer med det Formaal at redde Menneskeliv paa Søen; dette Musæum skulde stilles under Beskyttelse af det franske Selskab for skibbrudnes Redning (la Société de sauvetage des naufrages). Hr. Isakson mener nu, at det var det mest praktiske, at der af de 100,000 Francs udbetaltes Understøttelse eller Præmie for saadanne, for det nævnte Musæum be-

„Fairplay“ har modtaget et Brev, der slaaende viser de forøgede Omkostninger, hvormed et Dampskib nu arbejder, sammenlignet med et Tidspunkt, der ligger saa



stemte Skitser eller Modeller, der efter sagkyndiges Mening er egnede til i Praksis at gøre Nytte i Overensstemmelse med den Tanke, der ligger til Grund for Pollok-Præmien. Dette Forslag vandt nok megen Stemning for sig og synes, skriver „Hansa“, saa praktisk, at det fortjener den største Opmærksomhed. Bladet udtaler dog, at man ikke bør blive staaende ved et enkelt fælles Musæum i Frankrig, men ogsaa faa denne Tanke realiseret i andre Lande. Naturligvis tager Bladet her særlig Ordet for Tyskland, hvis Søfartskrise stedse har interesseret sig meget for Pollok-Præmien og dens Formaal.

Vi har modtaget følgende:

Skibsmæglerfirmaet C. Heimbürger i St. Petersborg beder mig tilskrive Deres ærede Blad, for at gøre d'Hrr. Skibsførere i Langfart opmærksom paa, at naar de slutter for Ordre i Falmouth eller direkte til St. Petersborg, skal den Klausul i Certepartiet, der lyder: „The freight payable in cash without discount or interest“ have Tilføjelsen „short sight“, idet Fragten ellers ikke udbetales før om 3 Maaneder, i hvert Fald hos de fleste Købmænd i St. Petersborg. Selv anbefaler jeg, at „short sight“ altid bliver tilføjet, for at undgaa Misforstaaelse. Jeg talte i St. Petersborg med en portugisisk Kaptajn, som ikke kunde faa sin Fragt udbetalt uden at betale 3 Maaneders Rente; han vidste ikke, hvad han havde skrevet under paa, idet han kun kendte sit eget Sprog.

I Haab om Optagelse af disse Linjer

*Anton J. Gerberg,*  
Svensk Skonnertbrig „Levante“.

I „Fairplay“ gøres opmærksom paa de store Udgifter, som Dampskibe har i Sundsvall, ogsaa i Sammenligning med andre Havne. Betalingen for Stuvning af Jærn i Middlesbrough er f. Eks.  $3\frac{1}{2}$  d. pr. Ton, medens den i Sundsvall, hvor Arbejdskraften vistnok er meget billigere, er c 1 sh. pr. Ton. Taksterne for Tømmer er fra 25 til 50 pCt. højere i Sundsvall end i Nabhavnene, og Stuverne i Sundsvall, der arbejder i Fællesskab, og som har Monopol paa Arbejdet, nægter at reducere Prisen det mindste. Ogsaa den langsomme Ekspedition klages der over og Rederne paaminde om at være opmærksomme paa disse Forhold, naar de slutter fra Sundsvall.

Redere, hvis Skibe gaar til Brisbane i Australien, tilraades det i „Fairplay“ til Bugsering at benytte Mssrs. Campbell Bros. Baade; dette Firma er meget billigere end det Selskab, der hidtil har haft Monopol paa Bugseringen, og det er dets Opgave at modarbejde det monopoliserede Selskab.

De Undersøgelser, der er foretagne i Anledning af Torpedobaadsdelæggeren Cobras Undergang, bekræfter, hvad der i Fremstillingen her i Bladet No. 39 for d. 25. f. M. allerede antydedes, nemlig at Aarsagen til Ulykken ikke har været Grundstødning, idet Farvandet det paagældende Sted i en Mils Omkreds har en Dybde af ikke under 9 Favne. Efter hvad der foreligger, synes Aarsagen at være, at en Sø med voldsom Kraft har ramt Baaden, saaledes at den er brudt over paa Midten; Baaden var 223 engl. Fod lang og Maskinen var anbragt midt i den, saaledes at den her maa bære en meget stor Vægt. Ved Eftersøgelsen af Vraget har man fundet Forparten af Skibet, liggende med Bunden opad paa 14 à 15 Favne

Vand; det mindede om en Stok, der var brudt over ved Knæet. Skibet var brækket over tæt ved en af Kedlerne, der var falden ud og laa i Sandet; det var begyndt at synke midtskibe. Baade Viper og Cobra gik over paa Midten, og det synes at disse Baade er er for let byggede til den store Vægt, de bærer her. Man maa med Interesse imødesee Resultatet af de fortsatte Undersøgelser.

De danske Statsbaners Søfartsafdeling har sluttet Kontrakt med Kulleverandører i Newcastle o. T. om Levering af 8,500 Tons Kul, at afskibe til stipulerede danske Havne i Løbet af de kommende tre Maaneder. Prisen er 11 sh. pr. Ton f. o. b. Tyne eller Blyth, efter at Fragt, Kulskat og andre Afgifter er fradragne. Sammenlignet med de sidst givne Priser og for den Sags Skyld ogsaa med de nu gængse, synes, skriver „Sh. Gaz.“, 11 sh. en lav Pris, men det maa erindres, at det er en Vintertakst, der ydes i den slappe Tid i Kulmarkedet, der følger efter Slutningen af Østersøsesonen.

Hr. Konsul Skram i Havre skriver til Nordisk Skibsrederforening, at han atter har en Proces, denne Gang for et norsk Skib, for Kapning af mere Logwood end Certepartiet bestemmer. Hr. Skram skriver:

Ved hver Gang, dette evindelige Stridsspørgsmaal forekom, at indstævne Modtagerne for Retten, har jeg hidtil opnaaet, at disse gav efter, uden at atvente Dommens Afgivelse; de har imidlertid nu besluttet sig til at føre Sagen igennem.

Hvad Resultat, Processen vil faa, er usikkert; at der fra Kaptajnernes Side foreligger Brud paa Certepartiet, er næppe tvivlsomt; paa den anden Side er det derimod altid lykkedes mig at sætte igennem, at der, trods Overkapning, ingen Prejudice var foraarsaget Modtagerne.

Desværre er disse Processer temmelig kostbare, da Retten udnævner 3 Ekspertes og foreskriver Omvejning af Ladningen for at konstatere hvor meget Logwood der er kappet.

Mange Gange har jeg skrevet til Rederierne med Oplysning om det farlige i at acceptere Certepartier fra Jamaica og Haiti, i hvilke Kvantummet af den Logwood, der maatte kappes, var begrænset til 10 eller 20 %, eftersom det var en Umulighed for Kaptajnerne ikke at overskride denne Grænse, naar Skibet skulde kunne indtage det beregnede vanlige Antal Tons; men som Regel har jeg præket for døde Øren. D'Hrr. Redere svarer som oftest, at da der paa de fleste Lossepladser ingen Hensyn toges til Kapningen, anser de det for unødvendigt at følge mit Raad.

Karlskrona omtales i forskellige udenlandske Søfartsblade som en af de dyreste Havne i Skandinavien. Losningsomkostningerne gaar op til 90 Øre pr. Ton, hvortil kommer Leje af Kurve etc.; det bliver c. 100 Kr. for en Damper, der losses c. 1,600 Tons Kul. De tilsvarende Udgifter i andre svenske Havne opgives til højst 60 Øre pr. Ton.

## Kaptajn Jens Hansen Brock.

Atter er en af Det forenede Dampskibsselskabs yngre Førere afgaaet ved Døden, idet Kaptajn Jens Hansen Brock d. 1. Oktbr. d. A. ved et Slagtilfælde er død i Hamburg om Bord i Dampskibet „Ella“, af hvilket Skib den afdøde var Fører.

Brock var født i Kolding d. 6. November 1859 og var Søn af Skibsfører J. Brock dersteds; som Dreng frekventerede han Kolding Latin- og Realskole og kom efter Konfirmationen i 1873 til Søns med Faderen med Skonnertbriggen „Kolding“ af Kolding, med hvilket Skib han forliste ud for Havre. Han sejlede derefter en Tid fra Hamburg med større Skibe og efter at være paamønstret et saadant paa Rejse til Vestindien, forliste han atter og af den 28 Mand store Besætning var han den ene af 5, som blev reddede; han mistede ved denne Lejlighed alt, hvad han ejede. Senere sejlede han i forskellig Fart, indtil han i 1882 tog Styrmandseksamens tvende Afdelinger paa Bogø; han indtraadte derefter som

Aspirant i Det forenede Dampskibsselskab, fremmedes i 1883 til 2den og i 1887 til 1ste Styrmand. Som 1ste Styrmand i Dampskibet „Louise“ kom han d. 1. Oktober 1890 alvorlig til Skade ved fra øverste Dæk at falde ned i Bunden af det tomme Lastrum; han forslog

Hovedet i den Grad, at han paa Hospitalet i Kønigsberg, hvortil han efter Ulykken var bleven bragt, i lange Tider svævede imellem Liv og Død, men Hovedet var ogsaa bogstavelig flækket, og det var et rent Under, at han slap derfra med Livet. Efter at være saa vidt restitueret, at han kunde flyttes, kom han her til Byen, hvor han atter maatte indlægges paa Kommunehospitalet, da Kæbebenet var vokset skævt sammen og dette maatte mejsles over, for igen at faa det i den rette Stilling. Først i Eftersommeren 1891 var han saa vidt helbredet, at han atter kunde varetage sin Gerning; han havde næsten mistet Synet paa det ene Øje og tillige faaet frygtelige Ar efter de gentagne Operationer. Han ansattes nu som Styrmand i Dpsk. „Malmø“, der den Gang var i Fart imellem Kallundborg og Aarhus og som altsaa havde stadig Dagfart. Han var derefter Styrmand i nævnte Rute med „Hebe“, „H. P. Prior“ og „Dronningen“, indtil han i Januar d. A. ansattes som

Fører af „Lion“. Efter dette Skibs Salg ansattes han i April som midlertidig Fører af „Ella“ i Fart paa Hamburg og Danzig. Han var en dygtig og pligtopfyldende Mand, som trods sit mindre gode Helbred trofast passede sin Gerning. Han efterlader sig Hustru og en lille Datter.



## Lidt om Skibsforlis.

Vi har modtaget følgende:

Angaaende Lloyds Statistik, der for Tiden i vort Naboland Norge vækker saa stor Opsigt og ogsaa for Danmarks Vedkommende ikke er videre heldig, idet vi efter samme med Hensyn til Forlis af Skibe staar som No. 4, kan der dog vistnok siges en Del saavel til Norges som Danmarks Forsvar. Hvorvidt der i Lloyds Opgave er medtaget de mindre Skibe eller Kystfarerne, kender jeg ikke; dog betvivler jeg dette for Englands og flere andre Landes Vedkommende.

At det kun er en mindre Del af de saakaldte Plimsollere (som vi heldigvis ikke har mange af her fra Danmark), der gaar bort paa Søen eller i aabent Hav, vil vistnok alle, der kender til de forskellige Forlis, kunne stadfæste; derimod kan daarlig Stuvning, for megen Dækslast, for lidt Ballast og undertiden ogsaa for dyb Lastning nok være Aarsag til, at flere Skibe forliser eller sporløst forsvinder. Men det største Procenttal af Forlis kommer dog ved Paasejling, Løben paa Stranden samt ved at drive paa Land fra daarlige Ankerpladser og Havne, og hvorfor der netop af danske og norske Skibe forliser et større Antal paa denne Maade, kommer simpelt hen af, at de har flere Skibe sejlede paa disse farlige Havne og Ankerpladser end andre Nationer.

Mange Steder er Søkortene og Farvandsbeskrivelserne endnu mangelfulde og Kysterne ikke nøjagtigt oppejlet, saa der kan findes Grunde og Korallrev, som ikke er angivet paa Kortene; af den Aarsag gaar nogle Skibe bort, men det er dog især ved forkert Pejling og ved ikke at faa den rigtige Afstand fra Land, at en større Del af Forlisene sker, samt ofte ogsaa ved ikke at bruge Lod og holde tilbørlig Udkig Dag og Nat.

At give Navigationsundervisningen Skylden for Forlisene er næppe rigtigt, endskønt der jo nok kan være flere Ting, som det vilde være gavnligt at øve sig mere i, men det kan dog bedst gøres om Bord i et Skib; jeg mener netop med at tage Pejlinger, gisse Afstande fra Land, bringe et Skib til Ankers og under Sejl, især om man skulde blive nødt til at slippe Anker for at staa til Sø, og ligeledes hvorledes et Skib bedst og sikkest ligger for Anker i en Storm, hvor der gaar Strøm.

En mere almen Uddannelse af vore Søfolk vil ogsaa mere og mere vise sig at være nødvendig, men dermed burde begyndes i en yngre Alder, saa der ikke gik for megen Tid tabt derved; havde vi en eller flere Højskoler for Sømænd, i Lighed med, hvad der nu findes overalt for Landmænd, vilde sikkert nok under dygtig Ledelse meget kunne læres, som siden vilde gøre Gavn. Ulykker vil dog indtræffe, hvor meget der end læres

thi ingen Lov eller Lærdom kan gøre søvnige Folk. aar-vaagne eller skødesløse paapassende; desuden kan Naturforholdene jo være saaledes, at selv med den største Dygtighed og med det bedste Skib maa man bukke under.

At Plimsolmærket blev internationalt, og at der blev sat Norm for Dækslastens Højde, vilde jo nok være heldigt; nu ser man Dampskibe undertiden lastede ned med Dækket til Vandet og med en Dækslast, der ikke en Gang i Havn kan ligge fast.

Fanø Sømandsskole, d. 14. Septbr. 1901.

P. H. Clausen.

## Fragtmarkedet.

Den Fasthed, som vi forrige Uge berettede om fra Sortehavs- og Donauhavnene, har desværre ikke holdt sig, idet Begæret flovede af samtidig med at Tilbudet af Tonnage stadig var rigeligt, og Raterne er da ogsaa overalt lavere. Det er trist, at Fastheden og den opad-gaaende Tendens ikke varede længere, men Grunden hertil maa søges i, at alle andre Markeder holdt sig meget svage, og det er da ret begribeligt, at det ene Marked alene ikke kunde holde Stillingen. Amerika er fremdeles meget trykket; Laster synes at blive knappere og knappere, og de Rater, hvortil der nu sluttes, kan kun i heldigste Tilfælde give et Overskud, som endda vil være yderst beskedent, men som oftest vil Resultatet udvise Tab. Af Korn er der kun sluttet en eller to hele Ladninger fra nordlig Havn, og Fragten var 2/1½ C. f. O. Det er forøvrigt ingenlunde smaa Kvanta af Korn, der skibes fra U. S., men Rutebaadene, som nu besejler alle de mere betydelige evropæiske Pladser, bortsnapper næsten alt, hvad der kommer i Markedet, til saa lave Rater som 2/6 à 3/ pr. Ton, saaledes at der næsten intet bliver tilbage for „outsiders“, og selv meget store „tramps“ kan jo umuligt tage Konkurrencen op med Rutebaadene. Dersom Fragtmarkedet fremdeles bevarer sin nuværende Mathed og Raterne holder sig paa samme lave Niveau som nu, vil der oprinde en alvorlig Tid for de mange store „tramps“ paa 5/6,000 Tons og derover, og Rederne vil tilsidst se sig nødsagede til at begynde paa Oplægning, og saa maa det blive Oplægning efter en stor Skala, hvis det da skal nytte noget. Bliver det vanskeligt at holde Baade af moderat Størrelse i Gang, kommer det til at knibe endnu mere for de store Kæmpelastdragere.

Det østlige Marked er vedblivende mat med nedad-gaaende Tendens. Fra Calcutta til Dundee er sidst sluttet til 19/6 for Jute pr. November. Bombay er ligeledes lavere og noterer nominelt 11/ til udsøgt Havn pr. Oktober.

Sortehavet og Donau flovede af i Ugens Løb og det højst opnaaelige fra Odessa til L. H. A. R. er 9/6 à 10/. Til Kjøbenhavn sluttedes en Damper til 11/9 pr. Oktober. Fra Sulina kan højst betinges 11/ N. C., 11/6 Hamburg. Raten fra Donaupladserne er ca. 1 Shilling lavere i Ugens Løb, og der faas ikke mere end 12/6 til L. H. A. R. pr. Oktober. Der er betalt 14/ til Kjøbenhavn. For November Maaned er Begæret efter Dampere meget ringe. Azoff er livløs, og kun en enkelt Befragtning har fundet Sted, nemlig Taganrog/London 11/ pr. ultimo Oktober.

Middelhavet viser ingen nævneværdig Forandring. Der er en Del Ordre for Erts, men Raterne er ikke særlig fristende. Der er betalt 8/3 Almeria/Barrow, 9/3 Honaine/Rotterdam, 8/ Carthagena/Baltimore, „full terms“. For Fosfat noteres 9/3 Sfax/Dublin, 6/6 Bona/Leith, 7/

Kingslynn, 6/6 Garston, og for Esparto 13/ Oran/Garston eller Firth of Forth, 14/6 Almeria/Granton. Fra Alexandria er Begæret nogenlunde godt for prompte Baade, og for saadanne betales 11/ à 12/ U. K. eller Kont. Bilbao er uforandret som følger: 5/1½ Middlesbro, 5/3 Grangemouth, 5/6 Glasgow, 5/ Rotterdam, 4/9 Tyne Dock, 4/ Cardiff.

Amerika er fremdeles i den sørgeligste Slaphedstilstand, og de Baade, som fragtedes i Løbet af Ugen, er hurtig talte. Da der er saa stor Knaphed paa Korn og Bomuldslaster, har Kulbefragterne i Philadelphia, Newport etc. faaet billige Baade for Kul, og der er sidst sluttet saa lavt som 9/6 Vestitalien, 10/ Barcelona, 14/3 Rio de Janeiro. For Bomuld fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen betales kun 25/ pr. Oktober. Fra Golfen er Raten paa Netto Charter højst 11/, og selv hertil er det tvivlsomt, om Befragtning overhovedet kan bringes istand. For Korn fra New Orleans noteres nominelt 1/6. Tømmerfragterne er elendige, og der sluttedes sidst til 87/6 Pensacola/Rotterdam pr. Oktober, medens en lille Damper (650 Stds.) har accepteret 100/ til vestitaliensk Havn pr. Decbr./Januar. Fra kanadisk Havn er Raterne ogsaa lave paa Basis af 40/ Quebec/London pr. November. For Dampere i Maanedsfragt er Begæret meget ringe og Raten ikke over 3/6 pr. Ton Dødvægt for almindelig bekvem Fragtfart.

La Plata er ikke saa fast som forrige Uge, og pr. Oktbr./Novbr. kan ikke noteres højere end c. 13/6 fra San Lorenzo til U. K. eller Kont. Pr. Februar/Marts er der betalt 18/3 à 18/4½, 6 d. mindre pr. Rosario Lastning. To danske Dampere er sluttede paa sidst nævnte Betingelser.

Østersøen viser stadig ingen Tegn til Bedring, og det er vanskeligt at finde Beskæftigelse, som levner nogen Fortjeneste. Der skibes næsten intet Korn fra St. Petersburg, og fra Libau er det ogsaa smaat med Afskibningerne. Sidst nævnte Plads noterer 9 à 9¾ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/0¾ d. Rouen. Riga er næsten ganske forretningsløs, og efterfølgende Noteringer nærmest nominelle: London 9 d. Havrebasis 18/ D/B., Grimsby eller Hull 17/6 D/B. 5/6 Sleepers, Rotterdam Hfl. 11 D/B. Amsterdam Hfl. 13 Kappbjælker, Rouen Frcs. 26/27 D/B. Fra Sydfinland eller Hernøsand Distriktet kan faas 21/ à 21/6 til Østkysten, medens der fra Nordfinland noteres 1/ pr. Std. mere. Fra Kronstadt til Grimsby er sidst sluttet til 19/ D/B. og Memel/West Hartlepool til 5/3 for Sleepers. Smaadampere fra Sydfinland eller Mellemsverrig til Danmark erholde Rm. 18 à 19 pr. Std. Brædder.

Kulfragterne er uforandrede eller lavere i alle Retninger, undtagen til Østersøen, og det baade fra Østkysten og Wales. Fra Cardiff er betalt forholdsvis høje Fragter, som f. Eks. 5/9 à 6/ Kjøbenhavn, 6/ Stettin eller Kronstadt, 7/ Kiel. I Forhold hertil er Fragterne sydpaa daarligere som følger: Genua 5/3 à 5/4½, Barcelona 6/9, Malta 4/3, Konstantinopel 5/6, Port Said 5/3, Bombay 12/, Rio de Janeiro 15/. Paa Tynen lægges nu flere og flere Dampere op, og der menes nu at være oplagt mindst 10,000 Tons Damptonnage. Der betales fra Tynen 4/3 til Danmark, 4/9 Stockholm, 4/3 Kronstadt, 4/4½ Swinemünde, 4/6 à 4/9 Libau, 5/ Stettin, 5/3 à 5/6 Genua, 6/6 Konstantinopel, 20/ Cape Town. Fra Firth of Forth kan faas 4/3 à 4/6 til Danmark, 4/10½ Kiel, 5/ à 5/1½ Libau.

## Spørgsmaal og Svar.

Sp.: 1) Har Nakskov og Albuens Lodser Ret til at forbyde Nakskov Slæbedampere at bugser et Skib over 40 Tons i Lodsdistriktet uden Lods?

2) Eller at bugserne smaa Skibe ud fra Nakskov uden Lods, dersom Skibet har haft Lods for indgaaende?

3) Dersom der i Lovene staar noget om, at Skipperen skal være bekendt med Farvandet, er det da tilstrækkeligt Bevis for hans Ukendskab, at han har haft Lods ind?

4) Hvad kan Lodserne gøre Bugserdamperen for at bugser et Skib over 40 Tons uden Lods eller et Skib, hvor Skipperen selv siger, at han kender Farvandet, uden Lods?

Kristiania Fjord, d. 12. Septbr. 1901.

C. Andersen,  
Sk. Ingeborg af Bandholm.

Sv.: ad 1) Lodslovens § 12 fortolkes af Autoriteterne saaledes, at Skibsførere, der er ukendte i Lodsfarvandene, skal tage Lods, naar de lader sig bugser, og Lodserne har altsaa i Kraft heraf Ret til at fordrø, at Nakskov Slæbedampere i saadant Tilfælde ikke bugserer Skibet uden Lods. Men er Skibsføreren kendt paa Fjorden, kan Lodserne ikke med Rette opstille en saadan Fordring; gør de det alligevel, maa Skibsføreren overfor de lokale Myndigheder kunne godtgøre, at han er saa kendt i Farvandet, at han selv er i Stand til at tage sit Skib igennem det.

ad 2) Det under 1 anførte gælder uanset Skibets Størrelse. Det er en Skønssag, om den Omstændighed, at Skibet har haft Lods for indgaaende, giver Ret til at antage, at Skibsføreren ikke er tilstrækkelig kendt i Farvandet.

ad 3) se Besvarelsen ad 2.

ad 4) Lodserne kan, hvis Skibsføreren har ladet sit Skib bugseres uden Lods, saaledes at Bugserdamperen faktisk har gjort Lodstjeneste, fordrø Lodspenge af Skibet, og Skibsføreren kan derhos ifalde Bøder fra 20 til 50 Kr. Kan Skibsføreren godtgøre, at han kender Farvandet, kan de intet fordrø (se Besvarelsen ad 1.)

Vi henviser iøvrigt til Artikler om disse Forhold her i Bladet d. 3. Novbr. 1898 og d. 12. Januar 1899.

## Generalforsamlinger.

### Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri

har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Overdommer Rosenstand, aflagde Beretning

Omsætningen var 4,426,351 Kr. mod 3,544,012 Kr. i Fjor. Siden Værftets Udvidelse var Omsætningen omtrent fordoblet. Der havde været beskæftiget 1,086 Mand med en samlet Løn paa 1,145,266 Kr. Brutto-Indtægten var 767,716 Kr. mod 734,583 Kr. i Fjor, medens Driftsomkostningerne var stegne fra 378,807 Kr. til 490,942 Kr. De høje Kulpriser og Diskontoen var væsentligst Skyld i Stigningen. Netto-Overskudet var 277,078 Kr. eller c. 13 pCt. af Aktiekapitalen. Til Reserverfonden henlagdes 70,000 Kr., til Konto for løbende Garantier 50,000 Kr., til Pensionsfond for Funktionærer og Mestre 5,000 Kr.; som Udbytte gaves 6 pCt. med 126,000 Kr.; i ny Regning overføres 9,066 Kr.

Beddingen havde været benyttet af 121 Skibe, repareret var 159 Skibe. Det forløbne Driftsaar var et af Værftets bedste, og der var al Udsigt til, at Fremgangen vilde blive stadig. Tolden paa Skibsmaterialer vil forhaabentlig snart blive ophævet.

Selskabet havde afleveret 4 Skibe af 6,049 Br.-Tons samt 28 Marine- og Landkedler. For indeværende og det følgende Regnskabsaar var dels afleveret, dels under Arbejde en Række Fragtdampere, som tilsammen vilde komme til at koste 3,290,000 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Karberg. Revisorerne genvalgtes.

## Personalialia.

Skibsmægler Heinr. Sieh havde i Gaar, d. 9. ds., i 25 Aar været ansat i Skibsmæglerfirmaet Hecksher & Søn, af hvilket han i de sidste 10 Aar har været Medindehaver.

Efter Kapt. Brocks Død er Dpsk. Ella foreløbig overtaget af Styr. C. Simonsen fra Dpsk. Christian 9.

Under Kapt. P. Thomsens Sygdom er Dpsk. M. G. Melchior overtaget af 1. Styrmand C. Thanning.

Under Kapt. H. Ingwardsens Sygdom er Dpsk. Jolantha overtaget af Kapt. R. Skov fra Dpsk. Axelhus, hvorefter sidst nævnte Skib er overtaget af 1. Styr. N. B. Sørensen.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i August Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 9 amerikanske, 21 britiske, 1 chilensk, 1 hollandsk, 8 franske, 5 italienske, 9 norske, 2 russiske, 1 spansk, 1 svensk, ialt 58; Dampskibe: 1 amerikansk, 2 østerrigske, 2 belgiske, 14 britiske, 2 franske, 5 tyske, 1 græsk, 1 italiensk, 1 norsk, 1 spansk, 1 svensk, ialt 31. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 24, Kollision 3, Ild 2, sunkne 4, forladte 5, Kondemnation 16, bortblevne 4; for Dampskibene: Stranding 7, Kollision 7, Ild 1, sunkne 2, Kondemnation 13, bortblevne 1.

Paul, Barkskib af Hange, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Sundsvall til Kapstaden med Træløst, paa Grund ved Kastrop. Flot med Assistance af Svitzers.

Dorothea, Galease, er d. 2. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Vejle med 410 Sække Cement strandet i Taage i Vejle Fjord ved Hvidbjerg og er fuld af Vand.

Nordstjernen, Dpsk. af Sundsvall, kom Natten til d. 2. ds. med Kullast paa Grund paa Hveen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt læk til Helsingør. 200 Tons Kul er kastet over Bord.

Rosa, Brig af Fanø, har været paa Grund ved Pola, med er bragt flot og er ubeskadiget.

Elisa, Dpsk. af Flensborg, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra England med Kul til Sønderborg paa Grund ved Refsnæs. Assistance af Svitzers.

Møen, Kanonbaad, der, som meddelt, sank efter en Eksplosion, kan ikke tages op. Vraget m. v. optages nu stykkevis.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag den 16. Oktober. Paa den gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen afsamtlige Lodder, men yderligere 2000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stæde stigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning.

Angaaende Gevinstdelingen til I. Trækning henvises til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt til-lades ombyttede efter de Vindendes Ønske. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Der er foretaget Prøvetur med Sandpumpedamperen Thrym, bygget hos Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Prøveturen forløb i alle Henseender tilfredsstillende.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, ank. til New York 4. Oktbr. — Kentucky, Thiedemann, afg. fra Christianssand 26. Septbr., best. til New York. — Leopold II, Sørensen, i Antwerpen. — Nicolai II, Wulff, ank. til Kbhvn. 4. Oktbr. — Norge, Gundel, ank. til Kbhvn. 6. Oktbr. — Xenia, Kruse, ank. til St. Petersborg 27. Septbr. — Douro, Ørum, ank. til Lissabon 7. Oktbr. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Kbhvn. 7. Oktbr.

Anglo Dane, Wiberg, ank. til Antwerpen 4. Oktbr. — Antwerpen, Andreassen, ank. til Kjøbenhavn 8. Oktbr. — Arkansas, Petersen, afg. fra New York 28. Septbr., best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afg. fra Kotka 4. Oktbr., bestemt til Algier. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Stettin 7. Oktbr. — Botnia, Bay, ank. til Kbhvn. 7. Oktbr. — Ceres, Jacobæus, i Islandsfart. — Chr. Broberg, Harder, afg. fra Cadix 5. Oktbr., best. til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ank. til Kbhvn. 7. Oktbr. — Dagmar, Gade, afg. fra Genua 6. Oktbr., bestemt til Neapel. — Ella, Simonsen, ank. til Hamburg 5. Oktbr. — Florida, Koch, ank. til New Orleans 3. Oktbr. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 2. Oktbr. — Georgios I, Schibbye, ank. til Boston 2. Oktbr. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Kbhvn. 7. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Island, Skjødt, afg. fra Christianssand 4. Oktbr., best. til New York. — Jolantha, Skou, ank. til Kbhvn. 6. Oktbr. — Kasan, Hansen, ank. til Dunkirk 6. Oktbr. — Kiew, Jacobsen, ank. til Pillau 7. Oktbr. — Kursk, Møller, ank. til Kbhvn. 7. Oktbr. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Krag, afg. fra Hull 5. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ank. til Savannah 30. Septbr. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. til Kbhvn. 24. Septbr. — Maja, Johnsen, ved Færøerne. — Mørse, Frisenette, afg. fra Trondhjem 5. Oktbr. sydefter. — Moskov, Fischer, afg. fra Kbhvn. 29. Septbr., best. til Tarragona. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Hull 3. Oktbr. — Nordjylland, Kromann, afg. fra Riga 5. Oktbr., best. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Rohde, ank. til St. Petersborg 5. Oktbr. — Omsk, Møller, afg. fra Åbo 21. Septbr., best. til Valencia. — Perm, Christensen, ank. til St. Petersborg 4. Oktbr. — Pregel, Olsen, afg. fra Libau 5. Oktbr., bestemt til Hull. — Skalholt, Godtfredsen, i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, afg. fra Arendal 7. Oktbr. nordpaa. — Valdemar, Kofoed, afg. fra Swansea 4. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Vendsyssel, Kjær, i Islandsfart. — Vesta, Lissner, i Kbhvn. — Vesuv, Meldahl, afg. fra Kbhvn. 8. Oktbr., best. til Libau. — Viking, Egense, afg. fra Dartmouth 6. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Constantin, Niedersøe, afg. fra Newcastle 9. Oktbr., best. til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afg. fra Newcastle 9. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Esbjerg, Meyer, afg. fra Grimsby 8. Oktbr., best. til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afg. fra Newcastle 9. Oktbr., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nakskov 9. Oktbr., best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Frejr, Rasmussen,

afgik fra Randers 10. Oktbr., best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 9. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 10. Oktbr., best. til Newcastle. — Storebølt, Hardt, afg. fra Newcastle 9. Oktbr., bestemt til Masned Sund. — Union, Therkildsen, afg. fra Leith 9. Oktbr., bestemt til Svendborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra St. Petersborg 8. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Frode, Wrisberg, afg. fra Blyth 2. Oktbr., best. til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Newcastle 5. Oktbr., best. til Stettin. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til St. Petersborg 6. Oktbr. — Erik II, Hveysel, afg. fra Cardiff 8. Oktbr., bestemt til Alexandria. — Knud II, Hansen, afg. fra Stettin 3. Oktbr., best. til Repola. — Skjold, Schmidt, afg. fra Libau 4. Oktbr., best. til Rouen. — Danmark, Kraemer, ank. til Kronstadt 28. Septbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Sunderland 5. Oktbr., best. til Kronstadt. — Volmer, Riber, ank. til Libau 1. Oktbr. — Dan, Tofte, afg. fra London 5. Oktbr., best. til Blyth. — Magnus, Jørgensen, ank. til Newcastle 4. Oktbr. — Olaf, Petersen, afg. fra St. Petersborg 8. Oktbr., best. til Rotterdam. — Svend II, Risø, ank. til Rouen 6. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Tyne 3. Oktbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kbhvn. 28. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra St. Petersborg 6. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ank. til Kbhvn. 13. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Ghent 5. Oktbr. — Russ, Jensen, afg. fra Sulina 3. Oktbr., best. til Antwerpen. — Wladimir Sawin, Jørgensen, i Capetown. — Eduard Bary, Fagerlund, afg. fra Kuchinotsa 2. Oktbr., best. til Singapore. — Baron Driesen, Laurent, ank. til Odessa 4. Oktbr. — K. Gortschakow, Thorse, afg. fra Hull 30. Septbr., best. til Kronstadt.

Heimdal. Anine, Rathje, afg. fra Burntisland 5. Oktbr. — Kamma, Pedersen, ank. til Riga 6. Oktbr. — Helga, Lagesen, afg. fra Åbo 8. Oktbr. — Martha, Jørgensen, afg. fra Trångsund 4. Oktbr. — Elna, Møller, ank. til Hernösand 2. Oktbr. — Therese, Løffler, ank. til Skutskär 6. Oktbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Jeppesen, afg. fra Nicolajeff 5. Oktbr., best. til Christianssand. — Kronborg, Wilhelmson, afg. fra Methil 3. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Ophelia, Krohn, afg. fra Antwerpen 27. Septbr., ank. til Trångsund 4. Oktbr. — Dana, Westergaard, afg. fra St. Petersborg 6. Oktbr., best. til Ghent.

Urania. Polarstjernen, Brandt, ank. til Miramichi 27. Septbr. — Ekliptika, Nielsen, ank. til Uleåborg 23. Septbr. — Venus, Jørgensen, afg. fra Port Limon 5. Oktbr., best. til New Orleans. — Mars, Nielsen, afg. fra Middlesbrough 5. Oktbr., best. til Kbhvn.

Nordseen. Wineland, Høgstedt, afg. fra Penang 8. Oktbr. — Nordland, Pii, ank. til Haparanda 5. Oktbr. — Holland, Lund, ank. til Aarhus 5. Oktbr. — England, Degn, afg. fra Nederkalix 4. Oktbr. — Rusland, Møller, ank. til Boness 4. Oktbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Mentona 4. Oktbr., best. til Cyprus. — Niobe, Schmidt, pass. Helsingør 8. Oktbr., best. til Riga. — Nancy, Nielsen, ank. til Methil 5. Oktbr. — Nautik, Mortensen, afg. fra Frederikshavn 4. Oktbr., best. til Uleåborg. — Nexos, Sørensen, afg. fra Kronstadt 6. Oktbr., ank. til Kotka 7. Oktbr. — Nord-søen, Gram, pass. Helsingør 7. Oktbr., bestemt til Honfleur. — Nora, Jørgensen, ank. til Huelva 4. Oktbr. — Neptun, Winther, ank. til Helsingør 4. Oktbr. — Nerma, Nielsen, ank. til Treport 8. Oktbr. — Alfa, Nerby, afg. fra Kbhvn. 7. Oktbr., bestemt til Esbjerg.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afg. 5. Oktbr. fra Tynen til Kronstadt. — Karen, Degn, afg. fra Kjøbenhavn 5. Oktbr. til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afg. fra Sunderland 2. Oktbr., ank. til Kjøbenhavn 5. Oktbr. — Fyen Hansen, afg. fra Helsingør 3. Oktbr., ank. til Blyth 6. Oktbr. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Amsterdam 3. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Riga 2. Oktbr., bestemt til Delfzyl.

Union. Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 4. Oktbr., best. til Dordrecht. — Britannia, Poulsen, afg. fra Kronstadt 6. Oktbr., ank. til St. Petersborg 7. Oktbr. — Caledonia, Fisker, afg. fra Dordrecht 4. Oktbr., ank. til Blyth 5. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til London 4. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Newcastle 3. Oktbr., best. til Archangel. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Penarth 30. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 8. Oktbr. — Jømsborg, Kühl, afg. fra Theodosia 27. Septbr., best. til Femreouk. — Kron-

borg, Eriksen, afgik fra Cardiff 24. Septbr., bestemt til Bermuda for Ordre. — Rosenborg, Schultz, ankom til Honfleur 1. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Newport 27. Septbr. bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, ankom til Solombal 5. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Swinemünde 6. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Cardiff 5. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Gamle Karleby 2. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Reval 12. Septbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 5. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Haugesund 7. Oktbr. — Skodsborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 6. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Pera 7. Oktbr., bestemt til Antwerpen. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Buenos Ayres 23. Septbr. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 5. Oktbr., bestemt til Terneuzen.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til W. Hartlepool. — Kallundborg, Lund, ank. til Kronstadt 4. Oktbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Libau 4. Oktbr., best. til Rouen. — Agnete, Jensen, ank. til Kiel 3. Oktbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kallundborg 3. Oktbr., best. til Methil. — Alice, Hansen, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Flensborg 7. Oktbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 5. Oktbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 3 Oktbr., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Königsberg 5. Oktbr.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ank. til Libau 2. Oktbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, afg. fra Libau 5. Oktbr., best. til Rouen. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 2. Oktbr. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Kronstadt 4. Oktbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kronstadt 5. Oktbr., best. til Dunkirk. — Helge, Matthiessen, afg. fra Newcastle 1. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Port Said 5. Oktbr. — Patria, Larsen, afgik fra Singapore 7. Oktbr. — Redang, Bønnelycke, pass. Gibraltar 2. Oktbr.

**Ærs.** Gæa, Knudsen, ankom 5. Oktbr. til Kbhvn. — Energi, Nielsen, ank. 4. Oktbr. til Himango.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Cardiff 27. Septbr., bestemt til Kronstadt. — London, Bom, afgik fra Kbhvn. 8. Oktbr., bestemt til Methil. — Paris, Nielsen, afgik fra Korsør 8. Oktbr., best. til Tyne.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Methil 8. Oktbr., best. til Aarhus. — Kai, Petersen, afgik fra Ghent 5. Oktbr., best. til Grangemouth. — Clara, Jensen, ank. til Kotka. 5. Oktbr.

**Ægir.** Erik, Steen, afg. fra Methil. 5. Oktbr., best. til Svendborg. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Sunderland 8. Oktbr., best. til Nyborg.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Soller (Majorca) 5. Oktbr.

## Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Emilie, Thomsen, passeret Dragør 4. Oktbr. fra Norrkøping til Amsterdam. — Elisabeth, Meinertz, prajet 20. Septbr. paa 8° N 27° W fra Sidney til Libau. — Vega, Pedersen, afg. fra Newcastle N. S. W. 6. Septbr. til Corinto.

**Fana. Sønderho.** Merida, Jørgensen, ank. til Falmouth 29. Septbr. fra Rio Grande. — Mary, Lydom, ank. 4. Oktbr. til Colberg fra Charlestown.

**Svendborg.** Fortuna, Christiansen, ank. til Rønne 30. Septbr. — Kruse, Larsen, ankom til London 30. Septbr. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Boston 30. Septbr. — Peter, Jørgensen, ank. til Libau 5. Oktbr. — Peter, Nielsen, ank. til Stettin 30. Septbr. — Athene, Hansen, ankom til Königsberg 30. Septbr. — Martin, Rasmussen, ankom til Bremen 1. Oktbr. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Plymouth 1. Oktbr. — Haabet, Andreasen, ank. til Königsberg 2. Oktbr. — Slesvig, Wilde, ank. til Swinemünde 3. Oktbr. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Nakskov 3. Oktbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkstone 2. Oktbr. — Hanne, Jørgensen, ank. til Königsberg 3. Oktbr. — Magnet, Jensen, ank. til Havre 2. Oktbr. — Frej, Hansen, ank. til Abo 4. Oktbr. — Erhard, Larsen, ank. til Fowey 5. Oktbr. — Ludvig, Larsen, ank. til Kings Lynn 5. Oktbr. — Gefion, Rasmussen, ank. til Sundswall 7. Oktbr. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Dover 6. Oktbr. — Adonis, Andersen, ank. til Charlestown C. 5. Oktbr. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Drøbak 6. Oktbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Colberg 6. Oktbr. — Sofie, Jensen, ank. til Stornoway 7. Oktbr. — Odin, Andersen, ank. til Faxe Red 5. Oktbr. — Delos,

Andersen, ankom til Nakskov 6. Oktober — Concordia, Henriksen, ank. til Kjørteminde 7. Oktbr. — Martha, Hansen, ank. til Königsberg 7. Oktbr.

**Rønne.** John Hintze, Jensen, ank. til Pillau 30. Septbr. — Freja, Bech, ank. til Stege 30. Septbr. — Castor, Clausen, ank. til Wismar 29. Septbr. — Amarant, Kyhn, ank. til Helsingborg 29. Septbr. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Karlshamn 2. Oktbr. — Veset, Ølsted, ank. til Middelsbrough 3. Oktbr. — Odin, Møller, ank. til Kjøbenhavn 3. Oktbr. — Zephyr, Henriksen, ank. til Kjøbenhavn 4. Oktbr. — Gudmund, Borbye, ank. til Flensborg 3. Oktbr.

**Ærs.** Anna, Hansen, ank. 29. Septbr. til Rostock. — Immanuel, Hansen, ankom 30. Septbr. til Newcastle. — Lauritz, Folmer, ank. 28. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Davids til Königsberg. — Paket, Friis, ank. 30. Septbr. til Kjøbenhavn. — Amor, Hansen, ank. 30. Septbr. til Kjøbenhavn. — Valborg, Hansen, ank. 28. Septbr. til Antwerpen. — Union, Mortensen, ank. 30. Septbr. til Frederiksværk. — Smart, Christensen, ank. 28. Septbr. til Drøbak. — Karen, Eriksen, afg. 28. Septbr. fra Kjøbenhavn til Stettin paa Rejse fra Skotland. — Mindet, Rasmussen, ank. 30. Septbr. til Kjøbenhavn. — Alf, Rasmussen, ank. 5. Oktbr. til Warkworth. — Martha, Haagensen, ank. 1. Oktbr. til Swinemünde. — Regina, Koch, ank. 30. Septbr. til Kjøbenhavn. — Dannebrog, Boye, ank. 2. Oktbr. til Stockton. — Niels Juel, Nielsen, ank. 29. Septbr. til Conway. — Marthing, Friis, ank. 2. Oktbr. til Aiguillon. — Marie, Bøye, ank. 30. Septbr. til Kjøbenhavn. — Anna, Madsen, ank. 2. Oktbr. til Sletten paa Rejse fra Havre til Danzig. — Hansigne, Clausen, ank. 2. Oktbr. til Cadix. — M. Hay, Petersen, ank. 1. Oktbr. til Fjellebroen. — Salvador, Fabricius, ank. 2. Oktbr. til Aiguillon. — Alfa, Rasmussen, ank. 3. Oktbr. til Appledore. — Hildur, Albertsen, ank. 3. Oktbr. til Pillau. — Olga, Jørgensen, ank. 2. Oktbr. til Isigny. — Enigheden, Friis, ank. 29. Septbr. til Stettin. — Kvik, Andersen, ank. 3. Oktbr. til Svendborg. — De tre Søstre, Rasmussen, ank. 1. Oktbr. til Rødvig. — Fred, Friis, ank. 4. Oktbr. til Råfse. — Hertha, Krull, er ankommen til Drøbak. — Ydun, Christensen, ank. 27. Septbr. til Falmouth f. O. fra Saffi (Afrika). — Hans, Johansen, afgik 2. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Skirner, Rasmussen, afg. 30. Septbr. fra Dunkirk til Newcastle — Dorteia, Christensen, ank. 4. Oktbr. til L'Orient. — Dronning Louise, Christensen, ank. 3. Oktbr. til Brest. — Søstrene, Christensen, afg. 2. Oktbr. fra Odense til Sverrig. — Edmund, Philipsen, ank. 4. Oktbr. til Bogen. — Sylphe, Petersen, ankom 5. Oktbr. til Ferrysing (Cornwall). — Nielsine, Christensen, ank. 5. Oktbr. til Swinemünde. — Frem, Folmer, ankom 4. Oktbr. til Benedich. — Hermod, Dreimann, ank. 5. Oktbr. til Sundsvall. — Mette, Andersen, ankom 4. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Sunderland f. O. — Anna, Johansen, ank. 5. Oktbr. til Gefle. — M. Hay, Petersen, ank. 6. Oktbr. paa Marstal Red, paa Rejse fra Fjellebro. — Eden, Petersen, ank. 7. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red, paa Rejse fra Sundsvall til Stranraer. — Amor, Hansen, afg. 5. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Marie, Bøye, afg. 5. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Anna, Madsen, ank. 4. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Havre til Danzig. — Concordia, Madsen, ank. 6. Oktbr. til Lohals. — Hosanna, Hay, ank. 7. Oktbr. til Faxe. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 6. Oktbr. til Middelfart. — Fredensborg, Kisby, ank. 7. Oktbr. til Nantes — Thea, Friis, afg. 3. Oktbr. fra Whitby til Helsingør.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 3. Oktbr. til Stolpemünde fra Svelvik (Drammens Fjorden.)

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Graadyb.** Over Barren udfor *Graadyb* er uddybet en c. 1 Kbl. bred Rende, hvori den mindste Dybde nu er 15 Fod med dagligt Lavvande, stigende til 20 Fod med dagligt Høvvande. Midten af Renden ligger i Linien *Sødenstrand* Ledefyr overet.

**Jyllands Vestkyst. Esbjerg.** I Efteraaret 1901 foretages følgende Forandringer i Belysningen ved *Esbjerg*:

Paa Fiskerhavnens N.-Moles Hoved tændes et rødt, fast Fyr, som lyser fra c. N. 40° Ø. gennem Ø., S. og V. til c. N. 30° V. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden og Lysevnen: 8½ Kml. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt, rundt, c. 15 Fod højt Jærntaarn.

Det høje, røde Fyr paa Hovedhavns N.-Moles Hoved forandres til at vise rødt Lys fra ca. N. 60° Ø. gennem Ø. og S. til c. S. 80° V., og grønt Lys fra S. 80° V. gennem V. til N. 30° V. Flammens Højde 26 Fod. Synsvidden og Lysævnens for rødt Lys 5, Kml. og for grønt Lys 4 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvid, 19 Fod høj Jernbaake.

Det lave, røde, faste Fyr paa samme Moles Hoved slukkes. Paa Hovedhavns N.-Mole, c. 70 Alen inden for Hovedet og 150 Alen S. 63° Ø. fra det røde Fyr paa Fiskerhavns N.-Moles Hoved, tændes et rødt, fast Fyr. Holdte overet lede disse to Fyr fri S. om Lystønden paa Sandodden, men Linien Fyrene overet er ikke Ledelinie til Havnen. Fyret lyser kraftigt over en Vinkel af 10° paa hver Side af N. 63° V. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden og Lysævnens: 9, Kml. Spejlsapparat af 6te Orden. 25 Fod høj Fyrpæl.

Vest for Esbjerg Havn og Dokbassin er bygget en Fiskerhavn, hvori Dybden er 13 Fod med dagligt Lavvande.

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

Paa *Havrevlen* 13 Fod.

I *Kanalen* 12 Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod

**Kattegat.** *Mariager-Fjord.* En rød og hvid stribet Vager med Stage og Ballon er i 3 Favne Vand udlagt ud for Indløbet til *Mariager-Fjord*, fra den yderste Ledebaake i Ø. 3, Kml. og fra den yderste Vager ved Indløbet til Renden i ØSØ. 1, Kml.

**Sundet.** *Middelgrunds-Fort NØ.* Vraget af Kanonbaaden „*Moen*“ ligger sunken i c. 9 Fv. Vand, 4, Kml. N. 43° Ø. fra Fyrtaarnet paa *Middelgrunds-Fort*. Mindste Dybde over Vraget er 6 1/2 Fv. En Vragvager ligger midlertidig ved Vraget. 55° 46' 34" N. Br. 12° 45' 43" Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** *Storjungfrun.* *Storjungfrun* Fyr er nu forandret og viser hvidt To-Blink fra N. 6° Ø. til N. 22° Ø., i hvilken Vinkel *Hellgrundet* ligger, hvidt, fast Lys fra N. 22° Ø. gennem Ø. til S. 6° Ø., og rødt, fast Lys fra S. 6° Ø., gennem S., V. og N. til N. 6° Ø., i hvilken Vinkel *Præstgrundet* og *Lilla Finngrundet* ligger.

**Tyskland.** *Kurisches Haff.* *Birschtwischer Haken.* Det midlertidige Fyr paa *Birschtwischer Haken* er ombyttet med et hvidt og rødt vekslende Fyr, der viser hvidt Lys i 2 S., rødt Lys i 2 S. 55° 25' 15" N. Br. 21° 7' 17" Ø. Lgd.

**Peene.** *Negenmark.* Ved *Negenmark* er opført to hvide Baaker med Trekant, der holdte overet lede fra *Peene* til *Negenmark Wiesen*. 54° 0' N. Br. 13° 46' Ø. Lgd.

**Rügen.** *Arkona Fyr.* Tæt SØ. for *Arkona Fyr* bygges et nyt Fyrtaarn. Fyret formærkes derved fra S. 9° Ø. til S. 56° Ø.

**Arkona ØNØ.** Vraget af „*Wacht*“, ØNØ. for *Arkona*, er uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen inddrages.

**Kieler Fjord.** *Schwentine N.* Det hvide Fyr paa N.-Siden af *Schwentine* Munding er slukket. Et orangefarvet Fyr med Formærkelser, Lys 4 1/2 S., Mærke 2 1/2 S., er tændt paa *Howaldt Værfts* Molehoved. Flammens Højde: 26 Fod. Hvidt, rundt Taarn med orange Striber, 12 Fod højt. 54° 20' 8" N. Br. 10° 10' 25" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Den 15. Oktober 1901 tændes følgende Fyrklamper, der viser Fyr med Formærkelser:

*Storeskær, Tvedestrandsfjord*, lyser fra N. 22° V., fri Ø. om *Stakvikskær*, gennem N. til N. 72° Ø., fri N. om *Nuholmen*. Lyset er rødt fra N. 9° V., fri V. om *Furøskærene*, *Fjerdingskærene* og *Raakenæslandet*, til N. 64° Ø., fri S. om *Huseflua*, hvidt forevrigt. Flammens Højde: 13 Fod. 58° 35' 35" N. Br. 8° 57' 30" Ø. Lgd.

*Sagesund, Tvedestrandsfjord*, lyser fra S. 14° Ø., fri V. om *Saltnes*, gennem S. til S. 52° V., fri S. om *Grundten* paa N.-Siden i *Furøund*. Lyset er rødt fra S. 14° Ø. til S. 7° Ø., fri Ø. om *Nuen*, grønt forevrigt. Flammens Højde: 11 Fod. 58° 36' 10" N. Br. 8° 58' 35" Ø. Lgd.

*Raakenæstangen, Tvedestrandsfjord*, lyser fra N. 30° V., fri V. om *Rundeskær*, gennem V. og S. til S. 45° Ø., fri V. om *Neset* i *Furøund*. Lyset er rødt fra N. 30° V. til S. 1° Ø., fri V. om *Fjerdingskær* og *Furøskærene*, grønt derfra til S. 45° Ø. Flammens Højde: 10 Fod. 58° 36' 25" N. Br. 8° 57' 20" Ø. Lgd.

Lysævnens: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Brændetid: Hele Aaret.

I *Oterøen Fyrlampe, Laurviksfjord*, er den røde Lysvinkel udvidet mod Ø. fra S. 2° Ø. til S. 4° Ø., saa at den dækker over en 22 Fods Grund, som er funden i Kbl. Ø. for *Ramsholmen*.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** *Kamparholmen.* Den 15. Oktober 1901 tændes *Kamparholmen* Fyrlampe, *Etnesundet, Hardanger*. Den viser Fyr med Formærkelser fra N. 81° Ø. gennem N. og V. til S. Lyset er grønt fra N. 72° Ø., fri S. om *Holmseidholmen*, til N. 11° V., fri V. om *Nervigpynten*, rødt fra N. 26° V., fri Ø. om *Gløppefluen* og *Søringdalsfluen*, til N. 59 1/2° V., fri S. om *Hongsholmene* og *Søndre Ildholme*, grønt fra N. 63° V., fri N. om *Stavanæs* til S., ind i *Ølensvaag*, hvidt forevrigt. Flammens Højde: 22 Fod. Lysævnens: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Brændetid: 15. Juli — 15. Maj. 59° 38' 35" N. Br. 5° 48' Ø. Lgd.

**Stat—Christiansund.** Fiskefyrene fra *Stat* til *Christiansund* ere tændte og brænde indtil videre.

**Tyskland.** *Eiben.* *Grauerort.* Da der arbejdes paa at borttage Vraget af Damperen „*Wilhelm*“, der er sunket ovenfor *Grauerort* Skanse, skulle Dampere passere Stedet saa langsomt som muligt. Vraget skal passeres paa den Side, hvor der vises to sorte Balloner eller to hvide Lanterner lodret for hinanden.

**Weser.** *Harrier Sand.* Paa *Harrier Sand* er opført to Deviations Baaker. Den N.-lige er 48 Fod høj. Overet med Lanterne paa Havneslusen og Deviationstønden i *Brake* Havn angiver den N. 75° Ø. Den S.-lige er 37 Fod høj. Overet med Midten af *Brake* Sluseport og Fyrtaarnet til det lave Fyr paa *Harrier Sand* angiver den S. 82° Ø.

**Jade.** De midlertidige Lystønder i *Alte Jade* ere atter ombyttede med de tidligere Sømærker. Spirtønde AJ/E er flyttet og ligger i 8 Fv. Vand. 53° 48' 21" N. Br. 8° 4' 32" Ø. Lgd.

I *Wangeroog Farvand* ombyttes Spidstønde Nr. 3 med Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Fyr med Formærkelser.

**Wilhelmshaven.** *Grunden Schweinsrücken* har forandret sig. Rødtønden er derfor flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand. 53° 31' 13" N. Br. 8° 10' 27" Ø. Lgd.

**Holland.** I *Holland* er Vinterafmærkningen begyndt.

**Zeegat van Texel.** *Texelstroom.* Flaaden, der har været brugt ved Skyeøvelser i *Tezelstroom*, er atter inddragen.

**Schulpengat.** I *Schulpengat* er Vraget af Damperen „*Niger*“ borttaget og Vragtønden inddragen. 52° 56' 44" N. Br. 4° 42' 39" Ø. Lgd.

**Nieuwe Rotterdamse Waterweg.** *Zuiden* kan nu besejles med et Dybgaaende af 21 Fod, *Hoorn* med 23 Fod og *Farvandet* S. for *Maasluis* med 22 Fod.

**England.** *Downs.* *Deal.* Den store Mølle N. for *Deal*, som benyttedes til Sømærke, er brændt. 51° 14' N. Br. 1° 24' Ø. Lgd.

**Outer Dowsing.** Vraget af Torpedobaadageren „*Cobra*“ ligger sunket i 14 Fv. Vand, 1, Kml. S. 16° V. fra Fyrskibet „*Outer Dowsing*“. Det skal afmærkes med et Vragfyrskip. 53° 25' 15" N. Br. 1° 4' 30" Ø. Lgd.

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

**Frankrig.** *Portsall.* *Corn Carhai.* Fra den 1. Oktober 1901 brænder *Corn Carhai* hvide Lynfyr permanent. Det viser hver 8 à 13 Sek. Tre-Lyn. Flammens Højde: 53 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyret vises fra et 59 Fod højt Taarn. 48° 35' 13" N. Br. 4° 43' 55" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig.** *Banc de Bénodet.* En Damper ligger sunken 1/2 Kbl. Ø. for Klippen *Roc'h Hèlou*. Fortoppen er c. 30 Fod over Vandet.

**Newfoundland V.-Kyst.** *Bay of Islands.* *Frenchmans Cove Head.* Et hvidt, fast Fyr er tændt paa *Frenchmans Cove Head*. Flammens Højde: 165 Fod. Rødt og hvidt stribet, firkantet c. 30 Fod højt Taarn. Linseapparat af 4de Orden. Fyret lyser Horisonten rundt, men skjules af *Woods Island* og *Pearl Island*.

**Newfoundland NØ.-Kyst.** *Change Island.* *Stag Harbor.* Et rødt, fast Fyr er tændt paa S.-Enden af *Change Island*. Flammens Højde: 42 Fod. Hvidt, firkantet, c. 30 Fod højt Taarn. Linseapparat af 4de Orden. Fyret lyser i *Stag Harbor Run*, hvor Pynterne af Land ikke skjuler det. 49° 34' 20" N. Br. 54° 24' 10" V. Lgd.

**Nippers Harbor Island.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa den V.-lige Ø ud for *Nippers Harbor*. Flammens Højde: 108 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Hvidt, c. 85 Fod højt Taarn med rødt Bælte oven paa Beboelseshuset. Linseapparat af 4de Orden. 49° 56' 55" N. Br. 55° 49' 50" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika.** *Maine.* *Kennebec River.* *Perkins Island.* Paa *Perkins Island* V.-Side, c. 100 Al. S. for Fyret, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 15 S. slaas To-Slag.

**Squirrel Point.** Paa *Squirrel Point* V.-Side, *Arrowsic Is-*

land V.-Side, ved Fyret, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 15 S. slaas Et-Slag.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Smaa Antiller. Tobago. Bacolet eller Red Point.** Fyret *Bacolet* eller *Red Point* er flyttet til Fort *King George*. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 464 Fod. Synsviddens 12 Kml. Hvidt, 18 Fod højt Taarn. 11° 10' N. Br. 60° 43' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Formica Maggiore di Grosseto.** Fyret *Formica Maggiore di Grosseto* viser midlertidig hvidt, fast Fyr. Tyrkiet. **Sorte Hav. Kap Kalakria.** Paa Kap *Kalakria* er tændt et nyt, hvidt Blinkfy, der hver 1 Minut viser Et-Blink. Synsviddens: 22 Kml. Fyrtaarnet staar c. 240 Alen fra det gamle Fyrtaarns Plads. 43° 21' N. Br. 28° 30' Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Bagindien V.-Kyst. Martaban Golf.** Fyrskibet „*Krishna*“ er midlertidig ombyttet med Fyrskibet „*Martaban*“, som viser hvidt, fast Fyr med Et-Blus af 5 S. Varighed hver 45 S. **Bay of Bengal. Prepara North Channel. Alguada Reef.** Den 1ste Januar 1902 slukkes *Alguada Reef* hvide Blinkfy, da det skal ombyttes med et Fyr med Formærkelser, Lys 8 S., Mørke 10 S., af 1ste Orden.

Fra samme Dag og indtil dette Fyr tændes, antagelig den 1ste April 1902, udlægges et Fyrskib, mærket „*Alguada Reef*“, i 11 Fv. Vand, 1 Kml. S. 45° V. fra Fyrtaarnet. Det viser hvidt Et-Blink af 5 S. Varighed hver 45 S. Synsviddens 12 Kml. 15° 42' N. Br. 94° 11' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Java N.-Kyst. Djoeana. Djoeana** hvide, faste Havnefy skal flyttes til Udikgen ved Havnekontoret. Flammens Højde: 76 Fod. Synsviddens: 14 Kml. 6° 42' 24" N. Br. 111° 8' 18" Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *Samsun* i Provinsen *Trebizond* underkastes 10 Dages Karantæne.

**Malta.** — Skibe fra *Italien* V.-Kyst mellem *Gaeta* og *Policaastro* underkastes Karantæne.

**Gibraltar.** — *Neapel* er erklæret for pestsmittet.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Oktbr. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93
Danmark .....		77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	101 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....	91 — 90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....		42 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		59 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	61
Urania .....	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 51	50 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	51 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....	93	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Dampsk. af 1896 .....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske .....		90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....		106	108
Nordøen .....		57	65
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
Hejmdal .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		101	105
5% — — — — — .....		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....		83	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 2. Serie ..		92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — ..		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		87	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — 7 — .....		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — .....		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	134 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	123
Landmandsbank .....		121	122
Handelsbank .....		118	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank .....		100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	102
Burm. & Wain .....	70 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	70 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	85	86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr. ....		111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112
Bryggeri Aktier .....	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

### Vekselkurser d. 7. Oktbr. 1901.

	Åvists Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.85
London .....	18.13	18.10
Paris .....	72.10	—
Amsterdam .....	150.15	—

### Notering paa Berlins Børs d. 8. Oktbr. 1901.

Russiske Noter ..	216.15
4% Russiske Consols .....	—
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.40
5% Mexikanske 1899 .....	97.25
5% Rumænske Stats .....	90.75
4% — — 1890 .....	77.60

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

Forenede Dampskibsselskab 10,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 40,000, „Carl“ 18,000, „Dannebrog“ 40,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 38,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 28,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigt og sikkert  
fra

### C. Møllerups

Skibssmede og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Se Iymedaille i Malme og  
Stockholm for

## Lanterner.

### Aktieselskabet

## Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Keleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.



## Husk nu! PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

1ste Klasses saavel Haand- som

Maskinsyede Fodtøj.

Telefon 4819.



# Bitumastic Præparater

fra  
**Wailles Dove & Co.,**  
 Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
**mod Rust og Syrer** for alle  
**Jærndeile** i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve  
 kan ikke skalle af, revner ikke,  
 da det udvider sig med  
 Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
**Burmeister & Wains & Hel-**  
**singørs Skibsbyggerier, Stats-**  
**banedriften** samt de fleste  
 udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
 AKTIESELSKAB.  
 Forretning i Bygningsartikler.  
 Kjøbenhavn.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,  
 Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
 fra 1 Kr. samt a la carte hele  
 Dagen.

Alle Øsorter, udsøgte Vine.  
 Kaféens Indehaver er den  
 samme som altid.  
 Telef. 494. H. J. Aliphas.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-  
 arbejde **solidt og billigt.**

## F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,  
 lige ved Teglgårdshavn.  
 Skibsproviantering og Maler-  
 vareforretning.  
 Telefon 165.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

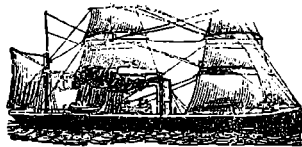
alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.  
 Fredericiagade 27.



## S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Efflgr.)  
**Skibsproviantering.**  
 Ved Havnen 12, Randers.

## N. WULFF,

Skibsprovianteringsforretning.  
 Kallundborg.

## Jacob Svendsen's

Skibsværft,  
**Refshaleøen.**  
 Kjøbenhavn.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.  
**Toldbodvej 44.**  
 Telefon 5636.

Det betaler sig for

**Enhver**

at proviantere hos

**J. P. Johansen,**  
 gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

## Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler  
 Marine }  
 samt Overhedere  
 fabrikeres og leveres af  
 Aktieselskabet Burmeister &  
 Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

## Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,  
 St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,  
 Hj. af Nordre Frihavnsvej,  
 udfører alt

## Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.  
 Telf. 23237.

Aarhus Skibsværft.

## S. Christoffersen,

Nybygninger samt Repara-  
 tioner af Jærn- og Træskibe.

Skibsbygger

## Richard Schrøder,

Horsens,  
 anbefaler sig med Nybyg-  
 ninger og Reparationer.

## Bekendtgørelse

fra

# Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paa-  
 begyndende 30te Serie, vil der paa de gennem alle 6 Træk-  
 ninger i Spil værende 100,000 Lodder blive fordelt et Antal af  
 ialt:

## 52,000 Gevinster

saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder,  
 men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens  
 et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en  
 stedsse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saa-  
 velsom om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af  
 den med Bladene omdelte Lotteriplan, hvoraf her aftrykkes:

### Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinsttrække.		Hovedgevinsttrække.		2. Præmiegevinsttrække.	
1	Gevinst paa 460 Kr.	1	Gevinst paa 600 Kr.	1	Gevinst paa 460 Kr.
1	300 -	1	600 -	1	300 -
2	150 -	2	300 -	2	150 -
25	100 -	25	200 -	25	100 -
50	50 -	50	100 -	50	50 -
62	25 -	62	50 -	62	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
959	8 -	959	10 -	959	8 -

Desuden 150 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3,750 Gevinster,

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 100 og 50 Numre  
 i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 16de Oktober,  
 sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets  
 autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,  
 hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

# R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
 Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
 OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Telefon: Frihavn 59.

# Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
 Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

# Aalborg Brøndums Akvavitter.

## LANDMANDSBANKEN

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

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.  
 Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditorsforretning.

Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

## Tønderings

### Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,

Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

### Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

### PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

### EMIL STEPHENSEN,

SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

### E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

### Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

### LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

### SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

### Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: *Lund.*

### Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

### Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: *WIESE.*

### Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: *Peter.*

Ilwo-Kaffebrød

80 øre pr. 1/2 her.

Exporten.

Ilwo-Kaffebrød

Særdels velsmagende.  
Erstatter engl. Bisquit ved  
Frokost-og Affens-Bordet.

Beer-Rusks Søn  
Ilwo-Kaffebrød  
Hofbager Copenhagen

### F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: *Hanssen.*

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.  
Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

J. Melander,  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals  
Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en  
Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt  
et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra  
der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.  
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Lede-  
fy, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa  
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen  
over Hals Barre, der opkrævedes med fra  
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12  
Fods Dybgaende, er bortfalden  
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

At Thisted Havn og Indløbet til Havnen nu er  
uddybet til 13 Fod, bekendtgøres herved.

Thisted Havneudvalg, den 17. Septbr. 1901.

**INDHOLD:** Flydende Brændsel i Dampskibe. — Nødror. — Kaptajn W. Langberg. — Kjøbenhavn, den 10. Oktober 1901. — Kaptajn Jens Hansen Brock. — Lidt om Skibsførlis. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Personalia. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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. Pettitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Oktober 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok. 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.  
Indregistreret  Varemærke.  
System Holzappfel.  
16, St. Annæplads.  
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**PETER IBSEN.**

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

**Lager af Værktøj og Beslag.**

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevistig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

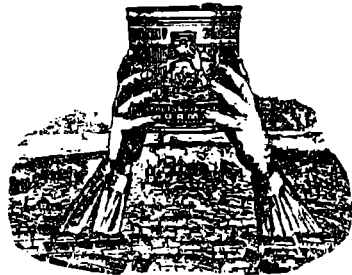
## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

**A. V. PETERSEN**

MANOMETERFABRIK  
INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED  
**NYHAVN 31**  
KJØBENHAVN K.  
TELEFON 7940.

**Gafé van Zandt,**

Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.

**Marius Hoffgaard,**  
Fotograf.

Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. 3.

Fotografier af forskellige danske  
Skibe haves altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Kattesundet 14.**

**A. Formann.**

Leverandør til den danske Marine.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG-METALSTØBERI,**  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

**P. Bonnesen,**

Skibsbygmester i Aalborg,  
anbefaler sig med Nybyg-  
ninger af saavel større som  
mindre Træskibe til billigste  
Priser.  
Reparation udføres omhygge-  
ligt.

**C. Bonnesen,**

Skibsbygmester.  
Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.  
Bopæl: Classensgade 11, 2.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

**F. Kriel,**

Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

De danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**

ved

**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og  
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

**R. CRAGGS & SONS,**

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P.O., No. 5.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

**LANDMANDSBANKEN**

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og

**Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Trafics 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.



**Er „Moss-Rose“-Tobakken**  
correct, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
vælpapiret.

## Finansloven og Skibsfarten.

Finansminister Hage har i Folkethinget forelagt Finanslovsforslaget for det kommende Finansaar, og vi uddrage som sædvanlig de Punkter af det, der har Interesse for Skibsfarten.

Konsulatafgiften viser sig at være et stedse bedre Aktiv for Staten. Medens den i Finansaaret 1896—97 kun androg 196,368 Kr. 55 Øre, indbragte den i det sidst forløbne Finansaar 290,768 Kr. 91 Øre, en anselig Stigning i dette korte Tidsrum. Hele Udgiften til Konsulatvæsenet anslaaes til 352,000 Kr., heri medregnet 30,000 Kr. til Søfolks Hjemsendelse. Skibsfarten betaler altsaa paa det nærmeste hele Konsulatvæsenet. Der foreslaas nu ansat lønnede Konsuler i New York, Hamburg og Rotterdam og af Motiverne til Forslagene ses det, at der lægges i høj Grad og fortrinsvis Vægt paa Handelsstandens og i det hele det økonomiske Livs Interesser i disse Poster, ligesom Grosserer-Societetets Komite er den Institution, der af Regeringen er raadspurgt om deres Oprettelse. Det viser sig atter her, hvilken Urimelighed det er, at Skibsfarten skal bære næsten hele Udgiften til Konsulatinstitutionen.

Til Redningsstationen „Blaavand“ foreslaas anskaffet en større og mere søgaaende Redningsbaad end den nuværende. Det har nemlig ved Strandinger paa Horns Rev gentagne Gange vist sig umuligt med den nuværende Baad at bringe de skibbrudne Hjælp i betimelig Tid, idet Redningsmandskabet trods ihærdige Anstrengelser ikke har formaaet at ro Baaden op mod Strømmen, men er drevet i Læ af det strandede Skib, hvis Besætning derefter er forulykket, inden et nyt Redningsforsøg kunde iværksættes. Den ny Baad skal koste 10,500 Kr.

Til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed foreslaas bevilget 500 Kr.

Den grønlandske Handel opføres med et Under-skud af 110,563 Kr. 21 Øre.

Af ny Havnearbejder nævner vi, at der til Anbringelse af en Duc d'Albe imellem de to yderste Duc d'Alber i Forhavnen i Esbjerg Havn foreslaas bevilget 1,800 Kr. „Det forenede Dampskibsselskab“s Skibsførere, der navnlig benytter Forhavnen, har andraget om Anbringelse af en saadan Duc d'Albe til Hjælp ved Manøvreringen af Skibene under Udsejlingen, da det med de stedse større Længder paa Rutebaadene, navnlig under indgaaende Vande, hvor Strømmen slaar haardt over imod nordre Mole, er meget vanskeligt at holde Stævnen fra at falde ind imod denne Mole. En Duc d'Albe vil derfor være en betydelig Støtte under Udsejlingen.

Paa Lodsvæsenets Budget foreslaas til Uddybningsarbejder i Nyord Havn 1,000 Kr., til en ny Dæksbaad til Rørvig Lodseri 1,200 Kr., til en ny Dæksbaad til Odense Fjords Lodseri 5,300 Kr., idet de større Skibe, der nu søger Odense Havn, ønsker Lodsens om Bord saa langt ude som muligt.

Af Fyrvæsenets Budget ses det, at man som Brændemateriale i Fyrene har anstillet sammenlignende Forsøg med Parafinolie og forskellige Arter Petroleum, af hvilke Forsøg Hovedresultatet er, at man i de ved Fyrene i Brug værende Brændere opnaar c. 20 pCt. større Lysstyrke med Petroleum end med Parafinolie, hvorfor det nu foreslaas at gaa over til at bruge Petroleum ved alle Fyrene, hvilket vil medføre en Merudgift af 5,464 Kr. 70 Øre. — Til et nyt Reservefyrskibs Fuldførelse foreslaas bevilget 133,000 Kr. og til Fuldførelse af et nyt Fyrapparat til Fornæs Fyr 37,000 Kr. Til et nyt Fyr paa Skallingen foreslaas som anden Udgift 18,000 Kr. og til Fuldførelse af et nyt Fyrapparat til Hesselø Fyr 27,500 Kr.

Til Opstilling af 3 Sæt Ledebaaker til Vejledning for Sejladsen paa Limfjorden foreslaas 1,500 Kr. En Del Skibsførere, der besejler Limfjorden, har indgivet Andragende om en udvidet og forbedret Afmærkning af Fjorden, henset baade til den stærkt tiltagende Trafik og til at de betydelige Uddybninger m. v., der gennemføres i dette Farvand, medfører meget større Krav til Skibsførerne om at naa frem uden Hensyn til Vejrforholdene. Vagerinspektøren har anbefalet dette Andragende og gjort opmærksom paa de Mangler, der findes ved Afmærkningen, idet Prikkerne ofte ligger for langt fra hverandre og Landmærkerne mange Steder er for langt borte fra det Farvand, hvor de skal tjene som Vejledning. — Til en ny Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande foreslaas 1,000 Kr.

Som Subventioner for Dampskibsforbindelserne mellem Esbjerg og Parkeston og Esbjerg og Grimsby foreslaas som sædvanlig henholdsvis 200,000 Kr. og 80,000 Kr. Til „Det forenede Dampskibsselskab“s Ruter Kallundborg—Aarhus og Frederikshavn—Gøteborg foreslaas som sædvanlig henholdsvis 50,000 Kr. og 25,000 Kr. — Til Beskyttelsesarbejder paa Jyllands Vestkyst foreslaas 184,000 Kr. — Til Forbedring af Besejlingsforholdene i Limfjorden foreslaas som første Bidrag af en samlet Bevilling paa 350,000 Kr. et Beløb af 200,000 Kr. Det blev ved en Lov af 1898 bestemt, at der for Statskassens Regning kan tilvejebringes et 60 Fod bredt og indtil 13 Fod dybt Sejløb til Havn eller Anlægsbro ved Byerne Nibe, Nørre-Aggersund, Løgstør, Thisted, Nykjøbing, Skive, Struer og Lemvig paa den Betingelse, at Byerne forpligter sig til at foretage en dertil svarende Uddybning af Havn eller ved Anlægsbro. Sejløbet til Thisted Havn og selve denne er nu uddybet til 13 Fod og de foreskrevne Betingelser er iøvrigt opfyldte for Byerne Nibe, Skive, Nykjøbing, Struer og Lemvig; det foreslaas nu, at Staten paabegynder Uddybning af Løbene til disse Byers Havne.

Til et Sandpumpeskib til Uddybning af Graadyb Barre foreslaas som første Bidrag 200,000 Kr. og til fortsat Uddybning paa Barren 140,000 Kr., begge Foranstaltninger for, af Hensyn til Trafikken paa Esbjerg, at vedligeholde den over Barren tilvejebragte Dybde (22 Fod i en Bredde af ca. 400 Fod) og til yderligere at udvide det gravede Sejløb.

## Skibsbygningen og Fragtmarkedet.

I en ledende Artikel behandler „Sh. Gaz.“, paa Grundlag af Lloyds sidste Kvartalsberetning om Skibsbygningen i Storbritannien, de nuværende Skibsbygningsforhold i Almindelighed, til Dels i Forbindelse med det stadig lige slette Fragtmarked. Artiklen vil læses med megen Interesse, selv om den forfægter Synspunkter, der ikke alle vil blive tiltraadte udenfor England.

Lloyds nylig udkomne Beretning om Skibsbygningen i det forløbne Kvartal er, skriver Bladet, meget overraskende. Den viser, at der paa de britiske Værfter afvigte 30. September var under Bygning af Handelsskibe ikke mindre end 1,414,000 Brutto Tons, et højere Tal, end man hidtil har naaet. Sammenlignet med Forholdene for et Aar siden er der en Forøgelse af 210,000 Tons og med Forholdene ved Udgangen af det foregaaende Kvartal en Forøgelse af 105,000 Tons. Et fremgaar med uomtvistelig Klarhed af disse Tal, og det er, at den vedholdende Nedgang i Fragterne, ledsaget, som den er, af Oplægning af nogle Dampskibe og af Truslen om, at endnu flere vil blive oplagte, har været ude af Stand til at hæmme den Strøm af Bestillinger paa ny Skibe, der er fremkaldt ved at Priserne for disse er blevne noget mere moderate. Der er dem, der i Fragtmarkedets Tilstand allerede ser et afgørende Bevis for, at der er bygget for meget og at vi begynder at lide under Følgerne deraf. Dette synes imidlertid langt fra at være den almindelige Mening, at dømme efter Situationen i Skibsbygnings-Industrien, der — ved Siden af utvivlsomt at vise, at den nuværende Periode anses for gunstig for Afslutning af Kontrakter, der under normale Forhold vilde være blevne sluttede for et Aar siden, — tyder paa en høj Grad af Tillid til den nærmeste Fremtid. Der er en anden Betragtning, der maa tillægges nogen Vægt. Det er faktisk, at Netto Tilvæksten til Storbritanniens Handelsflaade i Fjor var relativt mindre end den samlede Tilvækst af dens Konkurrenters Flaader. Vi havde derfor her noget at indhente, ikke at tale om, at vi med Hensyn til moderne Tonnage altid bør høre til Fortroppen. Det er naturligvis umuligt nøjagtigt at angive, hvor stor en Del af den Tonnage, der nu bygges, der vil komme til at sejle under britisk og hvor stor en Del under andre Landes Flag, men langt den største Del af den synes dog at være bestilt for britisk Regning. Af de 1,414,000 Tons er kun 282,000 Tons bestilt af Udlandet, hvilket er omtrent Gennemsnitstallet for den nærmest foregaaende Tid. Vor bedste Kunde i Øjeblikket er Østrig-Ungarn, for hvem vi bygger 51,000 Tons, derefter kommer Holland med 42,000 Tons og derefter Tyskland med 32,000 Tons, de britiske Kolonier med 15,000 og Rusland med 10,000 Tons. Vi bygger for Tiden for Tyskland syv Dampere, alle paa under 4,000 Tons, hvoraf fremgaar, at Forventningen om, at Hamburg-Amerika Linjen vilde lade bygge en stor Damper paa et britisk Værft, endnu ikke er gaaet i Opfyldelse, og hvis Selskabet bestemmer sig til at bygge en saadan, der kan overgaa dets egen „Deutschland“, vil det nok gaa til „Vulkan“ i Stettin. Det siges nu, at man i Tyskland mener, at de største og hurtigst løbende Atlanterhavsdampere bygges fordelagtigere i Stettin end i Belfast, medens man paa den anden Side mener, at Skibe med mindre Fart kan bygges noget billigere i England end i Tyskland, hvad dog næppe vil hindre Tyskerne i at sikre sig ogsaa disse Bestillinger, naar deres Værfter er blevne tilstrækkelig udvidede. Vi maa se det Tidspunkt nærme sig, da tyske Bestillinger vil ophøre med at gaa til England. Under disse Omstændigheder kan vi næppe vente, at vor Skibsbygning for fremmed Regning vil blive ved at tiltage, med mindre nogle af de andre Lande skulde følge Tysklands Eksempel og søge at naa en kommerciel Magtstilling paa Søen, hvad nødvendigvis vilde stille betydelige Krav til vore Værfter. I hvert Fald maa det være klart for os, at den usædvanlige Aktivitet, der for Øjeblikket hersker i

vor Skibsbygnings-Industri ikke er fremkaldt ved forøgede Bestillinger fra Udlandet, men udelukkende ved et stærkere Initiativ fra britiske Skibsredere, som vi maa haabe vil vise sig berettiget.

Størrelsen af de Skibe, som vi for Tiden bygger, viser, at Tendensen til at bygge store Dampere stadig bliver stærkere. For halvandet Aar siden byggede vi 511 Dampskibe, repræsenterende 1,250,000 Tons. Nu repræsenterer de 440 Dampere, vi har under Bygning, 1,393,000 Tons. Ikke mindre end 18 af dem er paa 10,000 Tons og derover, og medens 179 er paa mellem 1,000 og 4,000 Tons, er ikke mindre end 136 paa 4,000 Tons og derover. Dersom det er fordelagtigt at bygge store Skibe, maa vi antages efterhaanden at gøre vor Handelsflaade mere konkurrencedygtig, maaske endog i sløje Tider. Ogsaa Danmark synes at erkende, hvorledes Situationen er, idet den eneste Damper, vi for Tiden bygger for dets Regning, er paa 10,000 Tons. („Det forenede Dampskibsselskabs“ ny Damper til New York Ruten. Red. Anm.). Men andre Lande synes endnu at være tilfredse med Dampere af mindre Dimensioner, i hvert Fald hvad angaar de, de lader bygge her i England. Vi er, kort sagt, fremdeles Pionerer paa Skibsbygningens Omraade, naar undtages alene dette, at vi med Hensyn til Skibenes Fart har ladet, antagelig af kommercielle Grunde, Tyskerne vinde i Atlanterhavsfarten. Dette er den eneste Plet paa vort Skjold, som vi ikke synes at ville afvaske.

Kjøbenhavn, d. 17. Oktober 1901.

I Anledning af den i dette Blads No. 38 for d. 19. f. M. gængivne Sø- og Handelsretsdom — Skibsfører Chr. Jensen, Ejer af Sk. „Familiens Haab“ mod Norddeutsche Dampschiffahrts Aktiengesellschaft i Rostock — har vi hørt forskellige Udtalelser om det mærkelige Resultat, Dommen kom til, ved kun at give „Familiens Haab“ 1,800 Kr. i Erstatning. Skibets Værdi før Sammenstødet var sat til 5,000 Kr., Reparationsomkostningerne til 3,300 Kr., og Ejeren af Skonnerten forlangte ialt 4,398 Kr. 48 Øre, idet heri var indbefattet, foruden de takserede Reparationsomkostninger, forskellige Omkostninger til Bugsering, Besigtelse, Fragt- tab og Hyre. Hele Ansvarer for Sammenstødet lagdes paa den paasejlende Damper, men ved Erstatningens Fastsættelse toges Hensyn til, at „Familiens Haab“ ikke var blevet repareret, men solgt for 1,800 Kr., og uden at Retten nærmere kom ind paa de enkelte Paastande, fastsattes Erstatningen efter Rettens Skøn til 1,800 Kr.

Vi kan ikke nægte, at vi maa give dem Ret, der finder, at denne Dommens Slutning kommer noget overraskende; ingen, der læser Dommen, kan forstaa, hvorledes Retten er kommet til det Beløb. Naar „Familiens Haab“ var fuldstændig skyldfri, synes den ogsaa at burde have fuld Erstatning; men fuld Erstatning synes, naar Skibet ikke bliver repareret, at være Værdien før Sammenstødet ÷ Salgsprovenuet, med Tillæg af de faktiske Udgifter foranledigede ved Sammenstødet. Det kan jo være, at der har været Momenter, der har foranlediget Retten til at nedsætte Værdien før Sammenstødet eller paa anden Maade har været bestemmende for Skønnet, men disse findes ikke i Dommen, og denne bliver derfor noget uforstaaelig baade for den tabende Part og for andre.

Da Sø- og Handelsretten ellers er særlig omhyggelig og detailleret i Behandlingen af de i Sammenstødsager fremkommende Erstatningsfordringer, er det forstaaeligt, at ovenstaaende Dom har vakt en vis Forundring, og da vi ikke kan andet end finde denne Forundring berettiget,

har vi ikke taget i Betænkning her at lade den komme til Orde.

I Anledning af en Bekendtgørelse fra Marineministeriet angaaende Forholdene i Drogden er der i Fredags af følgende herværende Firmaer indsendt en Skrivelse til Ministeriet: C. K. Hansen, D. Torm, Hecksher & Søn, Alfred Christensen, L. H. Carl, Th. Sonne & Co., Holm & Wonsild, Svendsen & Christensen, P. Brown jun., N. Schjøtt & Hochbrandt, De private Assurandører, Den kjøbenhavnske Sjøassuranceforening, Det kongl. octr. Sjøassurance Co., Fjerde Søforsikrings-selskab lim., Jansen & Co., Bjerre & Rømer, Petersen, Møller & Hoppe, Carl Krarup.

Skrivelsen lyder saaledes:

I Anledning af det høje Ministeriums „Bekendtgørelse for Søfarende“ af 30. September d. A. med Advarsel til Førerne af Skibe, som er over 20 $\frac{1}{2}$  Fod Dybgaaende, om ikke at passere Drogden uden Lods, tillader undertegnede Skibsagenter, Redere og Assurandører sig at paapege overfor det høje Ministerium det uheldige i, at der ikke snarest mulig gøres noget alvorligt til Forbedring af de usikre Forhold i et saa befærdet Farvand som Drogden, samt at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa den Skade, som den nævnte Bekendtgørelse vil forårsage Kjøbenhavns Havn og de til Søfarten knyttede Virksomheder.

Hvad det først nævnte Punkt angaar, tillader vi os at fremhæve, at naar det i Bekendtgørelsen fra Ministeriet siges, at der paa enkelte Punkter med daglig Vandstand kun er 21 og 20 $\frac{1}{2}$  Fod, betyder dette jo, at naar Søen er urolig eller naar Vandstanden er under daglig, hvilket jævnlig forekommer, er Drogden ikke sikker for en meget stor Del af de Dampere, der nu passerer og som efterhaanden vil søge gennem Flinterenden, et Tab baade for det danske Lodsvæsen og Kjøbenhavns Havn, idet en Del af de Skibe, som gaar gennem Flinterenden, foretrækker at anløbe Helsingborg og Helsingør for Proviant og Kul, fremfor at skulle gaa ind hertil gennem Flinterenden. Hvad Risikoen angaar, tillader vi os at anføre, at en Deputation af Kjøbenhavns Lodser har henvendt sig til en af Underskriverne med Anmodning om Støtte fra Rederiernes Side, da ingen af Lodserne føler sig sikre ved at føre Skib gennem Drogden under de nuværende Forhold og desværre har jo Erfaringen fra den forløbne Sommer tilstrækkelig bevist dette.

At den Trafik, som kommer Kjøbenhavns Havn til Gode i Retning af Forsyning af Kul, Proviant etc. til forbipasserende Skibe, og som i Forvejen er stærkt truet fra Helsingborg, Frederikshavn og andre Havne, vil lide yderligere, naar det bliver bekendt i Udlandet, at Anløbning af Reden er forbunden med en vis Risiko, behøver næppe nogen nærmere Begrundelse.

Vi undertegnede tillader os derfor at anmode det høje Ministerium om at der snarest, om muligt allerede i dette Efteraar, maatte blive truffet Foranstaltninger til, at de i Drogden fundne Sten kan blive fjernede og samtidig at henstille til det høje Ministeriums Overvejelse, om den Tanke ikke lod sig realisere, at det korte Stykke Farvand udfor Dragør — omtrent en Sømil — hvor Vandstanden er saa lav, og som ene forhindrer større Skibe fra at gaa gennem Drogden, med Tiden kunde uddybes noget, saaledes at større Skibe ogsaa uden Risiko kunde benytte denne Passage.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Maa det være mig tilladt at gøre Søfartstidendes Læsere opmærksom paa følgende:

247 $\frac{1}{2}$  Mill. Kroner er nok den Sum, der staar i de danske Statsbaner, og de har i sidste Regnskabsaar givet en Indtægt af 250,000 Kr., altsaa godt og vel en Tiendedel Procent. Om Banerne skulde have givet 4 pCt., da maatte Indtægten have været 9,900,000 Kr. Dog heri mangler jo 9,650,000 Kr., og disse Penge maa jo altsaa have gjort Samfundet en hel Del Nytte. Fordelte over Danmarks godt 2 Millioner Indbyggere, er det jo kun c. 4 Kr. til hver, altsaa til en Familie paa 5 Personer c. 20 Kr. Naar nu alle havde lige god Nytte deraf og ingen Skade, saa kunde det jo være lige meget, om end ogsaa Underskudet var en hel Del større; men desværre er det ikke saaledes.

Sømandsstanden har ingen nævneværdig Nytte af Banerne; thi det at kunne rejse for c. 50 Øre billigere fra en Plads til en anden, regner jeg ikke for ret meget. Derimod føles det i overordentlig Grad paa Fragtmarkedet, at Banefragten er saa lille. Særlig er det naturligvis den indenlandske Fragtfart, det gaar ud over. Dog ikke alene den rammer det; thi efterhaanden som der bliver Dampfærger snart alle Vegne, kan det mere og mere mærkes paa Farten til og fra Udlandet. Ja, dette er jo ikke noget nyt, jeg fortæller, og heller ikke noget, som Smaafarten alene har mærket noget til, og desværre, jeg véd ikke noget særligt virksomt Middel derimod.

Muligvis er det ikke alle Søfartstidendes Læsere bekendt, at trods det store Underskud, som Banerne giver, saa har dog mange af dens Embedsmænd, særlig Stationsforvaltere, lønnede Stillinger udenfor Banen, f. Eks. som kgl. Vejer og Maaler. Hvor nu denne Gerning udføres paa vedkommende Station, er det jo mere naturligt, end naar Vejning og Maaling er paa en Havneplads eller om Bord i Skibe.

p. t. Aalborg, d. 7. Oktober 1901.

J. P. N.

For Nord-Østersø Kanalen er udstedt et nyt Reglement. Ifølge dette er blandt andet Bestemmelsen om, at Afgift for Mudderprammes Gennemgang bestemmes for hvert enkelt Tilfælde, ophævet, og samtidig er Gebyret ensartet fastsat til 60 Pfg. pr. Register-Ton. Forskrifterne med Hensyn til Lodstvang, Skibsførernes Forhold til Lodsene, samt angaaende Gennemgangsslusen, Farten gennem Kanalen etc. er ogsaa undergaaet Forandringer og Suppleringer. Efter de ny Bestemmelser yder Staten ikke nogen Erstatning til et Fartøj, der har Slæbedampskib, og som paa Grund af Dampskibets Fejl bliver beskadiget indenfor Kanalområdet. Af almen Interesse er den Bestemmelse, at ethvert Fartøj, hvor der er paafaldende mange døde Rotter om Bord, er underkastet Sundhedspolitiets Kontrol.

(Norg. Sjøft.)

I Hamburg holdtes forleden et Møde i „Verein Deutscher Seeschiffer“, paa hvilken man drøftede et Spørgsmaal, der var bragt frem af Kaptajn Priegnitz, Fører af Dpsk. „Franciska“ af Kiel. Dette Skib havde i Taage haft en Kollision med en dansk Damp — der nævnes ikke hvilken — og da de interesserede Assurance-selskaber ikke vilde dække den fremsatte Fordring paa Skadeserstatning, kom det til Proces. Fra det danske Skibs Side ankedes der over, at „Franciska“, da Sammenstødet fandt Sted, havde haft Udkgiggen staaende paa Kommandobroen og ikke paa Bakken. Efter en længere Diskussion tiltraadte Forsamlingen enstemmig den af Kaptajn Priegnitz forfægtede Anskuelse, at i Skibe af „Franciskas“ Størrelse er det ikke alene tilladt, at Ud-



kiggen staar paa Kommandobroen, men det er absolut hensigtsmæssigt, at han gør det. Blandt flere Grunde for denne Beslutning anførtes det, at Hørelsen — det drejede sig om i Tide at blive opmærksom paa Taagesignaler fra andre Skibe — indskrænkes stærkt ved Støjen af Vandet foran Boven, naar Udkiggen staar paa Bakken. — I samme Møde vedtoges en Resolution om, at Foreningen anser Indførelsen af Rorkommandoerne „Højre“ og „Venstre i den tyske Handelsflaade for særdeles ønskelig.

En ny Dampskibslinje er, ifølge „Sh. Gaz.“, aabnet imellem Bordeaux og Kjøbenhavn af Firmaet J. & P. Hutchison af Glasgow og Bordeaux. Det første Skib, det ny Dampskib Argo, vil afgaa d. 15. ds. Der vil blive gennemgaaende Fragter via Kjøbenhavn til alle Østersøhavne og til det indre af Rusland.

Hydrographic Office i Washington har til Hensigt at offentliggøre Meddelelser om Brugen af Olje til at hindre Bølger i at slaa ind over Skibet. De Beretninger, der sendes det herom, bør indeholde Oplysninger om Skibets Position og Fart og Tidspunktet, da Oljen anvendtes, de bør beskrive Karakteren og Retningen af Stormen og meddele hvilken Art Olje, der brugtes, Maaden hvorpaa og Stedet hvorfra, den brugtes, samt den Virkning, den havde. De Kaptajner eller Styrmande, der derom henvender sig til Hydrographic Office, Washington, D. C., faar tilsendt et Eksempel af Pilot Chart for Nordatlantehavet for Marts 1889, i hvilket findes kortfattede Regler for Brugen af Olje til Søs.

Isbryderen Jermack vil nu, da Isperioden nærmer sig, saa længe som muligt holde en Rende aaben mellem Kronstadt og St. Petersburg.

I Forbindelse med de Oplysninger, der i vort sidste Nummer gaves om de nyere Forsøg med Olje som Brændsel i Dampskibe, tør en i „Sh. Gaz.“ om dette Spørgsmaal fremkommen Korrespondance fra New Orleans have Interesse, særlig i Betragtning af vor tiltagende Skibsfart paa amerikanske Havne. Det meddeles her, at der i New York er aabnet et Agentur for Salg af Brændselolie fra det store Beaumont-Distrikt i Texas til forskellige af De forenede Staters Østkyst-Havne. Oljen vil blive transporteret til disse Byer ad Søvejen fra Havnen ved Sabine Pass. Denne Havn er beliggende c. 20 engl. Mil fra det nævnte store Oljedistrikt i Texas og forbundet med det ved en Rørledning. Fra Sabine Pass vil Oljen blive transporteret videre i Staallægtene med Bugserbaade. Det paagældende Selskab ejer to Oljekilder, der hver kan producere 50,000 Tønder daglig. Det er i Stand til nu at begynde Produktionen og søger kun Forbrugere for dets Produkt, der allerede har været prøvet af talrige Jærnbaner, Fabrikker etc. Det menes almindeligt, at denne Olje kan sælges i de omtalte Byer til en lavere Pris end Kul. Transporten er overdraget til et Selskab, der raader over stor Sagskundskab paa dette Omraade, saaledes at Risikoen kun menes at blive ringe. Korrespondenten henleder de engelske Skibsværfters Opmærksomhed paa denne Sag og udtaler den Mening, at New Orleans bør blive et Hovedforsyningssted baade for Olje og Kul.

## „Georg Stage“.

Stiftelsen „Georg Stages Minde“ har udsendt Beretning om sin Virksomhed i Aaret 1900. Det fremgaar af denne, at Skoleskibet „Georg Stage“ som sædvanlig har været paa et 5 Maaneders Togt, der i et og alt forløb tilfredsstillende. Af de 76 Drengene, der ansøgte om at komme om Bord, antoges 72, hvis Gennemsnitsalder var 15 Aar 4 Md.; af de antagne var 20 fra Kjøbenhavn, 28 fra Øerne, 21 fra Jylland og 2 fra Sønderjylland. 1 Elev fik frit og 10 delvis frit Tøj. Skibet, der førtes af Kapt. Holck, begyndte Togtet d. 18. April og sluttede det d. 15. September. Der drevs først en Maanedes forberedende Øvelser i Øresund; efter et 14 Dages Ophold i Store Bælt foretoges et Togt til Østersøen, paa hvilket Skibet anløb Christiansø og Stockholm; paa dette Togt foretages hvert Aar ved Imødekommehed af det bornholmske Redningsvæsen en særlig lærerig Øvelse; Skibet ankres nemlig op i Nærheden af Svaneke, saa nær ved Land, at Redningsvæsenets Raketapparat kan bringes i Virksomhed, og naar Forbindelsen med Land er tilvejebragt, bringes en Del af Besætningen i Land i Redningsstolen. Efter Tilbagekomsten fra Østersøen foretoges et Togt til Skagerak og Nordøen, paa hvilket Christiania besøgte. Efter dette Togt opholdt Skibet sig i vore egne Farvande, hvor Øvelserne afsluttes og repeteres; det besøgte Frederikshavn, Aalborg, Aarhus og Horsens. Den 30. August afholdtes den aarlige Kaproning med Skibets Baade, ved hvilken Fru Stage uddelte Præmierne og skænkede Gaver til de vindende. Den 31. August inspicerede Bestyrelsen Skibet og den var meget tilfreds med Resultaterne; ligesom Drengene med Iver og Lyst tumlede med Sejl og Fartøjer m. m. og var naaet forholdsvis vidt i Sømandsskab, saaledes viser det sig stedse, at Lærerpersonalet er grebet af Lyst til at bringe det mest mulige ud af hver enkelt Elev. Den 1. September lagdes Skibet ind og Aftaklingen begyndte. De Elever, der ikke paa anden Maade var sørget for, fik, da Forholdene var gunstige, let Hyre. Af de 72 Elever var der 10, som opgav Sølivet, til hvilket de følte sig uskikkede. 10 Elever sendtes til Liverpool, hvor de hurtigt fik Hyre ved Vicekonsul Berggreens gode Assistance. Fra 6 af disse Drengene er der senere hørt, at deres Kaptajner var udmærket fornøjede med dem. Bestyrelsen ønsker meget i højere Grad end hidtil at holde Forbindelse vedlige med Eleverne og, efterhaanden som Midlerne tillader det, at støtte dem paa deres vanskelige Vej, idet den er overbevist om, paa den Maade at kunne være til stor Nytte for de dygtige Elever og derigennem for Sømandsstanden i Almindelighed. For at komme til Kundskab om, hvorledes det i det hele er gaaet de tidligere Elever, har Bestyrelsen udsendt Forespørgsler til deres Forældre, Slægt etc. Besvarelserne udviser kun ringe Forskel for de forskellige Aargange, idet Forholdet, naar man tager Medium af Besvarelserne for de 7 Aar fra 1889—95, stiller sig saaledes: 9 Elever forlader gennemsnitlig Skoleskibet som uskikkede til Søen og forbliver i Land. 12 forlader Søen efter at have sejlet i kortere eller længere Tid, nogle paa Grund af Sygdom, andre udvander til Amerika eller Australien, en Del søger at faa faste Stillinger i Land, ved Brandvæsenet, Jærnbannerne o. lign. 36 Elever pr. Aargang sejler stadigt; de fleste af dem har taget eller vil tage Styrmandseksamen; en Del sejler allerede som Skibsførere eller Styrmande. 7 Elever pr. Aargang er døde; af disse er 5 komme af Dage ved Ulykkestilfælde, 2 ved Sygdom, oftest gul Feber. 19 Elever pr. Aargang har ikke kunnet opspørges, men det antages, at en større Del af disse er i Fart, en mindre Del gaaet i Land, nogle døde.

Beretningen minder i varme Ord om Bestyrelsens i Aarets Løb afdøde fungerende Formand, Kommandør Jespersen, om hans Kærlighed til og Interesse for Drengene, hvem han altid var rede til at vejlede og støtte.

Røgnskabet, der balancerer med 42,570 Kr. 34 Ø., udviser paa Indtægtssiden en Beholdning af Kr. 7,469.03, Bidrag af Private Kr. 1,130, Statstilskud Kr. 15,000, Fra Skrikes Legat Kr. 2,000, Renter af Legater m. v. Kr. 12,829.02, Godtgørelse for Beklædningsgenstande Kr. 3,946.85, Diverse Kr. 195.44; Udgiftssiden til Lønninger og Folkehjælp Kr. 4,561.09, Beklædningsgenstande Kr. 3,968.61, Inventarets Vedligeholdelse Kr. 352.61, Assurance Kr. 2,254, Ducrører, Tryksager etc. Kr. 1,310.48, Proviant og Messeforbrug Kr. 8,935.12, Forbrug til Maskine og Skib Kr. 986.70, Skibets Vedligeholdelse Kr. 4,706.57, Forskelligt Kr. 478.79, Kassebeholdning Kr. 15,016.37.

## Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ingen Bedring bragt, og Forholdene rundt omkring er saa daarlige som de vel kan være. Med Undtagelse af et forholdsvis betydeligt Antal Befragtninger til uforandrede Rater fra Sortehavet, Donau etc., er der i alle andre Retninger en Nedgang at konstatere, saavel hvad Begæret som Fragtraterne angaar. Det er i Særdeleshed Amerika, der stadig viser en overordentlig Flovhed, og den Omstændighed, at der til almindelig transatlantisk Fart er sluttet flere Dampere i Maanednsfragt for 1 Aar til saa lav en Rate som 3 sh. 3 d. pr. Ton Dødvægt, viser tydelig nok, at der er nogle Redere, som ser meget mørkt paa Fremtiden. Man maa dog haabe, at disse Rederes Syn paa Forholdene maa vise sig at være forkert, men faktisk er det, at hele Verdenshandelen for Øjeblikket foregaar efter en meget treven Maalestok, og førend der indtræder en Forandring til det bedre i dette Forhold, kan der heller ikke ventes at oprinde bedre Tider for Skibsfarten i Almindelighed. I England lægges en stor Del af Skylden for den nuværende Depression paa den sydafrikanske Krig, og jo før denne er forbi, desto bedre. Imidlertid udbydes der for det øjeblikkelige Behov meget for meget Tonnage, og selv om Rederne naturligvis kun ugerne vil lægge op, vil de dog til Dels blive tvungne dertil, naar det kommer saa vidt, at deres Dampere sætter flere Penge til ved at sejle end hvad Oplægning vilde koste, og det sker temmelig let i denne Tid. Østersøen synger nu paa det sidste Vers, uden at der er indtraadt den ringeste Bedring, hvilket turde være et enestaaende Tilfælde. Det synes som om der kun er yderst faa Trælaster tilbage paa Botten, for hvilke Raterne tilmed er særdeles tarvelige, og da Kornlaster ogsaa er knappe, holder Kulfragterne til Østersøen sig faste. Ikke faa danske Dampere, som ellers tager Last fra Østersøen, gaar derfor tilbage i Ballast efter Kul, hvilket nok kan give lidt Overskud, hvis der faas rimelige Ekspeditioner og Rejserne ikke bliver for lange.

Det østlige Marked er uforandret mat. Fra Calcutta betales pr. Oktober 20/ til Dundee eller London, men for November stilles der kun 19/ à 19/6 i Udsigt, Bombay har sluttet til 12/6 pr. November til to udsøgte Havne, og fra Java er der for Sukker til U. S. sidst betalt 21/3. Fra Rishavnene til Evropa fragtes saa godt som intet.

Sortehavet, Donau etc. er ikke undergaaet nogen nævneværdig Forandring. Begæret for Oktober og primo November Baade er godt, men for senere Positioner er der kun lidet eller intet at gøre. Odessa betaler til L. H. A. R. 9/6, Hamburg 10/, men for meget prompte Baade kan der rimeligvis faas 6 d. mere. Fra Sulina betales 10/6 à 10/9 „any“, 6 d. mere til Hamburg, medens der fra Donau kan faas 12/6 til L. H. A. R. pr. Oktober, 12/ pr. November. Azoff har fragtet lidt

livligere og betaler omkring 11/6 N. C. Der er sluttet Taganrog/Bergen 13/6.

Middelhavet tager stadig en Del Baade til Erts, men ogsaa andre Ladninger forefindes nogenlunde rigeligt. I ingen Tilfælde er Raterne dog særlig gode. Med „full terms“ er der sidst sluttet til 8/6 Carthage/West Hartlepool, 7/9 Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam, 8/ Almeria/Glasgow, medens der med „free dispatch“ betales 8/6 Limiona/Barrow, 7/ Straton/Newport, 9/3 Huelva/Charleston. Fra Tripolis Kysten til Englands Østkyst betales 11/ for Byg, og for Fosfat noteres Bona/Plymouth 6/6, Kings Lynn 6/9 à 7/, Mühlgraben 9/6, Memel 10/. For Esparto fra Oran til Englands Østkyst kan faas 13/ à 13/6 pr. Ton. Alexandria er stille paa Basis af 8/6 Cottonseed til Hull direkte.

Amerika viser ingen Tegn til Bedring. Der er stadig stor Knapthed paa Laster, medens Dampere af enhver Størrelse og paa enhver Position udbydes i Overflødighed. Befragterne viser ikke Spor af Lyst til at fragte forud, og de Dampere, som sluttet, er næsten alle for Oktober og November Lastning. Korn fra Atlanterhavspladserne offereres slet ikke, Kul betaler 8/ Philadelphia/St. Nazaire, 9/6 Newport News/Marseille, Bomuld 25/ à 26/3 fra Savannah til L. M. B. og fra de kanadiske Træpladser er Raten 40/ St. Lawrence til U. K., 42/6 Miramichi/Vestkysten pr. November. Fra Golfen er der lidt Begær til Danmark og paa Netto Charter betales 12/9 à 13/ én Havn, 6 d. ekstra for to Havne. Til udsøgt Havn U. K. eller Kont. noteres nominelt 11/ à 11/3 pr. Oktober, 3 d. mere pr. November. For Tømmer er Begæret yderst ringe, og der betales højst 87/6 à 88/9 fra Pensacola eller Mobile til U. K. eller Kont.

La Plata er meget stille og noterer nominelt 13/ pr. Oktober/November fra San Lorenzo Grænsen. For Februar/Marts Afskibning viser Markedet en nedadgaende Tendens, og paa denne Position kan nu kun faas 17/ à 17/6, hvilket er omkring 1 sh. lavere end for en halv Snes Dage siden.

Østersøen har skuffet alle Forventninger om en Bedring nu ved Saisonens Slutning, og det lader til, at de nordlige Pladser og St. Petersborg skal dø ganske stille hen. Petersborg har forbavsende lidt at byde paa, og Raten er ikke over 1/ London, Rotterdam, 1/1½ à 1/3 Kontinentet, 1/4½ à 1/6 Rouen, men det kunde dog tænkes, at der endnu kunde komme en pludselig Stigning, omendskønt Sandsynligheden herfor ikke er stor. Kronstadt noterer 21/ D/B. til London og Hfl. 11 til Rotterdam. Fra Kemi til Ostende noteres Frs. 32 D/B. B., Søderhamn/Honfleur Frs. 27/28 D/B. ½ Boards, medens Kotka/Antwerpen har betalt Frs. 29/ D/B. B. Haparanda/West Hartlepool noterer 22/ D/B., Kotka/Tyne 19/, Hernøsand (2 Pladser)/Grimsby 21/6, Torneå/Manchester 30/ D/B. ½ Boards. Riga er meget flov og herfra kan højst betinges Frs. 23 D/B. til Dunkirk eller Ghent, Frs. 27 Rouen, Frs. 33 Rouen, 17/6 Grangemouth, 18/ Grimsby eller Hull. Libau noterer 9 à 9¾ d. Havrebasis til London eller Rotterdam. For Sleepers fra Memel betales 5/3 til Hartlepool, 5/6 London, 6/9 à 7/ Troon. For Smaadampere fra Sydfinland til Kjøbenhavn noteres c. 20 Rm. pr. Std. Brædder og til dansk Provinshavn Rm. 22/23.

Kulfragterne er kun faste til Østersøen, medens de i alle andre Retninger holder sig uforandret lave. Fra Cardiff er sidst betalt 6/6 Oxeløvsund, 6/3 Stettin, 4/6 Hamburg, 5/3 à 5/6 Genua, 5/ à 5/3 Port Said, 5/6 Alexandria, 4/ à 4/1½ Malta, 5/ Brindisi, 11/ River Plate. Fra Tynen kan faas 4/6 til Kronstadt, 4/9 à 5/ Stockholm, 4/4½ Swinemünde, 4/10½ Libau, 1/6 Pillau, 5/3 Genua, 5/4½ à 5/6 Marseille.

Sejlskibsmarkedet frembyder ikke meget Liv, hverken for de kortere Farters eller for Langfartens Vedkommende. I Østersøen begynder en Del Skibe at lægge op. Fra Wiborg Distriktet til Kjøbenhavn bydes kun Rm. 18/19 for Brædder, Rm. 20/24 til dansk Pro-

vinshavn, og fra de nordligere Pladser kan opnaas omkring 2 Rm. mere. Kridt fra Aalborg eller Stevn's til Riga giver kun Rm. 3 pr. Ton. Fra Kjøbenhavns Frihavn kan faas 11 Øre pr. Centner Korn til Åhus og Rm. 4½ pr. Ton Oljekager til Stockholm. Gødning fra Kastrup betaler Rm. 4 pr. Ton til Stockholm, Rm. 5 til Gefle. Fra San Francisco til U. K. eller H. A. D. er Raten pr. Oktbr./Novbr. 35/, fra Portland O. 1/8 mere, fra Hamburg til San Francisco er betalt 11/ for Cement, og fra Cardiff til Algoa Bay 17/ à 17/6 for Kul, garanteret Lossetid. Fra Sydaustralien er sluttet nogle Skibe til 27/3 U. K. eller Kont. pr. Decbr./Januar, 26/9 pr. Februar.

## Generalforsamlinger.

### Dansk Forening for international Særet

afholdt Generalforsamling den 11. Oktbr. under Ledelse af Højesteretssagfører O. Liebe. Formanden, Advokat Hindenburg, aflagde Beretning og Regnskab. Han omtalte Forhandlingerne paa Møderne i London og Paris og meddelte, at det næste Møde var bestemt til at skulle finde Sted i Hamburg i 1902.

Kommandør Jacobsen henlede Opmærksomheden paa, at de engelske Domstole i Sammenstødssager ikke behandlede engelske og fremmede Skibe efter samme Regler og henstillede, at man søgte at bringe dette Spørgsmaal frem paa senere internationale Møder.

Medlemsantallet i den danske Forening oplystes at være 79 og Status god; der udtaltes Ønske om Udsendelse af en trykt Beretning om Foreningens Virksomhed og hyppigere Meddelelser til Medlemmerne. Et Forslag om et forøget Tilskud til Hovedforeningen og om at Foreningen for Fremtiden skulde udrede Formandens Kontingent vedtoges.

Kommandør Giødeseu udtalte sluttelig den danske Afdelings Tak til Formanden for hans Virksomhed, for de Ofre, han bragte Sagen, og for den udmærkede Maade, hvorpaa han ved de internationale Møder repræsenterede Foreningen. Forsamlingen sluttede sig til disse Udtalelser ved at rejse sig.

Flensborg Skibsværft har afholdt aarlig Generalforsamling.

Aaret 1ste Juli 1900 til 30te Juni 1901 har atter været meget heldigt, saa der kan uddeles 18 pCt. for gamle og 9 pCt. for ny Aktier. Overskudet er 1,007,242 Mark 82 Pf., hvoraf 100,000 Mark henlægges til Fondet for Velfærdsindretninger for Arbejderne og 68,247 Mark 84 Pf. til Funktionærernes Understøttelsesfond. Der er afleveret 7 Skibe paa ialt 40,015 Reg-Tons Brutto mod 9 Skibe paa 27,899 Tons Aaret før. Brutto-Indtægten var 11,417,540 Mark 40 Pf. For det løbende Forretningsaar er bestilt — til Dels under Bygning — 9 større Skibe, et Par Lægtene og en Dok. Værftets Dok har optaget 120 Skibe. Arbejdernes Gennemsnitstal var 2,260, det højeste Tal 2,424. I Lønninger er der betalt 2,760,431 Mark 23 Pf. Det ny Værft er opført med en Værdi af rigelig 500,000 Mark. Lagerets og de under Bygning værende Skibes Værdi med rigelig 3¼ Mill. Mark. (Flensborg Avis).

## Personalia.

Anden Maskinmester paa Svitzers Dampner „Danmark“ Jens Jacobsen har faaet Medaillen for ædel Daad, fordi han reddede Besætningen paa en strandet Dampner og en Del af „Danmark“s Besætning fra at drukne, ved under en Orkan i Middelhavet at svømme med en Line i Munden gennem Brændingen ved Kysten og saaledes faa Forbindelse med Kystbefolkningen.

Den midlertidige Fører af Dpsk. Anholt, Styrm. C. Iversen, har overtaget Dpsk Ørnen paa en Ekstratur til Vejle.

Styrm. Chr. Hansen fra Dpsk. Limfjorden er d. 13. ds. afgaaet ved Døden af Tyfus. Den Afdøde efterlader sig Hustru og 5 smaa Børn.

## Ugens Havarier.

Vier Gebrüder, Kuf, er d. 9. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Holbæk med Klid indkommet til Nyborg med Tab af Bagbordssværd.

Anna, Skonnert af Raa, er paa Rejsen fra Norrland til Danmark med Træløst sprunget læk og er, fuld af Vand, sat paa Grund paa Øland. Mandskabet er reddet. Skibet er Vrag.

Morsø, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Haugesund. Forpeaken fuld af Vand og Skade paa Forstævnen. Reparerer i Stavanger.

Emera, Galease af Sandefjord, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Kallundborg med Træløst paa Grund paa Læssø Nordvestrev. Flot ved Højvande uden Assistance og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Transit, Dpsk., er d. 14. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stockholm grundstødt udfor Kristianopol. Transit er fuld af Vand. Bjærgningsdamper fra Oscarshamn er ved Strandingsstedet og Ladningen losses.

Ellida, Dpsk. af Flensborg, strandet paa Refsnæs, er bragt flot og ind til Kallundborg for der at tættes forinden det afgaar til Flensborg.

Amanda, Brig, er paa Rejsen fra Swansea til Aarhus indkommet til Dieppe med Tab af Rigningen.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dampskibet Kronprins Frederik, som er bygget ved Hellerup Skibsværft for Regning Dampskibsselskabet Nordsøen, foretoges d. 11. ds. Prøvetur i Sundet, som faldt særdeles tilfredsstillende ud. Maskinen, der er leveret af Dansk Maskinfabrik ved Strandmøllen — den første Maskine, Fabrikken har leveret — arbejdede aldeles fortrinligt. Skibet laster 2,200 Tons.

Fides, 3-m. Sk. af Svendborg, Kapt. Nielsen, der indslæbtes til Geestemünde, er solgt med Inventar for 2,400 Rm.

Der er foretaget en i alle Henseender tilfredsstillende Prøvetur med det hos Burmeister & Wain til Firmaet H. C. Christensen, Marstal, nybyggede Dampskib Erin-dring.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afg. fra New York 12. Oktbr., best. til Kbhvn. — Kentucky,

Thiedemann, ank. til New York 13. Oktbr. — Leopold II, Sørensen, afgik fra Antwerpen 9. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Nicolai II, Wulff, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., best. til New York. — Xenia, Kruse, ank. til Kbhvn. 12. Oktbr. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 5. Oktbr., best. til Christiania. — Douro, Ørum, afgik fra Oporto 11. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 12. Oktbr., best. til Antwerpen.

Anglo Dane, Wiberg, ank. til Antwerpen 12. Oktbr. — Antwerpen, Andreasen, ank. til Stettin 15. Oktbr. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 28. Septbr., best. til Christiania. — Arno, Strubberg, afgik fra Kotka 4. Oktbr., bestemt til Alger. — Baron Stjernblad, Claussøn-Kaas, afgik fra Danzig 11. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Ceres, Jacobæus, i Islandsfart. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Cadix 4. Oktbr., best. til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 13. Oktbr., best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Bari 13. Oktbr., bestemt til Messina. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 16. Oktbr., best. til Kbhvn. — Georg, Buhr, afgik fra Havre 14. Oktbr., best. til Kbhvn. — Georgios I, Schibbye, ank. til Boston 2. Oktbr. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til St. Petersborg 12. Oktbr. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 4. Oktbr., best. til New York. — Jolantha, Skou, afgik fra Riga 13. Oktbr., best. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. til Kbhvn. 14. Oktbr. — Kiew, Jacobsen, ank. til Kbhvn. 14. Oktbr. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Krag, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., bestemt til Königsberg. — Louisiana, Jensen, ank. til Savannah 30. Septbr. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., best. til Boston. — Maja, Johnsen, ved Færøerne. — Morsø, Frisnette, ank. til Stavanger 12. Oktbr. — Moskov, Fischer, ank. til Malaga 14. Oktbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Kbhvn. 14. Oktbr. — Nordjylland pass. Brunsbüttel 14. Oktbr., best. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Rohde, i St. Petersborg. — Omsk, Møller, i Valencia. — Perm, Christensen, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr., best. til London. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 12. Oktbr. — Skalholt, Godtfredsen, i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, ank. til Trondhjem 13. Oktbr. — Valdemar, Kofoed, i Stettin. — Vendsyssel, Kjær, afgik fra Troon 12. Oktbr., bestemt til Bilbao. — Vesta, Lissner, afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., bestemt til Leith. — Vesuv, Meldahl, i Libau. — Viking, Egense, afgik fra Kbhvn. 12. Oktbr., bestemt til St. Petersborg.

Constantin, Nidersøe, afgik fra Aarhus 17. Oktbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 17. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 17. Oktbr., best. til Grimsby via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., best. til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 16. Oktbr., best. til Randers. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 16. Oktbr., best. til Aalborg. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 16. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 16. Oktbr., best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 16. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 16. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 8. Oktbr., bestemt til Rouen. — Frode, Wrisberg, ank. til St. Petersborg 13. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Riga 14. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra St. Petersborg 9. Oktbr., best. til Rouen. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 8. Oktbr., best. til Alexandria. — Knud II, Hansen, ank. til Repola 13. Oktbr. — Skjold, Schmidt, ank. til Rouen 11. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra St. Petersborg 9. Oktbr., bestemt til Rouen. — Ragnar, Holst, afgik fra Kronstadt 14. Oktbr., bestemt til Memel. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 10. Oktbr., best. til London. — Dan, Tofte, ank. til Lübeck 13. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, ank. til Libau 15. Oktbr. — Olaf, Petersen, afg. fra St. Petersborg 8. Oktbr., best. til Rotterdam. — Svend II, Rise, ank. til Blyth 13. Oktbr.

**Det dansk-russiske Dampkibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ank. til Tyne 3. Oktbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kbhvn. 28. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra St. Petersborg 6. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Kbhvn. 12. Oktbr., best. til Blyth. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Ghent 12. Oktbr. bestemt til Barry. — Russ, Jensen, afg. fra Sulina 3. Oktbr., best. til Antwerpen. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Durban 11. Aug. — Eduard Bary, Fagerlund, afg. fra Kuchinotsu 2. Oktbr., best. til Singapore. — Baron Driesen, Lorentz, ank. til Odessa 4. Oktbr. — K. Gortschakow, Thorsøe, ank. til Kronstadt 9. Oktbr.

**Uranla.** Polarstjernen, Brandt, afgik fra Miramichi 9. Oktbr. — Ekliptika, Nielsen, afg. fra Uleåborg 10. Oktbr. — Venus, Jørgensen, ank. til New Orleans 11. Oktbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 14. Oktbr.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, afgik fra Singapore 14. Oktbr. — Nordland, Pii, ank. til Haparanda 5. Oktbr. — Holland, Lund, ank. til Windau 12. Oktbr. — Rusland, Møller, afgik fra Grangemouth 12. Oktbr.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ank. til Limassol 11. Oktbr. — Niobe, Schmidt, ank. til Riga 11. Oktbr. — Nancy, Nielsen, afgik fra Grangemouth 16. Oktbr., best. til Vejle. — Nautik, Mortensen, ank. til Uleåborg 9. Oktbr. — Nexos, Sørensen, afgik fra Kotka 13. Oktbr., bestemt til Marseille. — Nordsøen, Gram, ank. til Honfleur 13. Oktbr. — Nora, Christensen, afgik fra Huelva 16. Oktbr., best. til Sevilla. — Neptun, Winther, afgik fra Dundee 16. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Nerma, Nielsen, afg. fra Amble 16. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Alfa, Nerby, afg. fra Esbjerg 15. Oktbr., best. til Methil.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ank. til Kronstadt 13. Oktbr. — Karen, Degn, ank. til Lovisa 14. Oktbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Kjøbenhavn 12. Oktbr., bestemt til Tyne — Fyen, Hansen, afgik fra Blyth 9. Oktbr., ank. til Svendborg 12. Oktbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Amsterdam 10. Oktbr., ank. til Blyth 11. Oktbr. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn 9. Oktbr. ank. til Riga 11. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Delfzyl 10. Oktbr.

**Union.** Gallia, Nielsen, ank. til Dordrecht 10. Oktbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Blyth 10. Oktbr., ank. til Lübeck 14. Oktbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ank. til Newcastle 14. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Solombal 12. Oktbr. — Frederiksberg, Jørgensen, pass. Kbhvn. 16. Oktbr. paa Rejse til Kronstadt. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 13. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Konstantinopel 10. Oktbr. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Bermuda 15. Oktbr., bestemt til Saint Johns. — Rosenborg, Schultz, ank. til Newcastle 12. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Las Palmas 6. Oktbr., bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, afgik fra Solombal 9. Oktbr., best. til London. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 12. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgren, ank. til Kronstadt 16. Oktbr.

**Dampkibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Kaskø 14. Oktbr., bestemt til Rouen. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kronstadt 12. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, ank. til Montevideo 5. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 4. Oktbr., best. til Archangel. — Skodsborg, Larsen, ank. til Trangsund 15. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Pera 7. Oktbr. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Buenos Ayres 12. Oktbr., bestemt til Sharpness. — Vordingborg, Petersen, ank. til Terneuzen 10. Oktbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ank. til W. Hartlepool 12. Oktbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Gamle Karleby 12. Oktbr.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ank. til Rotterdam 15. Oktbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Rouen 13. Oktbr. — Ansgar, Larsen, ank. til Kbhvn. 12. Oktbr. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Kronstadt 13. Oktbr., best. til Rouen. — Hamlet, Sommer, ank. til Dunkirk 14. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ank. til Kronstadt 8. Oktbr.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Glahn, ank. til Marseille 12. Oktbr. — Ragnhild, Madsen, ank. til Durban 14. Oktbr.

**Ærs.** Enighedens, Svane, ank. 8. Oktbr. til Wasa. — Gæa, Knudsen, ank. 12. Oktbr. til Kbhvn.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ank. til Kotka 13. Oktbr. — London, Bom, ank. til Methil 12. Oktbr., — Paris, Nielsen, ank. til North Shields 12. Oktbr.

**Myren.** Anna, Moyell, ank. til Aarhus 11. Oktbr. — Kai, Petersen, ank. til Grangemouth 12. Oktbr. — Clara, Jensen, afgik fra Kotka. 12. Oktbr. best. til Lübeck.

**Ægir.** Erik, Steen, ank. til Svendborg 9. Oktbr. — Svend, Bønnelycke, ank. til Nyborg 12. Oktbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagodorn, ank. til Almeria 12. Oktbr.

### Sejlskibe.

**Fans.** Nordby. Amete, Nielsen, afg. fra Montevideo 5. Oktbr. til Corinto. — Sophie, Svarrer, ank. til Rio Grande 8. Oktbr. fra New York. — Casma, Sonnicksen, ank. til

Noumea 9. Oktbr. fra Tamatave. — Gladstone, Christiansen, afg. fra Cardiff 10. Oktbr. til Tamatave. — Anne Agnete, Mathiasen, afgik fra Mauritius 12. Oktbr. til Glorioso Island. — Puck, Svendsen, ank. til Apia 5. Septbr. fra Port Natal, afg. 14. Septbr. til Wilhelmshöhe. — Aagot, Nørby, ankom til Santos 9. Oktbr. fra Hamburg. — Hans, Jensen, ank. til St. Johns N. F. 10. Oktbr. fra Hudsons Bay. — Aalborg, Clausen, afg. fra Nukualofa 24. August til Haabai.

**Fana. Senderho.** Merida, Jørgensen, ank. til Antwerpen 8. Oktbr. fra Rio Grande. — Georg Schvalbe, Pedersen, afg. 1. Septbr. fra Marcarfa til Bander-Menado. — Martha, Nissen, afg. fra Hamburg 11. Oktbr. til Rio de Janeiro.

**Rønne.** Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 6. Oktbr. — Charles, Kjeldsen, ank. til Ystad 8. Oktbr. — Freja, Bech, ank. til Wisby 8. Oktbr. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Danzig 9. Oktbr. — Cathrine, Hansen, ank. til Nakskov 10. Oktbr. — Volonteer, Hallgrimsen, ank. til Kjøbenhavn 9. Oktbr. — Castor, Clausen, ank. til Kjertemind 11. Oktbr. — Rolf, Hermansen, ankom til Aarhus 12. Oktbr. — M. Christiansen, Bager, ank. til Sundsvall 11. Oktbr.

**Svendborg.** Skjold, Larsen, ank. paa Leith Red 7. Oktbr. — Knud, Jensen, ank. til Holbæk 7. Oktbr. — Emanuel, Bentzen, ank. til Benodet 7. Oktbr. — Saga, Clausen, ank. til Ærøskjøbing 9. Oktbr. — Solon, Nielsen, ankom til Grangemouth 8. Oktbr. — Union, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 7. Oktbr. — Phoenix, Petersen, ank. til Helsingborg 8. Oktbr. — Valdemar, Andersen, ank. til Rønne 9. Oktbr. — Garibaldi, Andersen, ank. til Audebo 10. Oktbr. — Gæa, Møller, ank. til Gjedser 9. Oktbr. — Alfrede, Mikkelsen, ankom til London 11. Oktbr. — Helge, Nielsen, ank. til Ørnskjoldsvik 11. Oktbr. — Jens, Eriksen, ank. til Stettin 12. Oktbr. — Neptunus, Jensen, ank. til St. Petersborg 12. Oktbr. — Agnete, Møller, ank. til Pillau 12. Oktbr. — Hertha, Lundegaard, ank. til Køningsberg 12. Oktbr. — Estrup, Madsen, ank. til Drøbak 12. Oktbr. — Kirstine, Dam, ank. til Pillau 12. Oktbr. — Galathea, Bom, ank. til Kotka 12. Oktbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til London 12. Oktbr. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Åhus 12. Oktbr. — Ariel, Nielsen, ank. til Kjøbenhavns Red 14. Oktbr.

**Ærø.** Agnes, Henriksen, ank. 7. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Juliane, Petersen, ank. 7. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Anna, Christensen, ank. 5. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Ørnskjoldsvik til Eu. — Johanne, Hansen, ank. 8. Oktbr. til L'Orient. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. 8. Oktbr. til Bogense Red. — Johanne, Østermann, ank. 8. Oktbr. til Stockholm. — Uffo, Grube, ank. 3. Oktbr. til Rudkjøbing. — Mariane, Petersen, ank. 3. Oktbr. til Rudkjøbing. — Marie, Kromann, ank. 7. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Enigheden, Petersen, ank. 7. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Thyra, Jørgensen, ank. 7. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Dannebrog, Harris, ank. 7. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Elise Marie, Olsen, ank. 8. Oktbr. til Nykjøbing. — Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 7. Oktbr. til Rudkjøbing. — J. A. Kromann ank. 9. Oktbr. til Plymouth f. O. — Freden, Boye, ank. 9. Oktbr. til Torneå. — Henriette, Holm, ank. 9. Oktbr. til Masnedund. — Marie, Schmidt, ank. 7. Oktbr. til Ærøskjøbing. — Habil, Rasmussen, ank. 9. Oktbr. til Laguna. — Christian, Eriksen, ank. 8. Oktbr. til Kjøbenhavns Frihavn fra Dieppe. — Cathrine, Christensen, ank. 7. Oktbr. til Aarhus. — Mathilde, Hansen, ank. 7. Oktbr. til Rødvig. — Erik, Hansen, ank. 9. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Regina, Kock, afg. 9. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Frøjr, Petersen, afg. 7. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Mathæus Rickert, Lauritzen, ank. 10. Oktbr. til Newhaven. — Harris, Thorstensen, ank. 9. Oktbr. til Faro. — Marie, Boye, ank. 10. Oktbr. til Rønne. — Althea, Albertsen, ank. 10. Oktbr. til Præstø. — Hildur, Schmidt, afg. 9. Oktbr. fra Kjøbenhavns Frihavn til Åbo. — Caroline, Philipsen, ank. 9. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, afg. 9. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Skirner, Thomsen, afg. 7. Oktbr. fra Aalborg til Haderslev. — Hebe, Clausen, var 9. Oktbr. sejlferdig i Dieppe best. til Nyborg. — Marie, Kromann, ank. 10. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Alma Marie, Hansen, ank. 24. Septbr. til Saffi (Marokko). — Noah, Eriksen, ank. 10. Oktbr. til Frederiksværk. — August, Petersen, ank. 10. Oktbr. til Rudkjøbing. — Duen, Christensen, afg. 6. Oktbr. fra Stornorway til Barcelona. — Norden, Rasmussen, ank. 11. Oktbr. til Leith. — Saga, Clausen, afg. 13. Oktbr. fra Maracaibo. — Sylphiden, Boye, ank. 10. Oktbr. til Kjertemind. — Agnes, Henriksen, afg. 11. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Baltic, Christensen, ank. 8. Oktbr. til Rønne. — Prøven, Schmidt, afg. 11. Oktbr. fra Hamburg til Gøteborg. — Frejr, Østermann, ank. 12. Oktbr. til Charlestown. — Ariel, Madsen, ank. 11. Oktbr. til Kemi. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, ank. 13. Oktbr. til Antwerpen. — Enigheden, Petersen, afg. 11. Oktbr. fra Kbhvn. til Faxø. — Hans, Folmer, pass. 7. Oktbr. Dungeness. — Vera, Hansen, var 9. Oktbr. sejlferdig i Trångsund best. til Aarhus. — Fortuna, Schmidt, ank. 12. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Ellen, Lauritzen, ank. 11. Oktbr. paa

Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Skellefteå til Eu. — Anna, Madsen, ank. 9. Oktbr. til Neufahrwasser. — Prøven, Schmidt, passerede 13. Oktbr. Holtenau paa Rejse fra Hamburg til Gøteborg. — Alf, Rasmussen, afg. 11. Oktbr. fra Warkworth til Præstø. — Mindet, Rasmussen, afg. 12. Oktbr. fra Kjøbenhavns Frihavn til Halmstad. — Marie, Weber, ank. 14. Oktbr. til Wisbek. — Fuglen, Petersen, ank. 12. Oktbr. til Colberg. — Caroline, Eschen, ank. 12. Oktbr. til Newhaven. — Elna, Carlsen, ank. 14. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Haabet passerede 10. Oktbr. Beachy Head, vestg. — Hebe, Clausen, afg. 10. Oktbr. fra Dieppe.

**Andre Sejlskibe.** Sk. Jensine af Aarhus, Olsen, ankom til Karlskrona 13. Oktbr. fra Stettin. — Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 10. Oktbr. til Karlskrona fra Stolpe-münde.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maslene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kibellønger (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat. Grenaa N. Lille-Rev.** Omtrent den 1ste November 1901 udlægges en rød Spidstønde med Stage og 3 opadvendte Koste i c. 4 Fv. Vand tæt Ø. for Lille-Rev. 56° 25' N. Br. 10° 56' Ø. Lgd.

**Smaalands-Farvandet. Møen S. Harbølle-Pynt.** V. for det S.-ligste Fyr paa Harbølle-Pynt er bygget en Anlægsbro, ved hvis Yderende der er 18 Fod Vand.  $\frac{1}{8}$  Kbl. uden for Broen ligger en Varpetønde.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Østersøen. Öland SØ.** Den 30te September 1901 laa Vraget af Damperen „Maja“ i 26 Fv. Vand, 9 Kml. Ø.  $\frac{1}{2}$  S. fra Öland S.-Spids. Forenden af Skibet var over Vandet, og det syntes, som om Agterenden stod paa Grund. Omkring Vraget drev mange Vragstykker og Planker.

**Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Gåshällan Lods-plads. Töjby Vik.** I Farvandet til Töjby Vik ere følgende Grunde afmærkede saaledes: Töjbyhamns Norra, V. for en lille 3 Fods Grund i Töjbyhamn i 22 Fod Vand, en Vager. 62° 36' 33" N. Br. 21° 6' 26" Ø. Lgd. Töjbyhamns Södra, V. for Enden af Bevet, V. for Utbåda Holme, i 22 Fod Vand, en Vager. 62° 36' 25" N. Br. 21° 6' 23" Ø. Lgd.

**Ålands Hav. Flötjan.** Paa Klippen Flötjan er opført en 36 Fod høj Baake, bestaaende af en 11 Fod høj Cylinder med spidst Tag og en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 59° 48' 32" N. Br. 19° 46' 49" Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Pelling Sund.** Ved det Ø-lige Indløb til Pelling Sund ere de tre Vagere ved Farvandet N. om Sandöen inddragne og et nyt Farvand afmærket S. om Holmene, saaledes: Ved Mossaholms Norra Grund, 0<sub>8</sub> Kbl. S. 81° Ø. fra Sandörn S.-Pynt i 18 Fod Vand en Stage med Kost. 60° 14' 39" N. Br. 26° 0' 10" Ø. Lgd. Paa Lilla Mossaholm en hvid, 8 Fod høj Varde. 60° 14' 36" N. Br. 26° 0' 14" Ø. Lgd.

**Rusland. Neva Bugt.** En kullastet Pram er sunken i 15 Fod Vand i Neva Bugt. N. og S. for Vraget er udlagt en Vager. 59° 56' 15" N. Br. 30° 1' 40" Ø. Lgd.

**Dagerort. Dagerort øvre Fyr** brænder uforandret.

**Fyrskibet „Libau“.** Udenrigsministeriet meddeler: Fyrskibet „Libau“ er midlertidig inddraget.

**Tyskland. Greifswalder Öe SØ.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er dansk Skonnert „Marie“ sunken i Kml. SØ. t. Ø. fra Greifswalder Öe Fyrtaarn.

**Arkona ØNØ.** Afmærkningen ved Vraget af „Wacht“, ØNØ. for Arkona, er nu inddraget.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohuslän. Urskär og Stångeskär. Stångeskär** Fyr er nu et Fyr med En-Formørkelse hver 10 S. Linseapparat af 4de Orden. Det viser nu grønt Lys fra N. 29° V. til N. 19° V. og fra S. 21° Ø. til S. 11° Ø., hvor det tidligere var formærket; iøvrigt uforandret.

**Urskär** hurtigblinkende Fyr viser nu grønt Lys fra N. 17° V. til N. 14° V., hvidt Lys fra N. 14° V. til N. 11° V. og rødt Lys fra N. 11° V. til N. 3° Ø.

**Hafstensund. Hafstensö** hvide, faste Fyr er nu tændt. Flammens Højde: 68 Fod. Synsvidden: 7<sub>16</sub> Kml. Brændetid:

15de Juli—31te Maj. Der er ikke Vagt ved Fyret. 58° 45' 54" N. Br. 11° 11' 4" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Hopen.** *Hopen* Fyrlampe er brændt, men tændes atter snarest mulig uden at Bekendtgørelse udstedes. 68° 11' 45" N. Br. 14° 23' 40" Ø. Lgd.

**Øen Spanna V.** En 8 Fods Grund er funden i 6 à 18 Fv. Vand, 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. V. fra Holmen *Spanna* ved *Svinø* Fyr. 68° 3' 12" N. Br. 13° 35' 20" Ø. Lgd.

Den 1. November 1901 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

**Hundholmen**, ved Indsejlingen til *Helsøundet*, *Hitteren*, lyser fra N. 82° V. gennem N. og Ø. til S. 50° Ø. Lyset er grønt fra N. 82° V. til N. 62° V., fri N. om *Kraaka*, hvidt i Indsejlingen mellem *Kraaka* og *Boaskæret*, dog stikker *Skomagerflesene* lidt ind i S.-Kanten at den hvide Vinkel, saa man der maa holde over i dens N.-lige Kant, rødt fra N. 52° V., fri S. om *Boaskær* og *Langskær*, til S. 50° Ø. Flammens Højde: 47 Fod. 63° 31' 50" N. Br. 8° 20' 40" Ø. Lgd.

**Haavik**, ved Indløbet til *Bustvik*, *Frøien*, paa *Lille Haavikskaget*, lyser fra N. 70° Ø. gennem Ø. og S. til S. 79° V., fri S. om *Synstskjær*. Lyset er rødt fra N. 70° Ø. til S. 10° V., fri V. om *Kalvsindflua*, grønt fra S. 14° V., fri Ø. om *Tørskallen*, til S. 74° V., fri N. om *Stabflua*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde 29 Fod. 63° 39' 50" N. Br. 8° 21' 55" Ø. Lgd.

**Rørvik, Nærøund**, paa NV.-Kant af *Lille Lyngø*, lyser fra S. 63° V. gennem V. og N. til N. 24° Ø. fri V. om *Haverskærgunden*. Lyset er grønt fra S. 63° V. til S. 73° V., fri N. om *Marøskær*, rødt fra S. 82° V., fri S. om *Rørvikholmene*, til N. 16° Ø., fri Ø. om *Strømsø*, hvidt i Farvandet mod N. og S. Flammens Højde: 14 Fod. 64° 51' 40" N. Br. 11° 16' 40" Ø. Lgd.

Brændetid for disse tre Fyrlamper: 1. Aug.—15. Maj. **Stangholmgalten**, S. for *Risvær*, lyser i Farvandet fra N. 58° Ø. fri N. om *Jonsviktangen*, gennem N. og V. til S. 54° V., omtrent midt i *Svinstien*. Lyset er rødt fra N. 51° Ø., fri S. om *Oterholmen*, til N. 42° Ø., fri Ø. om *Oterholmflakket*, grønt derfra til S. 65° V., fri S. om *Skarvskær* ved *Løva*, hvidt forøvrigt. Endvidere viser den hvidt Lys ind i Fjorden *Nordsalten* fra S. 5° V. til S. 45° Ø. i Farvandet mellem *Kje-holmen* og *Maanes*, med rødt Lys paa V.-Siden, grønt paa Ø.-Siden. Flammens Højde: 14 Fod. Vises fra et Jernstativ paa Boen. 64° 56' 30" N. Br. 11° 28' 35" Ø. Lgd.

Lysevnen: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys.

**Æggeløsa** ved *Lura*, *Helgeland*, lyser fra N. 41° Ø., fri V. om *Lamøskærene*, gennem N., V. og S. til S. 45° Ø., fri V. om *Onø*. Lyset er grønt fra N. 41° Ø. til N. 17° Ø., fri V. om *Korsholmboen*, hvidt derfra til N. 14° Ø., fri Ø. om *Korsholmen*, rødt derfra til N. 5° V., V. om *Sørøver*, hvidt derfra til N. 13° V., Ø. om *Kibøen*, grønt derfra til N. 16° V., fri V. om *Kibøen*, hvidt derfra til N. 80° V., fri N. om *Kvittingen*, rødt derfra til S. 56° V., fri S. om *Mellaskallen*, hvidt derfra til S. 30° V., fri V. om *Kvitværkua*, over *Tellemandene* og *Kvitværboerne*, grønt derfra til S. 36° Ø., fri N. om *Kjærringskæret*, hvidt derfra til S. 45° Ø., fri af *Sjona*. Flammens Højde: 97 Fod. Lysevnen: 7 Kml. for hvidt, 4 $\frac{1}{2}$  Kml. for rødt og 4 Kml. for grønt Lys. Brændetid: 15. Aug.—30. April. 66° 23' 30" N. Br. 12° 45' 50" Ø. Lgd.

Samtidig forandres *Sørøver* Fyrlampe, saa at Lyset bliver rødt fra S. 5° Ø. til S. 19° V., fri V. om *Tellemanden*.

**Lamholmen** Fyrlampe, ved *Trenen*, forandres samtidig til at vise grønt Lys over 25 Fods Grunden *Larsskallen* fra S. 21° V. til S. 16° V., rødt Lys over 28 Fods Grunden *Fjeldskallen* fra S. 11° V. og S. 5° V. og grønt Lys over 6 Fods Grunden *Surenøboen* fra S. 1° Ø. til S. 20° Ø., hvor det hidtil var rødt.

**Tustern Ø. Solems Sund.** En Grund er funden i *Solems Sund* uden for en lille Holm V. for *Søndre Stabben*. Man bør holde sig under Landet paa V.-Siden. 63° 10' 18" N. Br. 8° 11' 15" Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben. Cuxhaven.** Ved *Cuxhaven* er oprettet en Signal- og Telegrafstation, der udveksler Signaler med Handelsskibe om Dagen, med *tyske* Krigsskibe ogsaa om Natten.

**Weaer. Bremerhaven.** Fyret paa Pynten mellem Indløbene til den store og lille Kejsersløse ved *Bremerhaven* viser rødt Lys fra S. 39 $\frac{1}{2}$ ° Ø. gennem S. til S. 30° V., hvidt Lys fra S. 30° V. til S. 35° V. og grønt Lys fra S. 35° V. gennem V. til N. 39 $\frac{1}{2}$ ° V.

**Ems. Pynt Knock.** I Fyret paa *Pynt Knock* er en rød Vinkel indsat saaledes, at Fyret for indgaende Skibe tværs af Lystønde G 4 bliver rødt, og atter hvidt, naar man mellem Lystønderne G 4 og G 5 faar Ledefyrene ved *Emden* Yderhavn overet.

**Holland. Zuidoersee.** Et Vrag ligger sunket i Kurslinien mellem *Enkhuizen* og *Marken*, ØNØ. for *Edam*. 52° 33' 30" N. Br. 5° 12' 14" Ø. Lgd. Et andet Vrag ligger 1 $\frac{1}{2}$  Kml. fra *Huiserhaven*. Begge ere afmærkede paa sædvanlig Maade.

**Enkhuizen Ø.** Vraget af Tjalken, der var sunket N. 81° Ø. fra *Enkhuizen* Fyr, er borttaget og Afmærkningen ind-dragen.

**Wester Schelde. Bat og Rilland.** Paa *Reigersberg Polder*, tæt ved *Bat* er tændt to faste Ledefyr, der holdte overet i N. 14° V. lede til *Frederik* Fyrlinie. Bagfyret viser hvidt Lys op ad Floden til over Spidstønde Nr. 38. Flammens Højde: 35 Fod. Brun, firkantet, 27 Fod høj Fyrbaake, 100 Alen N. for *Bat* Fyr. Forfyret viser rødt Lys ned ad Floden fra N.-Kysten til  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. for Cylinderbaaken V. for *Bat*, grønt Lys derfra til over Spidstønde Nr. 37 med Kegle, hvidt Lys derfra til over Spidstønde Nr. 38, rødt Lys derfra til over Spidstønde Nr. 39 og hvidt Lys derfra ned ad Floden. Flammens Højde: 16 Fod. Brun, firkantet, 8 Fod høj Fyrbaake, 480 Alen S. 14 Ø. fra Bagfyret. 51° 24' 1" N. Br. 4° 12' 27" Ø. Lgd.

**Riland** lave Fyr er forandret og viser rødt Lys ned ad Floden fra N.-Kysten til tæt ved Stumpstønde Nr. 40 med afkortet Kegle, hvidt Lys derfra til midtfarvands mellem Stumpstønde Nr. 42 og rød Kuglestønde Nr. 33 med Diamant, rødt Lys derfra til tæt ved Spidstønde Nr. 36, grønt Lys derfra til tæt ved Spidstønde Nr. 37 med Kegle, hvidt Lys derfra til S. 39° Ø., og rødt Lys derfra op ad Floden.

**Bat** lave Fyr er permanent og viser hvidt Lys ned ad Floden fra N.-Kysten til over Spidstønde Nr. 38. Det røde Fyrhus har nu et rødt Bælte.

**Bat** høje Fyr er forandret og viser hvidt Lys ned ad Floden fra N.-Kysten til over Spidstønde Nr. 38.

**Riland** høje Fyr slukkes foreløbig ikke, men de to *Riland* Fyr overet er ikke mere nogen Ledelinie.

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

**Skotland V.-Kyst. Island of Islay S. Otter Rock.** Et sortmalet Fyrskib, mærket *„Otter Rock“*, er i 16 Fv. Vand udlagt  $2\frac{1}{4}$  Kbl. S. 44° Ø. fra *„Otter Rock“*. Det viser et hvidt Blinkfy, der hver 15 S. viser To-Blink, hvert af  $2\frac{1}{2}$  S. Varighed. Flammens Højde: 24 Fod. Skibet, der er 60 Fod langt, er forsynet med Klokke, men der er ingen Besætning ombord, hvorfor man ikke maa stole paa Fyret. 55° 34' N. Br. 6° 7' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Belfast Lough. Black Head.** Omtrent den 1ste April 1902 tændes paa *Black Head* et hvidt Blinkfy, der hver 3 Sekunder viser Et-Blink af  $\frac{1}{2}$  S. Varighed. Flammens Højde: 143 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Fyret lyser Horisonten rundt, undtagen hvor det skjules af Land. Rødt, ottekantet, 49 Fod højt Taarn. Taagesignal vil blive givet med Et-Knald hver 5 Minutter. 51° 46' 0" N. Br. 5° 41' 25" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde.** Fyrskibet *„Talais“*, der viser hvidt Et-Blink hver 5 S., er atter udlagt og det midlertidige Fyrskib inddraget.

**Newfoundland. Cape Race.** Den 1ste November 1901 forandres *Cape Race* Taagesignal saaledes, at Dampflejten hver 1 Minut giver To-Stød, hver af 5 S. Varighed med 5 S. Pause mellem Stødene.

*Cape Race* Fyrs Synsvide er kun 17 Kml. Flammens Højde: 119 Fod.

**Nova Scotia SV.-Kyst. Tusket Island. Old Man Ledge.** Den sorte Stumpstønde *Old Man Ledge* er flyttet og ligger nu i 5 Fv. Vand,  $\frac{1}{4}$  Kml. N. 83° Ø. fra Klippen. 43° 36' 30" N. Br. 66° 0' 0" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Fox Island-Thoroughfare. Goose Rocks.** Omtrent den 1ste November 1901 forandres det faste Fyr paa *Goose Rocks Ledge* til et Blinkfy, der hver 5 S. viser Et-Blink. Lyset er rødt, undtagen i den forrige hvide Vinkel, hvor det er hvidt.

**Frenchman Bay. Egg Rock.** *Egg Rock* røde, faste Fyr er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver 5 S. Samtidig er Lysevnen forstærket. Fyrapparatet er nu af 4de Orden.

**Great Duck Island.** Lysevnen i *Great Duck Island* Fyr er forstærket. Fyrapparatet er nu af 4de Orden.

**West Penobscot Bay. Two Bush Island.** Lysevnen i *Two Bush Island* Fyr, paa SV.-Enden af den største *Two Bush Island*, er forstærket. Fyrapparatet er nu af 4de Orden.

**Massachusetts. Nantucket Sound. Edwards Shoal. Edwards Shoal** rød og sort vandret sribede Spirtønde er flyttet og ligger nu fra Fyrskibet *„Cross Rip“*, i S. 7° V. og fra *Cape Poge* Fyr i N. 88° Ø.

**New York. Long Island Sound. Larchmont Harbor. Long Beach Point.** Ud for *Long Beach Point* er bygget en Bølgebrøder, der begynder i 6 Fod Vand c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. fra Pynten og  $\frac{1}{2}$  Kml. N. 71° Ø. fra Stagen paa *Huron Rock*, og strækker sig 700 Alen S. 34° Ø. ud. Den er 10 Fod høj over Middellavvande.

**Long Island Sound V.-Ende. Prospect Point.** Den sorte Spir-

tønde Nr. 19 ved Yderenden af Klipperneud for *Prospect Point* er ombyttet med en sort Klokketønde, der ligger i 23 Fod Vand, fra *Old Hen Rocks* i N. 60° V. og fra *Sands Point* Fyr i N. 35° Ø.

Virginia. Fyrskib „*Cape Charles*“ Nr. 49 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 72 inddraget.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Scilien S. Licata. Fyrene paa Yderenden af Ø.-Molen og af V.-Molen ved *Licata* Havn vise midlertidigt hvidt, fast Fyr.

Ægypten. Port Said. Uden for *Port Said* er det røde, faste Fyr, der vist fra en Jernbaake 120 Alen uden for den V.-lige Bølgebryders Yderende, slukket. Lystønden, der viser hvidt, fast Fyr, tæt SV. for det røde, faste Fyr, er inddragen, og en Lystønde, der viser rødt, fast Fyr er udlagt 120 Alen NØ. 1/2 N. fra den inddragne Lystøndes Plads 31° 16' 55" N. Br. 32° 19' 50" Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra *Neapel Bugt* underkastes 5 Dages Karantæne. Indførsel af Mel og Levnedsmidler fra samme Sted er forbudt.

Norge. — *Neapel* og *Port Elisabeth* ere erklærede for pestsmittede.

Italien. — *Rio de Janeiro* er erklæret for pestsmittet.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra

### C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

# F. Günther Hanssen & Co.,

## Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* *Moderate Priser.* \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: **Hanssen.**

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag-  
kyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde  
her paa Pladsen.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Oktbr. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....		77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden .....		102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	103 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Carl .....		43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	44 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86
Skjold .....		60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....		51	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 .....		87	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske .....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....		106	108
Nordsøen .....	57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60
Torm .....		92	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....	102—	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		98	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	86
4% — — — — — 2. Serie ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — — — — 1. — ..		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82
4% — — — — — 7 — ..	93	93	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — ..		86	87
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	135	135	135 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		123	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....		121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123
Handelsbank .....		118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	119
Grundejerbank .....		101	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	70 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	71	70 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		85	87
Sukkerfabr. ....	112—	111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112
Bryggeri Aktier .....		107	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

### Vekselkurser d. 15. Oktbr. 1901.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.85
London .....	18.13	18.10
Paris .....	72.15	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Børs d. 15. Oktbr. 1901.

Russiske Noter .....	216.30
4% Russiske Consols .....	100.00
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	93.00
5% Mexikanske 1899 .....	97.30
5% Rumænske Stats .....	91.30
4% — — — — — 1890 .....	77.50

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

Forenede Dampskibsselskab 8,000, „Norden“ 28,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 14,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 52,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, more apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale 2/3 Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevato-rer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkehøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thuro Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast <b>Bugsering</b> . Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaleplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

## HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trøer i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland. Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

## LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport, Befragtningsagenter.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler, AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.

Prompte & billigt Overslag gives.

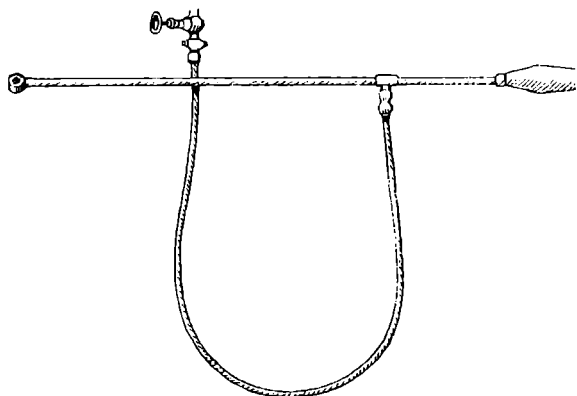
Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn, Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedle, Støberi & Skibsbyggeri.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.



## Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

**Absolut uundværlige tilsøs.**

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,  
Kjøbenhavn.**

**Babeock & Wilcox**  
Land- og Rørkedler  
Marine } og Rørkedler  
samt Overhedere  
fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

**C. HANSEN,**  
GIØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

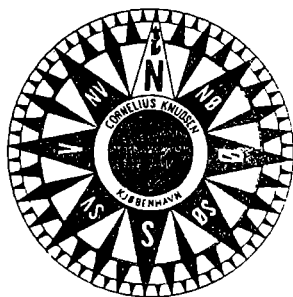
**Nordisk Skibssalg-Bureau**  
ved Claus Christensen,  
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

**N. WULFF,**  
Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Paralellinealer.  
Marinekikkerte.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**  
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**  
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**  
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**  
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

## Anders Nielsens

Fedevarerforretning.  
Fredericiagade 27.

**Wald. Petersen's**  
Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
Toldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Kabat for d'Herres Skibsrestavratører.  
Filial.  
St. Strandstræde 43.

**Raff. Skibs-Beg**  
i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begäran.  
**Halmstads Beck-, Rafina-  
deri- och Taktjärefabrik.**  
**Skibsbygger**  
**Richard Schröder,**  
Horsens,  
anbefaler sig med Nybyg-  
ninger og Reparationer.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

**Skibslanterner** med Certifikat, geldende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovfælede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

samt

**Patentfarver for Skibsbunde.**

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
**Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.**  
Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.  
Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

**Aalborg  
Brøndums Akvavitter.**

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

## Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden-skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne her til ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Op-giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

## Skibs-

## Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

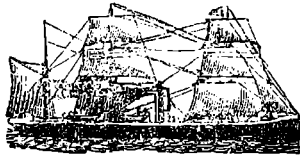
Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 77. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.



## S. Sørensen.

(Jens P. Axølsens Eftflgr.)

Skibsproviantering.  
Ved Havnen 12, Randers.

Kjøbenhavns elektr.

## Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde **solidt og billigt.**

## Brødr. Larsen,

Kobbersmedestrel,

St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

## Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

## M. Wilhelmsen, Aarhus.

Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

## Fineste

# MARGARINE.

INDHOLD: Finansloven og Skibsfarten. — Skibsbygningen og Fragtmarkedet. — Kjøbenhavn, den 17. Oktober 1901. — „Georg Stage“. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Oktober 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

### 3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

### Hurtigste Reparationssted i Norden.

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

### H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

### C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

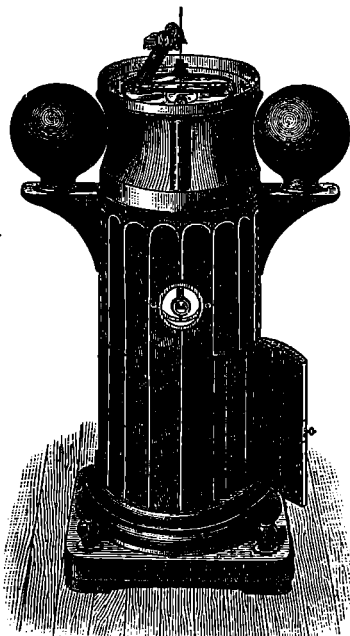
Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
efter Lord Kel-  
vins Princip).

Alm.  
Kompasser.  
Baadskompass  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale  
Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres.



Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.  
Azimuth &  
Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.

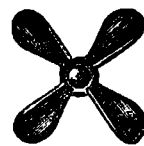
Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine  
Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kews Ob-  
servatory.  
Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkerter  
m. m.

## DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzappfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

### Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Manometre • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

### Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i fjerdg. af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begæran.

Halmstads Beck-, Rafina-deri- og Taktjærefabrik.

### Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler Marine samt Overhedere fabrikeres og leveres af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

## De danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate-Priser. ● Prima Kvaliteter.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

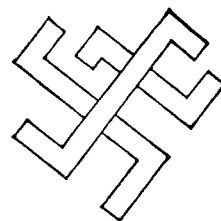
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.



R. v. Se

### Kiks de Seigle

forseedes overalt i Kasser à 1 Kilo. Tilkendt Guldmedaille Paris 1900 Tilkendt Guldmedaille og højeste Ærespris Wien 1900. Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

### N. M. Hansen,

Bagermester,

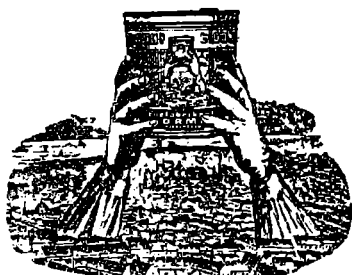
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibarestavralører.

Filial:

St. Strandstræde 43.



### A. FORMANN'S Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

Kattesundet 14.

### A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

## Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Er „Moss-Rose“-Tobakken  
røgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

## J. D. BEAUVAIS'

anerkendte

### SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

## ALLE SØFARENDE.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler  
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



Husk nu!

PAUL SØRENSEN,

Skomagermester,

77, Bredgade 77,

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

## Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 8-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

## C. F. Tietgen.

Der er vel ingen enkelt Mand, der har haft den Betydning for den danske Dampskibsfarts Udvikling i det nittende Aarhundrede som Carl Frederik Tietgen, der i Lørdags afgik ved Døden her i Kjøbenhavn, 72 Aar gammel. Da han efter Krigen 1864 samlede sine rige Ævner og sin enorme Arbejdskraft om det Maal at aabne ny Baner for dansk Foretagsomhed, maatte hans Opmærksomhed naturligt vendes mod Søen og mod den Betydning for Vareombytningen mellem Landene, som Dampskibene i stigende Grad tilegnede sig. Han havde Øjet aabent for de store Betingelser, Danmark havde, baade for at hævde sin Plads i de søfarende Nationers Række og for at vinde højere op i denne, og han saa, at der her var et Omraade, hvor den store Kapital vilde kunne løse Opgaver, der laa langt over den mindre Kapitals Ævner. Fra sin Uddannelse i England og fra sin Virksomhed som Privatbankens Direktør havde han, som den Gang næppe nogen anden, Forstaaelsen af den Betydning, Aktieselskabs-Institutionen maatte kunne faa i et lille Land som Danmark, hvor Enkeltmands økonomiske Ævner ikke rækker vidt nok til at løse de store Opgaver; det var ud fra denne Forstaaelse, han skabte Det forenede Dampskibsselskab, den Institution, der vel nok i Fremtiden vil staa som et af de betydningsfuldeste Monumenter over hans Virksomhed, og den, hvis Historie for en væsentlig Del er den samme som den danske Dampskibsfarts Historie i det svundne Aarhundrede. I Selskabets Jubilæumsskrift fra 1891 fortælles der om Forholdene ved dets Oprettelse:

„Det var, som saa ofte her i Verden, et Sammenstød af tilfældige Begivenheder, der gav Anledning til Det forenede Dampskibsselskabs Dannelse. Under Indtrykket af hele Trafikkens rige og raske Fremgang vovede Theodor Koch sig, om man vil, noget for langt frem. Til Besørgelsen af Englandsfarten, hvis stigende Betydning allerede stod klart for ham, søgte han i Aaret 1866 gennem sine Forbindelser i England at danne et nyt Selskab: The Anglo-Danish Steam-Navigation Company. Der var allede bestilt 4 Skibe hos Andrew Leslie & Co., Hebburn, men inden de endnu var færdige, indtraf en uventet Begivenhed. Allerede i Maj 1866 stansede Overend, Gurney & Co. i London sine Betalinger, og dette gav Stødet til en fuldstændig Krise, hvis dybere liggende Aarsag vistnok har været alt for store Kapitalers pludselige Fastbinden. Følgen var den almindelige Ængstelse og Usikkerhed, der under saadanne Forhold saa at sige griber alle. Kochs engelske Forbindelser trak sig for deres Vedkommende tilbage, og dermed var hans Foretagende, om end ikke fuldstændig strandet, saa dog løbet paa Grund.

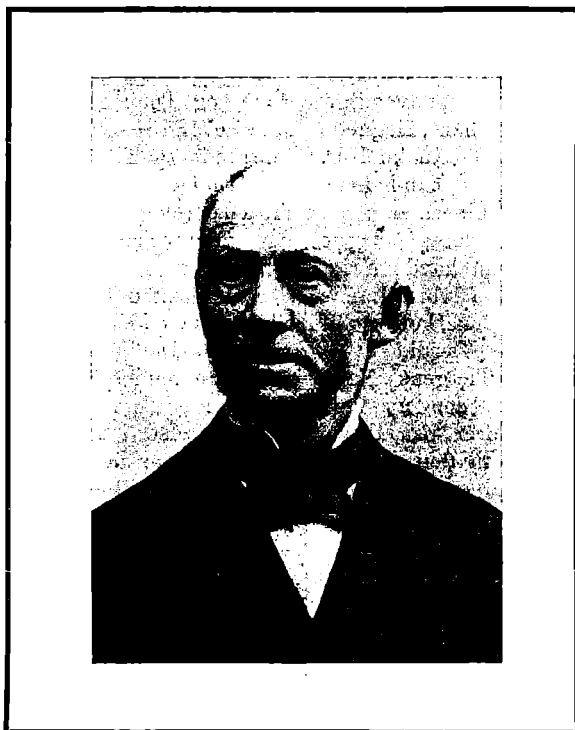
Da var det, at Privatbankens Direktør C. F. Tietgen under de Forsøg, der fra forskellig Side blev gjort paa at sikre de bestilte Skibe for den danske Handelsflaade, fattede Ideen til en Sammenslutning mellem Danmarks daværende tre største Rederiforeninger (nemlig Koch & Henderson, H. P. Prior og Det almindelige

danske Dampskibsselskab) til ét stort Aktieselskab. Skulde der skaffes Kapital til Sikring af de 4 nybyggede Skibe, maatte det nemlig ske ved et ekstraordinært Skridt, thi ad almindelig Vej og paa almindelig Vis var dette under de givne Tidsforhold saa at sige ugørligt. Dog var dette ikke Hovedsagen. Men der aabnede sig her for Tietgens Blik en pludselig Mulighed for at sammenknytte indenlandsk og udenlandsk Dampskibsfart, saaledes at disse, ifølge deres hele Natur forskelligartede Virksomheder, hvis Udvikling og Trivsel beror paa helt forskellige økonomiske Vilkaar, Betingelser og Forudsætninger, gensidig kunde støtte og opbølge hinanden for i deres Forening først for Alvor at fremme Landets Handel og Omsætning. Navnlig vilde Udenrigsfarten vinde et sikkert Rygstød i Indenrigsfarten, som altid lettere end hin kunde overses og beherskes, og som altid vilde være relativt uafhængig af det almindelige Fragtmarkeds vekslende Konjunkturer. Og denne sidste Fart vilde paa sin Side gavnes ved at bringes i Forbindelse med de udenlandske Linjer, en Forbindelse, som i 1866 fuldstændig savnedes til største Fortræd for Provinsernes Handel. Da der nemlig manglede gennemgaaende Takster fra Udlandet til Danmarks forskellige Købstæder, var Følgen den, at disse stadig maatte lade deres Varer gaa over Kjøbenhavn. Ogsaa paa dette Forhold vilde der ved samme Lejlighed paa naturlig Maade kunne raades Bod.“

Det var Tietgens geniale Blik for den moderne Vareomsætnings Krav, der førte til Dannelsen af „Det forenede Dampskibsselskab“ den 11. December 1866.

Han valgtes til Formand i Selskabets Bestyrelse, og han var i denne Egenskab dets Leder, det kan vel siges dets enevældige Leder, indtil Sygdom i Halvfemserne tvang ham ud af denne som af saa mange andre Stillinger. Om Tietgens Ledelse af Selskabet kan vel næppe endnu udtales nogen kompetent Dom paa Grundlag af det Materiale, der foreligger for Offentligheden. Men han stod i Spidsen for Selskabet i den Periode, da det udviklede sig til et af Verdens betydeligere Rederier, og da dets Flag vajede i et stedse større Antal Farvande. I en anden Artikel her i Bladet vil man i Dag kunne læse om den mægtige Flaade, der nu sejler under Selskabets Mærke. Og som Skaberen af dette Foretagende staaer Tietgens Navn forrest i vor Dampskibsfarts Historie.

Ogsaa det nu opløste Thingvallaselskab skylder Tietgens Initiativ sin Tilværelse. Dets Opgave var jo at besørge den betydelige Trafik, navnlig med Passagerer, mellem Skandinavien og New York, og den Tanke, der laa til Grund for det, viser endnu i Dag sin Levedygtighed, for saa vidt som denne Trafik stedse foregaar under dansk Flag, og som man netop nu rustet sig til under „Det forenede Dampskibsselskabs“ Mærke at besørge den med tidssvarende Skibe. Men Thingvallaselskabet lykkedes det ikke at løse sin Opgave, og det synes ikke, at Tietgen i Tide har forstaaet Betydningen af, netop i denne Rute at arbejde med fuldt ud tids-



svarende Materiel. — Af andre Foretagender, der har Interesse for Skibsfarten, var Tietgen knyttet til Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, i hvis Bestyrelse han var Formand i en lang Aarrække, til Svitzers Bjærgningsentreprise og til Stiftelsen Georg Stages Minde. Endelig skal det fremhæves, at det var Tietgen, der gav Stødet til Oprettelsen af Nordisk Skibsrederforening i 1889.

Det er da en Mand, der har haft den største Betydning for Danmarks Skibsfart, der nu er gaaet bort. Og hans Betydning rakte jo, gennem hans storslaaede Virksomhed paa en Mængde af det økonomiske Livs Omraader, endnu langt videre. Som Leder af saa mange store Foretagender var Tietgen en Mand, i hvis Haand en uhyre Magt var lagt, og han brugte den hensynsløst overfor Personer og Planer, der gik ham eller hans egne Planer imod. Maaske er det ikke rigtigt i denne Forbindelse at minde om den levende Modstand, han gjorde mod Anlæget af Kjøbenhavns Frihavn; thi Tiden har vel endnu ikke godtgjort, om han eller Frihavns Talsmænd den Gang saa rigtigt. Men han havde de Fejl, der — desværre — oftest klæbe ved de store Mænd; hans Personlighed var, som den fremtraadte i det offentlige Liv, kold og haard, hvad maaske er nødvendigt, naar man skal regere over saa meget, og han tilegnede sig vanskeligt Respekt for modstaaende Anskuelser. Hans talrige Undergivne i de store Selskaber, han ledede, var for ham vistnok kun Hjul i det store Maskineri, som han styrede, ikke levende Mennesker, der ved deres Arbejde dog førte hans Tanker ud i Livet. Og han havde i rigt Maal den Egenskab, der gror saa frodigt i vort Land: Forfængeligheden, der giver de ydre Udmærkelser, af hvilke han selvfølgelig havde en Mængde, Værdi.

I vor Dampskibsfarts Historie vil Tietgens Navn staa som en af Mærkepølene. Han viste den ny Veje og han var gennem mange Aar dens Fører paa disse. Hvis den største Damper, der er bygget til den danske Handelsflaade, naar den om kort Tid skal gaa over Atlanterhavet under „Det forenede Dampskibsselskabs“ Flag, skulde haft et Navn, der symboliserede baade Fortiden og det Initiativ, der skaber Fremtiden, burde den heddet C. F. Tietgen.

## Danmarks Handelsflaade i 1900.

Fra Statens statistiske Bureau er udgaaet den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart. Dens Oplysninger er af største Betydning ved Bedømmelsen af vor Handelsflaades og Skibsfarts Udvikling i det forløbne Aar.

Den samlede, under dansk Flag farende Handelsflaade havde ved Slutningen af 1900 følgende Størrelse:

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod efter denne Opgørelse d. 31. December 1900 af 3,500 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 394,253 Tons. Heraf var 3,017 Sejlskibe med 146,900 R.-T. og 483 Dampskibe med 247,353 R.-T. Desuden fandtes 11,859 Baade paa 4 R.-T. eller derunder samt 135 ikke selvbevægende Pramme og Lægtre med ialt 6,454 R.-T. og 34 Dampuddybningsmaskiner med ialt 1,542 R.-T. Af Dampskibene var 415 Skrueskibe, 30 Hjulskibe og 38 Skruebaade; 375 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart, de øvrige til specielle Øjemed.

I Aaret 1900 er baade Sejlflaaden og Dampflaaden formindskede saavel i Antal som i Tonnage. Sejlflaaden er formindsket med 30 Skibe og 8,371 R.-T. eller c. 5 pCt., Dampflaaden med 14 Skibe og 7,845 R.-T. eller c. 3 pCt.

I de sidste 5 Aar er Sejlskibenes Antal forøget med 7 Skibe, men deres Tonnage er formindsket med 32,006 R.-T. (c. 18 pCt.). Derimod har der for Dampflaadens Vedkommende fundet en betydelig Tilvækst Sted baade i Antal og Tonnage, henholdsvis 82 Skibe og 103,294 R.-T. eller over 70 pCt. Dampskibenes Antal og Tonnage har været i uafbrudt Opgang gennem Aarene 1896—99, hvorimod der, som ovenfor nævnt, er indtraadt en Tilbagegang i Løbet af Aaret 1900\*).

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade (over 4 R.-T.) i de sidste 34 Aar viser, at i det første Tiaar finder vi snart Forøgelse, snart Formindskelse i Antallet af Sejlskibe, men samtidig er der en næsten uafbrudt Tilvækst i Tonnagen og tillige i Skibenes Gennemsnitsstørrelse. Med 1877 begynder Nedgangen. Denne viser sig ikke i Antallet af Skibe, thi dette holder sig omkring 3,000 i den hele Periode; derimod er Tonnagen og dermed ogsaa Skibenes Gennemsnitsstørrelse i stadig Nedgang indtil Slutningen af Firsene, da der indtræder en kort Opsvingsperiode gennem Femaaret 1889—93, efter hvilket Tidspunkt der atter indtræder en stærk Tilbagegang. Følgende Tal viser Forholdene ved Overgangsarene:

	Antal.	Reg. Tons.	Gennemsnitsstørrelse.
31. Marts 1867 . . . . .	2,673	162,008	60
31. Decbr. 1876 . . . . .	2,966	210,703	71
— 1888 . . . . .	2,889	166,887	58
— 1893 . . . . .	3,116	194,656	62
— 1900 . . . . .	3,017	146,900	49

For Dampskibenes Vedkommende træffer vi, lige modsat, ganske enkelte og kortvarige Stilstandsperioder, men som Helhed en stærk Fremgang, baade i Antal, i Gennemsnitsstørrelse og i Hestekraft. Med Tonnagen som Udgangspunkt finder vi en jævn aarlig Stigning indtil 1870ernes Begyndelse (1867: 8,500, 1871: 12,000 R.-T.); dernæst i første Halvdel af 1870erne en særdeles be-

\*) Overalt, hvor der i det følgende foretages Sammenligning mellem Dampskibstonnagen i 1900 og Aarene forud for 1895, vil først nævnte blive omsat i „Danube Rule“ og Sammenligningen blive foretaget paa Grundlag af de omsatte Tal.

	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark . . . . .	3017	146900	483	247353	51507	3500	394253
Færøerne . . . . .	89	6656	2	285	73	91	6941
Island . . . . .	99	4251	35	2491	1388	134	6742
Dansk Vestindien . . . . .	47	496	1	8	6	48	504
Ialt . . . . .	3252	158803	521	250137	52974	3773	408440

tydelig Tilvækst (1871: 12,000, 1875: 39,000 R.-T.); herefter atter i et Femaar en jævnere Forøgelse (1875: 39,000, 1880: 52,000 R.-T.); i det næste Femaar, første Halvdel af 1880erne, kommer paany et meget stærkt Opsving (1880: 52,000, 1885: 90,000 R.-T.); i de nærmest følgende Aar er der Stilstand eller Tilbagegang, men fra de 90,000 R.-T., vi atter finder i 1887, er der uafbrudt Stigning til midt i 1899. Det er dog navnlig 1898 og 1899, der har bragt en saa overordentlig Forøgelse af Dampskibsflaaden (fra 199,000 R.-T. i 1897 til 281,000 R.-T. i 1899). Den gennemsnitlige aarlige Forøgelse i Damp-Handelsflaadens Tonnage udgjorde i Femaaret 1887—92 omtrent 6,000 R.-T., i Femaaret 1892—97 c. 16,000, men i de to Aar, 1897—99, over 40,000 R.-T. Fra midt i 1899 til midt i 1900 er Tonnagen gaaet ned fra 281,000 R.-T. til 272,000 R.-T. Hvorledes denne Formindskelse er fremkommen gennem Til- og Afgang, ses af nedenstaaende Tabel, der viser et Salg til Udlandet fra den danske Handelsflaade paa 20 Dampskibe med en Tonnage af 13,702 R.-T. (Brit. R.), heri indbefattet 2 Skibe med 5,265 R.-T., der er gaaede over fra det danske til det russiske østasiatiske Kompagni, idet disse Skibe ved at blive satte under russisk Flag faar Lejlighed til at deltage i russisk Kystfart.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1900 stiller sig saaledes:

med 80 R.-T., Aalborg 2 Sejlskibe med 9 R.-T., Aarhus (Hou) 1 Sejlskib med 4 R.-T., Fanø (Nordby) 2 Sejlskibe med 38 R.-T., Frederikshavn 13 Sejlskibe med 248 R.-T., Kolding 1 Sejlskib med 40 R.-T., Læsø 1 Sejlskib med 10 R.-T., Nykjøbing M. 1 Sejlskib med 16 R.-T., Vejle 1 Sejlskib med 38 R.-T. — For fremmed Regning er i 1900 nybygget 2 Sejlskibe med 45 R. T., nemlig 1 i Rønne og 1 i Assens, begge for tysk Regning, og 4 Dampskibe med 6,757 R.-T., nemlig 1 i Kjøbenhavn og 3 i Helsingør, alle for russisk Regning.

Bygningssummen for Nybygninger af danske Skibe her i Landet kan ansættes til følgende Beløb:

	Sejlskibe. Kr.	Dampskibe. Kr.	Ialt. Kr.
1896.....	429,000	15,000	444,000
1897.....	453,000	3,800,000	4,253,000
1898.....	770,000	2,800,000	3,570,000
1899.....	986,000	2,200,000	3,186,000
1900.....	761,000	1,150,000	1,911,000

Bygningssummen for de for fremmed Regning byggede Skibe anslaaes til 2,349,000 Kr.

Blant de i 1900 fra Udlandet indkøbte Sejlskibe fandtes der 3 (nybyggede) Skibe (Skonnerter, hvoraf 2 tremastede) af Staal med 514 R.-T., og den i

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygning her i Landet		Ved Køb fra Udlandet		Ialt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		Ialt	
	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage
Sejlskibe....	69	2986	30	3685	99	6671	56	8394	42	5467	18	588	116	14449
Dampskibe..	5	727	16	9574	21	10801	5	4183	20	13702	2	226	27	18111
Tilsammen	74	3713	46	13259	120	16972	61	12577	62	19169	20	814	143	32560

For Sejlskibenes Vedkommende udviser denne Tabel en Formindskelse i Antallet paa 17 Skibe og en Formindskelse i Register-Tonnage paa 7,778 Tons; for Dampskibenes en Formindskelse henholdsvis paa 6 Skibe og 7,810 Tons. Uoverensstemmelsen mellem disse Talstørrelser og den foranstaaende Opgørelse af Handelsflaadens Størrelse ved Begyndelsen og Udgang af 1900 hidrører fra, at den i Aarets Løb ved Skibenes Ommaaling — dels efter Ombygning, dels i Henhold til „British Rule“ — foregaaede Forandring i Handelsflaadens Størrelse ikke findes optagen i ovenstaaende Tabel over Tilgang og Afgang.

Af de i 1900 her i Landet nybyggede Sejlskibe kan 31 med 382 R. T. henregnes til Fiskerifartøjer. Flaaden til dette Brug bestod ved Aarets Udgang af 1,018 Sejlfartøjer med 11,771 R.-T. (heri medregnet 8 fra Udlandet i 1900 indførte Fiskerifartøjer med 206 R.-T.) samt 4 Dampfartøjer med 241 R.-T.

Bygningsstederne for de i 1900 nybyggede danske Skibe var: Kjøbenhavn 1 Sejlskib med 6 R.-T., 5 Dampskibe med 727 R.-T., Faxe 2 Sejlskibe med 57 R.-T., Frederikssund 6 Sejlskibe med 33 R.-T., Frederiksværk 2 Sejlskibe med 12 R. T., Nykjøbing F. 1 Sejlskib med 4 R.-T., Stubbekjøbing 2 Sejlskibe med 47 R.-T., Bandholm 1 Sejlskib med 39 R.-T., Nakskov 1 Sejlskib med 8 R.-T., Assens 2 Sejlskibe med 53 R.-T., Bogense 1 Sejlskib med 23 R.-T., Faaborg 1 Sejlskib med 47 R.-T., Nyborg 2 Sejlskibe med 40 R.-T., Odense 2 Sejlskibe med 182 R.-T., Svendborg 15 Sejlskibe med 1,394 R.-T., Rudkjøbing 1 Sejlskib med 6 R.-T., Marstal 6 Sejlskibe med 552 R.-T., Ærøskjøbing 1 Sejlskib

1891 paabegyndte Indførsel af Sejlskibe af Staal, nybyggede i Udlandet for dansk Regning, der var standset i Aarene 1894—96, men paany blev optagen i 1897—99, er altsaa fortsat i 1900. Derimod er der ikke her i Landet i 1900 nybygget noget Sejlskib af Staal. Medens der indtil 1886 intet Jærnskib gaves i Sejlflaaden, findes der nu af Jærn- og Staalskibe tilsammen 71 Skibe med 37,643 R.-T., d. v. s. med 25,6 pCt. af hele Sejlflaadens Tonnage.

De indførte nybyggede Skibe har følgende Bygningssteder: Kristiansstad 2 Dampskibe med 19 R.-T., Kristianssand 1 Sejlskib med 46 R.-T., Arendal 1 Sejlskib med 268 R.-T., Flensborg 1 Dampskib med 20 R.-T., Martenshoek (Holland) 3 Sejlskibe med 514 R.-T., West Hartlepool 2 Dampskibe med 2,403 R.-T. — tilsammen 5 Sejlskibe med 828 R.-T. og 5 Dampskibe med 2,442 R.-T.

Købsummen for og Indførselstolden af de fra Udlandet tilkøbte Skibe i Aarene 1896—1900 kan ansættes til følgende Beløb:

	Købsum.			Indførselstold. Kr.
	Sejlskibe. Kr.	Dampskibe. Kr.	Ialt. Kr.	
1896..	279,400	7,360,800	7,640,200	225,600
1897..	256,700	4,109,900	4,366,600	131,000
1898..	329,800	13,554,300	13,884,100	412,900
1899..	495,800	11,152,800	11,648,600	349,400
1900..	530,900	3,409,500	3,940,400	117,500

Til Forøgelse og Fornyelse af Handelsflaaden er der altsaa ved Nybygning her i Landet og



ved Køb fra Udlandet anvendt følgende Beløb i de fem sidste Aar:

	Bygningssum for Nybygninger her i Landet. Kr.	Købesum for tilkøbte fra Udlandet. Kr.	Skibe, Tilsammen. Kr.
1896...	444,000	7,640,000	8,084,000
1897...	4,253,000	4,367,000	8,620,000
1898...	3,570,000	13,884,000	17,454,000
1899...	3,186,000	11,649,000	14,835,000
1900...	1,911,000	3,940,000	5,851,000

Det samlede Beløb, der anvendtes i 1900 (5,85 Mill. Kr.) var altsaa ikke blot langt lavere end Beløbene i de to

Rusland, 9,300 Kr. paa Slesvig, 683,000 Kr. paa det øvrige Tyskland, 126,200 Kr. paa England, 216,000 Kr. paa Holland, 12,000 Kr. paa Spanien, 28,800 Kr. paa Italien, 120,000 Kr. paa Tyrkiet og 32,400 Kr. paa Brasilien. Det er saaledes særlig til Rusland og dernæst til Tyskland, at Afgangen ved Salg har fundet Sted, tilmed af ny og store Skibe, idet der til Rusland for den anførte Sum er solgt 3 Dampskibe med 6,159 R.-T. og til Tyskland 2 Dampskibe med 1,786 R.-T.

Fordelingen af Skibene efter deres Størrelse fremgaar af nedenstaaende Tabel, der viser Fordelingen i 1900 og 1895 (det første Aar „British Rule“ anvendtes) mellem mindre Skibe, der væsentlig gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe.

		Kystskibe (over 4 til 50 R. T.)		Skibe af Mellemstørrelse (over 50 til 300 R. T.)		Store Skibe (over 300 R. T.)	
		Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage
1895	Sejlskibe . . . . .	2,283	33,513	616	83,618	111	61,775
	Dampskibe . . . . .	129	1,942	117	18,846	155	123,271
	Tilsammen . . . . .	2,412	35,455	733	102,464	266	185,046
1900	Sejlskibe . . . . .	2,460	35,834	487	66,222	70	44,844
	Dampskibe . . . . .	143	2,423	110	16,629	230	223,301
	Tilsammen . . . . .	2,603	38,257	597	82,851	300	273,145

nærmest foregaaende Aar med deres ganske ekstra ordinære Forøgelse, men ogsaa lavere end Anskaffelsesbeløbene i de to andre i Oversigten anførte Aar. Beløbet i 1900 svarer derimod omtrent til Værdierne i første Halvdel af 1890erne, idet den gennemsnitlige Anskaffelsesum for 1891—95 er anslaaet til 5,2 Mill. Kr.

Afgangen ved Forlis. I 1900 er udslettet som forlist ved Stranding 39 Skibe med 9,091 R.-T., 13 Skibe med 2,131 R.-T. er forladte i rum Sø i synkefærdig Stand og 9 Skibe med 1,355 R.-T. og med 56 Mand Besætning er sporeløst forsvundne. Foruden disse 56 Mand er desuden 23 Mand omkomne ved Forlis. — Den Kapital, som er tabt ved samtlige i 1900 registrerede Forlis, anslaaes til 2,587,000 Kr.

Afgangen ved Salg til Udlandet i 1900 repræsenterer 4,708,300 Kr., der fordelte sig med 462,100 Kr. paa Norge, 543,500 Kr. paa Sverrig, 2,475,000 Kr. paa

Det fremgaar heraf, at Gennemsnitstonnagen baade for Sejl- og Dampskibe i de to første Størrelsesgrupper omtrent er forbleven uforandret i Femaaret, men at der for de store Skibes Vedkommende har været en betydelig Forøgelse i Gennemsnitstonnagen; denne steg for Sejlskibene fra 556 R.-T. i 1895 til 640 R.-T. i 1900 og for Dampskibene fra 795 til 990 R.-T. — Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes ved Udgangen af 1900 99, nemlig af Sejlskibe 13 med ialt 16,712 R.-T. og af Dampskibe 86 med ialt 135,400 R.-T. Af Sejlskibene var 7 hjemmehørende paa Fanø, 3 i Kjøbenhavn, 1 i Skjelskør, 1 i Odense og 1 i Kolding; af Dampskibene var 83 hjemmehørende i Kjøbenhavn, 1 i Helsingør, 1 i Aalborg og 1 i Aarhus.

Fordelingen af vor Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1900 ses af følgende Tabel:

	Sejlfldaaden				Dampflaaden				Tilsammen			
	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register-Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage
Kjøbenhavn . . . . .	279	9.3	17,020	11.6	284	58.8	209,274	84.6	563	16.1	226,294	57.4
Sjælland . . . . .	526	17.4	11,229	7.6	37	7.7	8,181	3.3	563	16.1	19,410	4.9
Bornholm . . . . .	181	6.0	6,744	4.6	8	1.7	1,496	0.6	189	5.4	3,240	2.1
Lolland-Falster . . . . .	155	5.2	2,211	1.5	16	3.3	1,447	0.6	171	4.9	3,658	0.9
Fyen . . . . .	888	29.4	59,665	40.6	34	7.0	2,381	1.0	922	26.3	62,046	15.8
Øerne, ialt . . . . .	1,750	58.0	79,849	54.3	95	19.7	13,505	5.5	1,845	52.7	93,354	23.7
Jyllands Østkyst . . . . .	529	17.5	11,546	7.9	58	12.0	9,237	3.7	587	16.8	20,783	5.3
Jyllands Vestkyst . . . . .	170	5.6	33,378	22.7	28	5.8	11,242	4.5	198	5.6	44,620	11.3
Byerne ved Limfj. . . . .	289	9.6	5,107	3.5	18	3.7	4,095	1.7	307	8.8	9,202	2.3
Jylland, ialt . . . . .	988	32.7	50,031	34.1	104	21.5	24,574	9.9	1,092	31.2	74,605	18.9
Ialt . . . . .	3,017	100.0	146,900	100.0	483	100.0	247,353	100.0	3,500	100.0	394,253	100.0

Det fremgaar heraf, at Kjøbenhavns Handelsflaade d. 31. Decbr. 1900 bestod af 563 Skibe med 226,294 R.-T. eller omtrent 57½ pCt. af hele Flaadens Tonnage. Hovedstadens Sejlflaade er i 1900 formindsket med 1,125 R.-T., og den udgør nu knap to Femtedele (39 pCt.) af, hvad den var paa sit Højdepunkt, i 1859, idet den den Gang omfattede 44,146 R.-T. Dampflaaden er ligeledes i det sidste Aar bleven formindsket baade i Antal og Tonnage, nemlig med 8 Skibe og 9,781 R.-T., paa Grund af det ualmindelig store Omfang, som Salget til Udlandet, særlig af meget store Dampskibe, har haft i det forløbne Aar. Kjøbenhavns Dampflaade har i de sidste fem Aar været underkastet følgende Bevægelser: I 1896 forøgedes den med 11 Skibe og 18,613 R.-T., i 1897 med 11 Skibe og 16,579 R.-T., i 1898 med 29 Skibe og 38,495 R.-T., i 1899 med 22 Skibe og 29,493 R.-T., og i 1900 formindskedes den med 8 Skibe og 9,781 R.-T. Ved Udgangen af 1900 udgjorde den c 85 pCt. af hele Dampflaadens Tonnage, hvoraf atter følger, at de i Provinserne hjemmehørende Dampskibe stadig kun spiller en forholdsvis underordnet Rolle. Af Hovedstadens Dampflaade ejede Det forenede Dampskibsselskab 79 Skibe med 63,370 R.-T. og med 15,240 nom. HK.; samme Selskab ejede ialt 131 Skibe med 76,513 R.-T. og 18,660 nom. HK. De kjøbenhavnske Dampskibe var d. 31. December 1900 gennemsnitlig 4 Gange større end Provinsernes (henholdsvis 737 R.-T. og 191 R.-T.), hvorimod Kjøbenhavns og Provinsernes Sejlskibe gennemsnitlig var af omtrent samme Størrelse (henholdsvis 61 R.-T. og 47 R.-T.).

Hvad angaar Landsdelene udenfor Kjøbenhavn ses det, at Øernes Handelsflaade fremdeles er større end Jyllands. Dette skyldes fornemlig den fynske Øgruppe, særlig det sydlige Fyen med Faaborg og Svendborg Tolddistrikter samt Langeland og Ærø. — For Jyllands Vedkommende overstiger Vestkystens Tonnage fremdeles Østkystens, hvad næsten udelukkende skyldes Fanø. — Følgende Provinstoldsteder havde ved Udgangen af 1900 en Handelsflaade paa over 10,000 R.-T.: Fanø 79 Skibe og 30,656 R.-T., Marstal 279 Skibe og 26,925 R.-T., Svendborg 277 Skibe og 20,113 R.-T. samt Esbjerg 102 Skibe og 12,658 R.-T.

*Kjøbenhavn, d. 24. Oktober 1901.*

De lange Forhør, der har været afholdte i Anledning af den engelske Torpedobaadsødelægger Cobras Undergang, er nu afsluttede, og Undersøgelssdomstolen har afsagt sin Kendelse. Denne lyder saaledes:

„Domstolen er kommen til det Resultat, at „Cobra“ ikke har stødt mod Grunden og ikke heller mod nogen i Søen flydende Genstand; dens Undergang kan ikke heller tilskrives nogen Fejl ved Navigeringen, men har sin Aarsag i Skibets for svage Bygning. „Cobra“ var svagere bygget end andre Torpedobaadsødelæggere og det maa derfor beklages, at den blev købt til Anvendelse i Flaaden.“

Domstolen udtaler sluttelig sin Anerkendelse af de overlevendes Opførsel, da Ulykken fandt Sted.

I Anledning af den i vort sidste Nummer refererede Skrivelse fra forskellige herværende Firmaer angaaende Forholdene i Drogden, anmoder Lodsinspektøren ved Kjøbenhavns Lodseri, Kommandør Holbøll os om at oplyse, at det er ikke en Deputation af Kjøbenhavns Lodser, men 8 Lodser, som uden Bemyndigelse af deres nærmeste overordnede og de andre Lodser har udtalt sig som anført om Forholdene i Drogden.

Det ansete engelske Søfartsblad Shipping Gazette udsendte i Fredags sit 20,000de Nummer. Bladet udgik første Gang d. 4. Januar 1836.

I Esbjerg er dannet en Komite, der vil arbejde for Oprettelsen af et Sømands- og Fiskerhjem i Esbjerg. Hjemmet agtes bygget ved Havnen paa en dertil skænket Grund; det skal kunne rumme Afholdsrestaurations med Læse- og Skriveværelse samt Logi for 10 Sømænd. Fremdeles tænker man sig i Bygningen at oprette en Skole for Fiskere, fra hvilken skal kunne tages Fiskeskipperprøven. Udgifterne til Planens Gennemførelse anslaaes til godt 20,000 Kr. Bidrag modtages af Komiteen, hvis Formand er Sognepræst Chr. Bruun og hvis Kasserer er Snedkermester C. P. Jensen, begge i Esbjerg.

Ved en i Hamburg afholdt Undersøgelse angaaende Sammenstødet mellem de to store tyske Dampere Reichstag, tilhørende den tyske østafrikanske Linje, og Fürst Bismarck, tilhørende Hamburg—Amerika Linjen, fremkom bl. a. følgende:

Reichstag var for udgaaende fra Hamburg og passerede om Aftenen Cuxhaven Red; man bemærkede da en stor Damper, der, da man kom nærmere, viste sig at ligge til Ankers med Stævnen i nord; sydfor laa en anden Damper; da det viste sig umuligt for „Reichstag“ at gaa agten om, søgte den at gaa for om, men naaede ikke dette, hvorimod den skræbete med Siden mod „Fürst Bismarcks“ Stævn.

Retten udtalte, at Grunden til Sammenstødet var, at Fürst Bismarck havde lagt sig til Ankers saa nær ved Farvandets østlige Grænse, at den svajede ind i Løbet, og i dette var det ifølge Anordningerne for Elben forbudt at ankre. Da Amerika Linjens Dampere ikke paa Grund af deres Størrelse kan ankre det paagældende Sted, uden at overtræde de nævnte Anordninger, naar de svajer, syntes det nødvendig at vælge en anden Ankerplads for disse Skibe. Reichstag fandtes fuldstændig uden Skyld i Sammenstødet.

Fra Kronstadt skriver en Dampskibsreder til engelske Blade:

Da den Tid nu nærmer sig, da nogle af Stuverne i St. Petersburg og Kronstadt tager til Udlandet for at slutte Kontrakter for næste Saison, er det nødvendigt at gøre Redere og Tidsbefragtere opmærksomme paa nogle uheldige Bestemmelser, som disse Kontrakter indeholder. Der vilde intet være at indvende mod at kontrahere, dersom dette kunde bringe Rederne mindste Fordel, men Erfaringen har vist, at det er Stuveren, der fuldstændig tager Fordelen, og at de Dampere, der ankommer uden at have sluttet Kontrakt, stedse staa sig bedst. Den gængse Rate for Kul, Koks etc. er meget beskedent i disse Kontrakter, saa at det faar Udseende af, at Losningen vil blive særdeles billig, men der maa hertil føjes Udgifterne til Kurve, Overarbejde etc., den utvivlsomt vil sikkre Stuveren Fordelen. I Tilfælde af, at Strejke udbræder, gaar det altid ud over Rederne. — En anden Bestemmelse fastsætter en Mulkt af 150 Lst. for ikke at efterkomme Kontrakten, men dette er en ren pro forma Bestemmelse, der fuldstændig er i Favør af Stuveren, idet Kontrakterne har Gyldighed i Udlandet, men ikke i Rusland, undtagen naar de er udfærdigede af Notarius publikus. Overenskomsten er derfor i Virkeligheden Humbug. I Stedet for Bestemmelsen om, „at denne Kontrakt skal gælde i to Aar“, vil jeg foreslaa, at man fastsætter, at „Rederen skal have Ret til at hæve denne Kontrakt, hvis han ikke er tilfreds med den.“

## Fragtmarkedet.

Der er ikke nogen Forandring at konstatere i den forløbne Uge. Raterne holder sig i alle Retninger saa usle, at det er ubegribeligt, at der ikke lægges langt flere Dampere op end Tilfældet nu er. Der er mange Redere, som stadig klynger sig til Haabet om, at fordelagtigere Konjunkturer snart vil indtræde, og derfor stadig lader deres Baade sejle, men de skuffes jo bestandig paa det sørgeligste, og da Udsigterne til en snarlig Bedring bliver mindre og mindre Dag for Dag, er der ingen Tvivl om, at de Dampere, der lægges op i Tide, vil sætte færre Penge til end de, der holdes i Gang til saa ruinerende lave Rater som de nuværende. Der ræsonneres ofte, og det med Rette, at det er kedeligt for Besætningernes Skyld at maatte ty til Oplægning, men paa den anden Side kan det heller ikke godt forsvares at holde Skibene i Gang, naar der ved at sejles sættes flere Penge til end Oplægning vilde koste. Lægges der Skibe op efter en større Maalestok her hjemme, vil der jo nok blive en Del ledige Søfolk og Søfyrbødere, men da Skibene næppe lægges op paa én Gang og der til de Skibe, som vedblivende holdes i Fart, jo stadig skiftes Mandskab i større eller mindre Udstrækning, foruden at der fra Tyskland og England ogsaa stadig vil være Brug for Folk, turde der næppe frembyde sig særlig store Vanskeligheder for at faa Hyre. Hvorledes det vilde stille sig for Skibsførernes og Officerernes Vedkomnende, maatte der tages Bestemmelser om paa et Rederimøde, hvor samtlige Redere burde blive enige om de nærmere Betingelser, og Rederne vilde utvivlsomt vise den størst mulige Humanitet og stille deres Førere og Officerer saa fordelagtigt som Tiderne paa nogen Maade tillader det. For at illustrere hvor elendige Rater, der i den forløbne Uge er accepterede, skal vi blot anføre følgende: 5/3 for Kul Cardiff/Piræus, 3/9 Cardiff/Malta, 5/3 Tyne/Alexandria, 9/6 Philadelphia/Rouen, endvidere 10/6 paa Netto Charter fra New Orleans til Kontinentet, 36/ for Planker fra St. John til Englands Vestkyst (med Vinterdækslast!). Ved saadanne og lignende Fragter er det bedre slet ikke at røre, og paa Tynen lægges nu ogsaa flere og flere Dampere op.

Det østlige Marked er livløst med uforandrede Rater. Calcutta betaler 19/6 à 20/ pr. Oktbr./Novbr. til Dundee eller London, ligesom samme Rate er betalt til Boulogne pr. December. For Ris fra Rangoon til Liverpool er sluttet til 15/ én, 15/6 to Havne, medens Noteringerne fra Bombay er rent nominelle.

Fra Sortehavet er der fremdeles et ganske godt Begær efter Tonnage, navnlig prompt, ligesom ogsaa Azoff er lidt livligere, men Raterne er gennemgaaende lavere end for en Uge siden, hovedsagelig fordi der fra Donauen næsten ingen Efterspørgsel er mere. Fra Odessa er „berth“ Raten 9/ à 9/3 pr. November til L. H. A. R., 8/6 à 8/9 pr. December, og fra Sulina er sidst sluttet til 10/9 N. C. pr. primo November. Azoff betaler nu, da Sæsonen nærmer sig sin Slutning, og der snart bliver Fare for Is, 12/3 à 12/6 N. C. for primo November Tonnage. For Salt fra Eupatoria til Neufahrwasser er der sluttet en mindre Damper (dansk) til 16/6 pr. Ton, hvilket er en ganske god Rate, dersom der ikke tilstøder Baaden noget Ophold paa Lasteplassen.

Middelhavet viser ingen Forandring. Der slutes nok en hel Del Dampere, navnlig for Erts, men Raterne er daarlige. Der betales 8/3 Malaga/Rotterdam, 7/9 Benisaf/Tyne Dock, option 8/ Holland, 8/6 Carthagen/Middlesbro, alt med „full terms“, hvorimod der med „free dispatch“ sidst sluttedes til 8/1½ Huelva/Dunkirk, 6/3 Elba/Glasgow, 6/3 Sevilla/Ardrossan. For Esparto fra Tunis til Firth of Forth noteres 14/, og fra Oran til Garston 13/, Dundee 13/6. Fra Bona noteres for Fosfat 6/9 til Leith eller Boness, 7/ Garston. Bilbao har fragtet livligt som følger: 5/ Rotterdam, 5/1½ Middlesbro eller

West Hartlepool, 5/3 Stockton eller Barrow, 5/6 Glasgow, 6/6 Maryport eller Whitehaven.

Amerika har fragtet lidt livligere for Bomuld, hovedsagelig fra Atlanterhavspladserne, men Raterne har ikke bedret sig. Der betales for November Tonnage 25/ à 27/6 til Liverpool, Manchester eller Bremen fra Havne som Savannah eller Brunswick. Kornlaster mangler fremdeles, og paa Netto Charter fra Golfen er Raten højst 10/6 for prompt, 11/ pr. Novbr./Decbr. til udsøgt Havn U. K. eller Kont. Pr. 5./25. November er der til Danmark sidst betalt 13/ én, 13/6 to Havne. Tømmerfragterne er lavere paa Basis af 85/ fra Pensacola til Kontinentet, 87/6 Kontinentet og U. K. (2 Lossepladser). Fra de kanadiske Havne er det nu omtrent forbi med Afskibningerne for i Aar. Den sidst betalte Rate var 36/ fra St. John til Englands Vestkyst.

La Plata er mat for de nærmeste Maaneder og noterer nominelt 12/6 fra San Lorenzo til Evropa pr. November, 10/6 à 11/ til direkte udsøgt Havn. Pr. Januar/Februar/Marts kan betinges 17/6 à 18/ til U. K. eller Kont.

I Østersømarkedet er kun det at bemærke, at St. Petersborg nu, da Sæsonen snart er forbi, er højere, og der kan nu opnaas 1/4½ Hvodebasis til London, 1/6 Kontinentet (H. H.) 1/7½ Rouen, men herud over er der ingen nævneværdige Forandringer. Kronstadt noterer 27/6 til London, 22/ for mindre Baade til Østkysten af Skotland. Riga er fremdeles mat og betaler højst Frcs. 24 D/B. til Antwerpen eller Dunkirk, Frcs. 27 Rouen. Der ventes snart at ville fremkomme en Del Hør, men Raten herfor er næppe over 18 Frcs. til Dunkirk eller Ghent. I Libau er det fremdeles smaat med Korntilførslerne, og Raten for Korn kan ikke sættes over 9¾ à 10¼ d. til Leith, London eller Rotterdam. For Sleepers noteres 6/6 Riga/Grimsby, 7/ Memel/Troon, 6/9 Memel/London, 7/3 à 7/6 Windau/London River. Fra Sydfinland til Antwerpen noteres Frcs. 28/29 D/B., Skefteå/Hull 26/, Hernøsand/Calais Frcs. 28, Gefle/Hull 20/ à 21/, Luleå/Hull 27/6. For Smaadampere fra Sydbotten til Danmark er Begæret meget ringe. Der noteres Rm. 23/25 pr. Stk. Brædder, medens der fra Nordbotten kan betinges 2 à 3 Rm. mere.

Kulfragterne er overalt daarlige, og indefter til Østersøen flover Begæret nu ogsaa af. Særlig til Middelhavet er Raterne yderst tarvelige, og vi har da ogsaa hørt om adskillige Dampere, som har foretrukket at løbe i Ballast fra England eller Kontinentet ned til Sortehavet. Dette er i mange Tilfælde sikkert betydelig bedre end at sejle til de nuværende Kulfragter. Fra Cardiff er sidst sluttet til 5/ Helsingør, 6/ Stockholm, 6/9 Barcelona, 5/3 à 5/6 Genua, 5/3 Alexandria eller Konstantinopel, 12/ Colombo, 11/3 La Plata, 12/6 Rio de Janeiro. Fra Tynen betales 4/3 à 4/6 til Kronstadt, 4/6 Pillau, 4/9 à 5/ Stockholm, 4/1½ à 4/3 Swinemünde, 4/9 à 5/ Lübeck, 4/3 Kjøbenhavn eller Aarhus. 5/ à 5/6 Genua, 4/3 Bordeaux, 5/6 Piræus, 5/3 à 5/6 Alexandria. Fra Firth of Forth til Kjøbenhavn eller Aarhus betales 4/3 à 4/4½, til mindre danske Provinshavne 5/ à 5/6. Som et Bevis for, at der er nogle Redere, som ikke ser særlig lyst paa Fremtiden, skal anføres, at der er sluttet en Kontrakt for 12,000 Tons Kul over Sæsonen 1902 fra Methil til Kronstadt til 4/6, hvilket sandelig er en lav Rate at slutte til saa lang Tid iforvejen.

Sejlskibsmarkedet er slæbende, hvilket navnlig gælder for Østersøen og de hjemlige Farters Vedkomnende. Flere og flere Skibe lægges op, og Fragter er meget knappe. Smaasejlere erholder Rm. 23/25 for Brædder fra Sydbotten til Danmark, Rm. 2 à 3 mere fra de nordligere Pladser. Oplaster er der saa godt som ingen af. Fra Kjøbenhavns Frihavn til sydsvenske Pladser er der af og til Majs- og Hvedelaster, for hvilke der betales Kr. 2½ pr. Ton. For Langfartens Vedkommende er der næsten overalt en Nedgang at spore. San Francisco betaler paa Grund af Damperkonkurrence nu kun 32/6 à

33/9 pr. Novbr./Decbr. I Portland (Or.) er der Strejke, og Raterne er uregelmæssige omkring 33/9 à 35/ for Lastning i Aar. Fra Sydamerikas Vestkyst effektueres næsten ingen Befragtninger; den sidste Afslutning var til 22/6 U. K. eller Kont. pr. Decbr./Januar.

Fra Sydney betales 27/3 pr. Decbr./Jan., 27/ pr. Jan./Febr. For Kul fra Cardiff til Kapstaden er, begrundet paa den lange Vente- og Lossetid, betalt indtil 25/6, og fra Cardiff er endvidere sluttet til 16/6 Algoa Bay, 17/9 Zanzibar.

## Afregningsbøger.

Vi har fra en Dampskibsfører i Atlanterhavsfarten modtaget følgende:

De fleste danske Dampskibsførere, der for Tiden sejler i transatlantisk Fart, har begyndt med mindre Skibe, der beskæftigedes paa Nord- og Østersøen og ofte anløb Kjøbenhavn. I denne Fart er Førerne fritaget for mange Genvordigheder, som ikke altid kan undgaaes med større Fartøjer paa lange Rejser. Blandt disse skal her nævnes Mønstring; det besørges i Danmark af dertil ansatte Autoriteter, der omhyggelig sørger for, at Lovens Bestemmelser overholdes. I Udlandet er Forholdet anderledes, thi der maa Førerne selv sørge for at have deres Papirer i Orden, og endskønt det ikke er særlig vanskeligt, saa kan det dog medføre betydelige Ulæmper for dem, der ikke har de vedkommende Paragrafer i Søloven i Hovedet. Her skal nævnes et Eksempel, der vistnok kan interessere mange Kaptajner i denne Fart, og maaske kan have sin Betydning ved at hindre dem i at blive belærte af Skade.

Paa Grund af Rømning i en amerikansk Havn blev det nødvendigt at antage ny Fyrbødere, som mønstredes om Bord. Paa Rejsen gjorde de sig fortjente til at afse lidt af den forholdsvis store Hyre til Bombebøssen; men Sagen stillede i Bero, fordi Folkene manglede en Genpart af Kontrakten — de havde ingen Afregningsbøger, og de var formentlig derfor berettigede til at nægte Kendskab til de danske Love, som de havde mundtlig Besked om, at de mønstrede efter.

Ved Eftersyn i Søloven fandtes i § 71 den Bestemmelse: Enhver af Skibsmandskabet skal der ved Forhyring af Skipperen overleveres en Afregningsbog o. s. v. I dette Tilfælde fandtes ingen af disse Bøger om Bord, og Konsulen havde heller ingen — Konsulerne har ingen Forpligtelse til at holde dem. I Søloven findes ingen formildende Omstændigheder, der kan fritage Skibsføreren for Ansvar, naar de mangler; det er til enhver Tid deres Pligt at have dem til Afbenyttelse, hvis de ikke vil udsætte sig for at ifalde en Bøde, der efter § 286 er fastsat til 5 à 100 Kr.; derfor kan det ikke noksom anbefales Kaptajner i denne Fart at være godt forsynet dermed, særlig naar de sejler til Havne, hvor Rømning ofte finder Sted.

A.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 12/1901, afsagt d. 15. Septbr. En Sømand, Albert Hermann Hansen, der, efter at være afmønstret her, blev indlagt paa Kommunehospitalets 6te Afdeling, forlangte efter at være udskrevet fra Hospitalet at faa udbetalt af Forhyringsagent Jepsen det Beløb, der af Skibets Rederi ved hans Afmønstring var indbetalt til denne, nemlig 71 Kr. 88 Øre. Forhyringsagenten nægtede at betale, da han forment, at han havde udbetalt Beløbet én Gang. Under Sagen hævdede indstævnte, at han havde betalt Beløbet til en Tredjemand, der havde bragt ham en Kvittering fra nævnte Sømand, nemlig et af dennes Afregningsbog udrevet Blad, hvorpaa Afregning med Rederiet var opført, og denne Kvittering var underskrevet „Albert H. Hansen“. Denne Kvittering var imidlertid ikke fremkommet under Sagen, idet den efter indstævnets Forklaring var sendt til Skibets Kaptajn i et Brev, men herom forelaa ikke under Sagen nærmere Oplysninger. Det eneste, der forelaa, var en Preskopi af Brevet til Kaptajnen, og paa Foden af dette fandtes nogle Tal og underneden Navnet Albert H. Hansen; denne Kopi kunde godt være en Kopi af et afklippet Blad af en Afregningsbog, men der kunde dog ikke herfra hentes nogen Hjemmel til at frifinde indstævnte, ligesom der ikke, naar hensaaes til samtlige øvrige Omstændigheder, fandtes tilstrækkelig Grund til at lade Sagen falde ud til Partsed. Instævnte blev derfor dømt til at betale de omtalte 71 Kr. 88 Øre og i Sagsomkostninger 25 Kr. 48 Øre.

Dom i S. S. Nr. 58/1901, afsagt d. 25. Septbr. En med Skonnerten Adolfin forhyret Ungmand rømt i Pillau, efter hans Forklaring af Frygt for at blive slaaet af Kaptajnen. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagens Omkostninger.

## Ugens Havarier.

Hesselsø, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen til Stockholm med Stykgods grundstødt ved Landsort. Besætningen reddede sig i Land. Der er Assistance ved Skibet, hvis Stilling er kritisk.

Louis, finsk Barkskib, har paa Rejsen fra Brake til Mobile med Trællast udfor Tershelling været i Kollision med Barkskibet Concordia af Riga paa Rejsen fra Savannah til Hamburg med Terpentin. Louis sank og dens Besætning, ialt 14 Mand, blev reddet om Bord i Dpsk. I. C. la Cour af Kjøbenhavn, der landsatte dem i Esbjerg.

Transit I, Dpsk., der som meddelt grundstødte ud for Kristianopol, er nu bragt flot af Dpsk. Argo og ind til Bergqvare.

Cato, Dpsk. af Hull, har i Helsingør maattet reparere en Maskinskade.

Rita, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for udgaende fra Frivahnen været i Kollision med Dpsk. Føringur. Begge Skibe forblev ubeskadigede og fortsatte Rejsen, Rita til Riga og Føringur til Færøerne.

Frema d, Slup af Læsø, grundstødt ved Rørvig, er, efter at en Del af Lasten (Cement) er losset, bragt flot og læk ind til Nykjøbing, hvor det repareres.

Mathilde, svensk Skonnert, er paa Rejsen til Kjøbenhavn med Trællast indkommet til Karlshamn fuld af Vand og med Tab af Dækslast.

Emilie, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Nørreåbning til Amsterdam indkommet til Helsingør med Tab af Anker og Kæde. Fortsat Rejsen.

Andreas, Skonnert, er paa Rejsen fra Hartlepool til

Dragør med Kul og Jærn grundstødt ved Geslofhammar og staar farligt.

Direktor, Skonnert af Libau, har paa Helsingørs Red været i Kollision med Barkskipet Noia af Raumo og fik derved Klyverbommen brækket.

Preciosa, Galease, har været paa Grund ved Grønsund Færgegaard. Flot med Assistance efter Losning i Lægtere.

Jenny, Jagt af Göteborg, er paa Rejsen fra Trelleborg til Göteborg grundstødt paa Sydenden af Amager. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Hansine, Skonnertbrig af Sveudborg, er paa Rejsen til Kjerteminde med Kul grundstødt paa Læsø Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn.

London, Dpsk. af Stettin, er paa Rejsen fra England med Kul grundstødt ved Hanstholmen. Svitzers assisterer.

Alexandra, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 10. ds. prajet paa 44° 30' N. Br. og 52° 38' Ø. Lg. med Skade paa Maskinakslen. Alexandra rapporterede, at den selv vilde udbedre Skaden, hvilket formentlig vilde tage 3 Dage. Skibet er paa Rejsen fra New York hertil via Christiania.

Dan, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Lübeck til Riga i Ballast været i Kollision med den trælastede Dampner Nordkap af Helsingør. Dan, der fik en Del Skade paa Stævnen, indkom hertil for Reparation.

Murtaja, Barkskip af Raumo, fra Sundswall med Trælast til Cork, gik d. 15. ds. for Anker paa Helsingørs Red. Læk og med uklare Pumper. Skibet er bragt ind til Helsingør.

Skodsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Kotka med Trælast grundstødt ved Aspø og har Forskibet fuldt af Vand. Der er Bjærgningsassistance ved Skibet.

Sarpen, Skonnert af Stubbekjøbing, sprang d. 19. ds. under Indladningen her af Oljekager læk. Skibet, der var bestemt til Stubbekjøbing, maa losse og reparere.

Elieser, Galease, er paa Rejsen fra Oscarshamm til Kjøbenhavn med Trælast strandet ved Skillinge. Besætningen reddedes i Land ved Raketapparater.

Mathilde, Barkskip, er paa Rejsen fra Domsjø til Kjøbenhavn med Trælast indløbet til Karlshamn læk og med Tab af Dækslast. Losses og reparerer.

Weser, Barkskip, er paa Rejsen fra Wiborg til Kjøbenhavn med Trælast indkommet til Uto fuld af Vand og med over Bord kastet Dækslast.

Marie, Skonnert af Nibe, er strandet ved Greifswalder Oie. Besætningen, 3 Mand, reddedes. Skibet var paa Rejsen fra Warberg til Stettin.

Fides, 3/m Skonnert, indbragt til Geestemünde i sin Tid, er solgt ved Auktion for 2,400 Rmk., og er atter senere solgt til Elsfleth, hvortil det nu er bugseret.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Nyt Dampskib. Fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er, som kortelig meddelt i vort sidste Nr., foretaget Prøvefart med et for Regning Skibsreder H. C. Christensen i Marstal nybygget Skruedampskib Erindring, Værftets Nybygning Nr. 213. Prøvefarten forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldt ud. Skibets Dimensioner er 230' x 36' 6" x 16' 6", og det er forsynet med en Triple Ekspansions Maskine. Straks efter Prøveturen afgik „Erindring“ til Skotland.

Fra Flensborg Skibsværft er sat i Vandet et til det tysk-australske Dampskibsselskab nybygget Dampskib, hvis Dimensioner er: 406' 6" x 47' 8" x 32'. Skibet fik Navnet Rostock.

3-m. Sk. Karen, 158 R. T., af Svendborg er gennem Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau solgt til Sverrig.

Dansk Dampner Laura, der siden 6. Decbr. 1900 har henligget i Hamburgs Havn, er solgt til Firmaet Paul Günther i Hamburg, der vil indrette det til Dampplægter. Skibet maaler 264 Kubikmeter. (Hamburger Fremden-Blatt).

## Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Leopold II, Sørensen, i St. Petersburg. — Nicolai II, Wulff, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra Christiania 19. Oktbr., bestemt til New York. — Alexandra, Thomsen, pass. S. f. New Foundland 10. Oktbr., best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, i Antwerpen.

Anglo Dane, Wiberg, i Riga. — Antwerpen, Andrea-sen, i Kbhvn. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Libau 21. Oktbr., best. til Kbhvn. — Ceres, Jacobæus, i Islandsfart. — Chr. Broberg, Harder, i Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 21. Oktbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Messina 18. Oktbr., bestemt til Cadix. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 13. Oktbr. — Georg, Buhr, ank. til Libau 19. Oktbr. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Boston 16. Oktbr., best. til Kbhvn. — J. C. Jacobsen, Petersen, i Finland. — Jolantha, Skou, ankom til Antwerpen 18. Oktbr. — Kasan, Hansen, ankom til St. Petersburg 19. Oktbr. — Kiew, Jacobsen, ankom til London 20. Oktbr. — Kursk, Møller, ankom til Havre 19. Oktbr. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Krag, ankom til Pillau 16. Oktbr. — Louisiana, Jensen, ank. til Fernandina 17. Oktbr. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., best. til Boston. — Morsø, Frisenette, ankom til Stavanger 12. Oktbr. — Moskov, Fischer, afgik fra Malaga 19. Oktbr., bestemt til Lisbon. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Libau 19. Oktbr. — Nordjylland afg. fra Antwerpen 20. Oktbr., best. til Kbhvn. — O. B. Suhr, Rohde, afgik fra St. Petersburg 16. Oktbr., best. til Antwerpen. — Omsk, Møller, afgik fra Marseille 21. Oktbr., bestemt til Denia. — Perm, Christensen, ankom til London 18. Oktbr. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 19. Oktbr., best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 21. Oktbr. — Valdemar, Koføed, i Stettin. — Vendsyssel, Kjær, afgik fra Bilbao 17. Oktbr., bestemt til Barcelona. — Vesta, Lissner, afgik fra Leith 19. Oktbr., bestemt til Island. — Vesuv, Meldahl, ankom til Hull 20. Oktbr. — Viking, Egense, i St. Petersburg. — Beira, Lunge, afgik fra Kotka 14. Oktbr., bestemt til Marseille. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 11. Oktbr., best. til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 22. Oktbr., best. til Kbhvn. — Garonne, Kromann, afgik fra Kbhvn. 19. Oktbr., best. til St. Petersburg. — Loire, Rabe, afg. fra Kotka 14. Oktbr., bestemt til La Rochelle.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 23. Oktbr., best. til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 23. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 23. Oktbr., best. til Malmø. — Ficarica, Thøgersen, afgik fra Newcastle 23. Oktbr., best. til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 24. Oktbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nakskov 23. Oktbr., best. til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 23. Oktbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 24. Oktbr., best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 23. Oktbr., bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 23. Oktbr., bestemt til Svendborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Rouen 17. Oktbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra St. Petersburg 18. Oktbr., bestemt til Rouen. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 21. Oktbr., best. til London. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Rotterdam 21. Oktbr. — Friik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 8. Oktbr., best. til Alexandria. — Knud II, Hansen, ankom til Finland 13. Oktbr. — Skjold, Schmidt, ankom til Blyth 18. Oktbr. — Danmark, Kraemer, ankom til Rouen 16. Oktbr. — Ragnar, Holst, ankom til Memel 17. Oktbr. — Volmer, Riber, ankom til London 15. Oktbr. — Dan, Toft, ankom til Kbhvn. 21. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, ank. til Libau 15. Oktbr. — Olaf, Petersen, ankom til Sunderland 21. Oktbr. — Svend II, Risë, ank. til Kbhvn. 20. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Tyne 18. Oktbr., best. til Stockholm. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, i Kbhvn. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Hull 20. Oktbr. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afgik fra Blyth 19. Oktbr., best. til Licata. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Barry 17. Oktbr., bestemt til Rochefort. — Russ, Jensen, ankom til Antwerpen 20. Oktbr. — Wladimir Sawin, Jør-

gensen, ank. til Durban 11. Aug. — Eduard Bary, Fagerlund, ank. til Singapore 16. Oktbr. — Baron Driesen, Lorentz, afg. fra Konstantinopel 18. Oktbr., best. til Port Arthur. — K. Gortschakow, Thorsee, ank. til St. Petersborg 15. Oktbr.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ank. til Hernøsand 20. Oktbr. — Kamma, Pedersen, ank. til Ghent 20. Oktbr. — Helga, Lagesen, afg. fra Rouen 20. Oktbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Burntisland 22. Oktbr. — Elna, Møller, ank. til Cherbourg 19. Oktbr. — Therese, Løffler, ank. til Rouen 20. Oktbr.

**Helsingørsk Dampskibsselskab.** Væring, Jeppesen, pass. Gibraltar 19. Oktbr., best. til Christianssand. — Ophelia, Krohn, afgik fra Viborg 13. Oktbr., ank. til Antwerpen 21. Oktbr. — Kronborg, Wilhelmsen, ank. til St. Petersborg 10. Oktbr. — Diana, Westergaard, afgik fra Ghent 17. Oktbr., ank. til Burntisland 19. Oktbr.

**Urania.** Ekliptika, Petersen, ank. til Rotterdam 19. Oktbr. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 16. Oktbr. — Mars, Nielsen, ank. til Libau 18. Oktbr.

**Nordsøen.** Wineland, Høgstedt, ank. til Hongkong 22. Oktbr. — Nordland, Pii, afgik fra Haparanda 16. Oktbr. — Holland, Lund, afg. fra Windau 18. Oktbr. — England, Degn, ank. til Dieppe 18. Oktbr. — Rusland, Møller, afgik fra Kjøge 21. Oktbr.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afg. fra Limassol 21. Oktbr., best. til Ipswich. — Niobe, Schmidt, afg. fra Riga 16. Oktbr., ank. til Hudiksvall 18. Oktbr. — Nancy, Nielsen, ank. til Vejle 21. Oktbr. — Nautik, Mortensen, afg. fra Uleåborg 17. Oktbr., best. til Wisbech. — Nexos, Sørensen, pass. Blyth 20. Oktbr., bestemt til Marseille. — Nordsøen, Gram, afgik fra Havre 20. Oktbr., best. til Kbhvn. — Nora, Jørgensen, ank. til Sevilla 17. Oktbr. — Neptune, Winther, afgik fra Dundee 18. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Nerma, Nielsen, afg. fra Amble 15. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Alfa, Nørby, afg. fra Esbjerg 22. Oktbr., best. til Middlesbrough.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ank. til Lovisa 18. Oktbr. — Karen, Degn, afgik fra Lovisa 20. Oktbr., best. til Wisbech.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dønel, ank. til Aalborg 21. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Solombal 12. Oktbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Kronstadt 20. Oktbr. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Methil 22. Oktbr., best. til Kbhvn. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Gibraltar 21. Oktbr., bestemt til Falmouth. — Kronborg, Eriksen, ank. til Saint Johns 20. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 19. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Las Palmas 6. Oktbr., bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, afgik fra Lødingen 17. Oktbr., best. til London. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 20. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Kronstadt 19. Oktbr., bestemt til Himango.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 17. Oktbr., bestemt til Rouen. — Klampenborg, Jensen, ank. til Bastubacka 15. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, anløb Montevideo 5. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Keret 20. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Gibraltar 20. Oktbr., best. til Ghent. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Rosario 12. Oktbr., bestemt til Sharpness. — Vordingborg, Petersen, ank. til Grangemouth 19. Oktbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 20. Oktbr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Gamle Karleby 20. Oktbr., bestemt til Marseilles.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Rouen 16. Oktbr., ank. til Newcastle 18. Oktbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 19. Oktbr., ank. til Kiel 21. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 18. Oktbr., best. til Rouen. — Herma, Sørensen, afgik fra Korsør 21. Oktbr., best. til Methil. — Alice, Hansen, afg. fra Grangemouth 19. Oktbr., ank. til Kiel 22. Oktbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 21. Oktbr., best. til Burntisland. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 19. Oktbr., ank. til Kiel 22. Oktbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 21. Oktbr., best. til Rønne.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, ank. til Suez 21. Oktbr. — Siam, Glahn, afg. fra Marseille 16. Oktbr. — Ragnhild, Madsen, ank. til Durban 14. Oktbr.

**Ærø.** Gæa, Knudsen, afgik 19. Oktbr. fra Kbhvn. til Svellig. — Erinding, Hansen, ank. 19. Oktbr. til Burntisland. — Energi, Nielsen, ank. 21. Oktbr. til Antwerpen.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ank. til Trångsund 18. Oktbr. — London, Bom, afgik fra Methil 17. Oktbr., best. til Kronstadt. — Paris, Nielsen, ank. til Korsør 20. Oktbr.

**Gimbrja.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Kotka

20. Oktbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Rotterdam 19. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 20. Oktbr.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Hango 15. Oktbr.

**Myren.** Anna, Moyell, ank. til Methil 21. Oktbr. — Kai, Petersen, ank. til Aarhus 21. Oktbr. — Clara, Jensen, afgik fra Lübeck 21. Oktbr., best. til Kronstadt.

**Ægir.** Erik, Steen, ank. til Sunderland 19. Oktbr. — Svend, Bønnelycke, ank. til Blyth 21. Oktbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Almeria 19. Oktbr., bestemt til Liverpool.

## Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Anne & Emmy, Svarrer, afgik fra Frederiksstad 9. Oktbr. til Londonderry. — Verdande, Nielsen, ank. til Bahia 15. Oktbr. fra Hamburg. — Dorane, Sigurdson, ank. til Bahia 17. Oktbr. fra Hamburg. — Emilie, Thomsen, ank. til Amsterdam 18. Oktbr. fra Norrkøping. — Nancy, Pedersen, ank. til Cadiz 10. Oktbr. fra Cardiff. — Embla, Jepsen, ank. til Tahiti 25. Septbr. fra Hamburg.

**Rønne.** Prøven, Bidstrup, ank. til Vestervik 13. Oktbr. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 13. Oktbr. — Nestved, Larsen, ank. til Svinemünde 13. Oktbr. — Freja, Bech, ank. til Danzig 14. Oktbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Faxe 13. Oktbr. — Odin, Møller, ank. til Ekensund 18. Oktbr. — Amarant, Kyhn, ank. til Rønne 16. Oktbr.

**Svendborg.** Fortuna, Christiansen, ank. til Frederiksstad 14. Oktbr. — Neptunus, Jensen, ank. til St. Petersborg 12. Oktbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Fowey 17. Oktbr. — Ruth, Fallentin, ank. til Pontrieux 13. Oktbr. — Christine, Nielsen, ank. til Leith 15. Oktbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Christianssand 15. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Sundswall 14. Oktbr. — Urania, Hansen, ank. til Leith 15. Oktbr. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Dieppe 14. Oktbr. — Niels, Hansen, ank. til Svinemünde 16. Oktbr. — Fanny, Mikkelsen, ank. til Plymouth 16. Oktbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 17. Oktbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til Raumo 11. Oktbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Alloo 16. Oktbr. — Ane, Rasmussen, ank. til Wasa 17. Oktbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Kirckaldy 18. Oktbr. — Grethe, Brandt, ank. til Vejle 18. Oktbr. — Fremad, Brandt, ank. til Methil 18. Oktbr. — Belona, Petersen, ank. til Gøteborg 17. Oktbr. — Delos, Andersen, ank. til Christiania 18. Oktbr. — Anna Kirstine, Frantsen, ank. til Aalborg 17. Oktbr. — Thetis, Nielsen, ank. til Drøbak 19. Oktbr. — Niord, Svennevig, ank. til Åbo 19. Oktbr. — Peter, Nielsen, ank. til Aalborg 19. Oktbr. — Doris, Hansen, ank. til St Davids 18. Oktbr. — Gæa, Møller, ank. til Christiania 20. Oktbr. — Martin, Rasmussen, ank. til Gøteborg 20. Oktbr. — Haabet, Andreassen, ank. til Kjøbenhavns Red 20. Oktbr. — Kruse, Larsen, ank. til Boness 21. Oktbr.

**Ærø.** Ansgar, Lauritzen, ank. 14. Oktbr. til Leith. — Dronning Louise ank. 15. Oktbr. til Fowey. — Niels ank. 15. Oktbr. til Inverkeithing. — Union, Mortensen, er ankommen til Drøbak. — Erik Hansen, Hansen, afgik 14. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Hjemmet, Rasmussen, afg. 14. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Argus, Svane, ank. 12. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Ørn-skjoldsvik til Sables d'Olonne. — Debora, Rasmussen, ank. 15. Oktbr. til Inverkeithing. — Ellen, Svane, ank. 14. Oktbr. til St. Davids. — Hekla, Jørgensen, ank. 15. Oktbr. til Marans. — Alberta, Kromann, ank. 15. Oktbr. til Ilfracombe. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 14. Oktbr. ved Sletten paa Rejse fra Råfsø. — Haabet, Christensen, ank. 16. Oktbr. til Brittonferry. — Thea, Friis, afg. 11. Oktbr. fra Dysart til Stege. — Anna, Kromann, afgik 11. Oktbr. fra Wemyss til Ærøskjøbing. — Svanen, Møllmann, afgik 11. Oktbr. fra Fecamp til Flensborg. — Claudia, Simonsen, ank. 17. Oktbr. til Gøteborg. — Salus, Bager, afgik 14. Oktbr. fra Dieppe til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ank. 16. Oktbr. til Kjøbenhavn. — H. C. Christensen, Bøye, ank. 17. Oktbr. til Frederiksstad. — Kiana, Christensen, ank. 17. Oktbr. til Benodet. — Alfa, Rasmussen, ank. 17. Oktbr. til Newport Mon. — Norden, Rasmussen, ank. 13. Oktbr. til Boness. — Nicolines Minde, Schesler, ank. 16. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Zephyr, Hansen, ank. 17. Oktbr. til Dakar (Afrika) fra Gøteborg. — Niels Juel, Nielsen, ank. 17. Oktbr. til Appledore Devon. — Thekla, Fabricius ank. 17. Oktbr. til Havre. — Concordia, Madsen, ank. 18. Oktbr. til Laurvig. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 15. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Wiborg til Paimpol. — Pampa, Christensen, ank. 17. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Karen, Hansen, ank. 18. Oktbr. til Norrkøping. — Elise Dyreborg, Fabricius, ank. 18. Oktbr. til Langesund. — Christian den 9ende, Christensen, ank. 18. Oktbr. til

Tønsberg. — Juliane, Hermansen, ankom 18. Oktbr. til Helsingør. — Vera, Hansen, ank. 19. Oktbr. til Aarhus fra Wiborg. — Ceres, Bager, afg. 16. Oktbr. fra Snderland til Svendborg. — Hansigne, Clausen, var 12. Oktbr. sejlfærdig i Cadix, bestemt til Rio Grande. — Prøven, Schmidt, ank. 17. Oktbr. til Gøteborg. — Rødkilde, Christensen, ank. 17. Oktbr. til København. — Hosanna, Hay, ank. 19. Oktbr. til Langesund. — I. A. Kromann, Christensen, er beordret til Aberdeen. — Salvador, Fabricius, ank. 18. Oktbr. til Terneuzen. — Marthing, Friis, ank. 18. Oktbr. til Terneuzen. — Albert, Fabricius, ankom 19. Oktbr. til Lowestoft. — Hydra, Albertsen, ank. 20. Oktbr. til Neufahrwasser. — Tobias, Boye, ank. 17. Oktbr. til Horsens. — Elise Marie, Olsen, ank. 20. Oktbr. til Rostock. — Fri, Rasmussen, ank. 21. Oktbr. til Lovisa. — Maren, Christensen, ank. 20. Oktbr. til Skelefteå. — Sigrid, Petersen, afg. 14. Oktbr. fra Gibraltar til Neapel. — Hansigne, Clausen, afg. 14. Oktbr. fra Cadix til Rio Grande. — Althea, Albertsen, ank. 20. Oktbr. til Drøbak. — Freya, Østermann, afg. 17. Oktbr. fra Charlestown til Nakskov. — Olga, Jørgensen, ankom 21. Oktbr. til Blyth.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 18. Oktbr. til Aabenraa fra Karlskrona.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger ere anførte retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Store-Bælt.** Langeland V. Dagelykke Havn. Uden for Indløbet til *Dagelykke* Havn er udsat to Prikker. Prikken paa S.-Siden er en Risprík med rød Stage, der staar i 14 Fod Vand,  $\frac{1}{2}$  Kml. V. fra Havnen. Prikken paa N.-Siden er en Halmprik med hvid Stage, der staar i 14 Fod Vand,  $\frac{1}{2}$  Kml. NV. t. V. fra Havnen.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Vrag i Østersøen.** Ifølge Meddelelse fra „Det Forenede Dampskibs-Selskab“ passerede Dampskibet „*Baron Stjernblad*“ den 12te Oktober 1901 paa  $57^{\circ} 34' N.$  Br.  $20^{\circ} 55' O.$  Lgd. en splintret Mast, der syntes fast i et Vrag.

**Sverrig. Bottniske Bugt.** Gefle. Forandringen af Belysningen ved Indløbet til *Gefle* forstages ikke i 1901.

Naar Fyret paa *Limön* tændes, skal det vise hvidt, fast Lys fra c. N.  $4^{\circ} V.$  gennem N. til c. N.  $11^{\circ} O.$ , grønt, fast Lys fra c. N.  $31^{\circ} O.$  til c. N.  $36^{\circ} O.$ , hvidt Fyr med Formærkelser fra c. N.  $36^{\circ} O.$  til c. N.  $41^{\circ} O.$  hvidt To-Blink fra c. N.  $79^{\circ} O.$  til c. N.  $88^{\circ} O.$ , hvidt Lys med Formærkelser fra c. N.  $88^{\circ} O.$  gennem  $O.$  til c. S.  $81^{\circ} O.$  og rødt, fast Lys fra c. S.  $81^{\circ} O.$  til c. S.  $58^{\circ} O.$

**Ursviken.** Den 18de Oktober 1901 tændes uden for *Ursviken* følgende Ledefyr:

Bagfyret, paa *Degerö* N.-Pynt, er et hvidt og rødt vekslende Fyr med kortvarig rødt Lys omtrent hver 10 S. Det lyser fra N.  $25^{\circ} V.$  til N.  $19^{\circ} V.$  og fra N.  $16^{\circ} O.$  gennem  $O.$  til S.  $46^{\circ} O.$  Flammens Højde: 37 Fod. Lysævn:  $7\frac{1}{2}$  Kml. for det hvide, 5 Kml. for det røde Lys. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrhus.  $64^{\circ} 41' 11'' N.$  Br.  $21^{\circ} 11' 2'' O.$  Lgd.

Forfyret, paa *Sundgrunden*  $O.$  for *Degerö*, er et Fyr med To-Formærkelser hver 10 S. Lyset er rødt fra N.  $46^{\circ} V.$  til N.  $42^{\circ} V.$ , hvidt fra N.  $42^{\circ} V.$  gennem N. til N.  $7^{\circ} O.$ , grønt fra N.  $7^{\circ} O.$  til N.  $70^{\circ} O.$  og hvidt fra N.  $70^{\circ} O.$  gennem  $O.$  til S.  $28^{\circ} O.$  Flammens Højde: 12 Fod. Lysævn:  $7\frac{1}{2}$  Kml. for hvidt, 5 Kml. for rødt og 4 Kml. for grønt Lys. Linseapparat af 4de Orden. 14 Fod højt Fyrhus.  $64^{\circ} 40' 50'' N.$  Br.  $21^{\circ} 12' 7'' O.$  Lgd.

Brændetid: 1ste August—1ste December. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Fyrene staa 1,880 Alen N.  $51^{\circ} V.$  og S.  $51^{\circ} O.$  fra hinanden. Holdte overet lede de fra *Gåsören* Fyr mellem *Olsgrunden* og *Rönnskärgrunden* samt N. om *Kalkgrundet* til *Säfvenäs* Red.

Den grønne Vinkel i Forfyret leder fri mellem Stagen og Pyramidetønden N. for *Sundgrunden*, og den røde Vinkel leder fri mellem Landgrunden ved *Degerö* og Landet over for den. Bagfyret lyser frit mellem Stagen og Stagen med Kost i Havnen. Ved *Kalkgrundet* ligger en 19 Fods Grund klos NØ. for Fyrlinien.

**Storrebben.** *Storrebben* Baake er nu sort.  $65^{\circ} 11' N.$  Br.  $21^{\circ} 56' O.$  Lgd.

**Rönnskär.** Paa Sømærket paa *Rönnskär* er den nederste,

pyramideformede Del nu hvid.  $65^{\circ} 2' 15'' N.$  Br.  $21^{\circ} 33' 35'' O.$  Lgd.

**Finland. Bottniske Bugt. Råfsö Hamn. Kallo.** Paa Holmen *Kallo*, ved Indløbet til *Råfsö Hamn*, gives nu Taagesignal med en mekanisk Taagesirene, der hver 2 Minutter giver To-Stød.

**Åbo Distrikt. Lohm Lodsplads. Furuskär.**  $O.$  for 11 Fods Grunden *Furuskär*, c. 1 Kbl. N.  $45^{\circ} O.$  fra Holmen *Furuskär* NØ.-Kyst, er i 23 Fod Vand udsat en Stage med 2 Koste.

**Raumo Lodsplads. Nurmisbrätten.** Stagen S. for 4 Fods Grunden *Nurmisbrätten*, 2 Kml. N.  $73^{\circ} V.$  fra Holmen *Nurmis* V.-Pynt, har nu en sort Ballon under den røde Kost.  $61^{\circ} 11' 59'' N.$  Br.  $21^{\circ} 15' 15'' O.$  Lgd.

**Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Busö Lodsplads. Pattskär.** S. for 12 Fods Grunden *Pattskär*, c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. fra Holmen *Pattskär* SØ.-Pynt, er i 19 Fod Vand udsat en Stage med Kost.  $59^{\circ} 51' 12'' N.$  Br.  $23^{\circ} 28' 32'' O.$  Lgd.

**Helsingfors—Hangö.** I Efteraaret 1901 tændes efterhaanden 28 Fyr ved Farvandet mellem *Helsingfors* og *Hangö*. Man maa foreløbig aldeles ikke stole paa dem, da de især tændes til Forsøg.

**Helsingfors. Äransgrund.** Fyrskibet *Äransgrund* er ombyttet med et nyt. Taagesignal gives med Sirene, hver 1 Minut Et-Stød af  $4\frac{1}{2}$  S. Varighed.

**Rusland.** Udenrigsministeriet meddeler: Fyrskibet „*Libau*“ er atter udlagt paa Station.

**Tyskland. Kieler Fjord. Heikendorf.** Paa Kysten ved *Heikendorf* er opført en 48 Fod høj Baake med Firkant paa Toppen til Deviationsundersøgelser.  $54^{\circ} 22' 18'' N.$  Br.  $10^{\circ} 12' 0'' O.$  Lgd.

**Kiel.** I *Kiel* Havn udlægges midlertidig en Del smaa Lystønder til Afmærkning af Yderenden af Fiskeredskaber, der udgaa fra Land og kunne naa lidt ud forbi Farvands-tønderne paa samme Side.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohuslän Skærgaard. Grundsund V.** En 8 Fods Grund er funden  $1\frac{1}{2}$  Kml. VSV. for *Grundsund*.  $58^{\circ} 12' 30'' N.$  Br.  $11^{\circ} 22' 43'' O.$  Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Ifølge Meddelelse fra „Det Forenede Dampskibs-Selskab“ passerede Dampskibet „*N. J. Fjord*“ den 16de Oktober paa  $53^{\circ} 25' N.$  Br.  $4^{\circ} 12' O.$  Lgd. en Bark, der var sunken i 16 Fv. Vand. Mærserøerne vare i Vandkorpen. Den syntes at have været i Kollision.

**Norge.** Den 1ste November 1901 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

**Terningen, ved Besaker, paa Storskaget,** lyser fra N.  $45^{\circ} O.$  fri V. om *Bessakerlandet*, gennem N. og V. til S.  $35^{\circ} V.$  Lyset er grønt fra N.  $32^{\circ} O.$ , fri  $O.$  om Holmene  $O.$  for *Sandø*, gennem N. til N.  $76^{\circ} V.$ , fri S. om *Baartaren* og *Svartskjær-faldet*, rødt fra N.  $76^{\circ} V.$  gennem V. til S.  $48^{\circ} V.$  fri  $O.$  om *Kjeæ*, grønt fra S.  $45^{\circ} V.$ , netop fri V. om *Roggrund*, til S.  $35^{\circ} V.$ , hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 23 Fod.  $64^{\circ} 13' 25'' N.$  Br.  $10^{\circ} 14' 55'' O.$  Lgd.

**Ivarsholmen** lyser fra N.  $42^{\circ} O.$ , fri V. om *Havnboen*, gennem N. og V. til S. Lyset er rødt fra N.  $42^{\circ} O.$  til N.  $25^{\circ} O.$ , fri V. om *Langboen*, grønt fra N.  $6^{\circ} O.$ , fri  $O.$  om *Stensø*, gennem N. til N.  $25^{\circ} V.$ , rødt fra N.  $25^{\circ} V.$ , gennem V. til S.  $32^{\circ} V.$ , fri  $O.$  om *Risværgalten*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 13 Fod. Lille, hvidt Fyrhus paa Jærnstativ.  $64^{\circ} 58' 40'' N.$  Br.  $11^{\circ} 33' 45'' O.$  Lgd.

**Store Kvitholmen** lyser fra N.  $51^{\circ} O.$ , fri  $O.$  om *Madsøgalten*, gennem  $O.$  og S. til S.  $39^{\circ} V.$ , fri  $O.$  om *Edø*. Lyset er rødt fra N.  $72^{\circ} O.$ , fri N. om *Dølma*, gennem  $O.$  og S. til S.  $35^{\circ} V.$ , fri V. om *Langboen*, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 29 Fod. Lille, hvidt Fyrhus.  $65^{\circ} 1' 0'' N.$  Br.  $11^{\circ} 36' 55'' O.$  Lgd.

Lysævn: 6 Kml. for hvidt, 4 Kml. for rødt og 3 Kml. for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—15de Maj.

Den 15de Oktober 1901 tændes *Kvalsøvik* røde, faste Fyrlampe, der lyser fra N.  $47^{\circ} O.$ , fri S. om *Rognestenen*, gennem  $O.$  til S.  $80^{\circ} O.$ , fri N. om *Tauseflua*. Flammens Højde: 14 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyrlamp. Brændetid: 25de Januar—8de April.  $62^{\circ} 21' 50'' N.$  Br.  $5^{\circ} 33' 50'' O.$  Lgd.

**Risvær** Fyrlampe brænder fremtidig fra 1ste August—15de Maj.

**Tyskland. Jade.** I *Alten Jade* og *Wangeroog* Farvand er den tidligere Afmærkning atter udlagt.

**Holland. Zuiderzee.** Vraget, der ligger i Kurslinien mellem *Enkhuizen* og *Marken*, ligger i 13 Fod Vand paa  $52^{\circ} 33' 35'' N.$  Br.  $5^{\circ} 12' 30'' O.$  Lgd. Det er afmærket med en Vragtønde. Vraget tæt ved *Huizen* Havn ligger i 6 Fod Vand paa  $52^{\circ} 19' 33'' N.$  Br.  $5^{\circ} 13' 54'' O.$  Lgd. Det er afmærket med en Vragtønde.

**Zeeagt van Goeree O.** I *Noordgeul* er den mindste Dybde nu 18 Fod og i *Nieuwe Maas* ved *Kraling* Færge 15 Fod.

England. Themsen. Maplin Sand. Den SØ-lige Baake for den maalte Mil paa *Maplin Sand* er atter opført. 51° 31' N. Br. 0° 54' Ø. Lgd.

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

Frankrig. Havre. Baaken med Fyret S. for *Bassin de l'Eure* er flyttet og staar nu 6 Kbl. fra Fyret paa *Havre S.* Mole og c. 1/2 Kbl. fra Toppen af Diget *Saint Jean*.

Ile de Bréhat. Paon. Den 15. Oktbr. 1901 er *Paon* faste Fyr forandret til at vise hvidt Lys fra S. 52° Ø. til S. 44° Ø., rødt Lys fra S. 44° Ø. til S. 12° Ø., Mørke fra S. 12° Ø. gennem S. til S. 33° V., svagt, hvidt Lys fra S. 33° V. til S. 78° V., grønt Lys fra S. 78° V. gennem V. og N. til N. 1° Ø., hvidt Lys fra N. 1° Ø. til N. 16° Ø., og rødt Lys fra N. 16° Ø. gennem Ø. til S. 52° Ø. Lysævnene: 13 Kml. for det hvide, 8 1/2 Kml. for det røde og 7 1/2 Kml. for det grønne Lys.

Ile Vierge. I Slutningen af 1901 slukkes *Ile Vierge* Fyr, og et nyt Fyr tændes. Det er et Lynfyr, som hver 5 S. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 245 Fod. Lysævnene: 39 Kml. Fyret vises fra et c. 250 Fod højt, rundt Taarn af Granit, som staar s. 60 Alen S. for det gamle Fyrtaarn.

Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

### Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bay. New Harbor of Refuge. I *New Harbor of Refuge* er udlagt fire gule Stumtønder, mærkede Q. Firkanten inden for Tønderne er Karantæne-Ankerpladsen.

Fourteen Foot Bank. Skonnerten „*Lavinia Campbell*“ er sunken midt i Løbet 1/2 Kml. N. 33° Ø. fra *Fourteen Foot Bank* Fyr. Masterne ere over Vandet. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er i 5 Fv. Vand udlagt 100 Alen S. 23° Ø. fra Vragets Midte, fra *Egg Island* Fyr i S. 14° V. og fra *Brandywine Shoal* Fyr i N. 36° V.

Maryland. Fyrskibet „*Fenwick Island Shoal*“ SØ. Et Vrag, sandsynligvis af Lægteren „*Brooklyn*“, ligger sunket c. 9 Kml. S. 34° Ø. fra Fyrskibet „*Fenwick Island Shoal*“, To Master ere over Vandet.

### Syd-Amerkas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Parana. Paranagua Bugt. Ved Yderenden af Grunden ud for *Conchas* Fyr er i 5 1/2 Fv. Vand udlagt en sort Spidstønde, fra *Conchas* Fyr i N. 42 1/2° Ø. og fra *Portaleza* Fyr i S. 36° Ø.

Rio Grande do Sul. I August 1901 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* kun i 11 Dage passeres med et Dyb-gaaende af 12 1/2 Fod.

Chili. Kap Carranza. Fyret paa Kap *Carranza* er et hvidt Blinkfyr, der hver 30 S. viser Et-Blink, Blink 6 S., Mørke 24 S.

Paa Fyrtaarnet findes Semafor-Station i Telegrafforbindelse med Havnen *Constitucion*.

Coquimbo Bugt. Tortuga Fyr. Ved Fyrtaarnet paa Punt *Tortuga* gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 1 1/4 Minut giver Et-Stød af 7 S. Varighed. Stødet har en vibrerende Tone.

Gatico. Paa hver af de to Moler i *Gatico* Havn brænder et farvet Fyr. Fra to Skorstene paa Højovne brænder stærke røde Lys Dag og Nat; begge staa tæt ved Kysten midt for Havnepladsen.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Porman Bugt. Porman Rock. Paa *Porman Rock* ud for *Barco* Punt, er opført en hvid Baake med Ballon. 37° 34' N. Br. 0° 50' V. Lgd.

Italien. Capo d'Armi. *Capo d'Armi* Fyrs Lysevne er kun 16 Kml. Fyret skal ombyttes med et Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser To-Blink.

Sicilien. Messina. Paradiso. De to Fortøjtønder paa *Paradiso* Red, tæt ved *Messina* Havn, ere inddragne.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Amoy. Paa den lille Pier paa Ø.-Siden af *Amoy* indre Havn vises to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Der er ingen Fyr paa Duc d'Alberne ved Pieren.

Yangtzekiang. Da *North Channel* ikke kan benyttes af dybtgaaende Skibe, ere Tønderne *Shaweishan Bank*, *Midway Flat* og *Chiyao Bank* Ydertønde inddragne. *Drinkwater Point* Tønde er ombyttet med en rød Spidstønde med Ballon.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Oktbr. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	77 1/2	92 1/4	92 3/4
Danmark .....		77	78
Norden .....		102	103 3/4
Kjøbenhavn .....		91 1/2	92
Carl .....		43	44
Dannebrog .....		84 1/2	85 1/2
Skjold .....		60 1/4	61
Urania .....	51—50 3/4	50 3/4	51
Union .....		93	94
Dampsk. af 1896 .....		86	87
Østasiatiske .....	92 1/4	91 3/4	91 1/2
Østersøen .....		105	107
Nordsøen .....		56	70
Torm .....		90	100
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		99	103 1/2
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats .....		97 3/4	98 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk. ....		83 1/2	83 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf. ....		85 1/4	85 1/2
4% — — — — — 2. Serie ..	93—92 3/4	92 3/4	93
4% — — — — — 1. — — ..		94 3/4	96
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		87 1/4	87 1/2
4% — — — — — 7 — — ..	93	93	93 1/4
3 1/2% Landkreditk. 3 — — ..		85	86 1/2
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		135 1/2	135 3/4
Privatbank .....		123	123 3/4
Landmandsbank .....		121	122 1/2
Handelsbank .....		118 3/4	120
Grundejerbank .....		100 1/2	102 1/2
Burm. & Wain .....	71 3/4	71 3/4	72
Helsingørs Jærnsk. ....		85 1/4	85 1/2
Sukkerfabr. ....	111 1/4	1 1/2	111 1/4
Bryggeri Aktier .....	107		107 1/4

### Væxelskurser d. 22. Oktbr. 1901.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.85
London .....	18.13	18.10
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Bers d. 22. Oktbr. 1901.

Russiske Noter ..	216.70
4% Russiske Consols .....	99.50
3 1/2% — — Boden Kredit .....	—
5% Mexikanske 1899 .....	97.20
5% Rumænske Stats .....	90.90
4% — — — — — 1890 .....	77.20

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

Forenede Dampskibsselskab 12,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 22,000, „Urania“ 10,000, „Union“ 2,000, „Dampskibs-selskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 32,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra

### C. Mollerups

Skibsmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekskruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølv medaille i Malmø og  
Stockholm for

### Lanterner.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr.-Adr.: Lund.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.



## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



## LANDMANDSBANKEN

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

## F. Günther Hanssen & Co.,

Port Said.

Skibsmæglere, Skibsprovianteringshandlere &  
Kommissions-Agenter.

Eneste Importører af skandinaviske Produkter.

\* Moderate Priser. \*

Det eneste danske Firma i Ægypten.

Telegram-Adr.: Hanssen.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: Esteph, Telefon 5965.

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

Aktieselskabet  
**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**  
Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).  
Maskinværksted — Kedelsmedie —  
Is- og Koleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.  
Skibsarbejde og Maskinreparationer  
udføres hurtigt og godt.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Kjøbenhavns  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Dampskib til Salg.  
D/J „Ingeborg“, 45 Tons netto, bygget af Eg og Furu  
1900 af Hr. Collin Arcker. Maskine fra Porsgrunds mek.  
Værksted. Kulforbrug 2½ Tons i Døgnet med 9 à 10 Knobs  
Fart. Dimensioner 98,2 — 19,8 — 11,1. — Pris: 65,000 Kr.  
Skikket saavel for Lystfart som praktisk Bedrift.  
Indrulleringsbetjent **Mathiesen**, Larvik, Norge, fore-  
viser Skibet. (H. O.)

## Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

Lægemidlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område, er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre, at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elixir, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgning efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktorens Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangeaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemiddel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer aflagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaet omkring efter at have benyttet Lægemidlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgivet som uhelbredelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjerne-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæreonder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbausende kort Tid. Delvis Lamhed, Locomotor Ataxia, Valtersot, Podagra, Hjertesygge og Hæmorholder kureres hurtigt og varigt. Dette Middel renser hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodomløbet og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personanseelse« hos Livets Eleksir — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemidlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom De lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaaende Post.

# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågin“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## W. B. Dick & Co. Ld.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telephon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telephon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telephon 20003.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers.

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Det betaler sig for

**Enhver**

at proviantere hos

J. P. Johansen,

gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Wald. Petersen's Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

## Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Lærnde i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

## F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsproviantering og Malervareforretning.  
Telefon 165.

## Esbjerg Skibsværft. S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Aarhus Skibsværft.

## S. Christoffersen,

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.  
Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

Brødr. Larsen,  
Kobbersmedemestre,  
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,  
Hj. af Nordre Frihavnsvej,  
udfører alt  
**Skibsarbejde**  
hurtigt, solidt og billigt.  
Telf. 23237.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's  
Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,  
udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

Aalborg  
Brøndums Akvavitter.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

P. Jørgensen,  
Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde solidt og billigt.

J. Melander,  
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trolsgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

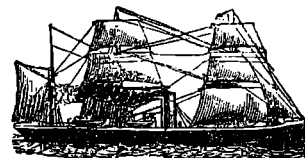
Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 77. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Effiggr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12, Randers.

N. WULFF,  
Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,

Refshaløen.

Kjøbenhavn.

INDHOLD: C. F. Tietgen. — Danmarks Handelsflaade i 1900. — Kjøbenhavn, den 24. Oktober 1901. — Fragtmarkedet. — Afregningsbøger. — Sø- og Handelsretsdomme. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsføtterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

	5 Gange	10 Gange	25 Gange
Moderation for			
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 i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Oktober 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhryringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.



Indregistreret Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads.  
International Komposition for Jærn- og Stålskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**PETER IBSEN.**

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

**Lager af Værktøj og Beslag.**

**Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,** Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden- skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livs- stillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvis- ninger for svage Mænd. Op- giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

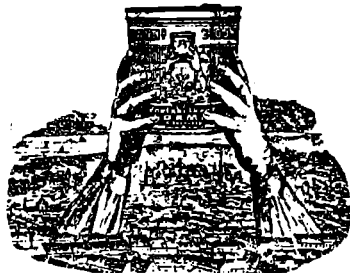
## A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK  
INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED  
NYHAVN 31  
KJØBENHAVN K.  
TELEFON 7940.

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester.  
Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.  
Bopæl: Classensgade 11, 3.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

Wald. Petersen's  
Kjødudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

Kattesundet 14.

## A. Formann.

Leverandør til den danske Marine.

Er „Moss-Rose“-Tobakken  
øgte. skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,  
Copenhagen, og paatrykt selve Om-  
lugspapiret.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestosen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.

De danske Svineslagteriers  
Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blødpølse, Sylte og  
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

## Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

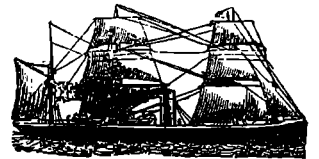
Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeale i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singers Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.



## S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.  
Ved Havnen 12, Randers.

Kjøbenhavns elektr.

## Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

## Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begäran.

Halmstads Beck-, Refina-  
deri- og Taktjärefabrik.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

## Overlastning og Lastelinje.

I Anledning af den, sidst gennem Lloyds Statistik paaviste høje Forlisprocent for norske Skibe, som vi flere Gange har omtalt her i Bladet, har Nordisk Skibsrederforening foretaget Undersøgelser af Spørgsmaalet om, hvorvidt denne høje Forlisprocent skyldes Overlastning. Vi skal fremdrage nogle Punkter af denne, i Foreningens Cirkulære offentliggjorte Undersøgelse, der har Interesse ogsaa for danske Læsere. Den peger først paa Manglen af retslige Undersøgelser af norske Skibes Forlis med Paavisning af disses Aarsag, hvilket gør, at der mangler et virkeligt Grundlag for Bedømmelse af Overlastnings-Spørgsmaalet for Norges Handelsflaade. Imidlertid afhjælpes denne Mangel noget ved den Forlisstatistik, som siden 1895 føres ved det norske Veritas. Det fremgaar nu af denne, at i de 6 Aar fra 1895—1900 er der ialt forlist 1,062 norske Skibe, og af disse 1,062 Forlis er der kun 76, om hvilke det ikke paa Forhaand kan siges, at Forliset ikke skyldes Overlastning; for alle de øvrige Vedkommende kan det siges, at Overlastning ingen Rolle har spillet som Forlisaarsag, naturligvis forudsat at et Skib, der ikke laster dybere end „Board of Trade“ tillader, kan siges ikke at være overlastet. Imidlertid kan endnu 24 af de nævnte 76 Tilfælde udsøndres, dels paa Grundlag af de Oplysninger, der gives i Veritas' Statistik, dels ved Oplysninger fra Redere eller Assurandører. Tilbage bliver da 52 Tilfælde, eller 5 pCt. af samtlige Forlis i de 6 Aar, om hvilke det ikke paa Forhaand kan siges, at Forliset ikke skyldes Overlastning, og det er tvivlsomt, om det i et eneste af disse 52 Tilfælde med Sikkerhed lader sig paavise, at det virkelig var Overlastning, der foraarsagede Forliset. Naar altsaa det faktiske Forhold er det, at der af de i det nævnte Tidsrum tabte 1,062 Skibe er over 1,000, hvis Tab med Sikkerhed kan siges ikke at skyldes Overlastning, og at det endog er tvivlsomt, om et eneste af de tabte Skibe vilde været sparet, om tvungen Lastelinje havde været indført i den norske Handelsmarine, saa lader det sig ikke gøre i Forliserfaringen fra det omhandlede, ikke ganske korte Tidsrum at finde noget som helst brugbart Argument for at paabyde et Lastemærke.

Det fremhæves derefter, at Erfaringer fra Aaret 1898, da der i Marts Maaned under svære Storme i Nordsøen forliste ikke mindre end 13 islastede Sejlskibe, alle ældre Træskibe, peger paa, at det er den norske Sejlskibsflaades mange gamle Træskibe, som bringer Forlisprocenten saa højt op; men overfor disse hjælper

Lastelinjen selvfølgelig ikke. Mange af dem er usødygtige, selv om de gaar ud i Ballast. Det er overfor dem, at en skarp og effektiv Kontrol særlig er paakrævet. Naturligvis vil de efterhaanden forsvinde af sig selv og afløses af bedre moderne Fartøjer, men af Hensyn til de mange Menneskeliv, som staar paa Spil, bør Overgangen foregaa under Kontrol af Statsmyndighederne. — Det hedder sluttelig i Cirkulæret:

Indførelse af en tvungen Lastelinje er en ekstraordinær Foranstaltning, som kun kan forsvares, naar det drejer sig om Forebyggelse af et almindeligt udbredt Misbrug. Naar det store Flertal af Landets Redere saa energisk modsætter sig en saadan Forholdsregel, er det ikke fordi de ønsker at overlade deres Skibe, men fordi de anser det for umuligt at give Regler for Fastsættelsen af et Mærke, som under alle Forhold vil ramme det rette. Indførelse af et tvungent Lastemærke vil i det enkelte Tilfælde kunne medføre megen Uretfærdighed og dermed følgende Tab; visse Typer af Skibe vil paatvinges for meget Fribord, andre vil blive tildelt for lidt. I de første Tilfælde begaas der en Uret, i sidste Tilfælde skaber Lastelinje en Fare i Stedet for at yde forøget Sikkerhed. Erindres maa det ogsaa, at alle ikke engelske Skibe ikke blot er underkastede den samme Kontrol i britisk Havn som britiske Skibe, men ved Lastning i mange oversøiske Havne er alle Nationers Skibe underkastet Kontrol, saaledes baade i sydamerikanske og nordamerikanske, australske Havne og Sortehavshavne, hvor de laster under Tilsyn af Ladningsassurandørerne, som ofte er adskillig strengere end „Board of Trade“. Der foreligger da ogsaa flere Tilfælde, hvor Redere frivillig har faaet „Board of Trades“ Mærke paa deres Skibe, fordi de derved sættes i Stand til at laste noget mere, end om intet Mærke findes og Ladningsassurandørerne skal kontrollere Lastningen. — Ved Offentliggørelsen af Listen over de ovennævnte 52 Forlistilfælde er Arbejdet betydelig lettet for Lastelinjens Talsmænd. De vil nu som Bevis for Nødvendigheden af en saadan Foranstaltning kun behøve at undersøge disse 52 Tilfælde og blandt dem paapege de Tilfælde, hvor Overlastning bevislig eller dog sandsynlig er Forlisets Aarsag. Et enkelt eller et Par Tilfælde, om det skulde lykkes at finde dem, vil dog ikke være tilstrækkeligt. Det maa paavises, at Overlastning har været Aarsag til Forlis og Tab af Menneskeliv i et saadant Omfang, at her kan tales om et Samfunds- onde, som der maa træffes ekstraordinære Foranstaltninger imod.

## Fra Rigsdagen.

Konsulat- og Toldafgifterne. Søfartskommissionen. Telegraf uden Traad. Lodsoldermanden ved Hals. Forholdene i Drogden.

Vi giver i dette og næste Nummer en Oversigt over Forhandlingen om de Spørgsmaal vedrørende Skibsfarten, der fremdroges under Finanslovforslagets nu afsluttede første Behandling i Folkethinget.

### Konsulat- og Toldafgifterne.

Nanke (Højre): For ikke ret mange Aar siden blev der foretaget en Forandring i Konsulatafgifterne. Man gik den Gang ud fra, at denne Forandring skulde have til Følge, at Konsulatafgifterne vilde blive mindre; men Følgen er, efter hvad der er meddelt mig, bleven den modsatte, idet de skal være stegne med en ikke ubetydelig Procent. Det er

imidlertid ikke det værste. Nej, det værste er, at disse Afgifter endnu opkræves efter Regler, der hidrører fra gammel Tid. Da de blev fastsatte, blev Handelen jo dreven saaledes, at man brugte Sejlskibe med ringe Drægtighed, og som laa længe i en Havn, medens man nu bruger Skibe med stor Drægtighed, og som kun i kort Tid ligger i Havn. Naar nu Afgifterne opkræves efter de samme Regler som før, ligger allerede deri, at der begaas Uretfærdighed enten til den ene eller til den anden Side. Jeg skal ikke komme ind paa — thi dertil er jeg ikke tilstrækkelig sagkyndig — at give Raad om, hvorledes dette Forhold skal ordnes, men jeg vil blot i Almindelighed udtale, at en Omordning forekommer mig at være af saa stor Betydning for vor Skibsfart i det hele taget, at der maa gøres noget, og jeg mener, at Konsulatafgifterne, hvis de ikke helt kan hæves, i alt Fald maa nedsættes saa meget som muligt og ordnes paa en retfærdig Maade. I

Forbindelse hermed kunde jeg have Lyst til at omtale et andet Spørgsmaal, som ogsaa gentagne Gange er fremdraget af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Det er den Urimelighed at vi her i Landet kun har en forholdsvis ringe Told paa færdige Skibe, men en høj Told paa det Materiale, hvoraf man laver Skibe. Saa vidt jeg ved, betales der af Skibe, der indføres færdige her i Landet, en Værditold af 3 pCt., medens der derimod af de Materialer, der bruges til at forfærdige Skibe, betales omtrent 5 pCt. Jeg synes, det er et meget bagvendt Forhold, der maa opfordre vore Rederier til at købe Skibe i Udlandet, frem for at lade dem bygge her, hvilket vil medføre et formindsket Forbrug af Arbejds-kraft og altsaa mindre Fortjeneste her i Landet. Ganske vist bødes der for saa vidt paa Forholdet som Skibe, der bygges her for fremmede og udføres til Udlandet, faar godtgjort den Told, der er betalt for Materialer, men det er dog for lidt. At Sagen ikke er uden Betydning, vil fremgaa af, at det jo ikke er saa faa Skibe, der sejler bort her hjemme fra og er borte i Aarevis i oversøisk Fart. Mange af disse Skibe er betalte med fremmede Kapitaler, medens Udbyttet gaar i danske Rederes Kasser, de er bemandede med danske Folk, og det er en given Ting, at danske Redere saa vidt mulig vil købe danske Produkter.

Konseilspræsidenten (Deutzer): Jeg skal herom indskrænke mig til at bemærke, at Spørgsmaalet om Konsulatafgifterne og deres Nedsættelse har været fremsat tidligere og navnlig var fremme her i Thinget i forrige Samling. Finansudvalget udtalte da i Anledning af et fremkommet Andragende følgende: „Udvalget anerkender Berettigelsen af de i Andragendet fremsatte Ønsker om Lettelse af de Byrder, som Told- og Konsulatafgifterne lægger paa Skibsfarten, men gør for Tiden ikke Indstilling.“ I Tilslutning dertil vil jeg udtale, at jeg anser det for et naturligt og berettiget Ønske at faa Konsulatafgifterne nedsat, men naar og i hvilket Omfang det kan lade sig gøre, afhænger af mange forskellige Omstændigheder, som det vilde føre for vidt at udtale mig om her, og som for øvrigt for en stor Del hører under Finansministeren.

#### Søfartskommissionen.

Martin Olsen (Social-Demokrat): Der bestaar jo en Kommission, nemlig Søfartskommissionen, der har med maritime Forhold at gøre, og jeg antager i hvert Fald, at Marineministeren har nogen Indflydelse paa denne Kommissions Arbejde. Jeg er sikker paa, at man med Glæde vil modtage Vink fra hans Side, der sigter til at indføre tidsvarende Forandringer i de nu bestaaende Forhold. Og jeg vil da henstille, om Marineministeren vil søge at gøre sin store Indflydelse gældende over for Kommissionen ved at formaa den til, foruden de andre Ting, den har med at gøre, Register, Tonnage, osv., ogsaa at faa indført forbedrede Forhold for Mandskabet i Skibene. Det er jo rent ud skandaløse Lukaf-Forhold, der findes i mange Skibe. „De er lige store nok til en Ligkiste“, hørte jeg en Gang en Sømand sige, og det er vist heller ikke stort mere. Til en Ligkiste er Lukaerne store nok, men til Opholdsrum, til at leve og aande i er de alt for smaa. Der er et andet Spørgsmaal, som ganske sikkert ogsaa kan komme ind under denne Kommission — jeg antager, at den har Lov til at optage alle de Spørgsmaal, den vil beskæftige sig med angaaende Søfartsforhold —, og det er Forhyringen. De nu bestaaende Forhyringsforhold er, set fra de søfarende Arbejders Side, alt andet end lystelige.

Marineministeren (Jøhnke): Denne Kommission er jo nedsat af Indenrigsministeren, og saa vidt mig bekendt kan der ikke ventes noget om Forhyringssspørgsmaalet i den nærmeste Tid. Spørgsmaalet om Folkelukaffernes Størrelse har næppe været optaget til Overvejelse.

#### Telegrafering uden Traad.

Marineministeren: I Januar 1900 forliste et Skib „Remus“ paa Horns Rev. Den ene Halvdel af Mandskabet druknede, den anden Halvdel blev efter 3—4 Dages Forløb i en frygtelig Forfatning optaget af Fyrtransportbaaden i

Nordsøen; de havde i den Tid hængt paa Vraget. Dette gav Anledning til, at Marineministeriet søgte en Bevilling til Anskaffelse af Apparater, hvorved man kunde telegrafere uden Traad mellem Fyrskibene „Vyl“ og „Horns Rev“ og Blaavandshuks Fyrtaarn. Bevillingen blev selvfølgelig givet med Redebonhed af Rigsdagen. Det var Meningen at skaffe disse Apparater fra den bekendte Marconi, som havde etableret en Filial i London. Han skulde foruden Penge til Apparaterne have en aarlig Afgift for Patentet. Men da det kom til Stykket, vilde han ikke have noget med os at gøre. Naar, det kunde jo være os det samme, saa henvendte vi os til andre Firmaer, og Bestillingen gjordes hos „Allgemeine Elek-tricitäts-gesellschaft“ i Berlin. Men da man der skulde have Pengene paa en Gang, kunde vi kun anskaffe to til et Fyr-skib og et Fyrtaarn, og vi valgte da at anskaffe til „Vyl“ Fyrskib. Disse Apparater er modtagne i disse Dage, og de arbejder tilfredsstillende. Selve Apparaterne drives om Bord af Fyrskipperen og hans Styrmand og paa Fyrtaarnet af Fyr-mesteren og Fyrassistenten. To Patentafgifter, vi ikke kommer til at disponere over, agter jeg med fornøden Tilslutning at bruge til Anskaffelse af et Apparat til Horns Revs Fyrskib, saa at dette Anlæg er i fuldstændig Orden. Jeg haaber ikke, at der ofte skal blive Brug for det under sørgelige Om-stændigheder. Men skulde Ulykken ske, har vi Midler til øjeblikkelig at kunne sætte Landstationen i Underretning om den sørgelige Begivenhed, der er foregaaet.

#### Lodsoldermandsposten ved Hals.

K. M. Klausen (Social-Demokrat): Marineministeren har ansat en afskediget Marinelejtant som Lodsoldermand ved Hals. Jeg kender ikke Grunden dertil, men det forekommer mig i højeste Grad uheldigt, at et saadant Embede, hvortil der ifølge Lodsloven fortrinsvis skal tages veltjente Sømand, Folk, som har taget Styrmandseksamen, eller veltjente Lodser, nu besættes paa nævnte Maade. Det er underligt, at man der skubber den private Sømandsstand til Side og sætter en afskediget Officer fra Flaaden ind i saadanne Embeder. Ministeren har mulig været bundet ved Afgørelser, truffet af hans Forgængere, og jeg vil da spørge, om han agter at fortsætte paa denne Vej. Det er jo det gamle System, som gaar igen. Den private Sømandsstand har i mange Aar fundet sig i, at den Slags Pladser besættes med Officerer, medens den selv blev skubbet til Side. Jeg vil spørge Ministeren, om han agter at fortsætte paa den Vej eller vil respektere Loven paa det Punkt, saaledes at den private Sømandsstand kunde faa saadanne Stillinger, hvortil de er fuldt ud kvalificerede.

Marineministeren (Jøhnke): Klausen bebrejdede mig Ansættelsen af en afskediget Officer som Lodsoldermand og mente, at det var ulovligt. Dette beror paa en Misforstaaelse. Det kan ikke siges at være i Strid med Bestemmelserne i Lodsloven af 13. Juni 1879, navnlig sammes § 7, sidste Punktum, der lyder saaledes: I øvrigt skulde de, der have faret som Styrmand og have bestaaet den anordnede tredje Af-delung af Eksamen for Styrmand, navnlig i Dansk, Engelsk og Maskinlære, fortrinsvis komme i Betragtning ved An-sættelse af Lodsoldermænd eller Lodser, naar de ellers ere i Besiddelse af de fornødne Egenskaber.“ Under Forhandlingerne paa Rigsdagen om denne Bestemmelse — det var afdøde Berg, der var Ordfører — er ikke fremkommet noget om, at det var Meningen dermed at udelukke Søofficerer fra An-sættelse. Meningen er, som ogsaa udtalt af Ordføreren, over-hovedet ikke at opstille nogen Betingelse, men kun udtale, hvad der ogsaa i og for sig er det naturlige, at de, der er bedst uddannede, ogsaa fortrinsvis skulde komme i Betragt-ning. Hertil maa utvivlsomt henregnes danske Søofficerer, naar de da har faret til Søs som saadanne i mindst et Aar, og derved kan de altsaa ifølge Lov om Sønaring af 25. Marts 1892 § 11 forlange Bevis som Styrmand. Gaaende ud fra den Forudsætning fik vedkommende Officer skriftligt Tilsagn fra Ministeriet om sin Ansættelse, naar han faldt for Alders-grænsen, forudsat at han under sin Konstitution udfyldte Stillingen paa tilfredsstillende Maade. En saadan Udtalelse

fra Overlodsens foreligger, og derfor ansatte jeg ham. Hvorledes jeg vilde have stillet mig, hvis jeg havde været frit stillet, skal jeg ikke nærmere komme ind paa; det vilde være at tale om spildt Mælk, og jeg er aldeles overbevist om, at Klausen vilde have stillet sig paa samme Maade, han vilde have haft samme Respekt for det skriftlige Tilsagn, som jeg. Som sagt, Ansættelsen er hverken lovstridig eller stridende mod Forudsætningerne i den Paragraf af Lodsloven, som jeg har nævnt.

K. M. Klausen: Jeg havde anket over den Embedsbesættelse, der er foretaget oppe i Hals, idet Posten som Lodsoldermand der er given til en afskediget Søofficer. Det forekommer mig, at dette er i bestemt Strid med Lodslovens § 7. Marineministeren synes at have en anden Opfattelse, og mener, at man ved en Fortolkning nok kunde trække Lodslovens § 7 saa langt, at en Søofficer kunde glide igennem og slippe ind i et saadant Embede. Saa siger den ærede Marineminister, at det har heller ikke været udtalt, den Gang Sagen var til Behandling i Rigsdagen i 1869. Det er vist næppe rigtigt, og hvis man vil se Forslaget efter, er Regeringsforslaget til § 7 af en helt anden Affattelse end det, som Folkethinget gennem sin Ændring satte igennem, idet den Ændring, som Folkethinget satte igennem, netop er den, som siger, at Styrmand, som har taget visse Eksamiuer, har fortrinnsvis Adgang til saadanne Embeder. Nu er det muligt, som den ærede Minister siger, at han stod bunden ved sin Forgængers Afgørelse. Det er muligt, men jeg vil haabe, han i Fremtiden vil handle paa egen Haand, saaledes at den private Sømandsstand ikke skal skubbes til Side, for at afskedigede og pensionerede Officerer eller Underofficerer kan komme frem.

#### Forholdene i Drogden.

K. M. Klausen (Social-Demokrat): Vil Marineministeren ikke gøre noget til Forbedring af Drogden, hvilket Sejløb er af stor Interesse for hele Sømandsstanden. Spørgsmaalet har faaet aktuel Interesse i de sidste Dage, idet en norsk Fuldrigger, der kom fra Østersøen og skulde til Australien med Træ, løb paa et Stenrev i Drogden og led en saadan Beskadigelse paa sit Skrog, at den maatte sættes paa Grund ved Trekrone, hvorfra den maatte bugseres ind i Frihavnen til Reparation. Det har naturligvis stor Betydning for et saadant Fartøj at skulle gøre en Standsning paa 2—3 Maaneder, og at Lasten muligvis er bleven ødelagt af Vandet. Det var et Fartøj, som stak 20½ Fod, men Forholdene her inde i Drogden er forevrigt af en saadan Beskaffenhed, at jeg synes, der var al Grund til at gøre noget for at faa det forbedret. Sejløbet er udmærket godt fra Falstebo til Drogdens Fyrskib; der er Vand nok for de største Skibe. Sejløbet er ganske fortrinligt fra Kjøbenhavn, baade gennem Hollænderdybet og Kongedybet ned til nordre Røse. Der bliver i Virkeligheden kun en kort Strækning, 2—3 Kvartmil, tilbage, hvor Farvandet er i allerhøjeste Grad uheldigt. Her har vi det Farvand, som Englænderne kalde „The grounds“ og det er ikke med Urette, at de gør det. Forholdet er nemlig det, at ingen dansk Lods vil paa egen Risiko føre et Skib paa mere end 21½ Fod gennem Drogden, medens de svenske Lodser paa egen Risiko fører Skibe paa 23 Fod gennem Flinterenden. Nu vil det sikkert ikke koste saa overordentlig meget at uddybe dette Sejløb, saaledes at alle Skibe, selv Verdens største Skibe, kunde passere derigennem. Vi ofrer hvert Aar meget betydelige Beløb i dette Øjemed. Jeg skal saaledes nævne, at vi for at forbedre Besejlingsforholdene i Limfjorden har bevilget 350,000 Kr., til Sejløbet ved Nykjøbing M. 25,000 Kr., til Forbedring af Sejløbet ved Rødsand 20,500 Kr. og til Forbedring af Sejløbet ved Graadyb 140,000 Kr. Det er altsaa meget store Beløb, der hvert Aar udgives i det Øjemed. Her er det nu saaledes, at det er et af Verdens mest befarede Farvande, vi ganske rolig lader ligge hen paa den Maade. Vi maa imidlertid huske paa, vi har slemme Konkurrenter paa begge Sider af os; Svenskerne kan tage Skibe indtil 23 Fods Dybde gennem Flinterenden, og Kejser Wilhelm Kanalen i Holsten har taget Halvdelen af de Skibe, der tidligere aarlig passerede Øresund. Dette sker, medens vi rolig sover, medens vi ganske

rolig lader et Sejløb, der ikke har mere end 2 til 3 Kvartmiles Længde, ligge hen uden at gøre noget for det. Jeg synes, der var al Grund til, at denne Sag toges op til alvorlig Undersøgelse, at disse Klager burde afhjælpes. Vi kan være sikre paa, at den norske Fuldrigger, der led Havari i Drogden, ikke mere kommer der; han skal nok vogte sig derfor og vil advare større Skibe mod at passere den Vej. Saa kan de gaa andre Veje. Svenskerne kan faa dem, Tyskerne kan faa dem, men de gaar vor Dør forbi.

Jeg vil haabe, at dette vigtige Spørgsmaal maa blive taget op til Overvejelse, thi det er af allerstørste Betydning for den danske Søfart. Vi kan ikke være tjente med, at vore Konkurrenter drager Søfarten gennem Sundet til sig. Jeg tror, at en virkelig Udbedring af dette Sejløb vil kunne gøres for forholdsvis faa Penge, og jeg tillader mig at spørge Marineministeren, hvorledes han stiller sig til denne Sag.

Marineministeren (Jøhnke): Med Hensyn til Stenene i Drogden, skal jeg erindre om, at der i Løbet af Sommeren 2 Gange løb et Par større Skibe paa nogle Sten der, idet der kun var lidt over 20 Fod Vand. Jeg lod straks det vedkommende Stykke af Farvandet opmaale. Det er et kedeligt Farvand, fuldt af Sten, og det er meget vanskeligt at holde rent. Imidlertid, det blev opmaalt, og der blev fundet 7 Sten, hvorover 21 Fod, og 1 Sten med 20½ Fod Vand. Det er ikke Smaasten, de var paa mere end en Mands Højde og meget vanskelige at tage bort. Imidlertid er det min Bestemmelse, og Ordre er gaaet til Orlogsværftet, at de 3 Sten, som er de farligste, og som ligger, om jeg saa maa sige, i Lodsernes Trækkemærke, vil blive sprængt bort saa snart som muligt, og da vil det samtidig blive undersøgt, om det er muligt at rense Farvandet yderligere. Marineministeriet har altsaa ikke sovet; vi tager vor reglementerede Søvn, men vi sover ikke, naar der foreligger alvorlige Forhold.

K. M. Klausen: Jeg fremdrog Spørgsmaalet om Sejløbet Drogden. Marineministeren har haft sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold og siger, han har givet Ordre til, at 7 Sten skal bortrenses. Det er naturligvis noget, men det er langt fra tilfredsstillende. Her er Tale om en Strækning paa 2 & 3 Kvartmil, hvor der kun er et Par og tyve Fod Vand. Denne Strækning kunde sikkert, hvis man vilde bringe de fornødne Ofre, omdannes til et Sejløb, hvorigennem Verdens største Skibe kunde passere. Den højtærede Minister ryster paa Hovedet? Jeg vil dog henvise til, hvad Svenskerne gør. De uddyber Flinterenden og kan nu tage Skibe igennem den, som har 2½ Fods større Dybgaende. I Flinterenden er der haard Bund, saaledes at det er baade vanskeligt og kostbart at foretage disse Uddybninger. Svenskerne skyr ikke disse Ofre, men søger at drage Skibsfarten over til sig. I Drogden er der derimod blød Bund paa disse 2—3 Kvartmil.

Der findes en Del Sten, hvorefter Ministeren har fundet 7 — jeg vil haabe, han maa finde nogle flere. Saa findes der en Del Puller, og mellem dem er der 26—27 Fod Vand, og Bunden er blød. Bekostningen bliver altsaa ikke saa overordentlig stor, og jeg synes, det er et Spørgsmaal af den største Betydning for os. Vore Konkurrenter sover ikke, de arbejder, Svenskerne paa deres Side og Tyskerne paa deres Side gennem Kejser Wilhelm-Kanalen. Følgen har været den, at Skibsfarten mere og mere gaar Kjøbenhavn forbi. Det har dog stor Betydning, at vi gør vort til at udnytte de naturlige Betingelser, vi har. Som Drogden er nu, kan den ganske vist bruges som en Fælde, hvori man indfanger Havarister. Det saa man med den store norske Fuldrigger, som blev indfanget, maatte slæbes til Kjøbenhavn, underkastes Reparation og ligge her halvtredje Manned. Paa den Maade kan man ganske vist ogsaa tjene Penge ved Drogden, som den er nu! Men den norske Fuldrigger kommer ikke her med sin gode Vilje, og den advarer alle mod at komme her. Jeg synes, at dette Spørgsmaal maa ikke have Lov til at ligge hen længere. Det er ikke nok med, at der fiskes 7 Sten op, der bør gøres noget mere. Naar vi kan anvende 6—800,000 Kr. paa Uddybning af Sejløb andre Steder, kan vi ogsaa anvende en Del paa at udbedre dette Sejløb, der kun er 2—3 Kvartmil langt.



Kjøbenhavn, d. 31. Oktober 1901.

Hamburg—Amerika Linjen har, som vi tidligere har omtalt, besluttet forsøgsvis at anvende flydende Brændsel i sine Skibe, først i de mindre, men sikkert i den Hensigt senere at anvende det i sine store Passagerdampere. Atlanterhavsdampene, der paa deres Rejser og under Forberedelserne til dem regner ikke alene med Dage og Timer, men endogsaa med Minuter, vilde utvivlsomt vinde betydeligt i Tid ved den Hurtighed, med hvilken flydende Brændsel kan tages om Bord i Sammenligning med Kul. Det vilde desuden være en anselig Fordel for disse Dampere, om de kunde erstatte c. 100 Fyrbødere med det samme Antal tredje Klasses Passagerer.

De første af Selskabets Skibe, der er blevne indrettede til flydende Brændsel, er S. S. „Silvia“ og S. S. „C. Ferd. Laiesz“, af hvilke det sidst nævnte lige er ankommet til Hamburg paa sin første Rejse fra Suez med dette Brændsel. Apparaterne hertil blev installerede i Suez under Ledelse af Selskabets Teknikere og i Overværelse af en Repræsentant for det tyske Admiralitet, der med stor Opmærksomhed følger alle ny Metoder, der indføres i Handelsmarinen. Rejsen fra Suez gik i enhver Henseende godt, og Brændselsforbruget var betydeligt mindre end Damperens tidligere Forbrug af Kul. Maskiner og Kødler arbejdede uden Vanskelighed. Selskabet har nu bestilt en yderligere Forsyning af Olje til denne Damper, og det antages, at det har til Hensigt at bruge flydende Brændsel i langt større Udstrækning.

Fra Riga skriver en Skibsfører til „Hamb. Børsen-Halle“: Det maa anbefales Redere, der fragter deres Skibe til Riga, at faa optaget nøjagtige Bestemmelser i Certepartiet om Lossetiden. Hvis saadanne Bestemmelser nemlig mangler, træder de af Børsen i Riga fastsatte Regler i Kraft, og de gør det umuligt for Rederne at begrunde eller gennemføre Krav om Liggedagspenge. Efter Riga Børsbestemmelser tæller Liggedagene først efter at Skibet er kommet til Bolværk. Ladningsmodtageren opgiver Pladsen, hvor Skibet skal losse, og det er saa Kaptajns Sag at komme til ved denne Plads og at faa Forbindelse med Kajen. Først efter at dette er i Orden begynder efter Børsreglerne Liggedagene. Man bør derfor ved Befragtninger til Riga ikke forsømme at faa indført i Certepartiet: Liggedagene tæller saa snart Skibet ligger for Anker paa Rigas Red.

Sørensen i Flensborg forhandlede forleden Dag Sagen vedrørende det flensborgske Dampskib „Ellida“, Kaptajn Niemann, som Natten mellem d. 4. og 5. Oktbr. strandede paa Refsnæs. Dampskibet var paa Rejse fra England til Sønderborg med Kul. Klokken 12 Natten mellem 4. og 5. Oktober havde Kaptajnen overtaget Vagten paa Dækket. Lidt efter havde han imidlertid forladt Dækket og var gaaet nedenunder uden at sige Besked hverken til Baadmanden eller Manden ved Roret. Skibet havde saa bibeholdt sin Kurs, og Kl. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, førend Kaptajnen var kommen op igen, var det stødt paa Grund.

Sørensen's Kendelse lød paa, at Kapt. Niemann havde forskyldt Strandingen ved sin store Efterladenhed. Retten holdt ham ikke for skikket til at føre et Skib og vedtog at fratage ham hans Skipperpatent.

Bladet svarer, at ethvert Konnossement of or for any goods maa, førend det undertegnes, være stemplet med et 6 d. Stempel. For Undladelse heraf maa Vedkommende betale 50 £ i Mulkt. Et ustemplet Konnossement er uden retslig Gyldighed, selv om Mulkten betales.

I flere af de større kontinentale Havne, saaledes Amsterdam, Antwerpen, Hamburg og Havre, agiteres der blandt Havnearbejderne for, at de efter d. 31. Decbr. d. A. skal nægte at lade eller losse engelske Skibe, indtil Englændernes Krig med Boerne er standset, idet man paa denne Maade vil tvinge England til at afslutte Krigen. Om en saadan Boycotning af engelske Skibe vil kunne gennemføres, synes dog at være mere end tvivlsomt.

En god Illustration til Fragtmarkedets Tilstand er det, skriver „Sh. Gaz.“, at ny Dampere, der lige er afleveret af Værfterne, lægges op. Ved Tynen er indtruffet mindst ét Tilfælde af denne Art, idet en Damper paa 5,800 Tons, der lige var afleveret til Rederiet, er blevet lagt op, indtil der kan findes Anvendelse for den. Det befrygtes, at flere andre Dampere, der nu fuldendes paa Nordøstkystens Værfter, vil begynde deres Løbebane paa denne uheldige Maade. En anden, i samme Distrikt nybygget Damper paa c. 3,500 Tons har i to Maaneder været udbudt til Salg uden at finde nogen Køber og vil rimeligvis blive lagt op indtil den sælges.

Paa et stærkt besøgt Møde i den nautiske Forening i Gøteborg har Direktør Ernst André holdt et Foredrag om „et moderne Sejlskibs Rejse fra den engelske Kanal til Sydamerikas Vestkyst og tilbage samt de Slutninger, der kan udledes deraf“. Foredragsholderen udtalte, at man maaske for sent vil komme til at forstaa Tidens Krav paa moderne Sejlfartøjer. Det var af Betydning at faa Øjnene op for Forholdene i Udlandet paa dette Omraade. Det er jo klart, at et Dampskib skal gøre større Fart end et Sejlskib, men naar man ser hen til de Driftsomkostninger, en Damper udkræver, giver Sejlskibet ofte et betydeligt større økonomisk Udbytte. I Hamburg har man nøje undersøgt dette Forhold, og man er kommet til et Resultat, der taler meget for Sejlskibenes Anvendelse i transatlantisk Fragtfart. Det fremhæves der, at Skibenes Præstationsævne i Retning af Sejlads i de sidste tyve Aar er forøget betydeligt, og det gøres gældende, at naar man kan opnaa dette uden at indskrænke Fartøjets Lasteævne, maa maa snart naa den Grænse, ved hvilken en ganske vist mindre Fart, men opnaaet ved billigere Driftsmidler, økonomisk set kan maale sig med det Resultat, der frembringes af den større Fart i Forening med større Driftsomkostninger. Taleren meddelte, at et Firma i Gøteborg, Tychoberg, har begyndt at arbejde med moderne Sejlfartøjer og agter at anskaffe flere. — Under den derefter følgende Diskussion erkendte alle Talerne Sejlskibenes Betydning for Søfarten ogsaa i Retning af Søfolks Uddannelse. Hr. Ernst Roberg oplyste, at de to tidssvarende Sejlfartøjer, hans Firma havde i Gang, havde givet et særdeles godt Udbytte, endog indtil 30 pCt. Andre Talere fremhævede Jærnskibenes Fordele fremfor Staalskibene.

I „Sh. Gaz.“ spørger en Indsender, om ustemplede Kopier af Konnossementer, naar de er undertegnede af Kaptajnen eller hans Agent, kan benyttes i Tilfælde af, at de originale stemplede Konnossementer er komne bort.

## Tvangslodsning i New York.

I Anledning af en i sin Tid af the supreme court i Washington afsagt Dom og de fra forskellige Sider til denne Dom knyttede Bemærkninger har det tyske Søfartsblad „Hansa“ fra New York modtaget nogle Meddelelser, som vi paa Grund af deres ikke ringe Interesse nedenfor gengiver:

Tvangslodssystemet bestaar ikke alene for fremmede Skibe, men ogsaa for amerikanske, naar de kommer fra fremmede Havne; fritaget for Tvangslods er kun Skibe i Kystfart og i denne kan kun Skibe under amerikansk Flag sejle. Den Dom, som Amerikas Højesteret afsagde i La Bretagne Sagen, fastslog nu ikke, at Rederen i alle Tilfælde, hvor en Skade er begrundet i Tvangslodsens urigtige Handlemaade, er fritaget for Ansvar for Skaden; dette gælder kun i nogle, ikke i alle Tilfælde.

Hvad den paagældende Sag angaar, da var Forholdet det, at Damperen La Bretagne ved Forhaling i New Yorks Havn, medens den var under Kommando af en Tvangslods, stødte imod en Pier, der tilhørte et Transport-Selskab og gjorde en betydelig Skade paa denne Pier. Hvad nu den af Pierens Ejere anlagte Retssag angaar, da maa det bemærkes, at man i Amerika sondrer imellem Common Law Courts og Admiralty Courts; de sidstes Jurisdiktion omfatter kun Sager, der udelukkende er passerede paa Vandet og ikke paa Land; under „Admiralty Law“ kan Fordringer forfølges „in rem“, saa at man altsaa i et Sammenstødstilfælde kan gøre Skibet ansvarligt. Finder der f. Eks. et Sammenstød Sted mellem to Skibe i New Yorks Havn, og det Skib, der har Skyld i Sammenstødet, har haft Tvangslods, da bliver dette Skib ansvarligt, eventuelt lige op til Værdien af Skibet, uanset at det har været under Kommando af en Tvangslods.

I det her berørte Tilfælde fandt Sammenstødet imidlertid Sted mellem et Skib og en Pier — altsaa et Stykke Land — og „Admiralty Court“ havde derfor ikke Jurisdiktion, hvorfor Pierens Ejere under „Common Law“ maatte anlægge Sagen imod Rederen personlig. Under denne Sag erklærede Højesteret, at Rederen ikke kunde holdes ansvarlig for en Skade, der var en Følge af Tvangslodsens Forsømmelighed. Rederen bliver saaledes ikke i alle Tilfælde fri for at erstatte, naar han har Tvangslods; kan Sagen bringes ind under „Admiralty Courts“ og Forfølgelsen derfor ske „in rem“, bliver han gennem sit Skib ansvarlig; det er kun i Tilfælde af, at Sagen maa føres imod ham personlig, at han fritages for Ansvar for Tvangslodsens Handlinger.

## Fragtmarkedet.

Der er stadig ikke alene ingen Bedring, men i mange Retninger er Fragtmarkedet endda daarligere end det var for en Uge siden. Ja, hvorledes skal der ogsaa kunne komme en Bedring, saa længe det gaar saa trevent med Handelen som nu og der samtidig hver Uge sættes ny og store Dampere i Vandet? Det Misforhold, som i Øjeblikket er til Stede mellem Verdensomsætningen og al den Tonnage, som er ledig paa Markedet, kan kun ændres enten ved at der kommer mere Liv i Handelen, hvortil Udsigterne dog foreløbig ikke er særlig lyse, eller ved at der lægges saa mange Dampere op, at der bliver nogenlunde Balance mellem Begær og Efterspørgsel.

Medens det først nævnte Tilfælde er vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at forcere igennem, kunde der ved Oplægning bidrages meget til at afbalancere Forholdet mellem Begær og Efterspørgsel, men Rederne er gennemgaaende fuldstændig imod Oplægning, selv om der herved sættes færre Penge til end ved at sejle. Vi har nu mange Gange i den senere Tid talt i disse Spalter om Oplægning, men her hjemme er det ikke blevet til noget dermed endnu, hvorimod der i Udlandet, særlig England, lægges flere og flere Dampere op nu. Østersøen begynder saa smaat at klæde sig i Vinterdragt, Azoff og en Del Havne i Sortehavet ogsaa, og samtidig med at der saaledes bliver færre Markeder for Fragt, bliver der mere Tonnage disponibel til de andre Markeder, som alt i Forvejen er overfyldte. Raterne er nu omtrent overalt saa lave, at en yderligere Reduktion er ensbetydende med, at det bliver umuligt at sejle uden ganske alvorlige Tab, og det er jo ikke alle Rederier, der kan holde saadanne Tab ud i Længden.

Det østlige Marked er meget stille undtagen for Kystfart med Kul, og er der herfor sluttet en Mængde Dampere paa Basis af 5 Rupees fra Calcutta til Colombo, 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Bombay. For Jute til London eller Dundee betales 19/6 à 20/ pr. November. Rishavnene stille; der er sluttet til 22/6 U. K. eller Kontinentet pr. Februar. Bombay betaler pr. Januar/Februar 13/ til p. p., 13/6 Hamburg.

Sortehavet er lavere, og Begæret for Tonnage tager kendeligt af. Fra Odessa kan nu kun højst opnaas 8/6 à 8/9 til udsøgt Havn, medens Nicolaieff giver 6 Pence mere. Fra Novorossisk til Danmark er betalt for prompt 11/6 én, 12/ to Lossehavne, Oljekager 1/6 d. ekstra. Fra Donauen gøres saa godt som ingen Befragtninger mere; Azoff er ogsaa yderst stille, og det er et Spørgsmaal, om der for prompte Baade kan faas over 12/N. C., 12/6 Hamburg. For Salt fra Eupatoria til Riga noteres 14/ à 14/3 pr. Ton.

Middelhavet er ret livligt, men Raterne er gennemgaaende tarvelige. Alexandria har taget en Del Dampere for Bomuldsfrø og har betalt 8/6 à 9 til direkte Havn U. K., 6 Pence ekstra „for Ordre“, November Afskibning. Pr. December kan opnaas 3 à 6 Pence mere. For Erts betales c. 9/ Ergasteria/Antwerpen, 8/6 Huelva/Amsterdam, 7/9 à 8/ Porman/Maryport med „free dispatch“. Bilbao betaler 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 5/ Barrow, 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 6/ Garston, 6/3 Maryport og c. 5/ Rotterdam. Fra Sicilien til Baltimore er betalt 8/6 for Svovl, og for Fosfat fra Sfax til London eller Dublin kan faas 9/3. Esparto fra Oran etc. til Østkysten af Skotland giver 13/6 à 14/ pr. Ton.

Amerika er, til Trods for at der har været fragtet ret livligt i den forløbne Uge, lavere. Det er navnlig Bomuldsbefragterne, som har taget Tonnage op, men da Tilbudet af Dampere har været saa overvældende, har de ingen Vanskeligheder haft ved at dække sig til Fragter, varierende mellem 24/6 og 26/6 fra Brunswick eller Wilmington til U. K. eller. Kont. pr. November. Fra Golfen er Raten for Bomuld nominel 28/6 til L. H. B., og paa Netto Charter betales kun 10/6 til udsøgt Havn, medens der pr. første Halvdel af December sidst er sluttet til 12/6 én, 13/ to Havne. Tømmerfragterne er yderst tarvelige, og det er tvivlsomt, om der kan opnaas 82/6 fra Pensacola til udsøgt Havn. For Korn fragtes næsten ingen Dampere; den sidste Afslutning var af en ganske prompt Baad fra Baltimore til Kjøbenhavn 2/. Kulfragterne er uforandret lave, og der kan højst opnaas 11/6 Newport News/Triest, 10/ Vestitalien, 10/6 Philadelphia/Monteniaco.

La Plata er næsten ganske forretningsløs for prompt, og pr. Januar/Februar er der sidst sluttet til 16/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., hvilket er over 2/ lavere end den Rate, hvortil til danske Dampere sluttedes for kun c. 3 Uger siden pr. Februar/Marts. Fra Buenos Ayres kan prompte Baade ikke opnaa mere

end 9/6 d. „on the berth“ til Hull, Rotterdam eller Antwerpen.

Østersømarkedet frembyder ikke meget Liv, hvilket synes ret unaturligt, nu da Saisonens Slutning for saa mange Pladsers Vedkommende er meget nær forestaaende. St. Petersborg flovede hurtigt af igen, og Raten er nu ikke over  $1/2\frac{1}{4}$  d. Hvedebasis til London eller Rotterdam imod  $1/4\frac{1}{2}$  à  $1/5\frac{1}{4}$  for en Uge siden. Der er ikke mange Varer deroppe at afskibe endnu, og man kan vist godt betragte Petersborg som ude af Sagaen for denne Gang. Forhaabentlig vil den genaabne livligere end den slutter. Fra Kronstadt kan faas 27/6 D/B. til London eller Hull, Hfl.  $11\frac{1}{2}$  Rotterdam, Frcs. 30 Dieppe. Endvidere noteres Hangø/Ghent eller Sundsvall/Calais Frcs. 30 Props, Søderhamn/Honfleur Frcs. 28 D/B. Haparanda/Ostende Frcs. 32, Kotka/Hull 23/, Søderhamn/Amsterdam Hfl. 12. Riga er flov og kan kun gøre  $10\frac{1}{2}$  d. Havrebasis til London, 21/ D/B. Grangemouth, Frcs. 24/25 D/B. Frcs. 18 Flax Dunkirk eller Ghent, Frcs. 28 D/B. Rouen. Korntilførslerne til Libau er stadig smaa, og da der udbydes rigelig Tonnage, kan Raten ikke komme over  $9\frac{3}{4}$  d. Havrebasis til London eller Rotterdam,  $1/0\frac{3}{4}$  à  $1/1\frac{1}{2}$  d. Rouen. For Smaadampere fra Sydfinland til Kjøbenhavn noteres Rm. 22/23 pr. Std. Brædder, Rm. 2 mere til Provinshavn.

Kulfragterne viser ingen Opgang, omendskønt der fragtes meget livligt, men i dette Marked ligesom i alle andre forhindres enhver Stigning af den enorme Mængde Tonnage, som udbydes. At der findes Redere, som slutter forud til saa usle Rater, som nu bydes, er utroligt, og dog er der f. Eks. pr. Januar sluttet til 10/6 fra Cardiff til River Plate. For Rejser i Løbet af næste Aar er der endvidere sluttet til 6/3 Tyne/Genua, hvilket der dog er lidt mere Mening i. For prompte Baade betales forøvrigt fra Cardiff 5/6 til Stockholm, 6/ Stettin, 6/9 Barcelona, 6/ Livorno, 5/3 à 5/6 Genua, 4/ Malta, 6/4 $\frac{1}{2}$  Venedig, 5/ Port Said, 5/6 Alexandria, 6/ Madeira, 10/9 à 11/ La Plata, 12/ Colombo. Fra Tynen sluttet til dansk Provinshavn 4/6 à 5/, Swinemünde 4/1 $\frac{1}{2}$ , Stettin 4/7 $\frac{1}{2}$ , Riga 4/3 à 4/6, Genua 5/3 à 5/9, Neapel 5/6. Hamburg 4/10 $\frac{1}{2}$  à 5/. Fra Firth of Forth er sluttet til 5/ Riga, 4/9 à 5/ Kiel, Danmark 4/9 à 5/6.

## Søforhør.

Ved den herværende Sø- og Handelsret afholdtes d. 28. Oktober Søforhør i Anledning af et Sammenstød i Østersøen mellem den danske Dampner Dan og den svenske Dampner Nordcap. Sammenstødet fandt Sted d. 18. Oktober i Farvandet mellem Sverrig og Bornholm.

Ifølge Udtog af „Dans“ Dagbog var Vejret om Morgen d. 18de meget taaget; Kl. 8,19 hørtes en Dampers Fløjte c. 1 Streg forude om Bagbord; der blev straks slaaet langsom i Maskinen og straks efter stop; da den modgaaende Dampers Fløjte stadig hørtes fra omtrent samme Sted, blev der slaaet fuld Kraft bak i Maskinen og Roret lagdes haardt Bagbord; der hengik omtrent 2 Minutter mellem hver af Manøvrerne med Maskinen; da „Dan“ havde bakket i omtrent 2 Minutter, kom „Nordcap“ frem af Taagen noget til Bagbord, krydsende Dans Kurs, hvorefter Sammenstødet skete, saaledes at Dans Stævn knustes og samtidig borede sig ind i Nordcaps Forskib. Man forsøgte at slæbe Nordcap, men det mislykkedes og den største Del af Nordcaps Besætning kom om Bord i Dan, medens nogle i Nordcaps Redningsbaad blev i Nærheden af denne. Senere blev Nordcap slæbt ind i Nærheden af Ystad og sat paa Grund.

Efter Udtog af Nordcaps Dagbog hørtes Kl. 8,20 en Dampfløjte c.  $1\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord. Maskinen stoppedes og der manøvreredes med den langsomst mulige Fart; man gav de reglementerede Fløjtesignaler, medens man syntes, at der var længe mellem Dans Signaler. Da Dan stadig kom nærmere, lagdes Nordcaps Rør Styrbord for at undgaa Sammenstød; der gaves atter Signal og Maskinen sattes paa fuld Kraft bak; kort efter skete Sammenstødet.

Efter at derefter forskellige Spørgsmaal var rettet til de ved Forhøret mødte, sluttedes dette.

## Personalia.

Wilh. Sievers fra Kolding, Officer paa Dpsk. „Totmes“, er i Callao omkommen ved en Eksplosion om Bord.

Havnefogedassistent Thorvald Jensen kan d. 1. Nov. d. A. fejre 25 Aars Jubilæum i Kjøbenhavns Havnevæsens Tjeneste. Hr. Jensen er Medlem af Sømandsforeningens Bestyrelse og af denne valgt som Delegeret i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

## Ugens Havarier.

Marie Gratz, Dpsk. af Wismar, kom d. 22. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Lübeck med Kul paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance, befunden ubeskadiget og fortsat Rejsen.

Ragnheidur, Skonnert af Reykjavik, er paa Rejsen fra Island til Liverpool med en Ladning Klipfisk oversejlet udfor Stornoway af Damprawleren „Northward Ho“ og er totalt forlist. Besætningen reddet. Ragnheidur var bygget i 1871 af Eg i Frederikshavn og maalte 73 Netto Reg-Tons.

Norma, Dpsk. af Flensborg, kom d. 23. ds. paa Rejsen fra Hull med Klid paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Frederikshavn for at losse og undersøges. Befundet ubeskadiget og fortsat Rejsen til Flensborg.

London, Dpsk. af Stettin, der, som meddelt, var kommet paa Grund ved Hanstholm, er bragt flot af Svitzers og ind til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse. Det halve af Ladningen er kastet over Bord. Er senere bragt til Kjøbenhavn for Reparation.

Polaris, Skonnert, er paa Rejsen fra St. Petersborg til Svendborg med Frø indkommen læk til Oscarshavn efter Kollision.

Hekla, Skonnert, er paa Rejsen fra Raumo til Fredericia med Trælast indbragt til Hufvudskär af Dpsk. Vestern, forladt af Mandskabet, der er landsat i Iggesund.

Ornan, Galease, har paa Rejsen fra Danzig til Bogense med Sleepers haft haardt Vejr i Østersøen og har erholdt Skade paa Bolværk, ligesom Dækslasten er skyllet over Bord.

Gud raader for Lykken, Jagt af Kjøge, er paa Rejsen fra Faxe til Kjøbenhavn med Mursten strandet paa Sydspidsen af Amager og er rimeligvis Vrag. Besætningen, 2 Mand, reddede sig i Land.

Marie, Jagt af Kjøbenhavn, er d. 25. ds. sunken i Østersøen. Besætningen, Kaptajn og 1 Mand, er landsat i Bandholm af det norske Dpsk. Ran, der traf dem i Østersøen, drivende om i en lille Baad.

St. Bernard, Fiskefartøj af Hull, er d. 20. ds. strandet ved Færøerne. Det befrygtes, at hele Besætningen er omkommet.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, er paa Rejsen fra St. Petersborg med Korn og Oljekager, grundstødt ved Østergarn og er læk. Skibet har Assistance.

Alexandra, Dpsk., der, som meddelt, var prajet med Maskinskade paa Vejen fra New York, er nu ankommen her til ved egen Hjælp. Skibets Krumtap brækkede c. 100 Sømil syd for New Foundland, men efter 2 Dages strængt Arbejde lykkedes det at faa indsat en Reservekrumtap.

Karoline, Jagt af Læsø, er paa Rejsen fra Gøteborg til Skagen med Trælast indbragt til Frederikshavn af Lodspsk. Skagerak med Tab af Anker og Kæde.

Fundet Navnebrædt. Et sort Navnebrædt, hvorpaa der med gule Bogstaver staar malet „Henry, Kjøbenhavn“, er fundet paa Galto Hoved ved Bränne.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Der er afholdt Prøvetur med det paa Flensborg Skibsværft til det tysk-australske Dampskibsselskab nybyggede Dampskib Apolda, ved hvilken Skibets Præstationer overgik de i Kontrakten stiplede Fordringer. Det er det trettende Skib, Væfftet har leveret til ovennævnte Rederi; de fleste af Skibene har været af samme Type og Dimensioner. Apoldas Dimensioner er: 406' 6" × 48' × 32' 10".

Paa Hellerup Skibsværft er løbet af Stablen en Dampner paa 2200 Tons d. V., bygget for norsk Regning.

Paa Aanunsens Værft ved Arendal er en 3-m. Skonert løben af Stablen. Den er bygget til et Rederi paa Ærø og maaler 280 Tons Brutto. Skibet fik Navnet Atlantic. Dets korresp. Reder bliver Hr. J. C. Hansen, dets Fører Kapt. Rasmussen af Græsvænge.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** Hekla, Holst, ankom til Kbhvn. 26. Oktbr. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 19. Oktbr., best. til Christiania. — Leopold II, Sørensen, afgik fra St. Petersborg 29. Oktbr., best. til Kbhvn. — Nicolai II, Wulff, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra Christiania 19. Oktbr., bestemt til New York. — Alexandra, Thomsen, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr. — Douro, Ørum, ankom til St. Petersborg 28. Oktbr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Riga 26. Oktbr., best. til Kbhvn. — Antwerpen, Andreasen, i Kbhvn. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 26. Oktbr., best. til New York. — Arno, Strubberg, afgik fra Algier 24. Oktbr., best. til Marseilles. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til London 28. Oktbr. — Ceres, Jacobæus, i Islandsfart. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Kbhvn. 25. Oktbr. best. til St. Petersborg. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Cadix 26. Oktbr. bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 29. Oktbr., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr. — Georg, Buhr, ank. til London 26. Oktbr. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Boston 16. Oktbr., best. til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Råfse 25. Oktbr. — Island, Skjødt, afgik fra New York 26. Oktbr., best. til Kbhvn. — Jolantha, Skou, ankom til Antwerpen 18. Oktbr. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 24. Oktbr. — Kiew, Jacobsen, afgik fra London 27. Oktbr., best. til Kjøbenhavn. — Kursk, Møller, afgik fra Dunkirk 29. Oktbr., best. til

Kbhvn. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Krag, ankom til Hull 27. Oktbr. — Louisiana, Jensen, ank. til Fernandina 17. Oktbr. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 9. Oktbr., best. til Boston. — Maja, Jonsen, afg. fra Swansea 25. Oktbr., best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Stettin 27. Oktbr. — Moskoy, Fischer, pass. Dartmouth 27. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 28. Oktbr., best. til Hull. — Nordjylland, ankom til Libau 27. Oktbr. — O. B. Suhr, Rohde, ankom til Antwerpen 22. Oktbr. — Omsk, Møller, afgik fra Denia 28. Oktbr., bestemt til Malaga. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 28. Oktbr. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 29. Oktbr. — Skalholt, Godtfredsen, i Islandsfart. — Thyra, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 27. Oktbr. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Kbhvn. 24. Oktbr., best. til Manchester. — Vendsyssel, Kjær, ank. til Barcelona 26. Oktbr. — Vesta, Lissner, i Islandsfart. — Viking, Egense, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 31. Oktbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 31. Oktbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 31. Oktbr., best. til Grimsby via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr., best. til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 30. Oktbr., best. til Randers. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 30. Oktbr., best. til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 30. Oktbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 30. Oktbr., best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 30. Oktbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Newcastle 30. Oktbr., bestemt til Svendborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ank. til Blyth 26. Oktbr. — Frode, Wrisberg, ankom til Rouen 28. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, ankom til London 28. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til W. Hartlepool 26. Oktbr. — Erik II, Hveysel, ankom til Alexandria 23. Oktbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Yxpila 24. Oktbr., bestemt til Rouen. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 28. Oktbr. — Danm ark, Kraemer, ankom til Newcastle 24. Oktbr. — Ragnar, Holst, ankom til Memel 17. Oktbr. — Volmer, Riber, ankom til Newcastle 26. Oktbr. — Dan, Tofte, ankom til Kbhvn. 21. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 25. Oktbr., til Rotterdam. — Olaf, Petersen, afg. fra Newcastle 25. Oktbr., best. til Stettin. — Svend II, Risø, ank. til Newcastle 28. Oktbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til Stockholm 24. Oktbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til St. Petersborg 27. Oktbr. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Hull 22. Oktbr., best. til St. Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afgik fra Blyth 19. Oktbr., best. til Licata. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rochefort 25. Oktbr. — Russ, Rasmussen, ankom til Antwerpen 20. Oktbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Durban 11. Aug. — Eduard Bary, Fagerlund, ankom til Singapore 16. Oktbr. — Baron Driesen, Laurentz, afg. fra Konstantinopel 18. Oktbr., best. til PortArthur. — K. Gortschakow, Thorsøe, ankom til St. Petersburg 15. Oktbr.

**Heimdal.** Anine, Rathje, afgik fra Hernøsand 25. Oktbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Terneuzen 29. Oktbr. — Helga, Lagesen, afg. fra Grangemouth 26. Oktbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Burntisland 25. Oktbr. — Elna, Møller, ankom til Blyth 29. Oktbr. — Therese, Løffler, afg. fra Rouen 27. Oktbr.

**Urania.** Polarstjernen, Brandt, ankom til Manchester 28. Oktbr. — Eklipika, Petersen, ankom til Rotterdam 19. Oktbr. — Venus, Jørgensen, afgik fra Port Limon 28. Oktbr. — Mars, Nielsen, afg. fra Libau 24. Oktbr.

**Nordseen.** Wineland, Høgstødt, ankom til Amoy 26. Oktbr. — Nordland, Pii, ankom til Grimsby 24. Oktbr. — Holland, Lund, afg. fra Velzen 28. Oktbr. — England, Degn, afgik fra Warkworth 28. Oktbr. — Rusland, Møller, ankom til Warkworth 24. Oktbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Trångsund 24. Oktbr. — Karen, Degn, ank. til Wisbech 29. Oktbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ankom til Libau 22. Oktbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Grangemouth 25. Oktbr., best. til Riga. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Lübeck 24. Oktbr., ank. til Riga 27. Oktbr. — Russia, Hansen, afgik fra Rotterdam 27. Oktbr., ank. til Sunderland 28. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth 24. Oktbr., ankom til Lübeck 28. Oktbr.

**Union.** Frisia, Nielsen, ank. til Malmø 25. Oktbr. — Britannia, Poulsen, afgik fra London 29. Oktbr., best. til Tyne. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 27. Oktbr., bestemt til Amsterdam.

**Dannebrog.** Amalienborg, Demel, afg. fra Aalborg 26. Oktbr., bestemt til Kotka. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Solombal 27. Oktbr., bestemt til London. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til Wiborg 25. Oktbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 25. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Falmouth 27. Oktbr. — Kronborg, Eriksen, ank. til Saint Johns 20. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Frederiksstad 26. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Las Palmas 6. Oktbr., bestemt til Buenos Ayres. — Søborg, Fischer, ankom til London 24. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Libau 28. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Himango 23. Oktbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Rouen 28. Oktbr., bestemt til Cardiff. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 28. Oktbr., bestemt til Terneuzen. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 5. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Solombal 24. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Ghent 28. Oktbr. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Rio Janeiro 22. Oktbr. — Kallundborg, Lund afgik fra Kbhvn 25. Oktbr., best. til Marseilles.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 27. Oktbr. — Vordingborg, Petersen, ank. til Aalborg 29. Oktbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Newcastle 25. Oktbr., best. til Libau. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Rouen 25. Oktbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 26. Oktbr., ank. til Libau 28. Oktbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 28. Oktbr., best. til Kiel. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 26. Oktbr., best. til Methil. — Ajax, Brorson, afgik fra Methil 26. Oktbr., bestemt til Kjøge. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 27. Oktbr., best. til Methil. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 27. Oktbr. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 27. Oktbr.

**Danmark.** Rolf, Skjødt, ank. til Kbhvn. 28. Oktbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Aarhus 28. Oktbr. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Wearmouth 28. Oktbr. — Hamlet, Sommer, ank. til Kbhvn. 28. Oktbr. — Helge, Olsen, ank. til Rotterdam 26. Oktbr.

**Ærø.** Gæa, Knudsen, ankom 27. Oktbr. til Luleå. — Enighedens, Svane, ankom 22. Oktbr. til Gravelines. — Erinding, Hansen, ank. 25. Oktbr. til Malmø.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Trångsund 26. Oktbr., bestemt til Dunkerque. — London, Bom, ank. til Kronstadt 24. Oktbr. — Paris, Nielsen, ankom til Blyth 28. Oktbr.

**Myren.** Anna, Moyell, ank. til Aalborg 27. Oktbr. — Kai, Thomsen, ank. til Riga 29. Oktbr. — Clara, Jensen, ankom til Kronstadt 25. Oktbr.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Aalborg 26. Oktbr. — Svend, Bønnelycke, ank. til Kbhvn 28. Oktbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Liverpool 29. Oktbr., bestemt til Newport.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Mærdor, Mørck, ankom til Hamburg 27. Oktober fra Maracaibo. — Valparaiso, Jørgensen, ankom til Valparaiso 26. Oktober fra Newcastle N. S. W.

**Fans. Senderho.** Anna, Hansen, afg. 15. Oktbr. fra Kronstadt til Emden; pass. Holtenau 23. Oktbr. — Elisabetha, Fischer, afg. 20. Septbr. fra Rio Grande til Liverpool. — Killena, Brinch, ank. 13. Oktbr. til Delagoa Bay fra Cardiff. — Mary, Lydom, afg. 18. Oktbr. fra Colberg til Boness, pass. Skagen 21. Oktbr.

**Rønne.** Christine, Dick, ankom til Bilbao 19. Oktbr. — Rolf, Hermansen, ankom til Søvesborg 24. Oktbr. — Clara Marie, Kofoed, ankom til Kjøbenhavn 25. Oktbr. — Castor, Clausen, ankom til Wismar 24. Oktbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 25. Oktbr. — Hans Peter, Westh, ankom til Helsingborg 25. Oktbr. — Coureer, Jakobsen, ankom til Windau 26. Oktbr.

**Svendborg.** Christian, Jørgensen, ankom til Mariager 21. Oktbr. — Svafva, Nielsen, ankom til Stuksund 21. Oktbr. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Bogense 22. Oktbr. — Newski, Nielsen, ankom til Ræfse 22. Oktbr. — Marie, Nielsen, ankom til Randers 22. Oktbr. — Freja, Hansen, ankom til Vejle 23. Oktbr. — Martha, Hansen, ankom til Kjøbenhavns Red 23. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 24. Oktbr. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Blyth 24. Oktbr. — Roma, Jensen, ankom til Vlie 23. Oktbr. — Vega, Rasmussen, ankom til Great Yarmouth 24. Oktbr. — Brage, Hansen, ankom til Antwerpen 24. Oktbr. — Erik, Hoffmann, ankom til Fraserborg 24. Oktbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Grenheith 25. Oktbr. — Han, Emil, Nielsen, ankom til Island 26. Oktbr. — Mine, Møller

ankom til Completown 24. Oktbr. — Confidence, Mauritsen, ankom til Haarlingen 24. Oktbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Nexø 24. Oktbr. — Psyke, Nielsen, ankom til Rochester 24. Oktbr. — Frejr, Jensen, ankom til Grangemouth 25. Oktbr. — Urda, Nielsen, ankom til Leith 25. Oktbr. — Kirstine Jensen, Jensen, ankom til Varding 25. Oktbr. — Knud, Jensen, ankom til Wismar 26. Oktbr. — Emanuel, Bentzen, ankom til Fowey 28. Oktbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Grenheith 28. Oktbr. — Julie Hede-gaard, Hansen, ankom til Svinemünde 28. Oktbr. — Astræa, Frederiksen, ankom til Dunkerque 25. Oktbr. — Casper, Hansen, ankom til Raumo 26. Oktbr. — Peter, Nielsen, ankom til Lysekil 27. Oktbr. — Adolphine, Andersen, ankom til Hærnesand 28. Oktbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Charlestown C. 28. Oktbr. — Skirner, Pilegaard, ankom til Svinemünde 27. Oktbr. — Iris, Hansen, ankom til Plymouth 28. Oktbr. — Hans Ditlew, Christensen, ankom til Karrebæksminde 28. Oktbr. — Hansine, Nielsen, ankom til Kjærteminde 28. Oktbr.

**Ærø.** Elna, Carlsen, ank. 22. Oktbr. til South Shields. — Hildur, Schmidt, ank. 21. Oktbr. til Åbo. — Anne, Albertsen, ank. 18. Oktbr. til Odense. — M. Hay, Petersen, ank. 21. Oktbr. til Lillesand. — Argus, Rasmussen, ank. 22. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Caroline, Eriksen, ank. 23. Oktbr. til Dieppe. — Lucinde, Christensen, var 22. Oktbr. sejlferdig i Fogo (Newfoundland) bestemt til Lissabon f. O. — Mathilde, Hansen, ankom 22. Oktbr. til Sverrig. — Mathæus Rickert, Lauridsen, afg. 19. Oktbr. fra Newhaven. — Dannebrog, Bøye, afg. 20. Oktbr. fra Sunderland til Rudkjøbing. — Ansgar, Lauridsen, afg. 21. Oktbr. fra Methil til Faaborg. — Noah, Eriksen, ank. 24. Oktbr. til Limhamn. — Sigrid, Petersen, afg. 14. Oktbr. fra Gibraltar til Neapel. — Smart, Christensen, ank. 25. Oktbr. til Treport. — Genius, Bastrup, var 21. Oktbr. i Sundet. — Ellen, Lauritzen, ank. 25. Oktbr. til Treport. — Hebe, Clausen, ank. 24. Oktbr. til Nyborg. — Familiens Haab, Petersen, ank. 24. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, ank. 24. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Alfa, Rasmussen, afg. 23. Oktbr. fra Newport Mon til Martinique (Vestindien). — Marie, Bøye, afg. 25. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Dronning Louise, Christensen, afgik 22. Oktbr. fra Fowey. — Christian, Eriksen, afg. 24. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Grangemouth. — Skirner, Rasmussen, ank. 25. Oktbr. til Hienport (Belgien). — Theodor, Andersen, afg. 24. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Pampa, Christensen, afgik 24. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Henriette, Holm, var 26. Oktbr. sejlferdig i Masnedsund, bestemt til Hærnesand Distrikt. — Ceres, Bager, ank. 25. Oktbr. til Svendborg. — Alf, Rasmussen, ank. 25. Oktbr. til Præstø. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 25. Oktbr. til Hamburg fra Maracaibo. — Kodan, Andersen, ank. 26. Oktbr. til Pillau. — Haabet, Hansen, afgik 22. Oktbr. fra Frederikshavn til Sverrig. — Emilie, Hansen, ank. 25. Oktbr. til Kjøbenhavn. — De tre Søstre, Rasmussen, afg. 25. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Anne, Christensen, ank. 26. Oktbr. til Treport. — Immanuel, Hansen, ank. 26. Oktbr. til Bandholm. — Alma Marie, Hansen, ank. 26. Oktbr. til Falmouth f. O. — Thyra, Jørgensen, ank. 25. Oktbr. til Odense. — Familien, Frederiksen, ank. 28. Oktbr. til St. Vaast. — Johanne, Hansen, ankom 27. Oktbr. til Ligion. — Anne, Kromann, ank. 27. Oktbr. til Ærøskjøbing. — Nicolines Minde, Schesler, afgik 25. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Ærøskjøbing. — Skirner, Thomsen, ank. 24. Oktbr. til Nørre Sundby. — Christian, ank. 25. Oktbr. til Aarhus. — Alfa, Rasmussen, ankredte 25. Oktbr. paa Cardiff Red paa Grund af Stille og Taage, paa Rejse fra Newport Mon til Martinique (Vestindien). — Thea, Friis, ankom 27. Oktbr. til Stege. — Astræa, Svane, ank. 27. Oktbr. til Pillau.

**Andre Sejlskibe.** Jensine af Aarhus, Olsen, ank. til Stettin 25. Oktbr. fra Carlskrona. — Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 24. Oktbr. til Nøbbet fra Aabenraa.

### Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dydberne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

**Alle Pejlinger ere anførte retvisende.**

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen.** Fyrskibet „Vyl“. I Fyrskibet „Vyl“ er der, til Ophængning af et Fangnet til Gnisttelegrafering, over Timeglasset paa Toppen af Fyrmasten anbragt en c. 20 Fod høj Stage. Selve Fangnettet er en c. 30 Fod lang Cylinder af meget aabent Traadnet, der fra Toppen af Stagen hænger skraat ned imod Toppen af Papegøjemasten.

**Kattegat.** Læsø-NV-Rev. Paa given Foranledning hen-

ledes Opmærksomheden paa Meddelelsen i „Efterretninger for Søfarende“ om, at der paa *Læse-NV.-Rev. Kattegat*, er tændt et hvidt Blinkfy, der afvekslende viser Et-Blink og To-Blink hver  $\frac{1}{4}$  Minut. Fyret vises fra en rød Baake, der staar paa Revet, c. 3 Kbl. fra dets Yderende.

Skibene skulle altsaa holde V. om Fyret. Dette maa ikke forveksles med *Læse-Rende* Fyrskib, som viser hvidt Et-Blink hver 12 Sekunder.

Island. Fyrene paa *Vatneyri, Patreksfjördr*, ved *Bildudalur, Arnarfjördr*, ved *Saudárkrókur, Skagafjördr*, paa *Oddeyri* og ved *Akreyri, Eyjafjördr*, brænde kun, naar Skib ventes.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Bottniske Bugt. Geflebugten. Löfstabugten. Fagervik.** Lodser til *Fagervik* møde efter Bestilling NNØ. for Anduvningsvageren ved *Knifvens Östra Grund*.

**Ursviken.** Den grønne Vinkel i Fyret paa *Sundgrunden* lyser over Stagen og Pyramidetønden N. for *Sundgrunden*, altsaa leder den ikke fri mellem disse Sømærker.

**Tjärnskärssund.** Ved *Tjärnskärssund* er rejst to Baaker med Trekant paa Toppen. Den S.-lige er sort og 20 Fod høj, den N.-lige hvid og 11 Fod høj. De staa c. 150 Alen N. 5° V. og S. 5° Ø. fra hinanden og lede i  $9\frac{1}{2}$  Fod Vand i den N.-lige Del af Sundet NØ. om *Jernäs*. 63° 25' 6" N. Br. 19° 47' 25" Ø. Lgd.

**Tyskland. Dahmeshöved SSØ.** Ifølge Telegram af 28de Oktober 1901 fra „Marineamt“ i *Berlin* er Bugserdamperen „*Anni*“ sunken i  $11\frac{1}{2}$  Fv. Vand, c. 5 Kml. SSØ. fra *Dahmeshöved* Fyr. Vraget er endnu ikke fundet.

**Kieler Fjord.** Ved *Dietrichsdorf, Mönkeberg, Kitzberg, Möllentort, Wik, Holtenu* og *Gaarden* er opført midlertidige Baaker.

I *Kieler Fjord* er sort Spidstønde „*Kiel 6*“ flyttet  $1\frac{1}{2}$  Kbl. N. hen. 54° 21' 52" N. Br. 10° 10' 36" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Ifølge Meddelelse fra „Det Østasiatiske Kompagni“ passerede Dampskibet „*Siam*“ den 26de Oktober paa 53° 29' N. Br. 4° 7' Ø. Lgd. Vraget af en sunken Bark; Fokkemasten afbrudt i Vandkorpen, Stormast og Mesanmast over Vandet. En Del Rundholter fløde omkring Vraget.

**Tyskland. Helgoland.** Paa *Helgoland* opføres et nyt Fyrtaarn, der helt vil skjule *Helgoland* hvide, faste Fyr fra S. 1° Ø. til S. 11° V. og tildels fra S. 1° Ø. til S. 12° Ø. og fra S. 11° V. til S. 22° V. Paa Fyrtaarnet tændes derfor et hvidt, fast Fyr i samme Højde som det gamle Fyr og skærmet, saa at det omtrent lyser fra S. 12° Ø. gennem S. til S. 22° V. Synsvidden: 10 Kml.

**Elben. Krautsand.** Den 1ste November 1901 tændes paa *Krautsand* et Blinkfy, der hver 4 S. viser Et-Blink, Blink 1 S., Mørke 3 S. Det lyser fra N. 29° V. gennem N. og Ø. til S. 45° Ø. Lyset er rødt fra N. 29° V. til N. 23° V. og fra S. 57° Ø. til S. 45° Ø., fra  $\frac{1}{2}$  Kbl. NØ. for Spirtønde B ud for *Kamperreihe* til Tønde G, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 57 Fod. Lysønnen: 10 Kml. for hvidt, 5 Kml. for rødt Lys. Hvidt Beboelseshus. 53° 45' 22" N. Br. 9° 23' 26" Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Texel. Texelstroom.** I *Texelstroom* er Stumpstønde Nr. 0 inddragen, da der nu paa Grunden, som den afmærkede, er 21 Fod Vand. 53° 3' 2" N. Br. 4° 53' 9" Ø. Lgd.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur.** Den 25de Oktober 1901 tændes paa *Scheur* paa Duc d'Alberne Nr. 8, 9, 10 og 11 paa S.-Siden af Farvandet Fyr med Formærkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S. Fyrene paa Nr. 8, 9 og 11 ere hvide, paa Nr. 10 grønt. Det staar lige over for *Maassluis* Kalkovn. Den øverste Duc d'Albe staar tværs af det høje Ledefyr paa *Blankenburg Mole*, det nederste lidt neden for *Rozenburgkade* lave Fyr, ved Indgangen til *Hoorn*.

**Zeegat van Brouwershaven. Volkerak. Karolinageul.** I *Krammer* er Spidstønde Nr. 18 flyttet og ligger i 16 Fod Vand. 51° 39' 3" N. Br. 4° 17' 22" Ø. Lgd. og i *Karolinageul* er Spidstønde Nr. 1 flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 51° 39' 8" N. Br. 4° 17' 58" Ø. Lgd.

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

**England. Needles Channel.** Paa Landgrunden ud for *Warden Point* ligger en 3 Fods Grund 2 Kbl. N. 67° V. fra *Warden Fort* Flagstang. 50° 41' N. Br. 1° 32' V. Lgd.

**Mersey. Crosby Channel.** Den 4de November 1901 tændes paa den røde Spidstønde C 4 i *Crosby Channel* et hvidt Blinkfy. 53° 30' N. Br. 3° 7' V. Lgd.

**Liverpool Bay.** Vraget af Lægteren, der var sunket 5 $\frac{1}{2}$

Kml. SØ. for *Northwest* Fyrskibet i *Liverpool Bay*, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

**Irland. Belfast Lough. New Island.** I Sommeren 1902 males *New Island* Fyrtaarn sort. 54° 42' N. Br. 5° 32' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Howth Bailey og South Arklow.** Forandringen af *Howth Bailey* Fyr og Fyret paa Fyrskibet „*South Arklow*“ er udsat til 1ste Januar 1902.

**Irland S.-Kyst. Youghal Harbour og Amelia Rock. Bar Rocks** Tønde er en rød Spidstønde,  $1\frac{3}{4}$  Kml. S.  $\frac{3}{4}$  Ø. fra *Youghal* Fyr, 51° 55' N. Br. 7° 50' V. Lgd.

*Black Ball Ledge* Tønde er en sort Stumpstønde,  $1\frac{3}{4}$  Kml. SØ.  $\frac{1}{4}$  S. fra *Youghal* Fyr.

*Amelia Rock* Tønde er en sort og hvid sribet Kugletønde med Stage og Diamant, c.  $\frac{1}{2}$  Kml. SØ.  $\frac{3}{4}$  Ø. fra *Copper Point* Baake. 51° 30' N. Br. 9° 32' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Chenal du Four. Patresse NE.** Taarnet paa *Platresse NE*. er forhøjet 25 Fod, og er nu 46 Fod højt over Højvande. Det er rødt med en Kogle paa Toppen. 48° 26' 19" N. Br. 4° 50' 55" V. Lgd.

**Penmarc'h og Guilvinec.** I Slutningen af 1901 begyndes Opførelsen af sorte Staalbaaker med Cylinder, 19 Fod høje over Højvande, følgende Steder:

Paa *Men-Guen*. 47° 47' 22" N. Br. 4° 22' 53" V. Lgd.

Paa *La Jument*. 47° 46' 45" N. Br. 4° 21' 53" V. Lgd.

Paa *Rouss-Ar-Men-Du*. 47° 47' 22" N. Br. 4° 17' 30" V. Lgd.

Paa *Lost-Moën*. 47° 47' 0" N. Br. 4° 16' 52" V. Lgd.

**Ar-Guisty.** Om kort Tid begyndes Opførelsen af en Sten- og Jernbaake af Form som en afkortet Kogle paa *Ar-Guisty*. Farve og Topbetegnelse vil senere blive bestemt. 47° 45' 33" N. Br. 4° 15' 35" V. Lgd.

**Ile d'Aix.** Hjælpe masten ved *Ile d'Aix* Semafor-Station er flyttet. Mærket, Masten overet med *Ile d'Aix* Fyrtaarn, der ledede mellem SØ-Klipperne og *Plateau des Palles*, kan ikke mere benyttes.

**Loire. Plateau de la Lambarde.** Den sorte SØ-lige Spirtønde ved *Plateau de la Lambarde* er flyttet lidt. Den ligger nu uden for en Klippe, der er funden paa Grundens SØ-Kant, 3 Kml. S. 22 $\frac{1}{2}$ ° V. fra *Grand Charpentier* Fyr. 47° 10' 6" N. Br. 2° 20' 48" V. Lgd.

**Canada. Gulf of St. Lawrence. Magdalen Island. Grand Entry Harbor.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa Hagen ved V.-Enden af *Coffin Island*. Flammens Højde: 28 Fod. Hvid Fyrpæl ved et hvidt Skur. En rød Stumpstønde er i 14 Fod Vand udlagt ca. 3 Kbl. S. 42° V. fra Fyret. Løbet, med 12 Fod Vand, gaar mellem Fyret og Tønden og er afmærket med sorte Tønder om Bagbord, røde Tønder om Styrbord for Indgaaende. 47° 33' N. Br. 61° 33' V. Lgd.

**Belle Isle og Gulf of St. Lawrence N.-Kyst.** Telegrafstationer ere nu aabnede paa følgende Steder: Ved *St. Augustine* paa Ø.-Siden af Floden. 51° 13' 20" N. Br. 58° 49' 0" V. Lgd. Ved *Bonne Esperance* paa Ø.-Siden af *Esquimaux River* (*St. Paul River*) Munding. 51° 29' 5" N. Br. 57° 41' 0" V. Lgd. Ved *Blunc Sablon* i Bunden af Bugten, der danner Grænsen mellem *Canada* og *Newfoundland*. 51° 25' 22" N. Br. 57° 7' 15" V. Lgd. I *Red Bay* V.-Side. 51° 44' 10" N. Br. 56° 25' 35" V. Lgd. I *Chateau Bay* i *Temple Bay*. 51° 58' 45" N. Br. 55° 53' 5" V. Lgd. Paa *Belle Isle* SV.-Pynt i Fyrtaarnet, hvor der ogsaa er Signal-Station. 51° 52' 54" N. Br. 55° 21' 50" V. Lgd.

**Gulf of St. Lawrence. Mingan Channel.** 12 Fods Grunden i *Mingan Channel*,  $\frac{1}{2}$  Kml. S. for *Harbor Island* er forgæves eftersøgt med den største Omhu og maa sikkert antages ikke at findes paa den angivne Plads.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Boothbay Harbor. Burnt Island.** Den 1. November 1901 forandres det røde, faste Fyr med to hvide, faste Vinkler paa *Burnt Island* SØ.-Del til et Blinkfy, der hver 5 S. viser Et-Blink. Lyset er rødt og hvidt i samme Vinkler som tidligere.

**Rhode Island. Great Salt Pond. Block Island.** Fyret paa Yderenden af *Great Salt Pond* Bølgebryder er flyttet 10 Al. Ø. hen. Taagesignal gives atter med Sirene, der lyder vedvarende uden Afbrydelse.

**Connecticut.** Fyrskibet „*Cornfield Point*“ Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget.

**New York. East River. Hell Gate.** I *Hell Gate* ere følgende Fyr tændte:

*Mill Rock* N.-lige Baakefy er et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Pæl paa *Great Mill Rock*. Flammens Højde: 13 Fod. 40° 46' 52" N. Br. 73° 56' 18" V. Lgd.

*Mill Rock* S.-lige Baakefy er et rødt, fast Fyr, der vises fra en rød Pæl paa *Little Mill Rock*. Flammens Højde: 15 Fod. 40° 46' 46" N. Br. 73° 56' 24" V. Lgd.

Fyrskibet „*Sandy Hook*“ Nr. 51 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

**New Jersey.** Fyrskibet „*Five Fathom Bank*“ Nr. 40 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 11. Fyrene

ere uforandrede, men Taagesignal gives med en Klokke eller Gongong, hvorpaa med Haandkraft slaas Tre-Slag hver 15 S. Fyrskibet „*Northeast End*“ Nr. 44 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 11 inddraget.

**Atlantic City.** En rød og sort vandret sribet Stump-tønde er i 6 Fv. Vand udlagt tæt SV. for Vraget af Dampere „*Ronald*“, fra *Absecon* Fyr i S. 6° V., og fra *Absecon* Rednings-Station i S. 53° Ø.

**Delaware River. Christiana.** Omtrent den 22. Oktober 1901 anbringes *Christiana* Baakefyr paa Huset til Taagesignalet, ca. 1000 Alen S. 46° Ø. fra *Christiana* Fyr midt paa Broen, i 22 Fod Vand, Middellavvande. Fyret bliver rødt, fast, og Flammens Højde: 36 Fod.

Taagesignalet gives fra samme Dag med 1 Tons Klokke, hvorpaa slaas Et-Slag hver 10 S. Bygningen er hvid med brunt Tag. 39° 43' 4" N. Br., 75° 30' 56" V. Lgd.

**Maryland. Chesapeake Bay. Cove Point.** Omtrent den 15. Oktober 1901 forandres Taagesignalet ved *Cove Point* Fyr. En „*Daboll*“ Trompet vil da hver 15 S. give Et-Stød af 8 S. Varighed.

**North Carolina.** Fyrskibet „*Diamond Shoal*“ Nr. 71 er ombyttet med Nr. 72. Fyr og Taagesignal saa vel som Skibets Udseende er uforandret, kun er det mærket 72 i Stedet for 71.

**South Carolina. Mt. Pleasant.** *Mt. Pleasant* er et rødt, fast Fyr.

**Florida. Key West. Eastern Triangle** røde Spidstønde Nr. 4 er ombyttet med en Baake. I *Northwest Channel* Indløb uddybes over Barren, hvorfor nogle af Tønderne ere midlertidig inddragne.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Harbor og Punta Gorda.** Paa Barren uden for *Charlotte Harbor* er Dybden 17 $\frac{1}{2}$  Fod, Middellavvande.

**Caucus Cut** *Caucus Cut* hvide, faste, bageste Ledefyr tændes atter den 1ste November 1901. Flammens Højde: 51 Fod. Rød, trekantet Baake  $\frac{9}{10}$  Kml. N. 18° V. fra Forfyret.

**St. Andrews Bay. St. Andrews Bar** Forfyr ligger paa 30° 4' 4" N. Br. 85° 36' 17" V. Lgd., Bagfyret paa 30° 4' 11" N. Br. 85° 36' 12" V. Lgd.

**St. Andrews Bay** Forfyr ligger paa 30° 5' 20" N. Br. 85° 38' 45" V. Lgd., Bagfyret paa 30° 5' 35" N. Br. 85° 38' 57" V. Lgd.

**Choctawhatchee East Pass.** Baaken til Forfyret i *Choctawhatchee East Pass* Ledefyr er malet hvid.

**Mexiko. Zapotitlan Point.** *Zapotitlan* hvide Blinkfyr viser meget korte Blink. Flammens Højde: 65 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Lysevnen: 32 Kml. Beliggenhed: 18° 34' N. Br. 94° 50' V. Lgd. efter de amerikanske Kort. Et Rev strækker sig c.  $\frac{1}{2}$  Kml. ud fra *Zapotitlan Point*.

To Raketter opsendte hver 5 Minutter fra Fyret betyder at Fyrpersonalet trænger til Hjælp.

**Venezuela. Maracaybo.** Paa Yderbarren ved *Maracaybo* er Dybden i Oktober og November 13 $\frac{1}{2}$  Fod med Lavvande, 16 $\frac{1}{2}$  Fod med Højvande, og paa Inderbarren 10 $\frac{1}{2}$  Fod med Lavvande, 11 $\frac{1}{2}$  Fod med Højvande.

**Jamaica NØ.** En c. 1 Kml. lang Korallbanke, hvorpaa er fundet 18 Fv., ligger 25 Kml. NØ. for *Jamaica NØ*-Ende. 18° 23' 25" N. Br. 76° 0' 25" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul og Mostardas.** *Rio Grande do Sul* Fyr ligger paa 32° 7' 25" S. Br. 52° 4' 33" V. Lgd. *Mostardas* Fyr ligger paa 31° 16' S. Br. 50° 54" V. Lgd. Kystlinien maa derefter flyttes c. 7 Kml. Ø. efter.

**Rio Grande do Sul S.** En Klippegrund, der med Springtids Lavvande netop er over Vandet, ligger S. for *Rio Grande do Sul*. 33° 15' 12" S. Br. 52° 14' V. Lgd. En Tønde er udlagt ved Grunden.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Castellon.** Paa *Castellon* Havns Ø.-Dige er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, afvekslende En-Formærkelse og To-Formærkelse. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 10 Kml.

**Østerrig-Ungarn. Sebenico Kanal. Srime (Brak).** Paa Grunden *Srime* er i 5 Fod Vand rejst en Stage med Ballon. 43° 44' N. Br. 15° 48' Ø. Lgd.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Forindien. Hindustan. Kundari Island.** Den 1ste Februar 1902 tændes paa *Kundari Island* Fyrtårn et midlertidigt

hvidt, fast Fyr i Stedet for det nuværende hvide, faste Fyr med rød Vinkel. Hele Lysvinklen er uforandret. 18° 42' N. Br. 72° 48' Ø. Lgd.

**Bay of Bengal. Preparis North Channel. Alguada Reef.** Naar *Alguada Reef* Fyr tændes i 1902 vil det vise hvidt Et-Blink hver 10 S., Blink  $\frac{5}{10}$  S., Mærke  $\frac{9}{10}$  S.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Java N.-Kyst. Djoena.** *Djoena* hvide, faste Havnefyr er nu flyttet.

**Java Sæn. Øen Noordwachter.** Det hvide Blinkfyr paa *Øen Noordwachter* er forandret til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 1 Minut, fast Lys 52 S., Blus 8 S. Synsvidden for det faste Lys 18 Kml. 5° 12' 30" S. Br. 106° 27' 30" Ø. Lgd.

**Sumatra Ø.-Kyst. Tapak Koeda.** Ø. for *Øen Tapak Koeda* ligger et Vrag sunken i 3 $\frac{1}{2}$  Fv. Vand. Tæt Ø. for Vraget er udlagt en grøn Spidstønde. 4° 0' 0" N. Br. 98° 36' 45" Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Italien.** — Karantænen over for Skibe og Gods fra *Neapel* er ophævet.

**Tyrkiet.** — Skibe fra *Samsun* underkastes nu kun Lægeundersøgelse.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert

fra

**C. Møllerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Effk.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejllapparater**

samt Linsæpparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Løderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

I alle Boglader og hos undertegnede Forlægger faas:

## Kompasset i Jærnskibe.

Praktisk Anvisning til at rette Kompasser og undersøge  
Deviationen.

Af

**A. Hovgaard,**

indb. 1 Kr. 50 Øre.

**Axel Andersen,**

Nørrebrogade 18 A.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-  
arbejde **solidt og billigt.**

## N. WULFF,

Skibsprovianteringsforretning.

Kallundborg.

### Skibsbygger

**Richard Schrøder,**

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-  
ninger og Reparationer.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Ka.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatoren og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lastning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast <b>Bugsering</b> . Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejele.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaleplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Søassurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland. Amaliegade 31.

Telegram-Adr.: *Esteph.* Telefon 5965.

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

## LISSABON, Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,  
Befragtningsagenter.

## Peter M. Simoni, Skibsmægler, Lloyd's Agent. AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## Michael Lund, Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Carl v. d. Hude Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## SØBORG & BENTHIN, Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## LANDMANDSBANKEN

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

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Danmark .....		76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....		101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102
Kjøbenhavn .....		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
Carl .....		42 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....		83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84
Skjold .....		59 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	60 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....	48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	48	48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
Dampsk. af 1896 .....		85	86
Østasiatiske .....	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....		104	107
Nordsøen .....		57	65
Torm .....		—	—
Gorm .....		95	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		91	99
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		—	—
5% — — — — —		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....		83	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		85	86
4% — — — 2. Serie ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — — 1. — — —		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	87—	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
4% — — — 7 — — —		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — — —		85	87
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		135 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	136
Privatbank .....		123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124
Landmandsbank .....		121	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank .....		118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120
Grundejerbank .....		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burn. & Wain .....		70	71
Helsingørs Jærnsk. ....		85	87
Sukkerfabr. ....	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 29. Oktbr. 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.85
London .....	18.13	18.10
Paris .....	72.35	—
Amsterdam .....	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Oktbr. 1901.

Russiske Noter .....	216.90
4% Russiske Consols .....	—
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	92.60
5% Mexikanske 1899 .....	97.10
5% Rumænske Stats .....	90.90
4% — — — 1890 .....	76.80

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

Forenede Dampskibsselskab 20,000, „Norden“ 22,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Carl“ 6,000, „Urania“ 42,000, „Østasiatiske“ 36,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**R. CRAGGS & SONS,**  
*Shipbuilders, Engineers, and Repairers,*  
**Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.**  
Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.  
**GRAVING DOCK, 570 feet long.**  
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.  
Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med  
**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.  
Laboratorium: Bopæl:  
Enghavevej. V. Øhlenschlægersg. 3. V.  
Telefon Enghavevej 60.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Udkommen er og faas i alle Boglader:  
**Astronomisk Navigation**  
af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.  
Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.  
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

**SPEDITION & TOLDKLARERING**  
BILLIGST VED  
**N. LETH SØRENSEN,**  
NYHAVN 42 B.

**Brødr. Larsen,**  
Kobbersmedemestre,  
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,  
Hj. af Nordre Frihavnsvej,  
udfører alt  
**Skibsarbejde**  
hurtigt, solidt og billigt.  
Telf. 23237.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
Toldbodgade 17.  
Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Horrer Skibrestauratorer.  
Filial:  
St. Strandstræde 43.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.  
Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 9560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 77. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegadr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

## Babcock & Wilcox

Land- } og Rørkedler  
Marine }  
samt Overhedere  
fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

## W. B. Dick & Co. Ld.

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Forlang altid

## OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Overlastning og Lastelinje. — Fra Rigsdagen. — Kjøbenhavn, den 31. Oktober 1901. — Tvangslodsning i New York. — Fragtmarkedet. — Søforhør. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4630.

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. November 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

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

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GIØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med  
alt til Faget hønhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Telefon 1027.

## Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

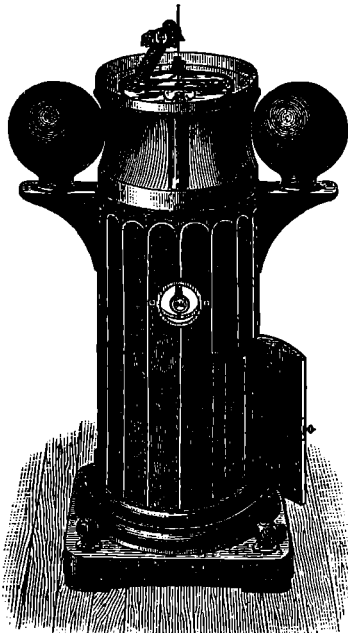
Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
efter Lord Kel-  
vins Princip).

Alm.  
Kompasser.

Baadskompas  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale

Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

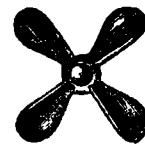


Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.  
Azimuth &  
Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.  
Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine  
Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kew's Ob-  
servatory.  
Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkerter  
m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**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  
hønhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen

John Hinze's Bøke

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



## Højesteretsdom.

Sagen imellem Føreren af Damperen „Isle of Kent“, Kaptajn Gleghorn, og Firmaet Carøe & Co., i hvilken Sø- og Handelsretten afsagde Dom d. 22. August 1900, blev i forrige Uge behandlet ved Højesteret. Vi skal i korte Træk gengive Sagens Omstændigheder, idet vi isøvrigt henviser til det her i Bladet No. 36 for d. 6. September 1900 indeholdte fyldige Referat af Sø- og Handelsretsdommen.

Ved Losning i Frihavnen af en med Damperen „Isle of Kent“ fra Amerika ankommen Ladning viste det sig ugørligt at losse Bomuldsfrøkager efter Mærker, idet Mærkerne var sammenblandede i Skibet og der ikke var Plads til Sortering om Bord eller paa Midtkajen, ved hvilken Skibet laa. Da Modtagerne nægtede at modtage deres Partier uden Hensyn til Mærker og forlangte Sortering, protesterede Kaptajnen og gjorde Modtagerne ansvarlige for Opholdet, idet han henviste til en i Konnossementet indeholdt Klausul: not responsible for marks. Firmaet Carøe & Co., der var en af Modtagerne her, hævdede herimod, at nævnte Klausul ikke kunde give Føreren Ret til at levere dem andre Kager fra andre Afladere end deres; naar Kagerne ikke kunde sorteres om Bord, maatte de sorteres i Land og det maatte da blive at afgøre ved en Retssag, hvem der havde at udrede Omkostningerne ved denne Sortering. I Henhold hertil blev Skibet forhalet til Østmolen, hvor Bomuldsfrøkagerne lossedes, sorteredes og udleveredes. Kaptajn Gleghorn anlagde derefter Sag mod Carøe & Co. til Betaling af den paa dette Firma faldende Andel af Sorteringsomkostningerne og fordrede 337 Kr. 20 Øre + Rente. De andre Modtagere af Kager havde indrømmet, at Dommen i den mod Carøe & Co. anlagte Sag skulde være forbindelse for dem alle. Under Sagen fremhævedes det fra Skibets Side, at der i New Orleans var en Kutyme for at stemple Konnossementerne not responsible for marks, for at fri sig for ethvert Ansvar for Mærker, idet Kagerne kom sammenblandede i Jærnbanevogne og Pramme og afleveredes saaledes til Skibet; det fremhævedes endvidere, at en Sammenblanding ikke voldte Modtagerne nogen Ulejlighed, idet Kagerne til Dels var ens og der i al Fald kunde finde en Regulering Sted.

I sin Dom udtalte Sø- og Handelsretten, at der intet Hensyn kunde tages til en i New Orleans mulig eksisterende Kutyme, og at der intet nærmere forelaa oplyst om, hvorledes Afskibningen var foregaaet der; imod indstævntes Benægtelse kunde det heller ikke siges, at en Sortering ingen Betydning havde. Spørgsmaalets Afgørelse kom da væsentlig an paa Betydningen af Klausulen not responsible for marks og herom udtalte Retten, at denne Klausul i og for sig var uklar, idet den ikke behøvede at udtale mere end hvad der i Konnossementets trykte Tekst stod om Uansvarlighed for utilstrækkelige eller manglende Mærker etc.; der burde dernæst ikke tillægges saadanne, det almindelige Ansvar begrænsende Klausuler nogen mere omfattende Betydning end der nødvendig fulgte af Ordene; ved at forstaa den omtalte Klausul som af Sagsøgeren hævdede, vilde endvidere Konnossementet, der forinden indeholdt en klar Forpligtelse til at levere visse bestemte Varer fra en bestemt Aflader til Konnossementsindehaveren, i Virkeligheden blive omtrent meningsløst eller dog selvmodsigende, naar Føreren dog skulde være berettiget til at levere ganske andre Varer, Varer fra en helt anden Aflader, jfr. Sølovens §§ 144 og 145. De indstævnte maatte derfor være at frifinde og Sagens Omkostninger at tillægge dem med 200 Kr.

To af Rettens Medlemmer afgav et dissentierende Votum, idet de mente, at det maatte anses for givet, at der i New Orleans var en Kutyme som den omtalte, og at den paastemplede Klausul netop havde til Hensigt at befri Skibet for Levering efter Mærker eller Afladere;

da de indstævnte burde være bekendt med dette Forhold, burde de have vægret sig ved at modtage et Konnossement med den anførte Klausul, men ved at modtage det maatte de have indset, at de selv sammen med de øvrige Modtagere havde at foretage det nødvendige ved Sortering.

For Højesteret mødte Advokat Halkier for Kaptajn Gleghorn, Højesteretssagfører Asmussen for Carøe & Co. Advokat Halkier begyndte med at omtale Handelen mellem Danmark og Amerika, særlig for Majs og Oljekagers Vedkommende, og fremhævede, at Indladningen i New Orleans skete i Smaapartier, saaledes at der ikke ved Indladning og Stuvning kunde tages noget Hensyn til Mærker; dette var Grunden til, at man paastemplede Konnossementerne med Klausulen not responsible for marks. Advokaten omtalte derefter Forholdene her i Frihavnen, hvor Importørerne havde ansat en Inspektør, der skulde varetage deres Tarv ved den Regulering, der nu, hvor Importørernes Antal var steget saa meget, fandt Sted mellem de forskellige Importører i Henhold til den Vægt, hver enkelt skulde modtage. Kravet om Losning efter Mærker var frafaldet af nogle, men fastholdt af andre Modtagere, og „Det forenede Dampskibsselskab“ havde med store Bekostninger søgt at imødekomme disse sidste, men havde atter maattet opgive Forsøget. Carøe & Co. havde under Sagen benægtet, at Indladningen i New Orleans foregik i Smaapartier uden Hensyn til Mærker, men herfor var intet Bevis ført, og det maatte være Firmaet bekendt, at netop denne Leveringsmaade var Betingelsen for, at Bomuldsfrøkager kunde købes i New Orleans til de nuværende Priser.

Efter en nærmere Udvikling og Behandling af Sagens Detailler paastod Advokaten Sø- og Handelsretsdommen forandret.

Højesteretssagfører Asmussen hævdede, at Striden alene angik det Spørgsmaal, om en Købmand var pligtig at modtage Varer fra andre Afladere end de i Konnossementet nævnte; en saadan Forpligtelse vilde man udlede af Klausulen not responsible for marks og Spørgsmaalet maatte afgøres paa Grundlag af denne Klausuls rette Forstaaelse. I al Almindelighed maatte det nu hævdes, at Skibet var forpligtet til at levere Modtageren de for ham bestemte Varer; en Indskrænkning heri kunde kun fastslaaes ved en klar Bestemmelse i Konnossementet; hvis Modpartens Opfattelse af Klausulen var rigtig, blev Konnossementet meningsløst; Modtageren blev ganske afhængig af Skibsføreren med Hensyn til hvilke Varer han skulde have. Det var oplyst, at Mærkerne ikke altid passede, saa at Skibsføreren derfor ikke var i Stand til at levere, hvad Konnossementet lød paa, og hertil maatte Klausulen antages at sigte, men den antydede derimod ikke nogen Art af Ejendomsfællesskab med Hensyn til Ladningen, saaledes at Skibsføreren efter Fordogtbeholdende kunde fordele Ladningen til Modtagerne uden Hensyn til deres Konnossement. Efter Udtalelser fra Børserne i London og Liverpool var man ikke der paa det rene med, at den omtalte Klausul skulde forstås som en Tilladelse til at losse i Flæng. Hvis der i New Orleans var Vanskeligheder ved Afskibning, var det Modpartens Sag at bevise disse. Det var jo et Spørgsmaal af største Betydning for Handelen, om man kunde forlange at faa de Varer, man havde købt, eller i al Fald Varer fra den Aflader, man havde kontraheret med; sunde Handelsprinciper maatte tilsiige Købmanden en saadan Ret. Vilde Købmanden gaa ind paa at tage Varer i Flæng, mistede han Adgangen til Rekurs for Fejl ved Varerne hos Sælgeren, hvilket man ikke kunde forudsætte at han vilde.

Højesteret forandrede Sø- og Handelsretsdommen med følgende Motivering:

Efter samtlige foreliggende, til Dels efter den indankede Doms Afsigelse tilvebragte Oplysninger, maa det antages, at den Konnossementet paastemplede Klausul not responsible for marks, der ikke kan forstaas som en blot Gentagelse af, hvad der med Hensyn til Mærker er anført i Konnossementets Post 4, netop gaar ud paa at tilkendegive, at Skipperen ikke skal være ansvarlig for det Tilfælde, at det ved Losningen viser sig, at Varerne er saaledes indladet, at der ikke straks fra Skibet kan foretages Sortering af de hver enkelt Modtager tilkommende Partier. Da der endvidere efter det foreliggende maa gaas ud fra, at indstævnte har haft et saadant Kendskab til Forholdene paa Afskibningsstedet, at han burde have forstaaet denne Klausulens Betydning, vil de ikke kunne fritages for at deltage i Omkostningerne ved den i Land foretagne Sortering af Varepartierne.

Processens Omkostninger for begge Retter ophævedes.

Kjøbenhavn, d. 7. November 1901.

Den her i Bladet i Dag refererede Højesteretsdom har været imødeset med ikke ringe Interesse i Handels- og Skibsfartskredse.

I November forrige Aar førtes for Højesteret en Sag, der lige som ovenstaaende drejede sig om Anerkendelsen af en Konnossementsklausul — Damperen Haslands Rederi mod Grosserer O. Lund — og Højesteret kom i Modsætning til Sjø- og Handelsretten til det Resultat, at Rederen i Henhold til Fritagelsesklausulen i Konnossementet var fri for Ansvar for Ladningens Beskadigelse. Atter i Aar er altsaa Spørgsmaalet om de saa meget omstridte Konnossementsklausuler kommet for Højesteret og atter denne Gang er Afgørelsen gaaet imod Sjø- og Handelsrettens Flertal. Medens Sjø- og Handelsretten gik ud fra, at den omtalte Klausul not responsible for marks i sig selv var uklar og gjorde Konnossementet meningsløst, anerkendte Højesteret Rederiets Ret til ved en saadan Klausul at fritage sig for Ansvar for, at Losningen paa Grund af den skete Indladning ikke kunde foregaa efter Mærker.

Handelsstanden er næppe tilfreds med denne Dom, og rundt om hører man Udtalelser om det urimelige i, at Redere nu til Dags fraskriver sig saa godt som alt Ansvar for det dem betroede Gods.

Man maa imidlertid huske paa, at det ikke er en ren Vilkaarlighed fra Rederiernes Side, at de gør de mange Undtagelser fra Konnossementsansvaret; det er de forandrede Forhold, som Udviklingen har ført med sig, der har foranlediget Rederne til efterhaanden at begrænse deres Ansvar. Dette synes netop klart i nærværende Sag, thi Grunden til Indførelsen af den nævnte Klausul er den Maade, hvorpaa Afladningen sker i New Orleans; hvis Skibet fik sin Ladning fra de forskellige Afladere, saaledes at de bestemte Mærker og Partier, der hørte sammen, leveredes samtidig, da var der ingen Grund til til at sige sig „fri for Mærker“, men naar Indladningen finder Sted i Smaapartier fra forskellige Afladere uden Hensyn til de forskellige Mærker og forskellige Modtagere, da synes det ikke saa urimeligt, at Rederen, tvungen af de faktiske Forhold paa Indladningsstedet, ikke vil paatage sig en Pligt, som han ganske vist ellers har ifølge sit Konnossement, men som i nærværende Til-

fælde vilde blive ham en langt byrdefuldere Pligt end ellers.

Skønt vi altsaa i det foreliggende Tilfælde finder det rimeligt og naturligt, at Rederen søger at frigøre sig for en Del af sit Ansvar og at denne Frigørelse, naar den har fundet Udtryk i Konnossementet, anerkendes af Domstolene, skal vi paa den anden Side indrømme, at der naturligvis maa være en Grænse for, hvad Rederne bør kunne friskrive sig for, men for at faa denne Grænse bestemt, er det nødvendigt, at der foretages Skridt fra Handelsstandens Side; naar man saa ofte hører udtalt, at Købmændene er prisgivne Rederne og maa tage de Konnossementer, der bydes dem, da bør dette Forhold ikke tilskrives Overgreb fra Redernes Side, men maa for en væsentlig Del tilskrives manglende Fasthed og Ensartethed i Optræden fra Købmændenes Side.

Medens vi for en stor Del af de nu i Konnossementerne indeholdte Fritagelsesklausulers Vedkommende maa fastholde, at de er rimelige og en Følge af de forandrede Transportforhold, er der som antydnet naturligvis Klausuler, der synes at gaa noget for vidt, og vi skulde intet have imod, at man ved Overenskomst mellem forskellige Organisationer opnaaede en vis Indskrænkning, saaledes at man i al Fald kom til en fastere Ordning af hele dette Spørgsmaal end nu. Derimod kan vi stadig ikke gaa ind paa, at det skulde være nødvendigt eller ønskeligt ad Lovgivningens Vej at indskrænke Kontraktfriheden og opstille Forbud mod Indførelse af visse Klausuler, idet vi betragter det som den bedste Løsning, at de interesserede Parter indenfor den nu gældende Lovgivnings Grænser ordner Forholdet mellem sig ved Overenskomst; det er muligt, at dette vil være forbundet med særlige Vanskeligheder, men det er dog vist den Vej, man maa gaa for at faa en for alle Parter mere tilfredsstillende Ordning.

Justitsministeriet har under 21. f. M. udsendt følgende Cirkulære til Formændene i samtlige Søretter:

Paa dertil givne Foranledning undlader Justitsministeriet ikke herved at henlede D'Hr.s Opmærksomhed paa et af Dansk Sejlskibsrederi-Forening med Indenrigsministeriets Understøttelse i indeværende Aar udgivet, af Skibsfører Jens Kusk Jensen forfattet Værk: Haandbog i praktisk Sømandsskab, med tilhørende Tavler, der maa anses for vel egnet til, at der med Hensyn til Søforklaringer og Søforhør i dette kan søges Oplysning om tekniske Enkeltheder og eventuelt, navnlig ved Hjælp af de til Værket hørende Tegninger, tilvebringes nærmere Tydeliggørelse af aflagte Forklaringer.

Cobra-Affæren synes at skulle faa et Efterspil, idet Værftet, der har bygget Skibet, ikke vil slaa sig til Ro med den faldne Dom, der erklærede, at Skibet var bygget af for svagt Materiale. Allerede under Forhørene for Krigsretten udtalte Værftets Skibsbygningsdirektør, Mr. Philip Watts, at Cobra maatte have stødt imod et undersøisk Vrag, og Værftets sagkyndige er fremdeles tilbøjelige til at mene, at dette var Aarsagen til Katastrofen. Armstrong-Selskabet, paa hvis Værft Skibet byggedes, vil derfor foranstalte nærmere Undersøgelser. Det har, skriver „Sh. Gaz.“ Korrespondent i Newcastle,

kontraheret med et Bjærgningssselskab i Leith om at udsendé Dykkere og Materiel til Stedet, hvor Ulykken fandt Sted, og foretage en omhyggelig Undersøgelse af Haybunden og af Vraget af Cobra, for at konstatere, om der findes noget Vrag eller lignende i Nærheden, og for at afgive en Beretning om det sunkne Skibs Tilstand. Denne Ekspedition vil blive ledet af Kaptajn Armit, der nævnes som en af de mest erfarne Mænd paa Bjærgningsvæsenets Omraade. Det vil være hans Opgave at fjærne enhver Tvivl, der kan findes om Aarsagen til Cobras Undergang, og hans Beretning maa imødeses med stor Interesse.

Generalkonsulatet i Christiania henleder danske Skibsrederes Opmærksomhed paa de Fordele, den nybyggede Kornelevator i Christiania vil have for Skibe, der ankommer med Kornladninger. Elevatoren er anlagt af Firmaet Bjølsen Valsemølle paa Vipptangen i Havnen; den skal drives med Elektricitet og har en maksimal Arbejdsævne af 70 Tons pr. Time; antagelig vil et Skibs Losningskvantum blive c. 500 Tons Korn pr. Dag.

Losningsafgiften er foreløbig ansat til 40 Øre pr. 1000 Kg.; Elevatoren vil da tage Kornet fra Skibsrummet, og alt Arbejde i Rummet med Læmpning etc. besørgeres af samme; Skibet vil saaledes ogsaa fritages for Udgifter til Damp for Ophejsning af Kornet.

## Telegrafering uden Traad.

Overalt i Udlandet fortsættes, skrives i „Berl. Tid.“, Forsøgene med den traadløse Telegraf, og man synes at have mere og mere Held med sig. Hvad der for mange Aar siden syntes en Umulighed, er nu en Kendsgerning; det drejer sig nu nærmest kun om, hvor fuldkomment det ny System kan gøres, og for hvor lange Afstande samt under hvilke fysiske Forhold det kan anvendes. De store transatlantiske Dampskibsselskaber eksperimenterer stadig, og den engelske Presse følger med Opmærksomhed alle Forsøgsrækkernes Stadier. Nu fornylig er det Cunard-Linjens to mægtige Oceanflyvere *Lucania* og *Campania*, som har talt med hinanden midt paa Atlanterhavet i saa lang Afstand, at de aldeles ikke kunde se hinanden. *Liverpool-Blade* beretter om et af Forsøgene følgende Enkeltheder.

„*Lucania*“ var paa Rejse fra Amerika til Evropa, „*Campania*“ i modsat Retning. *Lucanias* Kaptajn beretter, at han tre Dage før sin Ankomst til Evropa havde staaet i traadløs telegrafisk Forbindelse med *Campania*. Det var en Nat Kl. 12,48, at man paa *Lucania* fik den første Forespørgsel fra *Campania*. Det hedder nu i *Lucanias* Kaptajns Rapport: Der blev spurgt: Er der nogen i Nærheden?

*Lucania*: Ja, *Lucania* er her.

*Campania*: Har De noget at fortælle os?

*Lucania*: Kun de bedste Ønsker om en behagelig Rejse. Hos os er alt vel.

*Campania*: Mange Tak. Ligeledes her. Kaptajn Walker sender Hilsen til Kaptajn Mac Kay. Vi har haft meget slet Vejr, lige siden vi gik fra *Liverpool*. Men ellers alt i Orden.

*Lucania*: Modtaget Deres Meddelelse. Mange Tak.

*Campania*: Har De mødt Is, eller har De haft Taage?

*Lucania*: Nej, vi har hverken set Is eller haft Taage. Vi har haft fint og sigtbart Vejr lige til nu. Vi er paa 48° 15' Bredde, 38° 39' Længde.

*Campania*: Tak, vi er paa 48° 50' Brede, 38° 29' Længde.

Denne Samtale fandt Sted paa en Afstand mellem Skibene af 9 danske Mil, og ikke paa noget Tidspunkt kunde de se noget til hinanden.

Men ikke nok hermed, endnu to Timer senere, da Afstanden jo var betydelig forøget, udveksledes der Hilsener, idet *Lucania* sagde Farvel, lykkelig Rejse, og *Campania* gengældte Hilsenen.

Et Telegram til „Daily Telegraph“ fra New York gaar ud paa, at man ved et nyt Forsøg, da *Campania* og *Lucania* atter mødtes i Atlanterhavet, endog har haft traadløs Forbindelse paa en Afstand af 140 engelske Mil, altsaa c. 35 danske, hvilket siges at være en stor Rekord.

Paa en anden Rejse, *Lucania* gjorde, havde man god Brug for det Marconiske System. *Lucania* var da paa Rejse til Amerika. Da Skibet passerede *Fire Island*, blev det ikke rapporteret paa Grund af herskende tæt Taage. *Cunard-Linjens* Agenter ventede stadig det taageforsinkede Skib. Fra et andet *Cunard-Skib Umbria*, som ligeledes har *Marconi-Instrumenter* om Bord, og som netop laa i Dok, spurgtes der saa ud over Havet, hvor *Lucania* befandt sig. Paa Minuter efter kom Svaret: Vi ligger ved *Sandy Hook* (en Afstand af c. 30 engl. Mil). Vi er opholdt af Taage, men gaar videre, saa snart Taagen letter.

Hvilken uhyre Betydning den traadløse Telegraf kan faa for Verdenskommunikationen, navnlig over Havene, lader sig ane. Det lyder allerede ikke mere som en Utopi, naar *Marconi* siger, at den Dag vil komme og ikke er fjærn, da man taler uden Traad fra den ene Atlanterhavskyst til den anden.

## Indsætning af en Krumtapakse i aaben Sø.

Dampskibet *Alexandra*, Kaptajn A. G. Thomsen, afgik fra New York d. 5. Oktober paa Rejse til Christiania og Kjøbenhavn. Rejsen forløb heldigt med godt Vejr indtil d. 10. Oktober, da Maskinmesteren meldte Kaptajnen, at der maatte være noget i Vejen med Maskinen og at det var nødvendigt at stoppe, imedens Skaden undersøgtes. Skibet befandt sig da paa 44° 23' N. Br. og 52° 29' V. Lgd., c. 1,000 Kvartmil fra New York. Undersøgelsen gav det Resultat, at den agterste Krumtapakse var brækket i det agterste Hovedleje. Til alt Held havde en Reserve-Krumtapakse om Bord, men denne var henstuvet i næsttagterste Lastrum paa Mellemdækket. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at forsøge at paasætte Reserveaksen i Stedet for den brækkede. Man gik nu i Gang med at oplosse paa Dækket saa meget af Ladningen, at man kunde komme til Aksen, og saavel Dæksfolk som Fyrbødere og Officerer arbejdede saa ihærdigt hermed, at man allerede samme Aften Kl. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> havde Krumtapaksen nede i Maskinen og den opløssede Ladning henstuvedes atter i Lastrummet. Ved Hjælp af Lossebommene rejstes en Buk over Maskin-Skylightet og gennem Maskin-Skylightet firedes Aksen ned i Maskinrummet.

Man tænke sig, hvilket Arbejde det har været at tumle med det svære Stykke Maskingods, som havde en Vægt af 6,000 Pund, om Bord i det slingrende Skib, thi skønt Vejret, som sagt, var godt med kun ringe Vind, var Dønningen dog tilstrækkelig til at bevæge Skibet, saa der maatte iagttages den største Forsigtighed for at intet skulde slaas i Stykker under Transporten til og Nedfringen gennem Skylightet. Efter at Aksen var anbragt paa Plads, arbejdede Fyrbødere og Maskinmestre uafbrudt til d. 12. Oktbr. Kl. 12 Middag, da Maskinen atter var i Orden.

Samme Dags Eftermiddag, da Uheldet skete, prajedes „*Alexandra*“ af den engelske Damper „*Beacon-Light*“, som spurgte, om man ønskede Assistance, men Kaptajn



Thomsen vilde ikke modtage denne, men bad sig kun rapporteret og Rederiet givet Meddelelse om det skete Uheld med Tilføjende, at man forsøgte at reparere Skaden, og at Reparationen ventedes tilendebragt i Løbet af 3 Dage. Reparationen, som kun medtog 48 Timer, var saa vel udført, at der intetsomhelst yderligere var at gøre, da Skibet d. 25. f. M. ankom til Christiania.

Besætning og Officerer fortjener, efter Kapt. Thomsens Mening, stor Anerkendelse for deres udholdende og udmærkede Arbejde, uden hvilket han vilde have været henvist til at modtage den kostbare Assistance, som blev ham tilbudt. — Ved Ankomsten hertil indfandt H. k. H. Prins Valdemar, ledsaget af Guvernøren for Kreta, Prins Georg, sig om Bord og komplimenterede Kaptajn Thomsen for det udmærkede Arbejde, som var udført, og lod sig i Maskinrummet forevise den remplacerede Krumpakse; de udtalte sig med stor Anerkendelse om det udførte Arbejde.

## Fra Smaalandsfarvandet.

Vi har modtaget følgende:

Endskønt der for Tiden stilles mange og ofte ret store Fordringer til Fyr- og Vagervæsnet, tillader jeg mig dog at fremsætte et af flere næret Ønske om Anbringelse af en Prik eller Kost paa 7 Fods Pullen N. V. for Letten til Vejledning for Skibe kommende fra Storstrømmen.

Naar man i vor travle Tid, navnlig Efteraar og Vinter med korte Dage og Taage, søger ind over Farø Jord i Mærket Borren halv fri af Stammenakke (der i usigtbart Vejr, eventuelt Taage, ikke kan ses), for ved stadig Brug af Pligtstagen at finde den dybe Rønde, Kalvestrømmen, og følge samme til Mærket Løbet over Letten, vilde en saadan Prik eller Kost være meget gavnlige. Da Mærket Baaken ved Stranden overet med Mallings Træer i taaget Vejr ikke kan ses, vilde en saadan Prik eller Kost være et sikkert Anduvningspunkt, der absolut maa træffes; det vilde gøre megen Nytte og ofte spare megen Tid og tillige forhindre flere ganske vist mindre Grundstødninger, der nu af og til finder Sted paa fornævnte Pulle.

Endvidere tillader jeg mig at oplyse, at jeg i Farvandet fra ud for Stavnsnakke (efterat være passeret de 4 Koste N. O. efter) til Bøgenakke og videre ud gaaede Gange med stille, klart Vand har observeret en Række, formentlig for ikke lang Tid siden udkastede Kalksten, de fleste er ganske rene, liggende vel 100 til 200 Fod fra hinanden. Stenene vil formentlig med den i Bøgestrømmen ofte lave Vandstand kunne foraarsage Skade paa de ikke faa Skibe, der daglig passerer Bøgestrømmen, og da de ligger omtrent midt i Løbet, bør de, hvad der let lader sig gøre, snarest fjærnnes.

Med Tak for Optagelsen

L. Andresen,

Fører af S. S. „Falster“.

## Søvejsreglernes Artikel 21.

Vi har fra en Sejlskibsfører modtaget følgende:

I Tillæg til „Nationaltidende“ af 4. Oktober d. A. skriver en Dampskibsfører under Mærket G. om Sejlskibes Monopol paa at holde Kurs og Fart i Taage og tykt

Vejr, naar de møder Dampskibe. Hr. G. indrømmer det retfærdige deri, naar Vejret er klart, men synes at være stemt for det modsatte, naar Vejret er taaget og tykt.

Skulde en Regel, som paabyder Sejlskibe at holde Kurs i klart Vejr, naar de møder Dampere, og gaa af Vejen, naar de møder disse i taaget og tykt Vejr, træde i Kraft, tror Hr. G. saa ikke, at det vilde give Anledning til endnu mere Konfusion og Strid i Søfartsspørgsmaal end der alt er, og hvor forskellige vilde ikke Meningerne være, om Vejret var klart eller tykt, og hvor tvivlraadige vilde ikke manges Fører staa, naar han skulde dømme i dette Spørgsmaal, hvoraf det vil være afhængigt, hvilken Manøvre der skal foretages, naar Sejlskib og Dampskib mødes paa Søen. Det rigtige vil dog nok være at have én Regel for begge Tilfælde og bibeholde Sejlskibenes Monopol som det mest retfærdige.

Hr. G. kalder det en tung Pligt at maatte vige for et Sejlskib. Er det ikke lidt vel overdrevent at kalde det saaledes; i al Fald kan jeg forsikre Hr. G., at skulde Monopolet ombyttes, saaledes at det var Dampskibene, der fik det i Stedet for Sejlskibene, da vilde Pligten hvile endnu tungere paa Sejlskibene, og, hvad mere er, der vilde paalægges dem en Pligt, de var ude af Stand til at opfylde. Den vil derfor vistnok heller ikke nogen- sinde blive dem paalagt i det aabne Hav.

Man tænke sig, at det alligevel blev saaledes, at Damperne fik Monopolet. Følgen vilde blive, at en stor Del af Sejlskibene blev løbne i Sænk. Et Sejlskib bevæger sig ved Hjælp af en meget lunefuld Kraft; det kan ikke altid komme den Vej, man vil have det; mange Tilfælde vilde indtræffe, hvor det blev aldeles umuligt at komme ud af et Dampskibs Vej. Jeg skal imidlertid ikke komme ind paa videre Forklaring herover; enhver praktisk Sømand kan let tænke sig, hvorledes det vilde komme til at gaa. Et Tilfælde, hvor et Sejlskib er aldeles magtesløst, vil jeg dog drage frem; det ses saa ofte i vore hjemlige Farvande; det har ikke med Vinden at gøre; selv om det ogsaa blæser en pæn Brise, ligger Sejlskibet magtesløst. Det er Dødvande. Der vilde i det hele blive saa mange Undtagelser for Dampskibet at iagttage, at jeg nok tror, Monopolet vilde være saa temmelig uden Værdi, for det er vel ikke Hr. G.'s Mening, at alle, der ej kom af Vejen, uden Barmhertighed skulde løbes ned.

At det tillige vilde være en Uretfærdighed, om Monopolet blev omskiftet, er ret indlysende. Lad os tænke os et Sejlskib under Krydsning Helsingør ind eller ud, i Drogden, eller man tage et hvilket som helst snævert Farvand. For alle Sejlskibe for Styrbords Halse skal der holdes af; skulde der nu tillige gaas af Vejen for alle Dampere, ja, saa kom man aldrig forbi Helsingør eller igennem Drogden eller forbi hvor som helst uden med god Vind, men endogsaa da vilde det have sine Vanskeligheder, thi Sejlskibet kom let til at vige for saa mange Dampskibe, at det faldt saa langt i Læ, at der ud af den oprindelige gode Vind blev en daarlig og der vilde blive Tilfælde, hvor et Sejlskib sejler med Land under Læ, Vinden saaledes, at Kursen netop kan holdes, det hænder jo ofte i stærkt befærdede Ruter; vi kan jo tænke os et Sejlskib styrende under saadanne Forhold fra Hirtshals til Skagen; det er paa Højden af Sæsonen og der mødes mange Dampere, og da Sejlskibet er i Ruten, falder det i de flestes Kurslinje og maa holde af for dem; hvad er saa Følgen? Sejlskibet er ved den megen Holden af falden i Læ af Gamle Skagen, maa vende, og saa kan det paa den anden Boug begynde at holde af igen for alle østgaaende Dampere, hvis Kurslinje det skærer og ikke kan komme forover. Jeg tror, det vilde blive en vanskelig Sag at navigere et Sejlskib over Søen under saadanne Forhold, for ej at sige en Umulighed, og Retfærdighed taler for, at det Skib, der er Herre over sine Bevægelser og ikke er afhængig af Vinden, gaar af Vejen for det, som er saa mange Tilfældigheder underkastet, at der netop derfor ikke kan

paalægges det en Pligt, som det ikke er i Stand til under alle Forhold at kunne opfylde.

Hr. G. skriver: „Det mærkelige er, at samtidig med Monopolet, der er givet Sejlskibene, der da ej er sørgt for, at de er i Besiddelse af første Klasses Midler til at gøre dem bemærkede, i al Fald lige saa gode som i de Skibe, hvis tunge Pligt det er at gaa af Vejen“. For Lanternernes Vedkommende, da kan Sejlskibene have og har dem ogsaa lige saa gode som Damperne; Undtagelser er der naturligvis paa begge Sider, men som Regel fører Sejlskibene gode Lanterner; Rederierne véd godt, at det vilde være daarlig Økonomi at knibe her. Hvad Taagehornet angaar, er det derimod et mere svagt Punkt; der haves om Bord næsten overalt den norske Model af Taagehorn, der vistnok er den bedste, der findes i Handelen; naar nyere og kraftigere Midler fremkommer, vil Sejlskibene nok følge med Tiden og anskaffe sig disse uden Hensyn til Udgiften; forøvrigt er det nu almindelige Taagesignal i Sejlskibe ej heller saa kraftesløst som Hr. G. vil gøre det; men Vindens Styrke og Retning samt Luftens Beskaffenhed har jo megen Indflydelse paa, hvor langt Lyden høres. Ej heller gaas der saa ligegyldig frem ved Anskaffelsen som Hr. G. fortæller; det er ikke nok, naar Hornet gør stort Rabalder i Skibshandlerbutikken og saa nøjes med at lyde som en Barnetrompet paa Søen. Aa nej, vi vil nok have, det skal gøre Rabalder, helst det mest mulige, naar det kommer saa vidt, at Liv og Velfærd afhænger af, om Hornet kan høres et godt Stykke udenfor vor egen Hørevidde.

Mener Hr. G., at Sejlskibsførerne er saa ligegyldige under Sejlads i Taage, at det er dem lige kært, om de bliver oversejlede eller ej? Damperne maa jo betale, om nogen Ulykke sker, skriver Hr. G. Er det Meningeu og skulde det stemme med de virkelige Forhold, ja, da indrømmer jeg, at Dampskibsføreren har tunge Pligter at opfylde i taaget Vejr, naar han skal vige for det ligegyldige Sejlskib; men der er meget, der taler imod, at det stemmer med de virkelige Forhold. De forholdsvis faa Kollisioner imellem Dampskib og Sejlskib og Sejlskibe indbyrdes i taaget Vejr og det langt større Antal Dampere, der kolliderer indbyrdes i Taage taler ikke til Ugunst for Sejlskibsførernes Paapasselighed. Det Udtryk af Hr. G., at Damperne maa betale, er misvisende, thi har Hr. G. en Kollision med et Sejlskib og kan bevise, at Lanternerne paa Sejlskibet ikke har været tilstrækkelig lysende eller har været forkort indstillede, kommer ikke Damperen, men Sejleren til at betale; kan det bevises, at Taagesignalet har lydt som en Barnetrompet og at det er Skyld i Ulykken, kommer Damperen heller ikke til at betale. Kan det bevises, at Kollisionen sker ved at Sejleren paa utilbørlig Vis eller ved en urigtig Manøvre har lagt sig i Vejen for Damperen og derved forårsaget Kollision, kommer ej heller Damperen, men Sejleren til at betale.

Jeg tror nok at kunne paastaa, at der udvises al mulig Paapasselighed i Sejlskibene, og ingen Fører af Sejlskib lægger sig i Taage i en Dampers Kurslinje, om det paa nogen Maade ligger i hans Magt at vige ud af den, og han forstaa saavel at dømme om sit Taagehorns Hørevidde under de forhaandenværende Omstændigheder og vil, naar han hører en Damper nærme sig, tage de Forholdsregler, som hans Konduite siger ham vil være de bedste for at undgaa Kollision. En Kollision i det aabne Hav er altid en livsfarlig Sag og i 99 af 100 Tilfælde gaar den ud over Sejlskibet.

Hvorledes det vil gaa, naar Dampskibene ved Hjælp af Turbinemaskiner bringes op til en Fart af 30 à 35 Knob, det er et Fremtidsspørgsmaal, som Ulykken med „Cobra“ næppe har bragt os nærmere; naar den Klasse Skibe bliver almindelige paa den alfare Søvej, vil mulig Sejlskibene være i Besiddelse af kraftigere Taagesignaler; men under ingen Omstændigheder antager jeg, at det vil have den Virkning, Hr. G. hentyder til, at Sejlskibene fratages Retten til at holde Kurs og Fart i Taage.

Lad der derimod blive saa megen Kontrol med Lys- og Taagesignaler som er nødvendig; det vil ingen fornuftig Skibsfører have noget imod.

Ja, det vilde rigtignok være noget gammeldags, om et Eksprestog skulde vente, imedens Per Nilen med sine Stude kom over Skinnerne; men hvor smagfuldt end Hr. G. har forstaaet at benytte denne Lignelse, da halter den betydeligt. Eksprestoget paa Landjorden maa holde sig til Skinnerne, møder ved Overkørsleren til bestemte Tider og har dertil Vagt ved saadanne Steder, hvor Per Nilen og Studene ellers let kunde komme til Skade, om der ej gik en Bom ned for Næsen af dem.

Men nu Eksprestoget paa Søen. Det har ingen Skinner at holde sig til og kan selvfølgelig godt gaa udenom, naar Per kommer luntende med Studene; ej heller holder det nogen bestemt Tid eller holder nogen Vagt, der kan stoppe Studene, og Per Nilen kører bare paa, og saa hænder det endogsaa paa Søen, hvad der aldrig sker paa Landjorden, at der kommer saa megen Kurasie i Studene, at Per kan holde Fart med Ekspresserne, ja, man har endogsaa en Del Eksempler paa, at han er kommen først til Maalet.

Med Tak for Optagelsen

V. S. W.

## Fragtmarkedet.

Omendskønt der i mange Retninger har været fragtet betydeligt livligere i den forløbne Uge end Tilfældet ellers i lang Tid har været, er der dog ingen Stigning indtraadt, men Raterne er tværtimod næsten overalt lavere, og Grunden hertil er den, at der stadig udbydes Tonnage for al Slags Forretning i en saadan Overflødhed, at Befragterne faar tilbudt mange Baade for næsten hver Ordre, som findes i Markedet, ja fra England berettes endog, at der for Admiralitetsordrerne pr. primo November Lastning af Havre fra London til Capetown, hvortil 2 (to) Dampere skulde bruges, tilbødes mellem 50 og 60, og det forventes, at der vil blive udbudt endnu flere for Ordrene (2 à 3 Dampere) pr. ultimo November. Krigen i Afrika beskæftiger et ikke ringe Kvantum Tonnage; saaledes er der fragtet over en halv Snes store Baade for Hø fra Kanada til Kapkolonien, og for Kul, Havre, Heste o. s. v. fra forskellige Havne er der ogsaa stadig Anvendelse for en Del Baade. Dog er det kun lidt i Forhold til den enorme Mængde Tonnage, som er ledig paa Markedet, og da navnlig Amerika, den ellers saa store Aftager, bevarer en intensiv Flovhed, samtidig med at der heller ikke andensteds fra tilbydes tilstrækkelig Beskæftigelse, ser det trist ud for de mange store „tramps“, som Rederne „a tout prix“ vil holde i Gang. Uge efter Uge har man ment, at Raterne ikke godt kunde komme lavere end de var, men alligevel gaar de, særlig for Amerikas Vedkommende, endnu stadig nedad, idet den stærke Konkurrence mellem Rederne, for blot at skaffe deres Baade noget at sejle med, ikke alene forhindrer enhver Stigning, men endogsaa tvinger Raterne ned. Hvad her er sagt, passer for saa godt som alle Markeder, og det er ubegribeligt, at der ikke lægges Baade op efter en langt større Maalestok end nu. Saisonen i Hvidehavet er forbi, Azoff og Donauen følger rimeligvis snart efter, Østersøen synger nu ogsaa paa det sidste Vers, og navnlig i det sidst nævnte Farvand er jo den største Del af den danske Tonnage beskæftiget; men hvor skal den nu søge hen for at tjene lidt? Ja, tjene er der jo desværre snart ikke længere Tale om, kun tabe det mindst mulige, men er det saa ikke langt fornuftigere, at Rederne blev enige om at lægge en Del Tonnage op, fremfor at ligge og konkurrere og slagte hinanden paa de faa Pladser, hvorfra der er noget at sejle med. De

danske Baade indtager om Vinteren en saa dominerende Stilling i Østersøen, at Rederne ved Solidaritet kunde gøre meget for, i hvert Tilfælde til en vis Grad at regulere Raterne derfra; men det skorter vist paa Enighed imellem dem. Det ene Rederi vil jo ikke gerne lægge op, medens andre sejler, men der ligger netop her en smuk Opgave for Rederiforeningen, som f. Eks. kunde undersøge, om der er Stemning for procentvis Oplægning af de forskellige Selskabers Skibe, i hvert Tilfælde af Østersøtonnagen; derved vilde man maaske nok opnaa et Resultat.

Det østlige Marked har været ret livligt, men Raterne viser ingen Stigning. Fra Kalkutta betales ikke over 19/6 for Jute til Dundee pr. November, og Kulfragterne er ogsaa uforandrede paa Basis af 5 Rupees til Colombo, 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Bombay og 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Rangoon. For Ris er sluttet nogle enkelte Baade, og betales der 22/6 O. C. pr. Januar/Februar, 20/ pr. Marts. Bombay er flov og har faaet Tonnage til 14/ pr. Marts til to udsøgte Havne.

Sortehavet møder op med en meget ringe Efter-spørgsel, og til p. p. betales nu kun 8/6 pr. November. Til Kjøbenhavn er pr. 15. Decbr./15 Januar sluttet til 9/9 for Korn, 11/3 Oljekager. Donauen er ogsaa overordentlig stille og 12/ N. C., 12/6 Hamburg pr. ultimo November er det yderst opnaaelige. Til Kjøbenhavn er betalt 13/ for en prompt Baad. Azoff betaler 10/6 til udsøgt Havn pr. prompt, men Saisonen er saa godt som forbi. Pr. Marts/April er sluttet til 10/9 „any“, 11/3 Hamburg, 11/9 Bergen eller Kjøbenhavn.

Middelhavet har taget en Del Baade, men gennem-gaaende levner de Rater, som betales, iugen Fortjeneste. Med de usle Kulfragter nedefter giver Sejlads paa Middelhavet nærmest Tab. Alexandria betaler nu kun 7/ à 7/6 pr. November for Bomuldsfrø til London eller Hull. For Svovl fra Sicilien noteres 10/ til Boston (U. S. A.), 10/6 Portland. Ertsfragterne er næsten alle lavere; der betales sidst Benisaf/Ayr 8/6, Tyne 7/6, Porman/Middlesbro 8/6 med „full terms“. Endvidere er der sluttet 6/3 Elba/Tyne Dock, 7/9 Carthage/Middlesbro, 8/3 Huelva/Rotterdam, 9/ Huelva/Rendsborg med „free dispatch“. For Esparto fra Afrikas Nordkyst til Firth of Forth kan faas 13/ à 13/6 pr. Ton, og for Fosfat noteres fra Bona 6/9 à 7/ til Kingslynn, 6/6 à 6/9 River Mersey. Bilbao er lavere og har sluttet til 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro eller Rotterdam, 5/3 Ayr, 6/3 à 6/6 Maryport, 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/ Dunkirk.

Amerika er fræmdeles nominel for Korn, og de fleste af de stedfundne Befragtninger har været for Bomuld, som betaler 28/9 fra Golfhavn til Liverpool eller Manchester, 24/6 à 25/ fra Savannah. Begæret for Tonnage til Bomuld synes dog nu at tage lidt af. Paa Netto Charter er Raten atter lavere, og pr. November noteres ikke mere end 10/ à 10/6 fra Golfen til udsøgt Havn, 6/6 à 7/ fra nordatlantisk Havn. Fra New York til Manchester sluttedes endog en ganske prompt Baad saa lavt som 6/. Tømmer er mere stille, og der noteres kun 80/ à 82/6 pr. Novbr. til U. K. eller Kont. For Kul er der en Del Ordre, men Raterne er lave, saasom 9/3 Virginia/Marseille, 9/ Baltimore/Kjøbenhavn, 13/ à 13/6 Rio Janeiro, 9/6 Philadelphia/Genua, 8/3 Bordeaux. For Planker fra Kanada til Englands Vestkyst betales sidst 40/ for prompt, men der er nu kun meget faa Ordre tilbage.

La Plata er meget stille, og Raterne har en nedad-gaaende Tendens. Der er sidst sluttet til 11/6 O. C. pr. Novbr./Decbr. fra San Lorenzo Grænsen, og pr. 25. Januar/25. Februar noteres kun 15/6, hvilket atter viser en Nedgang af 6 d.

Østersøen er meget stille og Raterne lave undtagen for enkelte presserende Ordre fra de nordligere Pladser, hvor det nu ventes, at Isen ret snart vil melde sig. Kronstadt noterer saaledes 28/6 til London eller Hull, og til Leith er der sluttet til 27/. Der noteres iøvrigt Frcs. 37 D/B. Hernøsand/Gravelines, 27/ Skellefteå/Hull,

30/ Jacobstad/Grimsby, 28/6 Wiborg/London, 26/ Søderhamn/London, 24/ Kotka/Tyne, Frcs. 30 Props Sundsvall/Calais. Kornafskibningerne fra Petersborg er op-hørte, og fra Libau, hvor Tilførslerne stadig er temmelig ringe, er Raten ikke over 9 à 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. til London, Hull eller Rotterdam, 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Rouen. I Riga findes lidt Korn til London, hvorfor betales 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. pr. Havrequarter; desuden kan faas 22/6 D/B., 7/ Sleepers til Hull eller Grimsby, Frcs. 18/ Flax, Frcs. 25 D/B. eller Props til Dunkirk eller Ghent, Frcs. 28 D/B. Rouen, Frcs. 32 Bordeaux. For Sleepers betales 7/ Riga/Grimsby, 7/6 Windau/London, 6/ Memel/Grimsby, 7/9 London River. For Smaadampere noteres uforandret Rm. 21/23 pr. Std. Brædder fra Sydfinland til Kjøbenhavn, Rm. 2 à 3 mere til Provinshavn.

Kulfragterne viser overalt en Nedgang, og de urolige Forhold i Wales samt Pesttilfældene i Glasgow har frem-kaldt en Mængde Forstyrrelser i disse Distrikter. En stor Del Baade har lidt Ophold i Wales, hvortil mange Redere nu ikke vil gaa, og Tilbudet af Tonnage paa Østkysten har været meget stort. Fra Cardiff slutes dog stadig Dampere, og der er sidst betalt 5/6 til Aarhus, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/3 London, 5/6 Genua, 4/ Malta, 5/3 à 5/6 Port Said, 5/9 Smyrna, 10/ Aden, 11/ Colombo, 6 Tenerifa, 12/ Rosario, 14/ Santos. Fra Tynen er Markedet meget trykket, og for Østersøens Vedkommende bliver Ordrene færre og færre. Der betales 5/ à 5/6 til dansk Provinshavn, 4/3 til Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/6 Norrkøping, 4/ Swinemünde, 4/3 à 4/6 Libau eller Riga, 5/6 Genua, 5/9 Livorno, 5/à 5/6 Alexandria, 11/ à 11/6 Rosario.

Sejlskibsmarkedet frembyder ikke meget af Interesse, undtagen fra Vestkysten af Nordamerika, hvor-fra der fræmdeles er et ganske godt Begær. Til U. K. eller Kont. betales pr. Novbr./Decbr. 31/3 à 32/6, og fra Portland (O.) c. 35/. Vestkysten af Sydamerika er der-imod flov med nedad-gaaende Tendens, og for prompte Skibe til Evropa betales kun 20/; pr. April/Maj kan opnaas 22/6. Kulfragterne er lave paa Basis af 12/6 Tyne/San Francisco, 17/6 Cardiff/Algoa Bay, 11/3 à 11/6 Newcastle (N. S. W.) til San Francisco, 21/ Mauritius. For de kortere Farter er sluttet til £ 5.5/ pr. Keel Hull/Malmø, £ 4.15/ Methil/Riga, £ 6.5/ Leith/Mariager Fjord. Kridt fra Stevns til Riga giver Rm. 3 pr. Ton, Lervarer Høgøen til Norrkøping 4 Kr. pr. Ton. Fra Carlshamn betales Mk. 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> for Brosten til Hamburg, og Mk. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Skærver til Danzig. Trælaster fra Botten bliver efterhaanden knappe, og der noteres kun Rm. 20/21 fra Sydfinland til Kjøbenhavn, Rm. 23/26 til de mindre Provinshavne.

## Spørgsmaal og Svar.

Sp.: 1. Skal Glasset i Sidelanterner i Følge dansk Lov have en bestemt Størrelse, og da: hvor stor er Minimums Størrelsen?

2. Er tysk Attest for Lanternernes Brugbarhed gyldig ogsaa i Danmark?

3. Kan Lanterner med smaa Glas faa Attest, naar den til-strækkelige Lysstyrke findes, eller bliver der ikke taget Hensyn til Lysstyrken?  
L. N. Jensen.

Sv.: ad 1. Som Minimums størrelser, hvorunder ikke bør gaas, for Side- og Toplanterner gælder følgende Maal: Indersidernes Højde, Tag og Skorsten ikke medregnede, 11"; Indersidernes Bredde 9", Aabningen for Lysstrålerne (Linsen), Højde 5", Bredde 8"; Linsens Bue ved Sidelanterner 120°, ved Toplanterner 240°; Vægens Bredde ved Fladbrænder til Ojelamper 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub>", til Petroleumslamper 1"; Vægens Diameter ved Rundbrænder til Petroleumslamper <sup>2</sup>/<sub>3</sub>". (Se Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 1. Juli 1897).

ad 2. Ja, naar den er udstedt af Deutsche Seewarte.

ad 3. Kun Lanterner med Glas af de ovennævnte Minimums-Dimensioner kan faa Attest, uanset Lysstyrken.

## Personalialia.

Styrmændene C. Petersen, Th. Glüsen, Chr. Svane, W. Gundel, C. Johnsen og C. Iversen, der midlertidig førte Dampskibene Thy, Saxo, Expres, Norge, Maja og Anhold har erholdt Udnævnelse til Førere af disse Skibe.

Styrmænd Th. Gjerløff, der midlertidig førte Dpsk. Oluf Bager, er udnævnt til Fører af Dpsk. Viking; den midlertidige Fører af dette Skib, Styrmænd O. Egense har foreløbig overtaget Dpsk. Oluf Bager.

Styrmænd H. Munch har overtaget Dpsk. Orrik, hvis midlertidige Fører Styrmænd C. Kraiberg herefter er til Disposition.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i September Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 5 amerikanske, 1 østerrigsk, 15 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 4 franske, 1 italiensk, 7 norske, 3 russiske, ialt 38; Dampskibe: 1 amerikansk, 3 britiske, 2 chilensiske, 1 fransk, 1 tysk, 1 norsk, 2 svenske, ialt 11. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 21, Kollision 1, Ild 2, sunkne 5, forladte 5, Kondemnation 4, for Dampskibene: Stranding 4, Kollision 1, Ild 2, sunkne 2, Kondemnation 2.

Martin Edvard, 3/m Skonnert af Riga, kom d. 29. f. M. paa Rejsen fra Granton til Heiligenhafen med Kul paa Grund paa Læse. Flot med Assistance af Svitzers og Læse Bjærgere og indbragt til Frederikshavn, hvor den losses og reparerer.

Karen, Skonnert af Nexø, kom d. 29. f. M. paa Grund ved Hasle. Svitzers assisterer med at faa Skibet flot.

Andreas, Skonnert af Ærøskjøbing, har været paa Grund ved Vinkensise (Holland), men er atter kommet flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Skodsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som bekendt, strandede paa Aspø ved Kotka, er d. 29. f. M. under Storm af Sydvest brækket midt over og saaledes gaaet totalt tabt. Russisch Baltischer Bjærgningselskab har forgæves forsøgt at faa Skibet flot. Hele Mandskabet med Effekter reddedes om Bord i Bjærgningsdamperen. Skodsborg, der tilhørte Dampskibsselskabet af 1896, var bygget i 1888 i Stockton og maalte 1,212 Netto Reg-Tons.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, der, som meddelt, kom paa Grund ved Østergarn, er nu bragt flot og har efter Undersøgelse i Slite fortsat Rejsen til Dunkerque.

Sjøgutten, Dpsk. af Stavanger, kom d. 1. ds. paa Rejsen fra Glasgow til Vejle med Kul paa Grund paa Læse Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitzers og Læse Bjærgere og indbragt til Frederikshavn. Fortsat Rejsen.

Curonia, Skonnert af Windau, er d. 31. f. M. paa Rejsen fra Newcastle til Stubbekjøbing med Kul grundstødt paa Tollen. Flot med Assistance af Svitzers, der indbragte Skibet til Stubbekjøbing ubeskadiget. Der er kastet c. 500 Td. Kul over Bord.

Pereswiet, russisk Orlogsskib, kom d. 1. ds. paa Grund paa Vengeance Grunden ved Omø. Flot med Assistance af Svitzers.

Ebba, Sejlskib, er paa Rejsen fra Køping til Randers med Trælast indkommet læk til Kalmar og maa losse.

Lina, Brig af Åbo, er, efter Grundstødning paa Lysegunden, bugseret til sit Bestemmelsessted Odense.

Prøven, Jagt af Thisted, har, paa Rejsen fra Mariager til Saxkjøbing med Cement, været paa Grund i Staalby.

Karolina, Jagt, ladet med Granit, er sunket udfor Falsterbo Fyr.

Loire, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Bordeaux været i Kollision med engl. Dpsk. Thomas Coats, som fik nogen Skade.

Vor Korrespondent i Skagen tilskriver os d. 4. ds.:

Imorges fandtes paa Skagens Nordstrand tæt øst for Skagens Fyr en Baad med Sejlene til Dels fastgjorte liggende for Anker udenfor Revlen c. 15 Fv. fra Land, medens der paa Stranden stod en Kuffert og henlaa Liget af en ung Mand. I Baaden fandtes nogle Kasser, Klædningsstykker og Proviant.

Af Breve, som forefandtes i Lommen paa en i Baaden liggende Frakke, og af modtagne Telefonmeddelelser fremgaar det, at den forulykkede er Mejerist og Maskinpasser V. Simonsen, der i Gaar Formiddag c. Kl. 9 tog fra Lønstrup i aaben Baad for at sejle til Nakskov.

Baaden er igaar Eftermiddag Kl. 4 set udfor Gl. Skagen, sejrende øst efter. Vejret har saavel i Gaar som i Nat været udmærket, laber nordlig Kuling med kun ringe Bevægelse i Vandet, men koldt.

Hvorledes Ulykken er sket, vides ikke, men det maa efter hvad der foreligger antages, at den forulykkede har villet gaa i Land ud paa Aftenen, hvorfor han har lagt Baaden for Anker i flot Vand og firet den ind, saa at den laa lige ved Revlen; han har derefter taget Roret af, til Dels gjort Sejlene fast, og efter at taget sin Frakke af er han sprunget ud af Baaden i Vandet, der ikke har været mere end mellem 2 og 3 Fod dybt, for at vade i Land. I det Øjeblik, han vilde tage en stor Kuffert fra Baaden for at bringe den i Land, har Baaden faaet en Overhaling og har væltet ham omkuld, Kufferten er da faldet fra ham og har mulig givet ham et Slag, saa at han er besvimet eller har faaet Krampe, hvorefter han er druknet og lidt efter skyllet i Land tilligemed Kufferten.

Der fandtes paa Liget ikke Saar eller Tegn paa Vold. Den lange Sejltur fra Lønstrup til Skagen uden nogensomhelst Beskyttelse imod Kulden har formentlig ogsaa udmattet hans Kræfter og gjort ham saa forkommen, at han ingen Modstandsævnne længere har haft.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2. Trækning begynder Onsdag den 13. November. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen afsamtlige Lodder, men yderligere 2000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stæde stigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Rettelse. I Artiklen i dette Blads Nr. 43 for d. 24. f. M. om C. F. Tietgen staar S. 445. Sp. 1 L. 24 f. n. Theo Koch, skal være P. C. A. Koch.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra Kbhvn. 6. Novbr., best. til New York. — Kentucky, Thiedemann, ankom til Christiania 4. Novbr. — Leopold II, Sørensen, ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Nicolai II, Wulff, afg. fra New York 2. Novbr., best. til Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra Christiania 19. Oktbr., bestemt til New York. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til New York. — Douro, Ørum, i St. Petersburg. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til St. Petersburg 3. Novbr.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 3. Novbr. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 20.

Oktbr., best. til New York. — Arno, Strubberg, i Marseilles. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, i London. — Ceres, Jacobæus, ank. til Leith 4. Novbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra St. Petersburg 6. Novbr. — Christian IX, Møller, ank. til Gravesend 4. Novbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Cadix 26. Oktbr. bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 3. Novbr., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 31. Oktbr. — Georg, Buhr, pass. Holtenau 5. Novbr. — Georgios I, Schibbye, ank. til Kbhvn. 2. Novbr. — Holar, Øst-Jacobsen, i Islandsfart. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., best. til Barcelona. — Island, Skjødt, afgik fra New York 26. Oktbr., best. til Kbhvn. — Jolantha, Skou, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., best. til Riga. — Kasan, Hansen, ank. til Kbhvn. 4. Novbr. — Kiew, Jacobsen, ank. til Pillau 4. Novbr. — Kursk, Møller, ank. til Kbhvn. 2. Novbr. — Laura, Aasberg, ank. til Kbhvn. 5. Novbr. — Louise, Krag, afgik fra Hull 3. Novbr., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, afgik fra Ferdinandina 25. Oktbr., best. til Stettin. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. til Boston 30. Oktbr. — Maja, Jonsen, i Østverrig. — Morsø, Frisenette, i Vestnorge. — Moskva, Fischer, i Kjøbenhavn. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Hull 31. Oktbr. — O. B. Suhr, Rohde, i Kbhvn. — Omsk, Møller, afgik fra Malaga 5. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Perm, Christensen, afg. fra Libau 2. Novbr., best. til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 3. Novbr., bestemt til Hull. — Thyra, Jørgensen, i Vestnorge. — Valdemar, Koføed, i Manchester. — Vendsyssel, Kjær, ank. til Genua. 3. Novbr. — Vesta, Lissner, i Islandsfart. — Vesuv, Meldahl, ank. til Libau 4. Novbr.

Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 7. Novbr., best. til Newcastle anl. Aalborg. Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 6. Novbr., bestemt til Nykjøbing F. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 6. Novbr., best. til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 6. Novbr., best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nakskov 6. Oktbr., best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 6. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 7. Novbr., best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 6. Novbr., bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 6. Oktbr., bestemt til Svendborg. — Constantin, Nidersøe, afgik fra Newcastle 6. Novbr., best. til Aarhus.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Blyth 31. Oktbr., best. til Riga. — Frode, Wrisberg, afgik fra Rouen 2. Novbr., bestemt til Cardiff. — Sigurd, Jørgensen, ank. til London 28. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Kbhvn. 6. Novbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Alexandria 4. Novbr., bestemt til Rochester. — Knud II, Hansen, ank. til Rouen 2. Novbr. — Skjold, Schmidt, ank. til Libau 28. Oktbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Pillau 5. Novbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Memel 1. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Volmer, Riber, ank. til Libau 4. Novbr. — Dan, Tofte, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., bestemt til Riga. — Magnus, Jørgensen, ank. til Rotterdam 31. Oktbr. — Olaf, Petersen, ank. til Hernæsand 5. Novbr. — Svend II, Rise, afgik fra Newcastle 2. Novbr., bestemt til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til St. Petersburg 1. Novbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til St. Petersburg 27. Oktbr. — Johan Siem, Knudsen, ank. til St. Petersburg 2. Novbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Licata 31. Oktbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Maryport 4. Novbr. — Russ, Jensen, ank. til Barry 2. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Capetown 27. Oktbr. — Eduard Bary, Fagerlund, afg. fra Singapore 29. Oktbr., best. til Calcutta. — Baron Driesen, Laurentz, afg. fra Port Said 23. Oktbr., bestemt til Port Arthur. — K. Gortschakow, Thorsøe, ank. til St. Petersburg 15. Oktbr.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Rouen 1. Novbr. — Kamma, Pedersen, ank. til West Hartlepool 30. Oktbr. — Helga, Lagesen, ank. til Stockholm 1. Novbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Stockholm 1. Novbr. — Elna, Møller, afgik fra Blyth 31. Oktbr. — Therese, Løffler, ank. til Swansea 30. Oktbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Vøring, Jeppesen, ank. til Skien 3. Novbr. — Kronborg, Wilhelmson, ank. til Dunkirk 1. Novbr. — Ophelia, Krohn, ank. til Burntisland 1. Novbr. — Dana, Westergaard, ank. til St. Petersburg 5. November.

Nordøen. Wineland, Høgstødt, afgik fra Amoy 29. Oktbr. — Nordland, Pii, afgik fra Grangemouth 5. Novbr. — Holland, Lund, ank. til Kbhvn. 4. Novbr. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 5. Novbr. — Rusland, Møller, ank. til Kjøge 2. Novbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Brandt, ank. til Manchester

28. Oktbr. — Ekliptika, Petersen, ank. til Blyth 1. Novbr. — Venus, Jørgensen, ank. til New Orleans 31. Oktbr. — Mars, Nielsen, ank. til Sunderland 2. Novbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik 31. Oktbr. fra Trångsund til St. Nazaire.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Libau 3. Novbr. best. til Rotterdam. — Fyen, Hansen, ank. til Riga 31. Oktbr. — Russia, Hansen, afgik fra Sunderland 31. Oktbr., ank. til Kjøbenhavn 3. Novbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Lübeck 3. Novbr., best. til Riga.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., ank. til Riga 7. Novbr. — Britannia, Poulsen, ank. til Tyne 30. Oktbr. — Caledonia, Fisker, ank. til Amsterdam 3. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afg. fra Kotka 31. Oktbr., bestemt til Lovisa. — Brattingsborg, Clausen, pass. Lødingen 4. Novbr., bestemt til London. — Frederiksberg, Jørgensen, ank. til Wiborg 25. Oktbr. — Frederiksberg, Ørbæk, ank. til Methil 4. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Newport 4. Novbr. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Saint John 29. Oktbr., best. til Sharpness. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Greaker 31. Oktbr., best. til Rouen. — Skanderborg, Jensen, ank. til Buenos Ayres 1. Novbr. — Søborg, Fischer, afgik fra London 3. Novbr., bestemt til Barry. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Libau 2. Oktbr., best. til London. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., best. til Newcastle.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Cardiff 1. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Terneuzen 1. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ank. til Santa Fe 2. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Solombal 30. Oktbr., bestemt til London. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Ghent 4. Novbr., bestemt til Cardiff. — Ulfborg, Hveissel, anløb Rio Janeiro 22. Oktbr., best. til Sharpness. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Aalborg 3. Novbr., best. til Grangemouth.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., best. til Blyth. — Kallundborg, Lund pass. Dover 30. Oktbr., best. til Marseilles.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Libau 30. Oktbr. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Rouen 29. Oktbr., ank. til Grimsby 1. Novbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Libau 1. Novbr., best. til Rotterdam. — Hermia, Sørensen, ank. til Kiel 2. Novbr. — Alice, Hansen, afg. fra Burntisland 5. Novbr. best. til Kiel. — Ajax, Brorson, afgik fra Kjøge 2. Novbr., bestemt til Methil. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 2. Novbr., best. til Kiel. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 31. Oktbr., ank. til Kiel 5. Novbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 31. Oktbr., ank. til Ystad 3. Novbr.

Danmark. Rolf, Skjødt, ank. til Sunderland 4. Novbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Grangemouth 5. Novbr. — Ansgar, Reese, ank. til Grangemouth 5. Novbr. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Aarhus 4. Novbr. — Hamlet, Sommer, ank. til Grangemouth 4. Novbr. — Helge, Olsen, ank. til Burntisland 2. Oktbr.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 1. Novbr. til Methil. — Enigheden, Svane, ank. 3. Novbr. til Odense.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Dunkerque 4. Novbr. — London, Bom, afgik fra Kronstadt 4. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Paris, Nielsen, ank. til Korsør 4. Novbr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Aalborg 3. Novbr., best. til Riga. — Kai, Thomsen, afgik fra Riga 4. Novbr., best. til Ghent. — Clara, Jensen, afgik fra Kronstadt 2. Novbr., best. til Lübeck.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Middlesbro 3. Novbr. — Svend, Bønnelycke, ank. til Methil 5. Novbr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagedorn, ank. til Newport 31. Oktbr.

### Sejlskibe.

Fana. Nordby. Aalborg, Clausen, sejlet fra Apia 23. Septbr. til Punta Delgade. — Aagot, Nerby, afg. fra Santos 1. Novbr. til Gibraltar. — Clara, Carstensen, ank. til Talcahuano 30. Oktbr. fra Calcutta. — Cingalese, Thomsen, ank. til Talcahuano 30. Oktbr. fra Rangoon, beordret til Valparaiso. — Serapis, Laursen, ank. til Port Natal 31. Oktbr. fra Liverpool. — Anne & Emmy, Svarrer, ank. til Londonderry 31. Oktbr. fra Frederikstad. — Prinsesse Marie, Lybecker, ank. til Astoria 2. Novbr. fra Kiutschau.

Fana. Senderho. Anna, Hansen, ank. 31. Oktbr. til Emden fra Kronstadt. — Martha, Nissen, pass. 28. Oktbr. Prawle Point paa Rejse fra Hamburg til Rio de Janeiro. —

Mary, Lydom, ankom 30. Oktbr. til Boness fra Colberg. — Clara, Carstensen, ank. til Talcahuano 30. Oktbr. fra Calcutta.

**Rønne.** Herman Olsen, Jacobsen, ank. til Karrebæksminde 27. Oktbr. — Ane Cathrine, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 27. Oktbr. — Næstved, Larsen, ank. til Rügenwalde 27. Oktbr. — Castor, Clausen, ank. til Kjøbenhavn 28. Oktbr. — Bornholm, Jensen, ank. til Poole 29. Oktbr. — Erik, Sonne, ank. til London 31. Oktbr. — Gudmund, Borbye, ank. til Göteborg 31. Oktbr. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 31. Oktbr. — Freja, Bech, ank. til Saks-kjøbing 31. Oktbr. — Kirstine, Dich, ank. til Bayonne 1. November.

**Svendborg.** Asta, Hansen, ank. til Bergen 29. Oktbr. — Diana, Larsen, ank. til Dunkerque 26. Oktbr. — Roska, Petersen, ank. til Pillau 29. Oktbr. — Minerva, Fuglsang, ank. til Sundswall 27. Oktbr. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Chatham 28. Oktbr. — Athene, Hansen, ankom til Poole 28. Oktbr. — Mercur, Lund, ank. til Walø 28. Oktbr. — Ruth, Fallentin, ank. til Fowey 29. Oktbr. — Standard, Rasmussen, ank. til Dundalk 29. Oktbr. — Rota, Jørgensen, ank. til Stockholm 29. Oktbr. — Vera, Jensen, ankom til Søderelje 28. Oktbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Bergen 29. Oktbr. — Brødrene, Hansen, ankom til Uleaborg 29. Oktbr. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Hammeren 30. Oktbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Kerteminde 29. Oktbr. — Flora, Sørensen, ank. til Charlestown C. 30. Oktbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 31. Oktbr. — Embla, Mikkelsen, ank. til Aalborg 29. Oktbr. — Urania, Hansen, ank. til Mullerup 30. Oktbr. — Solon, Nielsen, ank. til Præstø 30. Oktbr. — Odin, Andersen, ank. til Newcastle 31. Oktbr. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Fecamp 31. Oktbr. — Carl, Clemmensen, ank. til Rostock 31. Oktbr. — Estrup, Madsen, ankom til Newcastle 1. Novbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Plymouth 31. Oktbr. — Doris, Hansen, ank. til Königsberg 31. Oktbr. — Valdemar, Andreasen, ank. til Wasa 31. Oktbr. — Haabet, Andreasen, ank. til Southampton 1. Novbr. — Hans Ditlevsen, Christensen, ank. til Nykjøbing F. 1. Novbr. — Lilly, Rasmussen, ank. til Danzig 1. Novbr. — Hanne, Jørgensen, ankom til Plymouth 1. Novbr. — Martha, Hansen, ank. til Rochester 1. Novbr. — Venus, Jensen, ank. til Helsingørs Red 3. Novbr. — Phoenix, Petersen, ank. til Sundswall 4. Novbr. — Jørgen Ring, Hansen, ank. til Wivenhoe 2. Novbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Gefle 4. Novbr. — Peter, Jørgensen, ank. til Libau 4. Novbr.

**Års.** Elise Marie, Olsen, ank. 28. Oktbr. til Åhus. — Frem, Folmer, ankom 28. Oktbr. til Falmouth. — Ægir, Rasmussen, ank. 24. Oktbr. til Ramsgate. — Marie, Boye, ank. 24. Oktbr. til Haugesund. — Saga, Clausen, ankom 29. Oktbr. til Hamburg fra Maracaibo. — Kvik, Andersen, ank. 28. Oktbr. til Sundsvall. — Norden, Rasmussen, ankom 30. Oktbr. til Svendborg. — Mindet, Rasmussen, ank. 27. Oktbr. til Køge. — Dronning Louise, Christensen, ank. 29. Oktbr. til Göteborg. — Union, Mortensen, ankom 28. Oktbr. til Inverness. — Freya, Østermann, ank. 28. Oktbr. til Nakskov. — Sylphe, Petersen, ank. 28. Oktbr. til Swansea. — Døbra, Rasmussen, ank. 28. Oktbr. til Pillau. — Niels, Jensen, ank. 30. Oktbr. til Pillau. — Dannebrog, Boye, ank. 29. Oktbr. til Rudkjøbing. — Dorthæa, Christensen, ank. 30. Oktbr. til Leith. — Karen, Hansen, ank. 30. Oktbr. til Oskarshamn. — J. A. Kromann, Christensen, ank. 30. Oktbr. til Aberdeen. — Ellen, Svane, ankom 30. Oktbr. til Pillau. — Johanne, Hansen, ank. 27. Oktbr. til Legué. — Hermod, Dreimann, var 28. Oktbr. sejlfærdig i Sundsvall best. til Eu. — Svanen, Møllmann, er ank. til Flensborg. — Ansgar, Lauritzen, ank. 30. Oktbr. til Faaborg. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 31. Oktbr. til Païmpol. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 30. Oktbr. til Fowey paa Rejsen til Charlestown. — Harboe, Hansen, ank. 29. Oktbr. til Stettin. — Edmund, Philipsen, afg. 27. Oktbr. fra Aalborg til Sverrig. — Karen, Eriksen, afg. 28. Oktbr. fra Aarhus til Sverrig. — Salus, Bager, afg. 28. Oktbr. fra Frederikshavn til Pillau. — Alma Marie, Hansen, ank. 30. Oktbr. til London. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 31. Oktbr. til Frederiksstad. — Anne Cecilie, Dreie, ank. 31. Oktbr. til Landskrona. — Hansigne, Kastrup, ank. 30. Oktbr. til Göteborg. — Enigheden, Petersen, ank. 31. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Johanne, Østermann, ank. 2. Novbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse til Frankrig. — Eden, Petersen, ank. 2. Novbr. til Stranraer. — Ingeborg, Svane, ank. 1. Novbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Aaby til St. Valery sur Somme. — Hertha, Krull, ank. 1. Novbr. til St. Nazaire. — Niels Juel, Nielsen, ank. 2. Novbr. til Newport Mon. — Marie Sophie, Tofte, afgik 1. Novbr. fra Kbhvn. til Samsø. — Paket, Friis, afgik 1. Novbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — De tvende Brødre, Boye, ank. 30. Oktbr. til Nørre Sundby. — Mathilde, Rasmussen, ank. 1. Novbr. til Kbhvn. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 1. Novbr. til Odense. — Pauline, Jørgensen, ank. 1. Novbr. til Odense. — Hermod, Dreimann, pass. 3. Novbr. Helsingør paa Rejse fra Sundsvall til Eu. — Anne, Johansen, ankom 4. Novbr. til Kbhvn. — Argus, Jensen, ankom 4. Novbr. til Sables d'Olonne. —

Fuglen, Petersen, ank. 2. Novbr. til Åbo. — Noah, Eriksen, ank. 2. Novbr. til Libau.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaletene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Horns-Rev. Ringkjøbing-Dyb.** Ved SØ-Enden af *Søren Boubjergs-Knob* er der funden Puller med 6 à 8 Fod i en Afstand af indtil 3 Kbl. Ø. og SØ. for den sribede Spidstønde med Ballon *Søren Boubjergs-Knob SØ*. Ved Sømærket er der nu kun 2¼ Fv. Det vil blive flyttet SØ. hen uden for Pullerne.

**Jyllands V.-Kyst. Vorupør.** Fyrhusene til *Vorupør* Ledefyr ere malede røde med hvidt, vandret Bælte.

**Kattegat. Grenaa N. Lille-Rev.** En rød Spidstønde med Stage og 3 opadvendte Koste er i 4 Fv. Vand udlagt 1¼ Kbl. SØ. t. Ø. for *Lille-Rev*. Linien *Grenaa* hvide, faste Fyr overet med det grønne Havnefyrr gaar vel fri Ø. om Tønden.

**Limfjorden. Risgaard-Bredning. Rotholm-Rev.** Paa *Rotholm-Rev* er i c. 11 Fod Vand funden en Sten med c. 5 Fod, 1¼ Kbl. V. t. N. ½ N. fra den sribede Stage med en Kost over en Halmvisk ved Revets N.-Kant. 56° 44', N. Br. 9° 10', Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Svellig. Sundet. Falsterbo V.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er en Jagt sunken i 4¾ Fv. Vand, 2¼ Kbl. V. t. S. fra *Falsterbo* Fyr. Mindste Dybde over Vraget er 24 Fod.

**Trelleborg.** En Lystønde, der viser vekslende rødt og hvidt Lys, er udlagt ved Rønden til *Trelleborg*, tæt N. t. Ø. for den indre Klokketønde. Den hvide Lanterne paa denne er slukket.

**Tyskland. Danziger Bugt.** I November 1901 foretages Vinterafmærkningen i *Danziger Bugt*.

**Greifswalder Oie Ø.** Vraget af Skonnerten "*Marie*" ligger i 21 Fod Vand 4 Kbl. S. 71° Ø. fra *Greifswalder Oie* Fyr, En Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse ligger i 24 Fod Vand. 2 Kbl. ØNØ. for Vraget.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Rundøund.** Den 1ste November 1901 tændes *Rundøund* Fyrlampe paa *Sævikstein*. Den viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra N. 56° Ø., fri S. om Grundene ved *Storeskjar*, gennem Ø. til S. 86° Ø., fri N. om *Kviens*, rødt fra N. 60° V. til N. 72° V., fri S. om *Jeitmaren*, hvidt derfra til V., fri N. om *Goldneset*, grønt derfra til S. 60° V., fri N. om *Barene*. Flammens Højde: 81 Fod. Lysævnen 7 Kml. for hvidt, 4,5 Kml. for rødt og 4 Kml. for grønt Lys Lille, hvidt Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 22' 40" N. Br. 5° 38' 10" Ø. Lgd.

**Bremanger. Kalvaag.** En 6 Fods Grund er funden i Indløbet til *Kalvaag*, ca. 1 Kbl. S. for *Leiskærfluen*. Den ligger i den N.-lige Del af den hvide, faste Vinkel i *Smørhavn* Fyr. 61° 46' N. Br. 4° 56' Ø. Lgd.

**Tyskland. Weser.** I *Neue Weser* ligge følgende Tønder nu saaledes:

Spirtønde B i 38 Fod Vand. 53° 51' 18" N. Br. 8° 0' 8" Ø. Lgd.

Spirtønde D i 33 Fod Vand. 53° 50' 37" N. Br. 8° 4' 3" Ø. Lgd.

I *Alle Weser* er rød Stumtønde D flyttet c. 1½ Kbl. S. hen og ligger nu i 29 Fod Vand. 53° 51' 54" N. Br. 8° 6' 27" Ø. Lgd.

I *Fedderwarder Farvand* ligge følgende Tønder nu saaledes:

Tønde C i 17½ Fod Vand. 53° 41' 11" N. Br. 8° 20' 21" Ø. Lgd.

Tønde D i 25½ Fod Vand. 53° 40' 35" N. Br. 8° 22' 11" Ø. Lgd.

Tønde FA i 13 Fod Vand. 53° 40' 21" N. Br. 8° 20' 58" Ø. Lgd.

Tønde FB i 16 Fod Vand. 53° 39' 48" N. Br. 8° 22' 12" Ø. Lgd.

Tønde F 1 i 14 Fod Vand. 53° 40' 30" N. Br. 8° 21' 2" Ø. Lgd.

Tønde F 2 i 16 Fod Vand. 53° 39' 55" N. Br. 8° 22' 20" Ø. Lgd.

I *Wremer Farvand* ligger sort Spidstønde Nr. 5 nu i 14

Fod Vand. 53° 39' 27" N. Br. 8° 25' 4" Ø. Lgd., og Nr. 6 i 13 Fod Vand, 53° 38' 43" N. Br. 8° 26' 23" Ø. Lgd.

Da *Robbenplaat* er tiltaget N. efter, skal Spirtønderne N, O og P i *Dwarsgat* flyttes efter Farvandet. Dybtgaaende Skibe maa indtil da ikke komme dem for nær.

**Holland. Zuiderzee. Urk.** *Urk* hvide Blinkfyr, Blink 10 S., Mørke 50 Sek., er atter tændt. Flammens Højde: 86 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Det midlertidige Fyr er slukket.

**Marken.** *Marken* hvide Fyr med Formærkelser er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket.

**Egmont.** I *Egmont* røde, faste Fyr er Lysstyrken betydelig forøget.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** I *Nieuwe Rotterdamsche Waterweg* er Spidstønde Nr. 12 med Ballon inddragen. 51° 54' 41" N. Br. 4° 14' 55" Ø. Lgd.

**England. Themsen. Warp og Sea Reach.** Vraget af Damperen *Killowen* i *Warp* er uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddragen. 51° 31' N. Br. 0° 56' Ø. Lgd. Vraget, der var sunket i *Sea Reach*, 4 Kbl. S. t. Ø. 1/4 Ø. fra *West Shoebury* Tønde er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen. 51° 30' 30" N. Br. 0° 45' 0" Ø. Lgd.

**Harwich.** Ved *Harwich* er til Brug ved Skydeøvelser rejst to Pæle, der ere 10 Fod over Højvande. Den N-lige staar i 6 Fod Vand, 7 Kbl. S. 32° Ø. fra *Walton Lower Street* Martello Taarn. 51° 57" N. Br. 1° 21' 1/2 Ø. Lgd. Den S-lige staar i 4 Fod Vand, 12 1/2 Kbl. S. 81° Ø. fra *Landguard Point* Fyr.

**Fyrskibet „Shipwash“ NNV.** Et Vrag ligger sunket 4 1/2 Kml. NNV. fra Fyrskibet *„Shipwash“*. 51° 57' 50" N. Br. 1° 41' 0" Ø. Lgd.

**Yarmouth.** Bugserbaaden *„Reaper“* er sunken i 7 1/2 Fv. Vand 5 Kbl. N. 80° Ø. fra Fyrtaarnet paa *Gorleston* S.-Pier. En Vragtønde ligger tæt ved Vraget, 1 1/2 Kml. S. 41° Ø. fra *Nelson's Monument*. 52° 34' 25" N. Br. 1° 45' 20" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Granville.** Den grønne Spidstønde ved Vraget af Fartøjet *„Adolphe“*, ca. 5 Kml. N. 29° V. fra *Granville* Fyr, er bortdrevet. 48° 54' 25" N. Br. 1° 40' 20" V. Lgd.

**Baie de Saint-Brieux.** I *Saint Brieux* Bugt er Afmærkningen af Vragene *„Minstrell“* og *„Spurch“* inddragen. 48° 45' 0" N. Br. 2° 44' 23" V. Lgd. og 48° 35' 17" N. Br. 2° 39' 54" V. Lgd.

**England. Portland.** Paa *Portland* ydre Bølgebryder er rejst to 25 Fod høje, sorte Pæle. Den S-lige har Diamant paa Toppen og staar ca. 200 Alen N. 53° Ø. fra Maskinhuset paa S.-Enden af Bølgebryderen. Den N-lige har Trekant med Spidsen nedad paa Toppen ca. 600 Alen N. 17° Ø. fra den S-lige. 50° 34' N. Br. 2° 25' V. Lgd.

**Skotland. Loch Carron.** *Cat Island* Fiskerfyr er slukket. 57° 21' N. Br. 5° 38' 1/2 V. Lgd. Baakerne *Skeir Golach*, 2 1/2 Kbl. NNV. fra *Cat Island* Fyr, *Bo Nadur Skeir*, 5 1/2 Kbl. Ø. fra samme Fyr og *Ullayan*, 11 1/2 Kbl. ØSØ. fra samme Fyr, ere borttagne. Tønderne *Hawk Rock*, 1 1/2 Kbl. ØNØ., og *Birch Rock*, 8 1/2 Kbl. ØSØ. fra samme Fyr ere inddragne.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Bec d'Ambès.** Den øvre *Banc de Bec d'Ambès* Lystønde Nr. 44 er flyttet 2 1/4 Kbl. NØ. hen. 45° 1' 38" N. Br. 0° 36' 2" V. Lgd., og den midterste Lystønde Nr. 63 ved samme Grund ca. 2 Kbl. NØ. hen. 45° 2' 24" N. Br. 0° 36' 18" V. Lgd.

Fyrskibet, mærket Nr. 57, ved V.-Kant af *Ile Verte* er ombyttet med en sort Lystønde, mærket 57, der viser rødt Fyr. 45° 6' 9" N. Br. 0° 41' 31" V. Lgd.

**Garonne.** Fyrskibet, mærket 54, ved Ø.-Kant af *Banc de Bassins*, er ombyttet med en rød Lystønde, mærket 54, der viser grønt Fyr. 44° 54' 12" N. Br. 0° 32' 23" V. Lgd.

**Nova Scotia. Jeddore Harbour. Brig Rock.** Klokketønden ved *Brig Rock* er ombyttet med en rød Spidstønde. 44° 37' 15" N. Br. 62° 56' V. Lgd.

**Prince Edward Island. Georgetown Harbor.** I *Georgetown Harbor* er Afmærkningen saaledes:

*Panmure Head* sorte Spirtønde c. 3 1/2 Kbl. N. 40° Ø. fra *Panmure Head* Fyr. *Cardigan Shoal* røde Stumpstønde i 38 Fod Vand, 1 1/2 Kml. N. 19° V. fra samme Fyr. *Cardigan Shoal* røde Stumpstønde i 30 Fod Vand 1 1/2 Kml. N. 42° V. fra samme Fyr. *Panmure Shoal* sorte Spirtønde i 8 Fv. Vand 1 1/2 Kml. N. 49° V. fra samme Fyr. *Grave Point Shoal* sorte Spirtønde i 17 Fod Vand, c. 7 Kbl. S. 61° Ø. fra *St. Andrews Point* Fyr. *Knoll Shoal* røde Stumpstønde i 18 Fod Vand, c. 5 Kml. N. 74° Ø. fra samme Fyr. *Thrumcap Spit* røde Stumpstønde i 24 Fod Vand, c. 4 Kbl. N. 20° Ø. fra samme Fyr. *Gaudin Point* røde Spirtønde i 20 Fod Vand, c. 8 1/2 Kbl. N. 33° V. fra samme Fyr. *Aitkins Point Shoal* sorte Tønde i 19 Fod Vand, c. 1 1/2 Kml. N. 52° V. fra samme Fyr.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts.** Fyrskibet *„Great Round Shoal“* Nr. 42 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

**Vineyard Sound. Pasque Island S.** En 27 Fods Plade er funden c. 1 Kml. S. for *Pasque Island*, fra dens SØ.-Kant i S. 30° V., og fra dens SV.-Kant i S. 44° Ø. En anden 27 Fods Plade ligger c. 1/8 Kml. S. 10 1/2° V. fra den foregaaende.

**Virginia.** Midt i November 1901 ombyttes Fyrskibet *„Winter Quarter Shoal“* Nr. 45 midlertidig med Reservefyrskib Nr. 11. Det viser samme Fyr som Nr. 45, men Taagesignal gives med Klokke eller Gongong, Tre-Slag hver 15 Sekunder.

**South Carolina.** Den 7de November 1901 ombyttes Fyrskibet *„Charleston“* Nr. 34 midlertidig med Reservefyrskib Nr. 29. Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

**Wadmelaw River. Hart Baake.** Den sorte Baake Nr. 1 med Fyret ved N.-Siden af Løbet i *Wadmelaw River* er bortskyllet.

#### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Dominica. Roseau.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa Fort *Young* V-lige Vold. Flammens Højde: 63 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Hvid Stenpille. 15° 17' 30" N. Br. 61° 23' 30" V. Lgd.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Golfo di Policastro. Maratea Taarn.** Det røde Blinkfyr paa *Maratea* Taarn er slukket. 39° 59' 3" N. Br. 15° 42' 56" Ø. Lgd.

**Sticilien V.-Kyst. Porcelli.** Arbejderne ved Fyrtaarnet paa Grunden *Porcelli* ere indstillede og de midlertidige Lys paa Stedet slukkede.

**Grækenland. Lemnos. Mudros Havn.** En lille Koralgrund med 5 3/4 Fv. Vand ligger i *Mudros* Havn, 1 Kml. S. 85° V. fra *Mudros* Pierhoved. 39° 51' 17" N. Br. 25° 14' 17" Ø. Lgd.

#### Den N-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Forindien V.-Kyst. Harnai.** *Harnai* Fyr viser nu atter rødt Fyr med Formærkelser, Lys 8 S., Mørke 2 S. 17° 48' 30" N. Br. 73° 4' 40" Ø. Lgd.

**Forindien. Coromandel Kysten. Negapatam Red.** Paa *Negapatam* Red ligger et Vrag sunket i 24 Fod Vand c. 1 Kml. N. 66° Ø. fra *Negapatam* Fyr. Der er 12 Fod Vand over Vraget, som er afmærket med en grøn Vragtønde. 10° 46' N. Br. 79° 52' Ø. Lgd.

#### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra Ø.-Kyst. Perlak.** Paa Kanten af Grunden *Perlak* er i 6 1/2 Fv. Vand udlagt en hvid og sort lodret stribet Spidstønde med Ballon, fra Pynt *Perlak* i N. 6° V., 4° 57' 48" N. Br., 97° 54' 0" Ø. Lgd. og en hvid og sort vandret stribet Spidstønde med Ballon i 6 1/2 Fv. Vand, fra Pynt *Perlak* i N. 50° Ø. 4° 54' 48" N. Br. 97° 56' 12" Ø. Lgd.

**China Søen. Pulo Sapatu. Veteran Shoal.** Grunden *Veteran Shoal* er forgæves eftersøgt og ingen Brænding set eller Lodskud fundne, som antyder Grund paa den opgivne Plads. Den er udtagen af de *engelske* Kort. 9° 45' 17" N. Br. 109° 11' Ø. Lgd.

**Cochinchina. Donai.** Den rød og hvid lodret stribede Baake paa *Donai* venstre Bred, neden for *Bienhoa*, lige over for Øen *Cu-Lao-Pho*, er bortskyllet. Midlertidig vises en rød og hvid lodret stribet Stander paa Baakens Plads.

**Japan. Hokkaido. Atoyamisaki, Keramuimisaki og Noshapusaki** Fyr brænde og Taagesignalerne ved Fyrene ere i Virksomhed hele Aaret.

#### Karantænebestemmelser m. m.

*Brasilien.* — *Rio de Janeiro* er erklæret for pestsmittet.

**Esbjerg.**  
Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Mollerups**  
Skibsmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Danmark .....			76	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....			101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....			90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91
Carl .....			42	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....			83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84
Skjold .....			59 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	60
Urania .....			48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union .....			92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 .....			84	86
Østasiatiske .....			90	91
Østersøen .....			104	107
Nordøen .....			56	60
Torm .....			90	98
Gorm .....			—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....	57—	59	57	62
Dansk-russisk Dampsk. ....			—	—
Højmdal .....			95	107
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> foren. Dampsk. ....			100	102
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — .....			—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Norden .....			—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Stats amort. ....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> uopsig. Stats .....			97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Husejer Kreditk. ....			88	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Kbhvns Kreditf. ....			85	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 2. Serie ..	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 1. — ..			91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> — — 7 — .....			92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>100</sub> Landkreditk. 8 — .....			84	86
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank .....			135 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	136
Privatbank .....			122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank .....			121	122
Handelsbank .....			119	120
Grundejerbank .....			101	103
Burm. & Wain .....			69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	70 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....			85	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....			109	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 6. Novbr. 1901.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.14	18.10
Paris .....	72.85	—
Amsterdam .....	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Novbr. 1901.

Russiske Noter ..	216.80
4% Russiske Consols .....	99.10
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	92.80
5% Mexikanske 1899 .....	97.20
5% Rumænske Stats .....	91.20
4% — — 1890 .....	76.90

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

Forenede Dampskibsselskab 10,000, „Danmark“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 6,000, „Urania“ 20,000, „Dampskibssels. af 1896“ 6,000, „Øst-asiatiske“ 16,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

30. Series

2den Trækning begynder Onsdag den 13de November 1901.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinsttrække.			Hovedgevinsttrække.			2. Præmiegevinsttrække.		
1	Gevinst paa	800 Kr.	1	Gevinst paa	1200 Kr.	1	Gevinst paa	600 Kr.
1	—	460	1	—	900	1	—	460
1	—	300	1	—	000	1	—	300
3	—	160	3	—	300	3	—	160
30	—	100	30	—	200	30	—	100
55	—	50	55	—	100	55	—	50
68	—	25	68	—	50	68	—	25
100	—	10	100	—	20	100	—	10
1341	—	8	1341	—	10	1341	—	8

Desuden 225 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 5,025 Gevinster,

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 150 og 75 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lødsedler til Trækningen sælges og fornyes à 1 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Lørdag den 9. November 1901, Kl. 11 Form., bliver ved offentlig Avktion, der afholdes paa Orlogsværftet, bortsolgt: 8800 Pd. Tovværk, 4000 Pd. Spild af Tov, 400 Pd. Klude, 100 Pd. Haardug, 100 Pd. umalet Sejldug, 100 Pd. Læder, 100 Pd. Bly, 200 Pd. Messing, 24000 Pd. Staalaffald, 4125 Pd. Metaller, 1 Søur, 1 Sekstant, 5 Kikkerter, 30 Vandfæde, 200 Pakkasser m. m.

Sagerne paavises Torsdag d. 7. og Fredag den 8. ds. fra Kl. 10—2 i Magasinet for kasseret Gods, hvor Kataloger til den Tid udleveres.

Orlogsværftets Centralkontor, den 1. November 1901.

Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet anerkendte Petroleumsmotor „Rap“ er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbejdsevne, simple Konstruktion, lille Petroleumforbrug og aldrig i Jordan, hvorved den har erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til Fiskeribrug, henhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensens Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

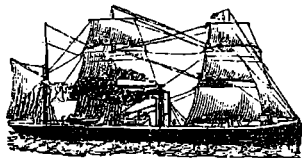
modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.



**Største Forretning**  
i udenlandsk  
**Stue-, Have-, Skibs-  
og Vandfyrværkeri.**  
Kularte Lampions og Lys-Balloner.  
**Julius Berthelsen,**  
Nørre Boulevard 104.  
Telef. 19583.



**S. Sørensen.**  
(Jens P. Axelsens Efflgr.)  
**Skibsproviantering.**  
Ved Havnen 12, Randers.

**Wald. Petersen's**  
**Kjøudsalg.**  
**Toldbodvej 44.**  
Telefon 5636.

Det betaler sig for  
**Enhver**  
at proviantere hos  
**J. P. Johansen,**  
gl. Toldbod, Aarhus. Telef. 1332.

**N. WULFF,**  
Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

**Jacob Svendsen's**  
Skibsværft,  
**Refshaleen.**  
Kjøbenhavn.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Skibsmæglere, Speditører m. fl.**

**Holm & Wonsild,**  
Skibsmæglere, Dampskibssagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

**EMIL STEPHENSEN,**  
**SPEDITØR. TOLDKLARERER.**  
Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 29. St.  
Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

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

**Skibsbygger**  
**Richard Schrøder,**  
Horsens,  
anbefaler sig med Nybyg-  
ninger og Reparationer.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
**Toldbodgade 17.**  
Alle Brødsorter føres.  
Babat for d'Herrer Skibarestavtører.

Filial:  
St. Strandstræde 43.

**Marius Hoffgaard,**  
Fotograf.  
Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.  
Atelier St. Strandstræde 6, 2.  
Fotografier af forskellige danske  
Skibe have altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.

**Esbjerg Skibsværft.**  
S. Abrahamsen.  
Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

**Aarhus Skibsværft.**  
**S. Christoffersen,**  
Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

**Raff. Skibs-Beg**  
i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begäran.  
**Halmstads Beck-, Refina-  
deri- och Taktjärefabrik.**

**HECKSHER & SØN,**

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

**Bjerre & Rømer,**  
Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.



**E. Husted & Co.**

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



**LISABON,**

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Saltteksport,  
Befragtningsagenter.

**Peter M. Simoni,**  
Skibsmægler,  
**Lloyd's Agent.**  
**AALBORG.**  
Telegr. Adr.: Peter.

**Michael Lund,**

Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr.-Adr.: Lund.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus.

**Wiese & Co.,**

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

**Lissabon.**

Telegr.-Adr.: WIESE.

**SØBORG & BENTHIN,**

Skibsmæglere,

**AALBORG.**

Telegrafadresse: „Søborg“  
Telefon Nr. 56.

**VI BYGGE OG REPARERE**

Jærn- & Staalskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.

**Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.**  
Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

**Kjøbenhavns**

**Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN,**  
Skomagermester,  
**77, Bredgade 77,**  
Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasses saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.

Telefon 4819.

## Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

Lægemidlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område, er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre, at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elixir, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgning efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktorens Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangeaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemiddel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer aflagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaast omkring efter at have benyttet Lægemidlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgivet som uhelbredelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjerter-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæresonder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbausende kort Tid. Delvis Lamhed, Loeomotor Ataxia, Vattersot, Podagra, Hjertesyg og Hæmorhoider kureres hurtigt og varigt. Dette Middel renses hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodomløbet og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personansæelse« hos Livets Elixir — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemidlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom De lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaaende Post.

## Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE  
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

## V. Børsholt, Aalborg. Algade 20.

Stort Lager af prima Skibsbrød.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

## Tønderings

Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

## Skibs-

## Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

## P. Jørgensen, Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde **solidt og billigt.**

## Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Videnskab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

## Oljetøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,  
20, Østerbro 20.

## Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Anders Nielsens  
Fedevarerforretning.  
Fredericiagade 27.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,  
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,  
Hj. af Nordre Frihavnsvej,  
udfører alt

**Skibsarbejde**  
hurtigt, solidt og billigt.  
Telf. 23237.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

PETER IBSSEN.

Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Diotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Højesteretsdom. — Kjøbenhavn, den 7. November 1901. — Telegrafering uden Traad. — Indsætning af en Krumtapakse i aaben Sø. — Fra Smaalandsfarvandet. — Søvejsreglernes Artikel 21. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Personalia. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

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

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

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. November 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Efft.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**V. Børsholt,**  
Aalborg. **Algade 20.**  
Stort Lager af prima Skibsbrød.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



Havnens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning anbefales enhver.

**Hans Jensen,**  
Havnen Nr. 5,  
Horsens.

Kjøbenhavns elektr.

### Dampvaskeri

anbefales.

*Kemisk Tøjrensning.*  
Hurtigste Ekspedition.  
30, Hauserplads 30.  
**L. Petersen.**



### Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter. Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

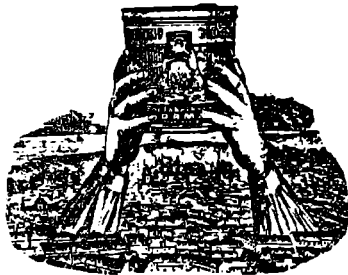
### C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

**Kattesundet 14.**

### A. Formann.

De Danske Svineslagteriers  
**Konserverfabrik**

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE  
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**



Er „Moss-Rose“-Tobakken søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og pryget selve Omvælpapiret.

### Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongensgade Nr. 9.  
Aalborg.

**N. WULFF,**  
Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

**N. M. Hansen,**  
Bagermester,  
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibrestavratører.

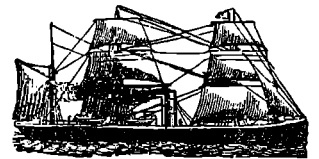
Filial:  
St. Strandstræde 43.

### Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.



**S. Sørensen.**  
(Jens P. Axelsens Eftfgr.)  
Skibsproviantering.  
Ved Havnen 12, Randers.

### P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg, anbefaler sig med Nybygninger af saavel større som mindre Træskibe til billigste Priser.  
Reparation udføres omhyggeligt.

### Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler  
Marine } og Overhedere

samt fabrikeres og leveres af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

**Skibsbygger**  
**Richard Schrøder,**

Horsens,  
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

**Wald. Petersen's**  
Kjøudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

## Sammenstød i Taage.

Engelsk Admiralitetsretsdøm.

Dampskibet *Walter Thomas*, 2,213 Brutto Tons, befandt sig d. 12. Juli i Gibraltarstrædet 6 à 7 Kvartmil sydost for Kap Tarifa og laa med Kurs øst med en Fart af 2 til 2½ Knob; det var tæt Taage og øst-gaaende Strøm. Lanterneerne var i Orden og Dampfløjten brugtes paa anordnet Maade som Taagesignal. Omtrent Kl. 11½ om Aftenen hørtes paa Bagbords Boug i nogen Afstand en Dampers Fløjte. „*Walter Thomas*“ stansede sin Maskine og der gaves et langt Fløjtestød.

Den anden Dampers Fløjte hørtes anden og tredje Gang trækkende sig noget mere agterlig, og Signalerne besvaredes fra „*Walter Thomas*“; denne havde nu næsten tabt al Fart gennem Vandet og man lod Maskinen gøre et Par Omdrejninger, hvorefter den atter stoppedes. Den fremmede Dampers Fløjte hørtes endnu en Gang, stadig mere agterlig, og blev besvaret af „*Walter Thomas*“, der stadig holdt samme Kurs med stoppet Maskine og næsten ingen Fart gennem Vandet. Kort efter saas den fremmede Dampers Toplanterne om Bagbord i en Skibslængdes Afstand og umiddelbart efter dens røde Lanterne, medens der hørtes et kort Fløjtestød. „*Walter Thomas*“ Ror blev straks lagt haardt Bagbord og der gaves et kort Fløjtestød, men der var saa godt som ingen Skibsmagt, og den anden Damper, der kom med stærk Fart og nu viste begge Sidelanterner, ramte med sin Stævn og Bagbords Boug „*Walter Thomas*“ Bagbordsside ved Kulbunkerne og frembragte saa betydelig Skade, at „*Walter Thomas*“ kort efter sank.

Damperen *Romney*, 2,904 Brutto Tons, var den paagældende Aften i Gibraltarstrædet og laa med en Kurs af S. 62° V., idet den gjorde en Fart af omtrent 3 Knob; Lanterneerne brændte klart og Taagesignal blev givet paa foreskrevet Maade. Man hørte da et langt Fløjtestød og bemærkede en Dampers Toplanterne og grønne Sidelanterne omtrent to Streger paa Styrbords Boug i en Afstand af mellem ½ og ¾ Sømil. Maskinen blev stoppet, der blev givet to korte Fløjtestød og Roret blev lagt haardt Styrbord.

Den fremmede Damper — „*Walter Thomas*“ — gav intet Signal som Svar, men i Stedet for at passere om Styrbord, viste den kort efter sin røde Lanterne paa „*Romney*“s Styrbords Boug, hvorved der opstod Fare for Sammenstød. „*Romney*“s Maskine blev straks slaaet fuld Kraft bak og der blev givet 3 korte Fløjtestød, men „*Walter Thomas*“ kom med stærk Fart og ramte med sin Bagbords Side „*Romney*“s Stævn.

Retten kendte „*Romney*“ alene skyldig i Sammenstødet. Præsidenten, Sir V. F. Jeune, udtalte i Domsafsigelsen omtrent følgende: Der findes i denne Sag en absolut Uoverensstemmelse i Parternes Udsagn; de to Fremstillinger er i en haabløs Modstrid med hinanden og det kommer altsaa an paa, hvilken af de to, man skal tro. Sagsøgeren, „*Walter Thomas*“ Rederi, hævder, at „*Romney*“ fremkaldte Sammenstødet ved at give Styrbords Ror paa et Tidspunkt, da den ingen Ret havde til en saadan Manøvre, og da det var farligt at gøre det; for at hævde dette, maa Sagsøgerne ogsaa hævde, at de havde „*Romney*“ paa deres Bagbords Boug. Paa den anden Side hævder „*Romney*“, at Grunden til Sammenstødet var, at „*Walter Thomas*“ med Urette lagde Roret Bagbord paa et Tidspunkt, da den havde „*Romney*“ om Styrbord. Forklaringerne er altsaa ganske afvigende. Ved Afgørelsen af Skyldspørgsmaalet er der imidlertid et meget betydningsfuldt Forhold, der gør, at jeg ikke kan fæste Lid til de fra „*Romney*“s Side afgivne Forklaringer. Det er Forholdet med Hensyn til Taagens Tæthed i Sammenstødsøjeblikket. Efter „*Romney*“s Forklaringer saa man „*Walter Thomas*“ grønne Lanterne i en Afstand af ¾ til 1 Kvartmil, men i saa Fald kan Taagen ikke have været saa tæt, som det er fremhævet af „*Walter Thomas*“, og som det fremgaar af Sagens Dokumenter. For „*Romney*“ er det nødvendigt at hævde, at Taagen ikke var saa tæt, og at Skibe kunne ses i den angivne Afstand, thi ellers kan „*Romney*“ ikke retfærdiggøre, at den gav Styrbords Ror og angav dette med 2 Fløjtestød; dette vilde jo have været fudstændig urigtig handlet, hvis den ikke paa det Tidspunkt havde set „*Walter Thomas*“ grønne Lanterne. Da nu imidlertid alle Dokumenter klart udviser, at det var tæt Taage, en pludselig tæt Taage, hvilket blandt andet ogsaa fremgaar af „*Romney*“s egen Forklaring om dens Taagesignaler, kan jeg ikke fæste Lid til dens Fremstilling af Begivenhederne ved Sammenstødet; jeg er af den Mening, at „*Romney*“ fremkaldte Sammenstødet ved urigtig at give Styrbords Ror. Hvad „*Walter Thomas*“ angaar, da kan jeg ikke andet end fæste Lid til dens Fremstilling og jeg kan ikke i denne finde noget, som kunde medføre, at dette Skib kan siges at have nogen Skyld i det skete Sammenstød. Jeg maa derfor erklære „*Romney*“ for alene skyldig i Sammenstødet.

## Fra Rigsdagen.

(Sluttet.)

### Jærnbanelaksternerne.

De forskellige Talere, der behandlede Statsbanernes Forhold, kom kun flygtigt ind paa Spørgsmaalet om Jærnbanelaksternerne, idet der senere, naar Lovforslaget om disses Revision fremkommer, bliver Lejlighed til at drøfte dem nærmere. Vi refererer kun en enkelt Taler.

N. Pedersen (Venstrereformpartiet): Jeg vil gerne sige et Par Ord vedrørende de lave Gods- og Personlakster paa vore Jærnbaner. Klausen sagde, at lave Person- og Godslakster er et uhyre Gode for Befolkningen, og at de tjener til Samfundets Bedste derigennem, at de lave Personlakster gør det let at rejse rundt i vort Land, og at de lave Godslakster paa en meget virksom Maade ophjælper vort Erhvervsliv. Det kan jo lyde meget godt, men jeg vil dog gøre opmærksom paa, at de Folk, som særlig benytter Tiden til at rejse rundt i vort Land, i alt væsentlig hører til de Samfundsklasser, som

har rigeligt baade med Tid og med Penge, og det er altsaa deres Rejser, Staten og derigennem samtlige Statsborgere bidrager til at betale. Hvad de lave Godsbanetakster angaar, indrømmer jeg, at de selvfølgelig kan have nogen Indflydelse paa Varepriserne, i alt Fald for de Varers Vedkommende, der sælges her i Landet, medens de for de Varers Vedkommende, som gaar til Udlandet, snarere vil have den modsatte Virkning, men de lave Godsbanetakster vil væsentlig begunstige Storhandelen og Storindustrien, i det hele taget Storproducenterne, som sender de store Varemængder omkring, dels til Indlandet, dels til Udlandet. Jeg ser derfor ikke rettere, end at hele dette Forhold under de nuværende Omstændigheder, hvor hele Statsbanevæsenet giver Statskassen et overordentlig stort aarligt Underskud, er en Uretfærdighed mod de ubemidlede Samfundsklasser, som gennem deres Skatter maa være med til at dække dette Underskud.

### Bøgestrømmen og Ulfshaleløbet.

J. Jensen (Venstrereformpartiet) Paa Finansloven i Fjor blev der bevilget et Tilskud paa 211.600 Kr. til Uddybning af Bøgestrømmen. Denne Bevilling er jo ikke anvendt endnu, men der er kun foretaget de nødvendige Forberedelser til Arbejdets Udførelse. Nu fremkom der under Finanslovens Behandling i Fjor et Ønske om en Deling af dette Beløb saaledes, at Ulfshalestrømmen blev uddybet samtidig. Tanken med Forslaget var, at Bøgestrømmen skulde sluge hele dette Beløb, men det ønskedes nu, at Beløbet deltes, saaledes at Ulfshalestrømmen, som nu er uedlagt som Gennemløb mellem Møen og Nyord, kunde uddybes, saa at der blev nærmere Forbindelse med Stege. Hvorvidt dette er rigtigt, skal jeg ikke udtale mig om; der er imidlertid fremkommet Røster ikke alene fra Fiskerne derovre, men særlig ogsaa fra en Del søkyndige Folk imod, at dette Beløb deles. De ønsker, at hele Beløbet skal anvendes til Uddybning af Bøgestrømmen og ønsker ikke Ulfshaleløbet oprenset eller uddybet. Naar jeg altsaa her skulde fremsige noget Ønske, skulde det være en Forespørgsel til Indenrigsministeren, om der er foretaget de nødvendige tekniske Forberedelser for at undersøge, om det hele Beløb vil kunne bruges til Uddybning af Bøgestrømmen eller om der ogsaa kunde blive et Beløb til Uddybning af Ulfshaleløbet. Jeg kunde tænke mig, at der under de tekniske Forarbejder, som er anstillede, kunde være taget under Overvejelse, om der ikke for det bevilgede Beløb kunde ske en Uddybning begge Steder, hvis det ønskedes af de stedlige Repræsentanter, at Ulfshaleløbet ogsaa skulde oprenses. Men jeg kunde ogsaa tænke mig, at en Uddybning begge Steder ikke kunde ske uden paa Bekostning af Uddybningen af Bøgestrømmen. Jeg vil altsaa kun rette den Forespørgsel, om der ved Anvendelsen af Pengene er tænkt paa en Uddybning af begge Løbene, eller om der kun er beregnet et tilstrækkeligt Beløb til at uddybe Bøgestrømmen. Kan de bevilgede Penge slaa til ogsaa til Uddybningen af Ulfshalestrømmen, saa har jeg selvfølgelig ikke noget imod, at de ogsaa bliver anvendte dertil.

Finansministeren (Hage): J. Jensen har spurgt, hvorledes det gaar med Uddybningen af Bøgestrømmen, hvortil der paa Finansloven for det løbende Aar er bevilget en Sum af indtil 211.000 Kr., og i Forbindelse dermed, hvorledes det gaar med Uddybningen af Ulfshaleløbet. Denne Bevilling, som oprindeligt var forlangt alene til Uddybning af Bøgestrømmen, blev under Behandlingen i Fjor ændret derhen, at for saa vidt ikke hele Summen medgik til Uddybningen af Bøgestrømmen, kunde det, der blev tilovers, anvendes til Forsøg med Gennemgravning af Barrerne ved Ulfshaleløbet. Nu har det vist sig, efter at der er afholdt Licitation, at det laveste Tilbud for Udførelsen af Oprensningen af Bøgestrømmen ikke gaar op over omtrent 85.000 Kr.; det er altsaa en forholdsvis meget betydelig Sum, der bliver tilbage, og det samme Entreprenørfirma, som har paataget sig Uddybningen af Bøgestrømmen, vil endvidere paatage sig de Arbejder i Ulfshaleløbet, som man fra Statens Side maatte ønske foretagne. Der er altsaa Udsigt til, at der for den givne Bevilling vil kunne gøres et alvorligt Forsøg paa at se, hvad man kan faa ud ved Gennemgravning af Ulfshaleløbet.

Kjøbenhavn, d. 14. Novbr. 1901.

Spørgsmaalet om en Nød- og Tilflugtshavn ved Nexø synes at være uddødeligt. Skønt Havnen derovre for Tiden ved Statens Foranstaltning uddybes saaledes, at den tilfredsstiller de Fordringer, danske Sejlskibe stiller til den, og skønt der intet foreligger om, at danske Dampskibsredere eller Dampskibsførere kræver en yderligere Uddybning, fortsættes dog Agitationen for en saadan. Det er nu Dansk Navigatørforening, der har taget denne Agitation i sin Haand, og hertil er der i for sig intet at sige. Enhver Skibsreder og enhver

søfarende kan naturligvis intet have imod hverken dette eller nogetsomhelst andet Havneanlæg; saadanne Havne forøger jo altid Sikkerheden for de søfarende, og Idealet vilde naturligvis være, at der var en Havn paa ethvert Sted, hvor en saadan overhovedet kunde anlægges. Men større og ledende Foreninger maa i vore Dage ikke tage dette Hensyn alene; de maa tillige spørge sig selv, om der er tilstrækkelig Grund for Staten til at ofre de Penge, saadanne Havneanlæg kræver; dette er bl. a. Betingelsen for, at Staten med fuld Tillid kan lytte til deres Raad og modtage deres Vejledning. Nu mener naturligvis Dansk Navigatørforening, at der er god Grund for Staten til at anvende de 600.000 Kr. paa en større Havn ved Nexø, som Anlægget af en saadan udkræver, og denne Mening kan være meget berettiget. Det bliver da Foreningens naturlige Opgave at overbevise Regering og Rigsdag om, at Foreningens Opfattelse af denne Sag er rigtig, hvorefter Pengene naturligvis bevilges. Man kunde ganske vist tænke sig Muligheden af, at Regeringen raadførte sig med Landets øvrige ledende Søfartsforeninger, inden den bestemte sig; den vilde jo da straks støde paa det Faktum, at disse — deriblandt baade Redernes og Skibsførernes — gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har ment ikke at burde anbefale det omtalte større Havneanlæg ved Nexø. Men saa var der jo endda den Udvej for Navigatørforeningen, at den kunde vinde disse andre Foreninger for sin Opfattelse, hvad mulig vilde give dens Fordring noget større Vægt.

Vi ser nu af „Hamb. Børsen-Halle“ for d. 2. ds., at Navigatørforeningen har valgt at gaa en anden Vej, idet den til tyske Søfartsforeninger har udsendt et Cirkulære i den Hensigt at faa deres Støtte for Sagen, og den paatænker at søge en lignende Støtte hos engelske Foreninger. Dette vil nok lykkes. De udenlandske Foreninger, der ikke besværes af disse kedelige Hensyn til Bekostningen, som de fleste af vore hjemlige Foreninger har ment at burde tage, vil sikkert raade den danske Regering til at rykke ud med de 600.000 Kr. Hvorfor skulde de ikke gøre det? Kun hvis vor Regering skulde være saa snedig at sige, at naar Nexø Havnen har en saa stor international Betydning, saa maa Udlandet under en eller anden Form bidrage til dens Anlæg — man har jo Eksempler paa noget lignende —, var det muligt, at Interessen i Udlandet kølnedes. Men forløbige bør man med Interesse afvente Udviklingen i Udlandets Søfartskredse af denne Bevægelse, der er rejst ved dansk Initiativ. Vi maa jo i hvert Fald faa Krav paa Udlandets Taknemmelighed for at have gjort det opmærksom paa en Trang, hvis Tilstedeværelse det forinden ikke synes at have gjort sig ganske klar.

Vi har sluttelig kun en eneste Henstilling at gøre. I „Hamb. Børsen-Halle“, der jo er et ledende tysk Handels- og Søfartsblad, læser vi en Fremstilling af Spørgsmaalet om Nexø Havnen, der rent ud sagt er noget af det uvederhæftigste, vi længe har set. Vi sigter ikke hermed til den lille Meddelelse om, at Navigatørforeningens Bestyrelse paa en Rejse i disse Dage har undersøgt Forholdene ved alle Bornholms Østkysthavne og er kommet til det Resultat, at Nexø er det eneste Sted, hvor der kan være Tale om at lægge en Tilflugtshavn. Dette er jo i hvert Fald for danske Læsere ikke saa overraskende, eftersom alle de Kommissioner og Enkeltmænd, og det er mange, der i Fortiden har beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, er kommet til netop det samme Resultat. Men vi sigter navnlig til en Paastand om, at det skyldes en Agitation fra Rønne, endog fra enkelte Personer i denne By, at Planen om Nexø Havns videre Uddybning ikke er blevet fremmet. Der ligger heri en grim Insinuation mod de ansete danske Søfartsorganisationer, der i de sidste Aar har behandlet denne Sag og hvis Motiver foreligger klart for Offentligheden gennem Aarsberetninger og offentliggjorte Forhandlinger. Vi henstiller til Dansk Navigatørforening, der selvfølgelig

lig er uden Ansvar for dette, gennem sine Forbindelser i Udlandet at hindre den videre Udbredelse af saadanne i sig selv saa taabelige Paastande.

I Kulminerne i Wales er i den sidste Tid opstaaet en ganske ejendommelig Form for Arbejdsvanskeligheder. Arbejderne har nemlig besluttet paa visse, nærmere bestemte Dage at standse Arbejdet, ikke for at fremvinge en højere Løn eller overhovedet i Anledning af Konflikter med Arbejdsgiverne, men udelukkende for ved en kort Standsning af Produktionen at hindre at Kulpriserne daler yderligere, hvad de, mulig med Rette, mener vilde have en Reduktion af Arbejdslønnen til Følge. Den saaledes planlagte Arbejdsstandsning har allerede været iværksat i et Par Dage; dens Virkninger er det endnu for tidligt at bedømme. Der foreligger altsaa ikke her nogen egentlig Strejke; det er en hel ny Art af Arbejdsstandsning, der er Tale om, og det interessante Spørgsmaal opstaar derfor, hvilken Indflydelse denne Standsning vil have paa visse af de sædvanlige Kulcertepartiets Bestemmelser. I „Fairplay“ oplyser en Skibsreder, at hans Damper, der var fragtet paa det sædvanlige Wales Kulcerteparti, laa i Swansea sidst i Oktober, da Arbejdsstandsningen fandt Sted, og dens Liggedage udløb tidligt om Lørdagen d. 23. Oktober. Befragterne forlangte nu af Kaptajnen Forlængelse af Liggetiden paa Grund af Arbejdsstandsningen, men dette afslog Kaptajnen. Damperen blev ikke lastet før d. 26. Oktober, og der forlangtes Godtgørelse for Liggedage fra Lørdag Morgen, men dette blev nægtet. Rederen spørger nu, om Befragteren ikke er pligtig at betale saadan Godtgørelse, da han formentlig ikke dækkes af den tredje Klausul i Wales Kulcertepartiet. „Fairplay“ svarer hertil, at den nævnte Klausuls Ordlyd tilsyneladende dækker Befragteren mod Følgerne af enhver Standsning, ligegyldig af hvilken Grund. Retslig set vil den imidlertid næppe berettigede Befragteren til at fordre en Forlængelse af Liggedage, undtagen hvis Arbejdsstandsningen er forårsaget ved Strejke, Konflikt, Lock-out, Oprør etc. eller anden i Klausulen særlig nævnt Aarsag. Den Dag, Arbejdet paa denne Maade standses, er ikke, som Arbejderne kalder det, en Fridag (a holiday) i den Betydning, Ordrene „holiday“ og „local holiday“ har i Klausulen. Arbejdsstandsningen maa paa en eller anden Maade have sin Aarsag i en Strejke, Konflikt, Lock-out, Oprør etc.; en frivillig Standsning som denne synes ikke at kunne komme ind under Klausulen. Spørgsmaalet kan imidlertid ikke besvares med Sikkerhed.

Fra Hull skrives: En for Redere og Skibsførere vigtig Sag har i disse Dage faaet sin Afgørelse ved Domstolen hersteds.

Briggen „Dilling“ af Kalmar, der var befragtet med en Ladning Træløst til Hull, var ifølge Certepartiet forpligtet til at klarere i Hull hos d'Hrr. George Latus & Co. eller deres Agent eller betale Skadeserstatning med 10 pCt. Ved Ankomsten til Hull indklareredes imidlertid hos et andet Skibsmæglerfirma. Lastemodtagerne tilbageholdt da paa George Latus & Co.s Vegne 10 pCt. af Fragten paa Grund af brudt Certeparti, hvorfor Briggens Rederi indstævnte Lastemodtagerne med Krav paa Udbetaling af det tilbageholdte Beløb. Fartøjets Advokat havde tidligere til Domstolen indbetalt 1 £ 1 sh. som Erstatning til George Latus & Co. for Indklareringen.

Ved Domsafsigelsen udtalte Dommeren, at det først maatte afgøres, om Rederi og Kaptajn ifølge Certepartiets og Konnossementets Ordlyd var forpligtet til at betale nogen Mulkt for Certepartibrud. Kaptajn og Rederi var vistnok forpligtet til at betale, men Spørgsmaalet var, om det skulde være Bøder eller Skadeserstatning. De omhandlede 10 pCt. var utvivlsomt Bøder, og Skadeserstatning var noget udenom dette. Hvert Punkt, som berørte Spørgsmaalet om mulig Fortjeneste paa Fartøjet ud over de 1 £ 1 sh. (for Indklareringen), var derfor

af særlig Vægt. Dommeren fandt imidlertid, at der for Mægleren var saare ringe Mulighed for nogen anden Forretning med Fartøjet end Indklareringen. Han tilkendte derfor Kaptajnen de 10 pCt., der var tilbageholdt af Fragten, ligesom Lastemodtagerne, der paa Mæglerens Vegne havde tilbageholdt nævnte Beløb, tildømtes at betale alle Sagsomkostninger. Indstævnte tilkendtes imidlertid de 1 £ 1 sh., der som Erstatning for Indklareringen var indbetalt til Domstolen.

Indstævntes Advokat ansaa Sagen for at være af saadan Betydning, at han agtede at appellere den.

Hvis vi ikke tager Fejl, skriver „Norg. Sjøfartst.“, hvoraf ovenstaaende er taget, har det samme Spørgsmaal tidligere været behandlet ved underordnet Ret og med samme Resultat, og det vil derfor være af stor Interesse at se, hvilken Skæbne det faar ved en højere Domstol.

Skulde Sagen mod Formodning af en eller anden Grund ikke komme ind for en højere Domstol, maa det indtil videre være fastslaaet, at en Kaptajn, som ifølge Certeparti er bunden til en bestemt Mægler i England eller, som det oftere udtrykkes, til Befragterens Agent, har Ret til, hvis han eller hans Agent betaler den brugelige Indklaringsprovision, at henvende sig til hvilken som helst Mægler, han ønsker. Det maa da ligeledes anses fastslaaet, at de 10 pCt., som omtales i Certepartiet, er løse Skræmmeskud mod Kaptajnen om Bøder, som i Virkeligheden aldrig kan inddrives i England.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende Uddrag af Konsulatberetningen fra Archangel for 1900:

Archangel besøgte i 1900 af 29 danske Fartøjer med en samlet Tonnage af 14,592 Tons; heraf var 9 Dampskibe med en Tonnage af ialt 9,959 Tons.

Af de ankomne Dampskibe medbragte to Stykgods, Resten var ballastet.

Af de ankomne Sejlskibe medbragte fire Kullast, én Saltlast, én Cement, Resten var ballastet.

Samtlige fra Archangel afgaaede danske Fartøjer medtog enten Tjære og Beg eller Træløst.

Mudringsarbejderne paa Barren og i Dwinaflodens Løb langs Byen har ogsaa under Skibsfartssæsonen 1900 været fortsat med følgende Resultat:

I Begyndelsen af Sæsonen tillodes det Skibe at passere Barren med 17½ Fods Dybgaende; noget senere hen i Sæsonen passeredes Barren af Skibe med 18 Fods Dybgaende, altsaa 1 Fods større Dybgaende end i 1899.

Til Brug for Archangels Muddermaskiner bygges en Tørdok, der ogsaa vil blive tilladt benyttet af andre Skibe. Arbejdet med denne Dok er nu skredet saa langt frem, at man tør haabe, den vil blive aabnet næste Aar. Ogsaa det Archangelsk-Murmanske Dampskibsselskab er gaaet i Gang med Bygning af en Dok. Denne vil blive ret stor og vil sikkerlig, da den skal kunne benyttes af andre end Selskabets egne Skibe, faa den største Betydning for Skibsfarten i Archangel.

Sundhedstilstanden har under hele Skibsfartssæsonen tilladt Udfærdigelse af rene Sundhedspas.

Sømandsbiblioteket for Danmark har udsendt en Anmodning til alle Sømandsvenner om Støtte, ikke mindst i Gaver af brugte Bøger. Ialt er nu udsendt 110 Kasser med c. 2,700 Bind. Blandt mange gode Vidnesbyrd anføres en Skrivelse fra Sømandspræst Høy i Hamburg, hvori det hedder, at Bogkasserne finder megen Paaskønnelse og er meget efterspurgt. Bibliotekets Adresse er Odense.



Suez-Kanal Selskabet henleder Skibsrederes Opmærksomhed paa, at Kanalen fra 1. Januar 1902 kan passeres af Skibe med større Dybgaaende end nu. For Tiden kan Skibe med et Dybgaaende af højst 7 Meter 80 Centimeter, eller i engelsk Maal 25 Fod 7 Tommer, gaa igennem Kanalen; fra 1. Januar bliver det største Dybgaaende 8 Meter eller 26 Fod 3 Tommer.

D'hr. Radau & Co., Kronstadt, telegraferer til os d. 12. ds.:

Isbryder Jermak har Ordre til at assistere Skibe fra St. Petersborg til Søs indtil d. 1. December.

Vi har modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

I Anledning af Hr. V. S. W.s Svar paa min Artikel i „Nationaltidende“s Søfartstidende for 4. Oktober med Overskriften „Søvejsreglernes Art. 21“, vil der i samme Tidende for d. 15. ds. findes et Gensvar.

G.

## Højesteretsdom.

### Overtrædelse af Sølovens § 306.

Den 25. Oktober afsagde Højesteret Dom i en Sag, under hvilken Johan Mathias Eldevig var tiltalt i Henhold til Straffelovens § 198 (uagtsomt Manddrab) og Sølovens § 306.

Den 13. April 1901 Kl. 2 om Natten fandt der mellem Kalsø og Viderø — to Smaøer i den færøiske Øgruppe — i stormfuldt Vejr et Sammenstød Sted mellem Kutteren Suduray af Thorshavn og Kutteren Borghild af Vestmanhavn, hvorved sidst nævnte sank og 3 Mand af dens Besætning druknede. Vinden var S. S. O., Borghild styrede S. O., Suduray S. V.; Suduray, der altsaa havde Vinden ind fra Bagbords Side, skulde efter Søvejsreglerne gaa af Vejen. Begge Skibes Lanterner brændte klart og maatte efter det under Sagen om Vejrforholdene oplyste kunne ses i godt  $\frac{1}{2}$  Kvartmils Afstand. Fra Borghild havde man i nogen Tid set Sudurays grønne Lanterne i Læ, men da det var denne sidste, der skulde gaa af Vejen, holdt Borghild sin Kurs og brød sig ikke videre om den grønne Lanterne.

Kort før Sammenstødet saa man den grønne Lanterne i Borghilds umiddelbare Nærhed og raabte over til Suduray om at gaa af Vejen; dette blev ogsaa forsøgt, men Suduray gik ikke klar, men ramte Borghild om Bagbord midtskibs med saa stor Kraft, at Vandet straks gennem Skibssiden strømede ind i Skibet. Det lykkedes 5 Mand af Borghilds Besætning at redde sig over paa Suduray, medens 3 Mand gik under med Skibet. Fra Besætningen paa Suduray blev der ikke gjort noget for at redde Borghilds Besætning, idet man i Øjeblikkets Angst og Forvirring tabte al Besindelse. Efter at være kommet klar af Borghild, vendte Suduray og holdt ned mod Sammenstødsstedet, men der var da intet mere at se af Skib eller Besætning.

Den tiltalte J. M. Eldevig var Bedstemand paa Suduray og overtog Hundevagten Kl. 12. Paa Dækket var foruden ham en 22aarig Fisker, der kun havde faret kort Tid til Søs, og en 15aarig Dreng, der da for første Gang gjorde Tjeneste paa et Skib. Kl. 1 gik tiltalte ned for at drikke Kaffe og gik omtrent 10 Minutter efter atter op paa Dækket; han opholdt sig mest ved Kahytsskappen, men gik ogsaa frem og tilbage paa Dækket; omtrent Kl.  $1\frac{1}{2}$  gik han ned for at ryge sig en Pipe

og paalagde de to unge Mennesker at holde godt Udkig; kort efter blev han varskoet om, at der saas en rød Lanterne i Læ saa tæt ved, at Sejlene trods Mørket kunde ses; han sprang da straks op paa Dækket og lagde Roret, der var midtskibs — det var iøvrigt ikke oplyst, at der under tiltaltes Fraværelse havde været nogen til Rors — op, saa at Skibet faldt af. Under denne Manøvre gled tiltalte et Øjeblik ud paa Rorbrættet, men efter hans Forklaring havde han ikke tabt Rorpinden, og han mente ikke, at Skibet alene herved kunde være luvet op, hvorimod han ikke havde turdet benægte, at en Sø muligvis havde forandret Skibets Retning, hvilket maatte formodes efter de om Bord i Borghild gjorte Iagttagelser.

Ved Sørrettens Dom var det udtalt, at Borghilds Lanterner maatte antages at have kunnet ses tidnok fra Suduray til at denne, navnlig i Betragtning af Skibenes ringe Fart, havde kunnet holde af, og at naar man ikke fra Suduray havde bemærket dem, kunde dette kun hidrøre fra mangelfuldt Udkig, medens tiltalte havde haft saa meget større Opfordring til selv at holde behørigt Udkig, som han ikke kunde forlade sig paa de to unge og uvøvede Folk paa Dækket. Vagtmandskabet paa Borghild havde været berettiget til at stole paa, at Suduray, som det var dens Pligt, vilde gaa af Vejen for Borghild, og det kunde ikke diskulperes tiltalte, at Borghild mulig desuagtet, hvis den vedblivende havde holdt Øje med Suduray, kunde have gjort mere for at undgaa Sammenstødet, naar det var blevet opdaget, at Suduray ikke gik af Vejen. Sammenstødet skønnedes derfor at maatte tilskrives den af tiltalte udviste Uagtsomhed. Som Følge heraf dømtes tiltalte, der ellers af sin Skipper havde faaet det Lov, at han var en paalidelig og erfaren Sømand, efter Sølovens § 306 til en Bøde af 200 Kr.; derimod frifandtes han for Tiltalen efter Straffelovens § 198, idet det ikke var oplyst, at de 3 Mænds Drukning alene var forarsaget ved hans Forhold.

Højesteret stadfæstede Sørretsdommen i Henhold til de deri anførte Grunde, ved hvilke intet væsentligt fandtes at bemærke.

## Fragtmarkedet.

Der er ingensomhelst Bedring i Fragterne, naar undtages en ringe Stigning for prompte Baade fra Sortehavet, ligesom enkelte af de indiske Havne viser lidt mere Beger, men ud over dette er Stemningen overalt lige trykket. Vi har nu Maaned efter Maaned ikke kunnet skrive om andet end idel Elendighed paa Fragtmarkedet, og desværre vil det vistnok vare lidt endnu, inden man kan skildre det i lysere Farver. Amerika i Særdeleshed er under al Kritik, og det er umuligt andet end at der sættes betydelige Summer til paa de fleste af de elendige Fragter, som daglig accepteres herfra. Det eneste Middel til at forbedre paa de sørgelige Forhold er, som vi saa ofte har nævnt, at der lægges en Del Tonnage op, og jo før Rederne, saaledes som Tiderne nu er, kan bekvemme sig til at foretage dette Skridt, des bedre vil det uden Tvivl i de fleste Tilfælde være for Selskaberne. Mange Redere lægger dog ikke op, selv om de i Forvejen kan kalkulere, at den Fragt, som de accepterer, giver Tab, idet de ræsonnerer: hellere tage et mindre Tab end at ligge stille; men hvad skal Enden blive, naar der Rejse efter Rejse sættes Penge til? At der her hjemme endnu ikke lægges Dampere op, skyldes vistnok for en stor Del den Omstændighed, at det ene Rederi ikke „vil være bekendt“ at ligge stille, medens andre sejler, men man skulde dog tro, at der nemt kunde opnaas nogenlunde Enighed blandt de danske Redere an-

gaaende Oplægningspørgsmaalet. Selv om dette imidlertid ikke sker, behøver der ikke at indtræde megen Forandring til det værre, førend Rederierne maa skride til Oplægning, hvad enten de vil eller ej, og mange vil maaske ønske, naar Regnskaberne gøres op, at de havde lagt op noget tidligere.

Det østlige Marked viser kun for Calcuttas Vedkommende noget mere Liv, og der betales glat væk 20/ pr. December til Dundee eller London. For Kul sluttet der ogsaa livligt paa Basis af 5 Rupees til Colombo, 3 $\frac{1}{2}$  til Madras. Fra Bombay til udsøgt evropæisk Havn kan faas 13/6 pr. November, men pr. December faas næppe over 13/. Risfragter knappe; der sluttet sidst til 20/ pr. Februar/Marts fra Burmah til U. K. eller Kont.

Sortehavet har været og er fremdeles ret livlig, og for November Tonnage kan nu faas 9/3 à 9/6 til udsøgt Havn. Sammenlignet med forrige Uges Rater, er der saaledes en Stigning af 6 d. at konstatere. Pr. December bydes 9/, Option Hamburg 6 d. ekstra. Fra Donauen er der ogsaa noget Begær for November Tonnage, og der er sidst betalt 12/6 N. C., 13/ Hamburg. Azoff er næsten ganske forretningsløs.

Middelhavet viser ingen Bedring, hvad Raterne angaar, omendskønt der stadig fragtes nogenlunde livligt. Alexandria betaler pr. December kun 8/ til direkte Havn, 9/ for Ordre. For Fosfat noteres 6/9 Bona/Leith, 7/ Birkenhead, 7/6 Kings Lynn, 9/6 Mühlgraben, 10/ Memel. Ertsfragterne er næsten overalt lavere; der betales sidst Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam 7/9, Cardiff 6/10 $\frac{1}{2}$ , „full terms“. For Esparto fra Afrikas Nordkyst til Firth of Forth kan faas 13/6 à 14/ pr. Ton. Dampere, som egner sig for Frugtfart, kan opnaa 8/ à 8/6 pr. Ton Dødvægt til London eller Hull.

Amerika har kun meget lidt at byde paa, og Raterne er stadig i Nedadgaaende. Korn er der intet af, og for Bomuld kan der ikke opnaas mere end 23/9 à 25/ pr. November. Fra Savannah til to kontinentale Havne er betalt 25/. Paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kont. betales højst 10/ pr. December, ja denne Rate er endog betalt for 2 Lossehavne. Der er fremdeles en Del Kulorder, men Raterne er daarlige; der betales ikke over 9/ à 9/3 til god Middelhavshavn. Tømmerfragterne fra Golfen er uforandret lave. Der er pr. Februar sluttet til 90/ for to kontinentale Lossehavne, og pr. December til 87/6 til Kontinentet og en engelsk Havn. Fra Miramichi til Englands Vestkyst er betalt 46/ for en November Damper.

La Plata er nærmest nominel pr. Novbr./Decbr. Der sluttet kun i Ny og Næ en prompt Damper og er der sidst betalt 12/6 til U. K. eller Kont. fra San Lorenzo Grænsen, 10/ fra Buenos Ayres. For den ny Høst er Markedet ligeledes uforandret flovt, og over 16/ pr. Februar fra San Lorenzo kan ikke faas.

Østersøen er meget flovt. Kun paa Grund af den nær forestaaende Slutning af Navigationen er der fra Kronstadt og andre nordlige Pladser betalt højere Fragter, saaledes 30/ Kronstadt/London, Frcs. 30/31 til Antwerpen, Hfl. 13/14 til Holland. Iøvrigt noteres pr. November 30 Frcs. Søderhamn/Honfleur, Frcs. 36/37 Sundsvall/Rouen, 25/ Kotka/Hull, Frcs. 30 Lovisa/Antwerpen. Saisonen i St. Petersborg er nu forbi, Reval er ganske forretningsløs, og fra Riga er Raterne lave som følger: 9 d. Havrebasis 22/6 D/B. til London eller Hull, 6/6 for Sleepers til Grimsby, Hfl. 11/12 D/B., Hfl. 14 Kappbjælker til Holland, Frcs. 18 Hør, Frcs. 25 D/B. og Props til Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27/28 Rouen. Libau betaler ved smaa Tilførsler næppe over 9 $\frac{3}{4}$  d. til London eller Rotterdam, 1/0 $\frac{3}{4}$  d. Rouen. Fra Königsberg kan faas 1/3 pr. Hvedequarter til London, Hull eller Rotterdam, 1/4 $\frac{1}{2}$  Antwerpen. For Smaadampere fra Sydfinland til Kjøbenhavn noteres Rm. 23 pr. Std. Brædder, til Provinshavn Rm. 2 à 3 mere.

Kulfragterne er ikke undergaaede nogen væsentlig Forandring i Ugens Løb. Til Østersøen er Begæret ikke

stort, til Middelhavet er det noget bedre, men Raterne kån ikke komme i Vejret, da Udbudet af Tonnage stadig er overordentlig rigeligt. Fra Tynen betales 4/3 à 4/6 til Swinemünde, 5/ Stettin, 4/3 à 4/6 Riga, 5/ Norrkøping, 4/9 Gefle, 4/6 à 4/9 Stockholm, 6/ Barcelona, 5/3 Genua, 6/ Venedig, 5/3 à 5/9 til dansk Provinshavn. Fra Cardiff er sidst sluttet til 5/ Swinemünde, 5/6 Stettin, 5/1 $\frac{1}{2}$  Korsør, 5/ Kjøbenhavn, 5/4 $\frac{1}{2}$  à 5/9 Genua, Frcs. 7 Marseille, 4/3 Malta, 5/3 à 5/6 Port Said, 9/6 à 10/ Aden, 19/ Hongkong, 10/6 à 11/3 River Plate.

## Spørgsmaal og Svar.

*Sp.* „Er Skibet for en om Bord tjenestegørende Person, i Henhold til dansk Sølovs § 90, forpligtet til at betale for Plombering af en hul Hjørnetand? NB. Tandens første Gang plomberet.

Skipperen har givet Tilladelse til, at Tandlægen maatte søges for Udtrækning af Tandens, hvilken Operation efter hans Formening Skibet er forpligtet til at betale, men har ikke givet Samtykke til Plombering, hvilken Operation Tandlægen mener vil gavne Patienten mest.

*Skipper.*

*Sv.* Naar man gaar ud fra, at Sølovens § 90 forpligter Skibet til at betale for Udtrækning af en daarlig Tand, maa saadan Forpligtelse til at betale for Helbredelse af Tandsygdhed efter vort Skøn ogsaa gælde i Tilfælde, hvor Helbredelsen bestaar i en Plombering af Tandens i Stedet for en Udtrækning.

## Personalia.

Styrmand K. Fischer, der midlertidig førte Dpsk. Moskov, er udnævnt til Fører af Dpsk. Oluf Bager; Styrmand O. Egense, der midlertidig førte dette Skib, har derefter overtaget Dpsk. O. B. Suhr, der midlertidig førtes af Kaptajn V. Rohde, som atter har overtaget Dpsk. Moskov.

Kaptajn H. Rasmussen fra Dpsk. Garonne, der efter sin Sygdom atter har meldt sig til Tjeneste, har overtaget Dpsk. Louise, hvis midlertidige Fører Kaptajn N. C. Krag, for kort Tid siden har overtaget Dpsk. Brage under Kaptajn Rasmussens Permission.

Under Kaptajn C. Hahns Sygdom har Kaptajn R. Kjølner fra Dpsk. H. P. Prior, der nu er oplagt, overtaget Dpsk. Sønderjylland.

Styrmand P. Houmann har foreløbig overtaget Dpsk. Saxo, da Kaptajn Th. Glösen er fratraadt for at overtage Dpsk. Jyden, hvis Fører, L. Frandsen, er bestemt til Fører af Dpsk. Olga.

Styrmand O. Mortensen er udnævnt til Fører af Dpsk. Douro; den tidligere Fører, A. Ørum, er derefter til Disposition for Dpsk. Nicolai II.

Kapt. A. N. Petersen, Fører af Dpsk. Bornholm, Dampskibsselskabet Torm, holder d. 3. Decbr. Bryllup med Frk. Mathea Hahn, Datter af Kapt. J. Hahn, Dpsk. Rolf.

### Ugens Havarier.

Peter Aneeus, Skonnert af Drammen, er d. 7. ds. strandet paa Anholts Østrev. Besætningen bjærgedes; Skibet Vrag.

Sophie, 3/m Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Nakskov til Christiania kommet paa Grund paa Hatterrevet. Flot ved egen Hjælp og indgik til Kallundborg for Eftersyn.

Caroline, Brig af Helsingborg, er passeret paa 58° 3' N. B. og 20° 36' Ø. Lgd af Dpsk. Siam af Kjøbenhavn. Caroline var forladt af Mandskabet og flød paa Lasten.

Haabet, Skonnert af Marstal, er d. 8. ds. paa Rejsen fra Drammen til Stettin med Feldspat indkommet til Swinemünde med 34 Tommer Vand i Lasten. Skibet, der nu er pumpet læns og skal losse og reparere, har allerede før paa Rejsen været læk og maatte da søge ind til Lysekil for Nødhavn.

Nora, Dpsk. af Esbjerg, har været i Kollision paa Themsen med Dpsk. Ibis og har faaet en Del Skade. Reparerer i London.

Agnete, Skonnertbrig af Svendborg, har paa Rejsen fra Königsberg til Göteborg med Rug i Sundet været i Kollision med et ubekendt Fuldskip. Agnete fik betydelig Skade og maatte søge herind for at losse og reparere.

Lazarus, Skonnert af Brantevik, er paa Rejsen fra Tyskland til Helsingborg med Erts indbragt læk til Stubbekjøbing. Skibet maa losse og reparere.

Primus, Dpsk. af Elbing, er paa Rejsen fra Harburg til Danzig med Korn i Storm kæntræt ved Arcona. Kaptajn, Styrmand og 4 Mand af Besætningen druknede.

Galeasen Nordby af Nordby blev paasejlet af et tysk Fartøj og fik en Del Skade, saa den maa reparere.

I Land dreven Flaskepost. En Flaske, indeholdende et Brevkort og en Meddelelse, er d. 8. ds. funden paa Fane Forstrand. Af Meddelelsen ses, at Afsenderen er Professor G. Gilson, Institut Zoologique, Louvain (Belgique), som udlover 50 Francs i Duser ved Udlodning af i Aarets Løb udsendte Flasker, hvis Udsendelse har videnskabelig Hensigt. „Udlodningens Resultat vil blive meddelt i Søfartsbladene“, skriver Afsenderen.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Den første Halvdel af en Flydedok, der bygges paa Flensborg Skibsværft til H. C. Stülcken Sohn i Hamburg, er d. 9. ds. sat i Vandet og transporteres nu gennem Nord-Østerse Kanalen til sit Bestemmelsessted.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra Christianssand 9. Novbr., best. til New York. — Kentucky, Thiedemann, ankom til Kbhvn. 7. Novbr. — Leopold II, Sørensen, ankom til Antwerpen 10. Novbr. — Nicolai II, Wulff, afg. fra New York 2. Novbr., best. til Christiania og Kbhvn. — Xenia, Kruse, ankom til New York 6. Novbr. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til New York. — Douro, Ørum, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr. bestemt til Grangemouth. — A. N. Hansen, Paaske, i St. Petersburg.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Antwerpen 10. Novbr., best. til Kbhvn. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 24. best. til New York. — Arno, Struberg, afgik fra Neapel 10. Novbr., best. til Bari. — Axelhuus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 8. Novbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Kbhvn. 12. Novbr. — Ceres, Jacobæus, ank. til Kbhvn. 9. Novbr. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Finland 6. Novbr. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 8. Novbr. — Christianssund, Rørbye, i Vestnorge. — Dagmar, Gade, ankom til Kbhvn. 9. Novbr. — Ella ankom til Kbhvn. 11. Novbr. — Florida, Koch, afg. fra New Orleans 3. Novbr., best. til Aarhus og Kbhvn. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 11. Novbr. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 10. Novbr., bestemt til London. — Georgios I, Schibbye, i Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, ventes her ca. 15. Novbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Kbhvn. 3. Novbr., best. til Barcelona. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 10. Novbr. — Jolantha, Skou, er ankommen til Riga. — Kasan, Hansen, ankom til London 11. Novbr. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 12. Novbr. — Kursk, Møller, ankom til St. Petersburg 11. Novbr. — Laura, Aasberg, i Kbhvn. — Louise, Krag, ankom til Pillau 11. Novbr. — Louisiana, Jensen, afgik fra Ferdinandia 25. Oktbr., best. til Stettin. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 8. Novbr., best. til Kbhvn. — Maja, Jonsen, i Østverrig. — Morsø, Frisenette, i Vestnorge. — Moskov, Rohde, afgik fra Kbhvn. 9. Novbr., best. til St. Petersburg. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 9. Novbr. — O. B. Suhr, Egense, afg. fra Kbhvn. 9. Novbr. best. til Riga. — Omsk, Møller, afgik fra Cadix 9. Novbr., best. til Oporto. — Perm, Christensen, i London. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 10. Novbr. — Skalholt, Godtfredsen, ventes her ca. 15. Novbr. — Thyra, Jørgensen, i Vestnorge. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Liverpool 12. Novbr., best. til Kbhvn. — Vendsyssel, Kjær, afg. fra Tarragona 10. Novbr. best. til Valencia. — Vesta, Lissner, i Islandsfart. — Vesuv, Meldahl, ankom til Kjøbenhavn 12. Novbr.

Constantin, Nidersøe, afgik fra Aarhus 14. Novbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 14. Novbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 14. Novbr., best. til Grimsby via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr., best. til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 13. Novbr., best. til Randers. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 13. Novbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 13. Novbr., best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 13. Novbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 13. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 13. Oktbr., best. til Nykjøbing F.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, ankom til Riga 5. Novbr. — Frode, Wrisberg, ankom til Cardiff 6. Novbr. — Sigurd, Mahncke, ankom til Newp. Mon 11. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Riga 11. Novbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Alexandria 4. Novbr., bestemt til Rochester. — Knud II, Hansen, ank. til Sunderland 12. Novbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 7. Novbr., bestemt til Rouen. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 11. Novbr. — Ragnar, Holst, ankom til Rotterdam 7. Novbr. — Volmer, Riber, ankom til Libau 4. Novbr. — Dan, Tofte, ank. til Riga 6. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Howd Dok 12. Novbr., bestemt til Riga. — Olaf, Petersen, ankom til Harnæs 7. Novbr. — Svend II, Risø, afgik fra Stettin 9. Novbr., bestemt til Sunderland.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra St. Petersburg 8. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra St. Petersburg 7. Novbr., best. til Brake. — Johan Siem, Knudsen, ankom til St. Petersburg 2. Novbr. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ankom til Licata 31. Oktbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Maryport 4. Novbr. — Russ, Jensen, afgik fra Barry 7. Novbr., bestemt til Genua. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Capetown 27. Oktbr. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Singapore 29. Oktbr., best. til Calcutta. — Baron Driesen, Laurentz, afg. fra Port Said 23. Oktbr., bestemt til Port Arthur. — K. Gortschakow, Thorsøe, afgik fra St. Petersburg 6. Novbr., best. til Odessa.

Heimdal, Anine, Rathje, ank. til Sunderland 12. Novbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra West Hartlepool 6. Novbr. — Helga, Lagesen, ankom til Sundsvall 8. Novbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Hernæsand 8. Novbr. — Elna, Møller, afgik fra Stockholm 12. Novbr. — Therese, Løffler, afgik fra Swansea 8. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Jeppesen, ank. til Newcastle 11. Novbr. — Dana, Westergaard, afgik fra St. Petersburg 12. Novbr., best. til Dunkirk. — Kronborg,

Wilhelmsen, afgik fra Dunkirk 10. Novbr., bestemt til Newcastle.

**Nordsøen.** Nordland, Pii, ankom til Kbhvn. 8. Novbr. — Holland, Lund, afgik fra Kbhvn 9. Novbr. — England, Andresen, ankom til Grangemouth 10. Novbr. — Rusland, Møller, ank. til Libau 9. Novbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Riga 5. Novbr.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ankom til Ipswich 8. Novbr. — Niobe, Schmidt, pass. Ouessant 9. Novbr, best. til Alexandria. — Nancy, Nielsen, afg. fra Trångsund 10. Novbr. best. t. Alicante — Nautik, Mortensen, afg. fra Newcastle 8. Novbr., best. t. Port Vendres. — Nexos, Sørensen, ank. til Genova 10. Novbr. — Nordsøen, Gram, afg. fra Kotka 7. Novbr., bestemt til Blyth. — Nora, Jørgensen, ank. til London 4. Novbr. — Neptun, Winther, afgik fra Randers 10. Novbr., ankom til Tvedestrand 11. Novbr. — Nerma, Nielsen, ankom til Papenburg 8. Novbr. — Alfa, Nørby, afg. fra Esbjerg 11. Novbr., best. til Jersey.

**Urania.** Ekliptika, Petersen, ank. til Kbhvn. 9. Novbr. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 6. Novbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Warkworth 8. Novbr.

**Jylland.** Karen, Degn, ankom til Methil 9. Novbr. — Ingrid, Meinertz, ankom til St. Nazaire 11. Novbr.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 6. Novbr., best. til Rotterdam. — Russia, Jespersen, afgik fra Kbhvn. 9. Novbr., best. til Tyne — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 6. Novbr.

**Union.** Britannia, Poulsen, afgik fra Tyne 6. Novbr., bestemt til Marseilles.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afg. fra Borgå 12. Novbr., bestemt til Rouen. — Brattingsborg, Clausen, ank. til London 11. Novbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 10. Novbr. — Jømsborg, Kühl, afgik fra Cardiff 9. Novbr., bestemt til Neapel. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Saint John 29. Oktbr., best. til Sharpness. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Rouen 11. Novbr., best. til Newport. — Skanderborg, Jensen, ankom til Buenos Ayres 1. Novbr. — Seborg, Fischer, ankom til Cardiff 10. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til London 9. Novbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Rouen 10. Novbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldberg, Christiansen, afgik fra Cardiff 9. Novbr., best. til Helsingør. — Klampenborg, Jensen, ankom til Burntisland 12. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Santa Fe 2. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Haugesund 10. Novbr. bestemt til London. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Cardiff 7. Novbr. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Rio Janeiro 22. Oktbr., best. til Sharpness. — Vordingborg, Petersen, ankom til Aalborg 11. Novbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 12. Novbr. — Kallundborg, Lund, ankom til Marseilles 11. Novbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Libau 10. Novbr., best. til London. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Grimsby 6. Novbr., ank. til Kbhvn. 9. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 8. Novbr., best. til Methil. — Agnete, Jensen, ank. til London 8. Novbr. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 9. Novbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 11. Novbr., best. til Methil. — Ajax, Brorson, afgik fra Methil 8. Novbr., bestemt til Libau. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 12. Novbr., best. til Kjøge. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 12. Novbr.

**Danmark.** Rolf, Madsen, ank. til Korsør 11. Novbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kjøbenhavn 10. Novbr. — Ansgar, Reese, ankom til Aarhus 11. Novbr. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Riga 12. Novbr. — Hamlet, Sommer, ank. til Kbhvn. 10. Novbr. — Helge, Olsen, ank. til Kbhvn. 9. Novbr.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, ankom til Dunkirk 10. Novbr. — Patria, Larsen, ankom til Marseilles 11. Novbr. — Ragnhild, Madsen, ank. til Durban 14. Oktbr. — Bintang, Jensen, ankom til Shanghai 1. Novbr. — Siam, Glahn, ankom til Kbhvn. 10. Novbr.

**Ærs.** Erindring, Hansen, ankom 4. Novbr. til Åbo. — Energi, Nielsen, ankom 6. Novbr. til Nyborg. — Gæa, Knudsen, ank. 10. Novbr. til Kjørteminde.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afg. fra Dunkerque 9. Novbr., best. til Kronstadt. — London, Bom, afgik fra Kronstadt 4. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Paris, Nielsen, afgik fra Korsør 8. Novbr., best. til Kronstadt.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Malmø 9. Novbr. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Kronstadt 7. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kronstadt 5. Novbr.

**Vendilla.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Boness 11. Novbr.

**Myren.** Anna, Moyell, ankom til Riga 6. Novbr. — Kai, Thomsen, afgik fra Riga 4. Novbr., best. til Ghent. — Clara, Jensen, afgik fra Lübeck 11. Novbr., best. til Wi-borg.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Aalborg 9. Novbr. — Svend, Bennelycke, ank. til Korsør 12. Novbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Newport 7. Novbr, best. til Messina.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Mary José, Brinck, ank. til Melbourne 5. Novbr. fra Capetown. — Cingalese, Thomsen, ank. til Valparaiso 2. Novbr. fra Rangoon via Talcahuano. — Maracaibo, Svarrer, ank. til Maracaibo 6. Oktbr. fra Laguayra. — Johanne, Thomsen, præjet 23. Oktbr. paa 15° N. 26° V. fra Nantes til Mauritius. — Hans, Jensen, afg. fra St. Johns N. F. 18. Oktbr. til Black River, afgik fra Black River 7. Novbr. til Liverpool. — Sørine, Andersen, præjet 5. Novbr. paa 50° N. 10° W. fra Equadorkysten til Hamburg. — Tercera, Pedersen, afg. fra Newcastle N. S. W. 8. Oktbr. til Valparaiso. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, ank. til Liverpool 10. Novbr. fra Sura.

**Fans. Sønderho.** Georg Schwalbe, Pedersen, ankom 28. Oktbr. til Menado.

**Rønne.** Odin, Møller, ank. til Nykjøbing F. 4. Novbr. — John Hintze, Jensen, ankom til Nivaa 4. Novbr. — Ane Cathrine, Pedersen, ank. til Berguara 6. Novbr. — Veset, Ølsted, ank. til Helsingborg 7. Novbr.

**Svendborg.** Garibaldi, Jørgensen, ank. til Königsberg 5. Novbr. — Confidence, Mouritzen, ank. til Warkworth 5. Novbr. — Diana, Larsen, ank. til Havre 4. Novbr. — Grethe, Brandt, ank. til Langesund 5. Novbr. — Samson, Hansen, ank. til Gøteborg 5. Novbr. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 8. Novbr. — Mine, Møller, ank. til Bergen 9. Novbr. — Christian, Jørgensen, ank. til Drebak 6. Novbr. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Stettin 7. Novbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Königsberg 7. Novbr. — Erik, Hoffmann, ankom til Dysart 8. Novbr. — Christine, Nielsen, ank. til Christiania 9. Novbr. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Helsingør 9. Novbr. — Anna Kirstine, Frantsen, ank. til Riga 9. Novbr. — Psyche, Nielsen, ank. til Grimsby 10. Novbr. — Union, Rasmussen, ankom til Skjelskør 10. Novbr. — Delos, Andersen, ank. til Portsmouth 10. Novbr.

**Ærs.** Hekla, Jørgensen, ank. 6. Novbr. til Terneuzen. — Duen, Christensen, ankom 4. Novbr. til Barcelona. — Marie, Kromann, ank. 4. Novbr. til Kjøbenhavn fra Bandholm. — Caroline, Madsen, afg. 8. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Berthe Marie, Frederiksen, ank. 1. Novbr. til Aalborg fra Stettin. — Mette, Andersen, ank. 3. Novbr. til Wisby. — Marie, Hermansen, ankom 5. Novbr. til Kjøbenhavn fra Wismar. — Henriette, Holm, ank. 5. Novbr. til Hernøsand. — Anne Kirstine, Rasmussen, ank. 5. Novbr. til Odense. — Ariel, Madsen, ank. 4. Novbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kemi til St. Ybes. — Marie, Weber, ank. 6. Novbr. til Rudkjøbing. — Hansine, Christensen, ank. 5. Novbr. til Kjøbenhavn fra Thisted. — De 6 Bredre ank. 6. Novbr. til Kjøbenhavn fra Heiligenhafen. — Mathilde, Rasmussen, afg. 6. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Salvador, Fabricius, ank. 7. Novbr. til Leith. — Albert, Fabricius, ank. 7. Novbr. til Leith. — Marie, Hansen, ankom 7. Novbr. til Kjøbenhavn. — Hildur, Schmidt afg. 3. Novbr. fra Attu (Åbo Distrikt) til Woodbridge. — Norma, Albertsen, ank. 7. Novbr. til Falmouth f. O. — Olga, Jørgensen, ank. 7. Novbr. til Præstø. — Marthing, Friis, ank. 8. Novbr. til Burghhead. — M. Hay, Petersen, ankom 9. Novbr. til North Shields. — Hosanna, Hay, ank. 10. Novbr. til Middlesbro. — Albertha, Kromann, ankom 10. Novbr. til Dahouet. — Theodor, Andersen, ankom 10. Novbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Hermansen, afg. 8. Novbr. fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Maren Kirstine, Svinding, afgik 9. Novbr. fra Kjøbenhavn til Ærøskjøbing. — Thekla, Fabricius, ankom 10. Novbr. til Nyborg. — Alf, Rasmussen, ank. 10. Novbr. til Halmstad. — Hebe, Clausen, ank. 11. Novbr. til Kjøbenhavn. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 9. Novbr. til Hartlepool. — Mathæus Rickert, Lauritsen, afg. 6. Novbr. fra Dysart til Königsberg.

**Andre Sejlskibe.** Ingeborg af Bandholm, Andersen ank. 6. Novbr. til Skien fra Nöbbet. — Jensine af Aarhus, Olsen, ankom til Åhus 7. Novbr. fra Stettin. — Hans af Mullerup, Hansen, ank. 7. Novbr. til Helsingborg fra Stettin

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Følgende Taagesignaler for Postskibe og Dampfærger ere nu saaledes:

**Knudshoved** Vinkelfyr, To-Knald, Fyrskibet „*Gjedser-Havn*“, To-Knald, Blaaly og Haandkrafts-Taagehorn, *Gjedser*, *Falster S.-Pynt*, Kanonskud og Blaaly, *Gjedser Havn Ø.-Moles Hoved*, Ringning med Klokke. **Nordsøen**. **Jyllands V.-Kyst**. **Esbjerg**. Den 1ste Januar 1902 forandres Belysningen ved *Esbjerg*.

**Kattegat**. **Anholt**. **Anholt Havn**. Ved *Anholt Havn* er midlertidig tændt tre Lanterner. Paa *S.-Molens Hoved* en hvid Lanterne, paa *N.-Molens Hoved* en rød Lanterne og paa *Midtmolens Hoved* en rød Lanterne. Flammens Højde for de to førstnævnte: 16 Fod, for den sidstnævnte: 10 Fod. Brændetid: 1ste Oktober—1ste Maj.

**Odense-Fjord**. **Gjersø**. Lods-Stationen i *Gjersø* er nedlagt. Lodsret til *Odense-Fjord* bo nu kun ved *Midskov*, paa Ø.-Siden af Indløbet til *Odense-Fjord*, og ved *Stige*. Ved *Lodshusen* ved *Midskov* er opført et Udkigstillads, der ses fra Søen.

**Smaalands-Farvandet**. **Koster—Stege**. I *Koster-Rende* og i *Løbet* derfra til *Stege* er foretaget Uddybning til 12 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig**. **Södermanlands Skærgaard**. **Nyköpingsfjärden**. Den hvide Baake paa *Arnö Strand* skal flyttes i Linie med *Limudds* og *Brandthälls Duc d'Alber*.

**Öregrund Skærgaard**. **Östhammar**. Ved *Östhammar* er tændt to røde, faste Ledefyr, som holdte overet i N. 71° V. og S. 71° Ø. lede over *Östhammarsfjärden* til Dampskibsbroen. Forfyret staaer paa *Broen*. 60° 15' 45" N. Br. 18° 23' 0" Ø. Lgd. Bagfyret staaer c. 230 Alen fra Forfyret. Flammens Højde: 14 og 24 Fod. Fyrpæle med hvid Firkant paa Toppen. Brændetid: 1ste April—15de Maj og 20de Juli—31te December.

**Tyskland**. **Arkona Ø**. Ifølge Telegram fra „*Marineamt*“ i *Berlin* er en Dampner sunken 1, Kml. Ø. t. S. for *Arkona*.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig**. **Göteborg**. Renden mellem *Elfsborgsfjorden* og *Göteborg Havn* er nu 120 Alen bred med 22 Fod Vand. Ved Rendens S.-Side udlægges tre Lystønder. Rendens N.-Side betegnes ved de *Carneigiske* Ledefyr overet. Dybtgaaende Skibe skulle tage Lods.

**Norge**. **Kristianiafjord**. **Strømtangen**. *Strømtangen* Fyrs røde Vinkel over *Strutsrevet* er udvidet fra S. 59° V. til S. 61° V., fri N. om Fløjtetønden paa *Strutsrevet*.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge**. **Flemsøen Ø**. **Rogneholmen Ø**. En 13 Fods Grund er funden Ø. for *Rogneholm*, i Mærket den Ø.-lige Jernstang med *Ballon* overet med *Langvidsølen*, 1½ Kbl. fra *Jernstangen*. ½ Kbl. uden for Grunden er der kun 20 Fod Vand. 62° 38' 18" N. Br. 6° 22' 24" Ø. Lgd. *Lepsø-Rev* Fyrs røde Lysgrænse er flyttet fra N. 44° Ø. til N. 45° Ø.

**Tyskland**. **Büsum**. Ved *Büsum* er til Forsøg tændt et fast, elektrisk Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 68° V. gennem V. til S. 31° V., rødt Lys fra S. 31° V. gennem S. til S. 43° Ø., og hvidt Lys fra S. 43° Ø. gennem Ø. til N. 86° Ø. Den røde Vinkels V.-Grænse betegner Indløbet i *Büsum Havnele*, og dens Ø.-Grænse gaar over *Tønderne Nr. 12* og *Nr. 13* i *Kronenloch*. Flammens Højde: 74 Fod. Synsvidden: 15 Kml.

**Ostfriesische Øer**. **Dove Tief** og **Otzumer Balje**. Løbet i *Dove Tief* har flyttet sig c. ½ Kbl. Ø. hen. Afmærkningen og *Norderney* Ledefyrlinie ere flyttede efter det nye Løb. *Otzumer Balje* har flyttet sig c. 2¼ Kbl. V. hen. Afmærkningen er flyttet efter det nye Løb.

**Holland**. **Zeegat van Texel**. **Malzwin**. I *Malzwin* ere *Semineøvelserne* endte og de to Tønder ved Pladsen indtragne.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg**. *Zuiden* kan nu besejles med et Dybtgaaende af 23 Fod, *Hoorn* med 24½ Fod og *Farvandet S. for Maassluis* med 22 Fod.

**England**. **Outer Dowsing V.** Vraget af *Skonnerten*, der var sunken 6 Kml. S. 69° V. fra Fyrskibet „*Outer Dowsing*“,

er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 6 Fv. 53° 25' N. Br. 0° 56' Ø. Lgd.

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

**Frankrig**. **Barfleur**. **Plateau de Moulard**. Paa *Plateau de Moulard* er opført en sort Jernbaake med Cylinder, 22 Fod høj over Højvande. 49° 39' 26" N. Br. 1° 13' 57" V. Lgd.

**Granville**. Paa Yderenden af Ø.-Molen ved *Granville Havn* er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvinden 3, Kml. 48° 50' 0" N. Br. 1° 36' 12" V. Lgd.

**Bréhat**. **La Horaine**. Den rød og sort vandret stribede Spirtønde, med to Kegler med Spidserne fra hinanden, *La Horaine*, er flyttet 1 Kml. VSV. hen og ligger nu i 14 Fv. Vand tæt ved N.-Kant af *La Horaine* og i *Héaux* Fyrs røde Vinkel. 48° 54' 29" N. Br. 2° 55' 9" V. Lgd.

**England**. **Folkestone**. Den 1. December 1901 flyttes det grønne og hvide Fyr paa *Folkestone Pier* til c. 30 Alen inden for den forlængede *Piers* nye Yderende. Taagesignalet flyttes med Fyret.

Den 15. December 1901 borttages de 3 grønne og det ene hvide, midlertidige Fyr paa *Pieren*. 51° 4' N. Br. 1° 12' Ø. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig**. **Gironde**. **Suzac**. I Slutningen af 1901 forhøjes *Suzac Fyr*, saa at Flammens Højde bliver 129 Fod. Samtidig forstærkes *Lysstyrken*, saa at *Lysevnen* bliver 29 Kml., og *Lysvinklen* formindskes fra 15° til 5°. Fyret kan brænde til Forsøg.

**Spanien**. **Bilbao**. I *Bilbao Bugt* er den Ø.-lige Bølgebryder, der strækker sig fra *Begona Pynt* c. 5½ Kbl. N. 80° V. ud, nu fuldtørt. Et *Taarn* bygges paa dens Yderende. 43° 21' N. Br. 3° 4' V. Lgd. Den V.-lige Bølgebryder mellem *Pynterne Cuartás* og *Campillo* er over Vandet, 7 Kbl. N. 53° Ø. ud, men over den yderste, ca. 1 Kbl. lange *Del* bryder Søen. En *Lystønde* ligger ved Yderenden af hver Bølgebryder, men man maa ikke ubetinget stole paa den.

**Canada**. **St. Lawrence River**. Den 10. Oktober 1901 flyttes Fyrskibet „*Red Islet*“ c. 1 Kml. S. hen i 20 Fv. Vand til *Red Island Bank S.-Kant*.

**St. Lawrence Bugt**. **Magdalen Island**. **Entry Island**. *Entry Island Fyr* skal flyttes ca. ⅓ Kml. Ø. hen til *Klinton* paa Øens S.-Ende.

**New Brunswick**. **North Tracadie**. Ved *North Tracadie* har Løbet forandret sig og er saa kroget, at Ledefyrinlien ikke kan benyttes, hvorfor det forreste Ledefyr er slukket.

**Nova Scotia SV.-Kyst**. **Port Bickerton**. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa *Barachois Point* ved *Port Bickerton*. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Hvidt, firkantet *Taarn*. 45° 5' 30" N. Br. 61° 42' 4" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika**. **Massachusetts**. **Boston Harbor**. **Long Island Head**. *Long Island Head Fyr*taarn paa Øens N.-Ende er nu malet hvidt.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaiske Hav.

**Venezuela**. **Orinoko**. Fyrskibet „*Barima*“ ligger i 13 Fv. Vand, 4 Kml. fra *Barima Munding* og 13 Kml. fra *Øen Congrejos*. 8° 42' N. Br. 60° 22' V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Chili**. **Arica**. Paa *Arica Red* er Telegraftønden flyttet og ligger nu 4½ Kbl. N. 45° V. fra *Flagstangen* paa *Morro d'Arica*. Holdt overet med den N.-ligste *Bros NV.-Ende* angiver den N.-Grænsen af *Grunden Reventazon*.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig**. **Planier**. Fra den 15. November 1901 formærkes *Planier Fyr* totalt fra N. 14½° Ø. til N. 51½° Ø. og til dels fra N. 14½° Ø. til N. 3° Ø., og fra N. 51½° Ø. til N. 63° Ø.

Det nye *Lynfyr* kan brænde til Forsøg.

**Sardinien**. **Cagliari**. Den nye V.-Mole ved *Cagliari Havn* er nu i hele sin Længde over Vandet. Tønden ved dens Yderende er indtragne.

**Italien Ø.-Kyst**. **Porto di Fano**. Paa Yderenden af *Forlængelsen af Ø.-Molen*, som er under Arbejde ved *Porto di Fano*, er tændt et midlertidigt rødt, fast Fyr.

**Rusland**. **Odessa**. **Kap Fontana**. Den 10. Septbr. 1901 er *Kap Fontana* nye, hvide, faste, elektriske Fyr tændt. Flammens Højde: 206 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Det vises fra et hvidt, c. 90 Fod højt *Jerntaarn* c. 2 Kbl. N. 35° V. fra det gamle Fyr. 46° 22' 42" N. Br. 30° 44' 51" Ø. Lgd. Det gamle Fyr er samtidig slukket.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Danmark .....	75 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76
Norden .....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100
Kjøbenhavn .....	90	90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....		41	41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog .....	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....	47— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> , <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	47 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	47 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union .....		91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92
Dampsk. af 1896 .....	82— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> , <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske .....	90— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....		102	107
Nordøen .....		54	60
Torm .....		85	98
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		56 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	64
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		94	104
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> foren. Dampsk. ....		98	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — — —		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Norden .....		—	—
<b>State og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> nopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Husejer Kreditk. ....		88	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Kbhvns Kreditf. ....		84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — 2. Serie ..		91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — 1. — — —		94	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — 7 — — —		92	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Landkreditk. 3 — — —		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	134 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	135 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank .....		123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122
Handelsbank .....		119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121
Grundejerbank .....		101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain .....		89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		85	80
Sukkerfabr. ....	109	109	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 12. Novbr. 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.16	18.12
Paris .....	72.35	—
Amsterdam .....	150.50	—

Notering paa Berlins Bers d. 12. Novbr. 1901.

Russiske Noter .....	216.25
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Russiske Consols .....	98.80
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — Boden Kredit .....	92.90
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Mexikanske 1899 .....	97.20
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Rumænske Stats .....	91.00
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — 1890 .....	76.90

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

Forenede Dampskibsselskab 22,000, „Danmark“ 22,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 34,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 54,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 18,000, „Union“ 8,000, „Dampskibsselsk. af 1896“ 14,000, „Øst-asiatiske“ 18,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Esbjerg.**

Jærnskibs-Maskinreparationer udføres hurtigst og sikkert fra  
**C. Mollerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eff.**

Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for  
**Lanterner.**

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

**A. WILSON,** Kobbersmedemester,  
Klostergade 14. Ny Guldmedgade 30, Aarhus.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Telefon 137.

**AALBORG MARGARINEFABRIKS**  
**Ny Opfindelse,**  
som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.  
Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:

  
Thor  
med 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Smørfeet  
å 79 Øre pr. Pund.

  
Bjørn  
med 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Smørfeet  
å 65 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gømser.  
**Faas overalt.**

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden-skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Op-giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

**F. Kriel,**  
Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsværft og Maler-vareforretning.  
Telefon 165.

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

**Esbjerg Skibsværft.**  
S. Abrahamsen.  
Nybygninger samt Reparation-er af Jærn- og Træskibe.

**Raff. Skibs-Beg**  
i foustager af 200 og 100, i fjerde. af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begæran.  
**Halmstads Beck-, Rafina-deri- og Taktjärefabrik.**

**Brødr. Larsen,**  
Kobbersmedemestre,  
St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,  
Hj. af Nordre Frihavnsvej,  
udfører alt  
**Skibsarbejde**  
hurtigt, solidt og billigt.  
Telf. 23237.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

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

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Assens.</b>	Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtere over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	<b>Lods i Sommeren</b> 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævn. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkepenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Begler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, mere Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nysted.</b>	Havnen $12\frac{1}{2}$ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand $12\frac{1}{2}$ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	$2\frac{1}{2}$ à 3 Kr. pr. Mand	
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er projekteret.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodsvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. $5\frac{1}{2}$ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodsvang. <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift $\frac{1}{2}$ Øre daglig pr. Reg. Ton.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbansspor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Ladning, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

## R. CRAGGS & SONS,

*Shipbuilders, Engineers, and Repairers,*  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**  
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

## De Smithske Jærnstøberier og

### Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

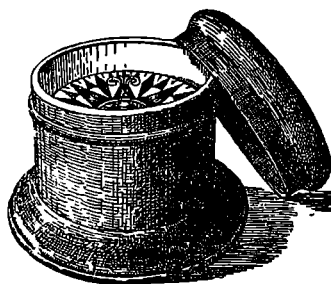
## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**  
 Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
 Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
 Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
 Sextanter og Oktanter.  
 Barometre, \* Thermometre,  
 Manometre, Indicatorer.  
 Tegnebestikker Paralellinealer.  
 Marinekikkerter.  
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
 (Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**  
 Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**  
 Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**  
 Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
 Pejlskive.**  
 Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

**Skibs- og Maskinarbejde**  
 udføres hurtigt og billigst ved  
**M. H. JÆGER,**  
 Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

**Skibsmæglere, Speditører m. fl.**

**Holm & Wonsild,**  
 Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
 Kjøbenhavn.

**PETERSEN, MØLLER & HOPPE.**

ESTABLISHED 1832.  
**SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS**  
**COPENHAGEN.**  
 AGENTS TO  
 Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
 and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
 regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
 vice versa.  
 Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
 Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
 Hamburg and Baltic line of steamers.  
 Telegraphic Address: „HOPPE“

**EMIL STEPHENSEN,**  
**SPEDITØR. TOLDKLARERER.**  
 Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
 Amaliegade 29. St.  
 Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

**HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.**  
**BARBADOS W. I.**

Skibsmæglere og Skibshandlere.  
 Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører  
 Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-  
 pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
 Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler  
 i Kjøbenhavn.  
 Telegram-Adresse:  
**HÄNSCHELL, Barbados.**

**HECKSHER & SØN,**

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
 Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
**Damp- & Sejlskibe,**  
 Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
 og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
 Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

**Bjerre & Rømer,**

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
 Förening.

**LISSABON,**

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,  
 Befragtningsagenter.

**Peter M. Simoni,**

Skibsmægler,

**Lloyd's Agent.**

**AALBORG.**

Telegr. Adr.: Peter.

**SØBORG & BENTHIN,**

Skibsmæglere,

**AALBORG.**

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

**Michael Lund,**

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

**Carl v. d. Hude**

Skibsmægler. Aarhus.

**Wiese & Co.,**

Skibsmæglere & Befragtnings-  
 agenter.

**Lissabon.**

Telegr.-Adr.: WIESE.

**Skibsbrød-Bageri.**

Dynkarken 33, Aarhus,  
 anbefales.

**C. A. Andersen Krohn.**

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
 Lanterner prøves og forandres, naar de  
 have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefy, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

**G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.**

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**Kjøbenhavns**

**Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

**Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.**

**Aalborg**

**Brøndums**

**Akvavitter.**

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.  
Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladserne foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## A. Jansen & F. Hansen's Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, <sup>a</sup>.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde **solidt og billigt.**

## A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Forlang altid

## OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Sammenstød i Taage. — Fra Rigsdagen. — Kjøbenhavn, den 14. November 1901. — Højesteretsdom. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.  
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. November 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkereren.

KØBENHAVN.

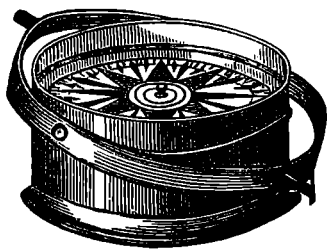
Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.



Kompas justeres.

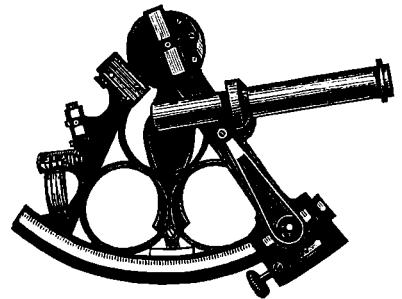
*Frederik Preisler.*

Telf. 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkertøer med Kew Certifikat fra 30 Kr.



Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forbyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Flensborgs

**Skibbygning Selskab**

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads.  
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



## Bitumastic Præparater

fra  
**Wailles Dove & Co.,**  
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**  
mod **Rust** og **Syrer** for alle  
Jærndeले i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:  
**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

# Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.  
Produktets naturlige Holdbarhed gør det  
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.  
Depôt: Toldbodgade 14.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Veståsen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**  
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

De Danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**  
ved:  
**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**  
Leverpostej med og uden Trøfler.  
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og  
Frankfurterpølser.  
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

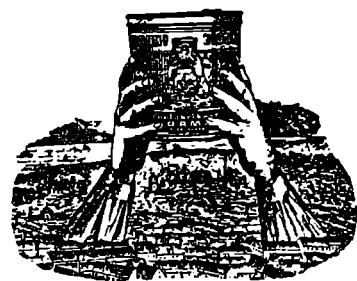
R. v. Se  
**Kiks de Seigle**  
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.  
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900  
Tilkendt Guldmedaille og højest  
Ærespris Wien 1900.  
Fineste og mest velsmagende Kiks.  
**Reinh. van Hauen,**  
Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,  
udfører alt Skibs- og Maskin-  
arbejde **solidt** og **billigt**.

## Marius Hoffgaard,

Fotograf.  
Anbefaler sig med alt til  
Fotografien henhørende.  
Atelier St. Strandstrøde 6, 3.  
Fotografier af forskellige danske  
Skibe have altid paa Lager.  
Hurtig Ekspedition.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Kattesundet 14.**

**A. Formann.**

Er „Moss-Rose“-Tobakken  
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,  
Copenhagen, og pryget selve Om-  
slagpapiret.

## J. D. BEAUVAIS'

anerkendte  
**SKIBSPROVIANT**

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

**ALLE SØFARENDE.**

Leverandør til den kgl. danske Marine.

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

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Aktieselskabet

**Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.**

Hjørnet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

**Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

## Dampskibet „Oscar II“.

Torsdagen d. 14. November løb det til Det forenede Dampskibsselskab hos Messrs. Alex Stephen & Sons i Glasgow under Bygning værende Dobbelt-skruedampskib Oscar II af Stablen.

Skibet er bygget af Staal til Fordringer, der betydeligt overstiger de, der stilles af Bureau Veritas højeste Klasse I.  $\frac{3}{4}$ . L. I. P. R. Det har 3 fuldt gennemløbende Dæk samt Brodæk, alle af Staal, Passagerdækkene beklædte med Teak. Skibet forsynes med Triple Ekspansions Maskiner og har 2 Bronzeskruer; Farten bliver mindst 16 Knob. Længden mellem Perpendikulærerne er 500 Feet, Bredden 58 Feet, Dybden fra øverste Dæk 40 Feet 9", fra Brodæk 48 Feet 9". Det forsynes med cellular dobbelt Bund til Vandballast samt med Slingrekøle. Den forreste Part af Lastrum No. 3 indrettes til Højtank i Højde med Mellemdækket. Den samlede Vandballast beløber sig til 2,180 Tons. Ved hver af de 5 Lastluger anbringes 4 Ladebomme paa Samson posts med 2 Dampspil til hver Luge. En Ferskvandstank indrettes til 20,000 Gallons fersk Vand; desuden vil Skibet selv være i Stand til at kondensere 5,000 Gallons fersk Vand i Etmaalet. Skibet forsynes med elektrisk Lys saavel i Lastrum som i Kahytter og Emigrantrum samt Side- og Toplanterner. Frysemaskiner og Koldluftskamre indrettes til Opbevaring af den ferske Proviant; desuden findes Ismaskine, som leverer 500 Pd. Is pr. Dag til Restaurationens Brug. Paa øverste Dæk og Promenadedæk findes Kahytterne. Under Bakken paa Hoveddækket indrettes Lukaf for 20 Mand med særskilt Messerum for disse, foruden Lukafer for Tømrermand, Baadsmand, Lampe-mand og 4 Kvartermestre; tillige findes her Lavatori etc. samt Baderum for Dæksbesætningen. Under Brodækket samt i Huset ovenpaa indrettes Akkomodation for 148 første og 75 anden Klasses Passagerer med Spisesaloner, Butlerier, Bars, Passagerkamre, Toiletter, 12 Badekamre, Frisør- og Barbersalon. I Huset ovenpaa Brodækket indrettes Passagerkamre for første Klasses Passagerer samt Musiksalon, Bibliotek, Trappegang, Røgesaloner, Bar, Toilet, Badekamre etc. Paa Promenadedækkets Forpart anbringes ligeledes et Jærnhaus for Dæksofficererne, Trappenedgang til Salonerne og Postrum. Paa Hoveddækket bliver Kamre for 4 Maskinmestre, 12 Maskin-assistent, Regnskabsfører, Hovmester, Proviantmester, 2 Lukafer til 30 Fyrbødere med særligt Messerum og Baderum for disse, Kokke, Bager, Slagter, Opvartere og Dreng, Opvaskningsrum, Støvleborstningsrum, Store-rum, Kabys, Bageri, 2 Messerum, et for Officererne og et for 12 Maskinassistenter, 2 Butlerier, Toiletter, Baderum etc. Midtskibs og i Sidehuse paa øverste Dæk ved Fokkemasten er Plads for Lægen og en Assistent til dennes Betjening, Operationsstue, Apotek og 3 Hospitalsrum, Nedgang til Emigrantrummet samt Salon for Emigranter. Paa Agterparten af øverste Dæk findes ligeledes en Salon for tredje Klasses Passagerer og i Poopen en Salon, altsaa ialt 3 Saloner for tredje Klasses Passagerer foruden Spisesaloner under Dækket. Hoveddækket agten for Maskinrummet indrettes med Kamre til c. 200 tredje Klasses Passagerer med 2, 4 og 6 Personer i hvert samt med særlig Spisesalon; den forreste Del af Hoveddækket afgiver endvidere Plads til c. 500 Emigranter samt til Spisesalon; overalt i disse Rum er anbragt de flest mulige Siddepladser. Alle Sovepladser bliver Hoskins Jærnkøjer; Emigrantrummet forsynes med Servanter, Spejle, nødvendige Knager, Feltstole etc.; endvidere findes til Emigranternes Brug 5 Badekamre.

Første Klasses Kahytter udstyres i alle Maader elegant. I Spisesalonen, som strækker sig i hele Skibets Brede, placeres Borde med Revolverstole, ligesom der i Siderne indrettes Kabinetter med Sofaer og Borde med Plads til 4 Personer ved hvert; alle Sofaer og Stole be-

trækkes med mønstret Velour. Her findes endvidere Buffet med Marmorplade, og Panelerne i denne Salon er af poleret og udskåret Eg og Mahogni. I de oven over Spisesalonen værende Saloner danner Midtpartiet Musiksalon med Piano og Salonerne paa Siderne Damesalon om Styrbord og Bibliotek om Bagbords Side. I Musiksalonen, Biblioteket og Damesalonen er Væggene beklædte med imiteret Gyldenlæder, Sofaerne betrukne med Silkepelyds og Gulvene belagte med Axminster Tæpper. Damesalonen er udstyret med elegante Smaaborde, Silkegardiner, Stole etc., medens Biblioteket er forsynet med vel fyldte Bogskabe, Skriveborde etc., alt elegant og tidsvarende udstyret. Agtenfor de her beskrevne Rum er beliggende 2 Luksuskamre til enkelte Personer eller gifte Par; i disse Kamre findes elegante, frit staaende Senge, Silkegardiner; Gulvene er belagt med Axminster Tæpper; endvidere Sofaer, Klædeskabe etc. Alle første Klasses Passagerkamre bliver udstyrede med megen Smag; alle Køjer er brede Hoskins Metalkøjer med Fjederbund; den øverste kan slaas op, naar der ikke er Brug for den. Servanterne er til at klappe op, saa at de optager mindst mulig Plads; Gulvene belægges med Brysler Tæpper, ligesom der selvfølgelig findes elektriske Ringeapparater baade i Kamre og Saloner. Første Klasses Røgesalon, bestaaende af 2 Rum, er udstyret med Sofaer, 8 Smaaborde med Revolverstole. Gulvet belægges med Gummi-maatte. Til første Kahyt hører endvidere 6 Badekamre og 3 Brusebade. Alle Rum oplyses med elektriske Glødelamper, ligesom alle Lokalteter vil blive fortrinligt ventilerede.

Anden Klasses Kahytter, som er indrettede i Flugt med første Kahyt, agtenfor denne, men adskilt fra den, udstyres ligeledes særdeles smagfuldt. Kamrene udstyres væsentligt paa samme Maade som første Kahyts. Der findes en stor Spisesalon, hvori er anbragt Borde, Revolverstole og Piano. Paa Brodækket indrettes en rummelig Røgesalon med særlig Opgang. Til anden Kahyt hører desuden to Badekamre og to Brusebade, Toiletter med Tilbehør. Ogsaa her oplyses alle Rum med elektrisk Lys.

Oven over Promenadedækket paa Baaddækket er, som omtalt, yderligere plaseret et Jærnhaus, som indeholder Kahyt og Sovekahyt for Kaptajnen, 4 Kamre til 4 Styrmand, Bestiklukaf, Rorhus samt 2 Badekamre etc. Kamrene er alle store og hyggeligt indrettede. I Bestiklukafet, hvortil Kaptajnen har særlig Indgang fra sine Kahytter, findes Kortbord, Kronometerskabe, Sofa og Servante. Styrmandenes Kamre er rummelige og smukt møblerede; Styrmandene har desuden eget Badekammer etc. Tvende Teaktræs Trapper fører fra Baaddækket op til den rummelige Kommandobro, hvor Rorgængerer har Plads. Her findes, foruden 2 Kompasser af Sir Wm. Thomsons Patent, Talerør og Telegrafer til Maskinen, Telegrafer til Bak og Poop.

At Redningsapparaterne staar paa Højde med det bedste, der findes, er en Selvfølge. Der findes saaledes 20 Baade, hvoraf 14 er synkefri og 4 af Staal, hver Baad er forsynet med Aarer, Gafler, Hager, Drivanker, Kompashus med Lamper, Beholdere med Olje til Bølgedæmpning, Økser, Master og Sojl samt Vandankre og Brødkasser. Baadene er forsynede med Mills Patent Sliphager og hænger under Davider med „de Voss“ Patent Udsætningsapparater, der gør det muligt for én Mand at føre Baaden ud over Siden. Af Redningsbøjer og Redningsbæltter findes umaadelige Kvantiteter og nogle af dem er forsynede med Stage og Flag samt Holmes Lys, som brænder ved Berøring med Vandet, saaledes at man i Mørke er i Stand til fra Dækket at holde Øje med en over Bord falden. Ildslukningsapparater findes ligeledes i stor Mængde; foruden talrige Ekstinktører er der Dampledning til alle Lastrum og Kulkasser, saaledes at

man fra Maskinen er i Stand til i paakommende Tilfælde at fylde et hvilket som helst Rum med Damp.

Til Fører af Dampskibet Oscar II er udset Kaptajn Jespersen, tidligere Fører af Dampskibet „Arkansas“ og senest Fører af Dampskibet „Hekla“ paa to Rejser, og til 1ste Maskinmester Hr. Anger, begge disse Mænd har tilset Bygningen af dette Nordens største Skib, til hvilket vi sluttelig ønsker dem og Rederiet til Lykke.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 22/1901, afsagt d. 6. November. Grosserer Alfr. Capito mod Det forenede Dampskibsselskab.

Ifølge Konnossement af 16. Oktbr. 1900 blev der fra Firmaet Bjelland & Co. i Stavanger med Damperen Morsø afskibet 37 Kasser Købmandsgods med forskellige Mærker „til Ordre“, af hvilke de 13, der skulde indeholde røgede Sardinier, var mærket R. Lørdag d. 20. Oktbr. ankom Morsø hertil og begyndte Losningen paa Adolphs Plads Kl. 2 Eftermiddag og fortsatte til Kl. 3 Søndag Morgen. Losningen fortsattes om Mandagen, og om Tirsdagen afgik Skibet med Restladning og noget her indtaget Ladning til Stettin.

Grosserer Capito meldte sig som Indehaver af det nævnte Konnossement og fik Varerne, der fra Adolphs Plads var bragt til Toldboden, udleverede, men det viste sig nu, at der kun var 12 Kasser mærket R. Grosserer Capito paastod nu, allerede d. 24. Oktbr. at have telefoneret om dette Forhold til Dampskibsselskabet, hvilket dette dog benægtede, og d. 31. Oktbr. tilskrev han Selskabet, men dette nægtede at have noget Ansvar for den manglende Kasse, der var losset paa Adolphs Plads og modtaget af Firmaet Fr. Th. Adolphs Enke paa Grosserer Capitos Vegne.

Grosserer Capito anlagde derefter Sag til Udlevering af Kassen eller Erstatning af dens Værdi, 25 Kr., + betalt Fragt 50 Øre med Renter. Han fremlagde en Attest fra Kjøbenhavns Oppebørselskontor af 13. Decbr. 1900 om, at der fra Morsø af 13 Kasser mærket R til Ordre ifølge Toldopsynets Attest kun var losset 12 Kasser; han anerkendte, at Firmaet Fr. Th. Adolphs Enke paa en Maade repræsenterede ham, men benægtede at Firmaet havde erkendt paa hans Vegne at have modtaget nævnte Kasse.

Dampskibsselskabet hævdede, at det overhovedet ikke var ansvarlig for udlossede Varer saa snart de havde forladt Skibets Dæk; ved Klausul 16 i Konnossementet havde Selskabet fraskrevet sig alt Ansvar for manglende Gods, som ikke var reklameret inden 24 Timer efter endt Udlosning; endvidere hævdedes det, at den omtalte Toldattest var urigtig, for saa vidt den udtalte mere end at nævnte Kasse manglede, den Gang Varerne bragtes ind paa Toldboden; det maatte endvidere anses for erkendt af Firmaet Fr. Th. Adolphs Enke, at Kassen havde været til Stede ved Udlosningen og var blevet modtaget.

Der kunde nu ikke tillægges den omtalte Toldattest nogen videre Betydning under Sagen, idet den blot henviste til en Losserule, der ikke havde været til Stede ved selve Losningen, og det ikke af to under Sagen fremlagte Lossesedler kunde ses, hvem der maatte have været til Stede og kontrolleret, navnlig de først udlossede Varer, idet intet paa disse Optegnelser fandtes anført som losset før d. 22. Oktbr. Af Dampskibsselskabet var der under Sagen fremlagt to Breve af 21. og 23. Novbr. fra Fr. Th. Adolphs Enke, hvori det udtrykkelig omtales som Firmaet bekendt, at den savnede 13. Kasse med Mærket R var kommet i Land ved Morsøs Losning og blevet bemærket særlig af Toldassistenten; ganske vist var nu Udtrykkene i disse Breve noget ubestemte,

og yderligere Oplysninger havde det ikke under Sagen været mulig at faa frem, men naar man hensaa til, at Sagsøgeren selv havde erkendt, at det nævnte Firma paa en Maade repræsenterede ham ved Losningen og Varernes Modtagelse, maatte han erkendes for at være afskaaret fra at gøre Ansvar gældende overfor det indstævnte Selskab, saa meget mere som det ikke var godtgjort, at der var reklameret overfor Selskabet før d. 31. Oktbr., uden at det derefter blev fornødent at komme ind paa Betydningen af Konnossementets Klausul 16 om Ansvarets Bortfald i Tilfælde af Ikke-Reklamation inden 24 Timer. Selskabet blev frifundet og der tillagdes det 16 Kr. 34 Ø. i Sagsomkostninger.

### Dissentierende Votum:

Et af Sørretsmedlemmerne fandt, at naar Kaptajnen havde kvitteret for Modtagelsen af 13 Kasser og der efter Toldvæsenets Attest kun var oplosset 12, samt naar Hensyn toges til det iøvrigt under Sagen oplyste, maatte Sagsøgerens Paastand tages til Følge og indstævnte uden betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 67/1901, afsagt d. 6. Novbr. En Mellemdæksopvarter, forhyret med Dampskibet Hekla for en Rejse til New York og videre, rømte i New York, efter Sigende fordi han ikke kunde komme rigtig ud af det med Proviantmesteren. Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 65/1901, afsagt d. 28. Oktober. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet Alabama for en Rejse til Amerika og videre, rømte i New Orleans uden særlig Grund. Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 63/1901, afsagt d. 19. Oktober. En Matros, forhyret med Dampskibet Dania for en Rejse til England og videre, rømte i Baltimore, efter Sigende fordi han ikke kunde komme godt ud af det med Kaptajnen. Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og Sagens Omkostninger.

### Kjøbenhavn, d. 21. Novbr. 1901.

En interessant Sag er, ifølge „Fairplay“, i disse Dage paadømt ved en engelsk Domstol. Den drejede sig om, hvorvidt en Overenskomst, som en Kaptajn var gaaet ind paa, og hvorefter han skulde betale sit Mandskab et Tillæg til Lønningen for at have sejlet Skibet hjem fra Cape Town efter at det havde stødt paa et Rev ved Port Elizabeth, var bindende for Kaptajnen. Mandskabet var hyret til Ud- og Hjemrejse, men efter at Skibet var blevet beskadiget, forlangte det et Tillæg af 14 Lst. hver for Hjemreisen. Kaptajnen forsøgte at faa andre Folk, men da det ikke lykkedes, gik han ind paa at give sine Folk det nævnte Tillæg, idet han dog, da han gjordes dette, ikke havde til Hensigt nogen sinde at betale dette Tillæg. Skibet sejlede hjem til West Hartlepool og der blev saa tilbudt Folkene et Tillæg af 4 Lst. hver, hvilket de afslog, idet de fordrede de 14 Lst., der var tilsagt dem. Dommeren i West Hartlepool ansaa ikke Overenskomsten for bindende, fordi der ikke forelaa den fornødne Grund for dens Afslutning, da Skibet ikke var usødygtigt. Mandskabet appellerede denne Dom, idet de hævdede, at Kaptajnen havde handlet uredeligt ved at afgive et Løfte, som han ikke havde til Hensigt at holde. Fra Kaptajnens Side hævdedes det, at intet tydede paa, at Mandskabet virkelig havde kunnet have den Opfattelse, at deres Hyre var udløbet, da Grundstødningen skete.

Dommeren udtalte, at den afsluttede Overenskomst

ikke kunde respekteres. I henimod hundrede Aar havde det været fastslaaet som Princip i Lovgivningen, at saadanne Kontrakter ikke var bindende, med mindre Forholdene var saadanne, at Folkene med Rette kunde anse deres Hyre for udløben. En Sømand, der vil have afsluttet en ny Hyrekontrakt under Rejsen, maa være under Forhold, der berettiger ham til at bryde den gamle Kontrakt. I det foreliggende Tilfælde var Skibet faktisk sødygtigt, Anklagerne havde kun udført deres sædvanlige Pligter som Søfolk, og de havde ikke udsat sig for nogen særlig Risiko eller Livsfare. Der var ikke anført nogen fyldestgørende Grund for at bryde de bestaaende Kontrakter, og Folkene var derfor bundne ved dem, og Overenskomsten om Tillæg hørte til den Art af Kontrakter, man stadig havde anset for uforbindende.

The British Shipmasters' and Officers' Protection Society har henledt Board of Trades Opmærksomhed paa, at The Lighthouse Board i Washington til alle Skibsførere, uden Udgift for disse, sender en Fortegnelse over Fyr og Taagesignaler ved de amerikanske Kyster tilligemed Billeder af dem. Denne Vejleder er til stor Hjælp for Navigatører, idet den ikke alene oplyser om alle Enkeltheder ved hvert Fyr og Fyrskib, men ogsaa bringer et Billede af dem; den søførende kan blot ved at se paa dette straks blive klar over, hvilket af Fyrene eller Fyrskibene han har i Sigte. Vi antager, skriver Foreningen, at hvis Føreren af „Cobra“ havde haft en saadan Bog om Bord, vilde Tabet af dette Skib og af mange kostbare Liv være bleven forhindret. Det anbefales derfor Board of Trade at udgive en lignende illustreret Bog til Hjælp for Navigationen langs Storbritanniens Kyster. — Board of Trade har svaret, at det vil tage denne Sag under Overvejelse.

En Indsender i „Fairplay“ anker stærkt over de urimelige Karantænevanskeligheder, Skibene er udsatte for i Malta, og anfører Eksempler paa, at Skibe med rene russiske, tyrkiske, engelske og danske Sundhedspas har været udsatte for lange Karantæneophold og urimelige Udgifter. Han anbefaler Dampere, der vil indtage Bunkerkul, i hvilken Hensigt Malta oftest anløbes, at undgaa denne Plads.

Maskinerne til den russiske Krydser Boyarin, der for Tiden er under Bygning paa Burmeister & Wains Maskinbyggeri, har i den forløbne Uge været tilgængelige til Eftersyn, da de nu er fuldt færdige til at indsættes i Skibet.

Krydseren, der er bygget af Staal, er 345' lang, 41' 6" bred og har et Deplacement af 3,200 Tons med 16' Dybgaende. Den er forsynet med 16 Belleville Kedler med 320 lbs. Damptryk. Krydseren skal oplyses af Elektricitet fra fire Dynamoer, der tillige skal levere Elektricitet til Lastpumper, Projektører, Ammunitionsopbejvning etc.; ogsaa Sidelanterne er elektriske.

Alle Hjælpemaskiner anskaffes fra Udlandet, medens Hovedmaskinen er bygget paa Maskinværkstedet paa Christianshavn.

Der findes to opretstaaende Tregangsmaskiner, der tilsammen indicerer 12,000 Hestekraft. Hver Maskine har 4 Cylindre med følgende Diametre: Højtryks-cylindren 28<sup>3</sup>/<sub>4</sub>", Mellemptryks-cylindren 44<sup>3</sup>/<sub>4</sub>" og de 2 Lavtryks-cylindre 51"; Slaglængden er 30" og Begyndelsestrykket 250 lbs.

Akslens Diameter er 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>"; der findes 2 Skrueer med Diameter 12' 9".

Maskinerne, der med 200 Omdrejninger er beregnet

til at give Krydseren en Fart af c. 22 Knob, gør et overordentlig tiltalende Indtryk. Ved Krydshovedet er der den Forbedring, at der findes to Lejer i Stedet for et, hvorved Forbindelsen mellem Krydshoved og Forbindelsesstang bliver stærkere. Endvidere findes 2 Eksentrikskiver til Frembevægelsen for at faa større Slidflade paa Akslen.

Det kan tillige anføres, at denne Maskine er en af de første af den Slags Maskiner, hvor alt er bleven forfærdiget her hjemme, saasom: Plejl- og Stempelstænger, Hovedaksel, Krumtappe.

Den russiske Kommission, som tilser Krydserens Bygning, har meget indgaaende og med stor Strenghed prøvet og undersøgt Maskinernes enkelte Dele i stor Udstrækning; naar der ikke desto mindre er kasseret saa yderst faa Dele, er det end yderligere et Bevis paa det udmærkede Arbejde, som her er præsteret af Burmeister & Wains Maskinbyggeri.

Krydseren skal rimeligvis paabegynde sine Maskinprøver i Marts Maaned.

Om Signalstationernes Advarselssignaler i Taage indeholder „Naut. Mag.“ en Artikel, hvori det bl. a. hedder:

Som almindelig bekendt, er der tre Slags Taage, nemlig den, som hænger over baade Sø og Land, den, som kun findes over Land, og den, som kun lægger sig over Søen. Om Dagen kan i Reglen disse forskellige Slags Taage adskilles fra Signalstationen. Denne kan imidlertid være indsvøbt i Taage og give Varselssignaler, om det end er klart til Sø, hvilket jo ikke skader. Ikke heller skader det, om Signalapparatet holdes i Gang, selv om man ikke kan se den almindelige Afstand ud til Sø.

Om Natten stiller Forholdene sig imidlertid ganske anderledes. Hvis Stationen er omgivet af Taage, gives der Signaler, enten denne ligger over Havet eller ikke, men det kan være fuldstændig klart omkring Stationen, medens Taagen ligger tæt udenfor Kysten, men derom véd Stationsforstanderen intet, og Varselssignalerne udebliver. Paa flere Steder har vistnok Forstanderen en Rettesnor i, om han kan se et nærliggende Fyr eller ikke; thi ser han det ikke, véd han, at der hænger Taage over Havet, og han lader derfor Signalerne lyde; men mange Stationer ligger langt fra andre Fyr, f. Eks. „South Point“ paa Englands Østkyst. Fra denne kan intet Fyr ses til Sø, og paa Havet er der ofte Taage, som ikke naar Kysten.

Forfatteren i „Naut. Mag.“ henstiller til Overvejelse, om det ikke kunde lade sig gøre at afhjælpe disse uheldige Forhold ved Anbringelse af en Lysbøje et Stykke ude til Sø. Man kunde da fra Land med Lethed mærke, om der var Taage paa Havet og i saa Tilfælde lade Varselssignalerne lyde. Udgifterne ved at anbringe og holde saadanne Lysbøjer i Orden, vilde blive ubetydelige, og Signalstationerne vilde da virke fuldt tilfredsstillende.

Nordenglands Skibsrederforening havde paa Dagsordenen for sit Møde forleden Spørgsmaalet om Mæglerkurtagen i Kjøbenhavn. Behandlingen af det blev imidlertid udsat til næste Møde, forinden hvilket der skulde paabegyndes Forhandlinger om det.

Den bekendte engelske Skibsbygger Sir Christopher Furness er for Tiden paa en Rejse i Nordamerika. Efter et Besøg, han aflagde paa et amerikansk Skibsværft, udtalte han, at en væsentlig Fordel for Skibsbygningen derovre var de udmærkede Maskiner og de



mange arbejdsbesparende Metoder, der anvendtes. Han roste særlig Maaden, hvorpaa man i Amerika sætter et Skib i Vandet, idet det sættes ud sidelæns, medens det i England og andre Steder løber af Stablen lige ud, hvilket fordrer langt mere Plads i Vandet.

Den ny Kanal fra Pillau til Königsberg, der har en Dybde af 21 engl. Fod, aabnedes d. 1. November.

Svendborg Havnebestyrelse har udsendt et kønt udstyret lille Hæfte, indeholdende en Række paa Engelsk affattede Meddelelser om Havnen, nogle Kort over Farvandene, der fører til den, samt et Prospekt af den saa smukt beliggende Havneby. Svendborg, der nu har c. 12,000 Indbyggere, er Knudepunktet for Sydfyen og for Nabøerne Langeland, Taasinge, Thurø, Ærø m. fl. Byen har en stor Sejlskibsflaade og der findes Træskibsværfter, dels ved Byen, dels paa Thurø og Taasinge. I det østlige Indløb til Havnen er Dybden 23 Fod, i det vestlige 21 Fod. Ved Kajen i Havnens østlige Del er Dybden 23 Fod, ved Kajerne i den øvrige Del af Havnen 13—21 Fod. Kajernes Længde er over 4,000 Fod, deres Højde  $5\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$  Fod. Der er lagt Jærnbanespor langs Kajerne. Ved Indløbet til Havnen findes Havnefyrt og Løbet fra Store Bælt til Svendborg er oplyst saaledes, at Skibe kan naa en god Ankerplads i Svendborg Sund. Byen har gode Jærnbane- og Dampskibsforbindelser med Omverdenen. Lodser findes i Byen samt ved begge Indsejlinger til Svendborg Sund. Sejlskibe paa indtil 250 Reg.-Tons og mindre Dampere kan tages paa Bedding. Skibe paa indtil 500 Reg.-Tons kan kølhales. Paa Frederiksbøen ved Havnens østlige Grænse findes endnu store, ubenyttede Arealer, der egner sig til industrielle Anlæg. Tidssignal gives Kl. 1 (Middag i Greenwich) fra Postkontoret.

Isbryderen Jermak har Ordre til at assistere Skibe gennem Isen fra og til St. Petersborg indtil 14. Decbr. uden Omkostninger for Skibene.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse fra Marineministeriet om den aarlige Reservereløjtnantskole ved Søværnet.

Spørgsmaalet om Priserne for Bunkerul ved de forskellige Kulstationer er, skriver „Norg. Sjøft.“, selvfølgelig altid af stor Betydning for Skibsrederne, men med de nuværende elendige Fragter har den antagelige Pris for Bunkerul næste Aar mere end almindelig Interesse, thi af alle de Udgifter, et Dampskib har, er praktisk talt Bunkerul den eneste, hvor der kan være Tale om nogen mærkbar Økonomi. Med de dalende Kulpriser i Wales og de lave Fragter derfra er Rederne berettiget til at vente en betydelig Reduktion i de nuværende Kontrakter. Priserne for Middelhavet og andre betydelige Kulstationer er endnu ikke bestemt. De større Kontraktører noterer imidlertid 35/6 for bedste Sort Waleskul i Colombo for Kontrakter over hele 1902 mod 45/ i Aar. 25/ er accepteret for Montevideo, Buenos Ayres og La Plata mod 38/, Rosario 26/ mod 42/ og Madeira 23/; det gængse for i Aar er 28/. Man ser altsaa, at der er betydelig Reduktion i Priserne.

Aalborg Margarinefabrik har i Aar erhvervet sig Eneret paa et Par Opfindelser, som den har haft Lejlighed til at prøve i Praksis, og som begge efter sagkyndiges Mening vil faa den største Betydning for vor Margarineproduktion. Den første af disse Opfindelser, der begge hemmeligholdes, raader Bod paa de Mangler, der hæfter ved den tidligere Kærningsmetode. Tidligere kunde det ikke undgaas, at mange af de Smags- og Lugteelementer, der findes i den til Produktionen anvendte Mælk, gik tabt. Ved den ny Metode gaar intet til Spilde, saaledes at det færdige Produkt i sig forener alle de Faktorer, der gør Kunstsmørret til Smør, saa det hverken ad fysisk eller optisk Vej er til at skælle fra Natursmør, hvis mikroskopiske Billede det i alle Enkelt-heder gengiver. Det er desuden lykkedes Fabriken — deri bestaar den anden Opfindelse — at finde et Middel til at meddele sit Produkt en absolut Holdbarhed, der er saa stor, at den endog overgaar Natursmørrets. — Da Margarineloven forbyder Anvendelsen af andre Præservingemidler end Kogsalt, har det selvfølgelig stor Betydning ad naturlig Vej at kunne give Margarinen den Holdbarhed, som tidligere opnaaedes ved Tilsætning af Kemikalier.

## Haandbog i praktisk Sømandskab.

Vi har fra en Dampskibsfører modtaget følgende:

Da jeg havde set Deres Anmeldelse af Kaptajn J. Kusk Jensens Bog, anskaffede jeg den, og jeg maa tilstaa, at Interessen voksede betydelig ved at læse den; og da det er min Overbevisning, at den kan blive til stor Nytte for Standen, vil jeg bede Dem, Hr. Redaktør, optage følgende som et lille Bidrag til at gøre den bekendt. Jeg maa indrømme, at Værket, saavel Tegninger som Tekst, er meget omhyggelig udarbejdet samt fremstillet paa en korrekt og let fattelig Maade. Dertil er der en saadan Rigdom af gode og nyttige Raad, Forskrifter og Oplysninger, at der næppe kan nævnes et Skibsarbejde, som ikke er forklaret saa tydelig, at enhver Fagmand med nogenlunde Forkundskaber kan bruge det som Vejledning, saa ofte et Skibsmandsarbejde skal udføres paa en saadan Maade, at det kan vise, at Standens faglige Uddannelse endnu maa respekteres.

Angaaende Bogens gode Egenskaber kan jeg fuldt ud slutte mig til Anmeldelsen, men om den Nytte, der kan ventes af den, er min Opfattelse paa et enkelt Punkt lidt forskellig. Jeg kan nemlig ikke indrømme, at den kan være til videre Nytte for Sømand paa deres første Rejse, og jeg tror ikke, at Kapt. Jensen har ofret mange Tanker paa at vejlede saadanne. Efter min Opfattelse er Bogen et uomtvisteligt Bevis for, at Forfatteren er en meget dygtig Fagmand, som er kompetent til at være Lærer for enhver Sømand, der søger at tilegne sig den bedst mulige praktiske Uddannelse; at han særlig har behandlet Sejlskibsforhold, giver Bogen de bedste Betingelser for at komme alle danske søfarende til Gode. De, som tilsigter at arbejde sig op i Sejlskibsfarten, kan naturligvis have mest Nytte af Bogen, fordi den kun indeholder, hvad de bør lære, baade af forskellige Færdigheder og af den mest korrekte og hensigtsmæssigste Arbejdsmetode ved deres Udførelse.

I Dampere hører Skibsmandsarbejde ikke med til daglig Beskæftigelse, men desuagtet kan det til Tider være lige saa vigtigt som i Sejlerne, og ved saadanne Lejligheder kan det undertiden være vanskeligt at faa det udført tilfredsstillende. Ved Haandbogens Hjælp kan mange Goder opnaas, saavel i Retning af bedre Arbejde som ved at Officererne bedre kan hævde deres Stilling som Vejledere for dem, der skal udføre det.

Den største Ulæmpe ved Søfolks Uddannelse er for Tiden den, at de ikke lærer at udføre deres Gerning saa

solidt og godt, som det af økonomiske Hensyn var ønskeligt; men dette Savn maa kunne modarbejdes ganske betydeligt ved Hjælp af Kapt. Jensens Bog, om den faar den Udbredelse, den fortjener; thi grundig Vejledning er netop dens vigtigste Egenskab. Hidtil har Sø-mænd betragtet deres faglige Færdigheder som noget, der kun kan læres om Bord under det daglige Arbejde, og det har været anset som nedværdigende at søge Oplysning i Bøger; men den Tid bør vi nu være ude over, og forhaabentlig har mange saa megen Interesse for Standen, at de vil anskaffe og bruge Haandbogen, der er den bedst mulige Vejledning, i Stedet for som Fuskere at negligere det Arbejde, der bør være deres Stolthed som Fagmænd.

Desværre maa jeg indrømme, at mit Kendskab til Sejlskibsforhold ikke er saaledes, at jeg kan tale ret meget med om, hvad der i dem trænges til; men jeg vil raade enhver Dampskibsofficer, der har Interesse for praktiske Kundskaber, til at anskaffe sig Kapt. Jensens Bog. Den er ikke dyrere (5 Kr.), end at alle kan overkomme det; den er saa godt udarbejdet, at enhver kan være bekendt at have den paa Boghylden; og dertil er den saa belærende og let fattelig, at de fleste kan have Fordel af at se i den, før de begynder paa Arbejder, som de er i Tvivl om.

Fra min egen Erfaring kan jeg nævne et Eksempel paa Bogens Nytte. Jeg har altid vidst, at der er en bestemt Regel for, hvorledes Sejl skal lægges sammen, men som ung Styrmand turde jeg ikke spørge mine Foresatte derom, og jeg syntes, det var nedværdigende at søge Vejledning hos underordnede. Følgen deraf er bleven, at jeg har sejlet som Befalingsmand i over 25 Aar, før jeg lærte Reglen af Kapt. Jensens Haandbog. Jeg tilføjer, at mine Læreaar faldt i Tredserne og Halvfjerserne, og at jeg som Matros i to Aar har sejlet med tysk og amerikansk Skib. Man vil se, at Kapt. Jensen og de Institutioner, der har støttet ham, har gjort Standen en meget værdifuld Tjeneste ved at gøre det muligt, at disse nyttige og gode Oplysninger kan blive hver Mands Ejendom. Forhaabentlig vil Bogen bidrage til at vedligeholde Interessen for et Fag, der er ved at tabe Glandsen, uagtet det ikke kan undværes.

Foruden Anvisning paa, hvorledes vanskelige og almindelige Skibsarbejder, Manøvre o. s. v. udføres, giver Bogen mange nyttige Viuk, som Befalingsmænd kan have godt af at mindes om en Gang imellem. Under Omtale af en Stjerneknob (Side 17) gives saadanne gode Raad, som fortjener at trykkes med fede Typer og ophænges i Bestiklukafet. For Kaptajner kan det anbefales af og til at slaa op Side 190, hvor det nederste Stykke er meget lærerigt.

*Master.*

## Fragtmarkedet.

Den i forrige Uge omtalte Bedring i Fragterne fra Sortehavsdistriktet har ikke alene holdt sig, men der er endog indtraadt en yderligere Stigning, navnlig for November Tonnage. Det østlige Marked er ogsaa nogenlunde livligt, men Raterne forhindres i at stige paa Grund af det rigelige Damperrum. Fraset forannævnte Distrikter er det Billede, som oprulles af Fragtmarkedet, yderst slet, ja for mange Havnes Vedkommende er de Rater, hvortil der nu sluttet, de laveste, som nogensinde er accepterede. Dette gælder navnlig om Amerika, som stadig kun har yderst lidt at byde paa, og at mange Redere helter ikke senere venter sig meget af dette Marked, fremgaar af, at der allerede nu sluttet Fragter for Saisonen 1902 til ret tarvelige Rater, saaledes som f. Eks. 40/ for Planker fra Britisk Nordamerika til U. K. Frygten for den enorme

Mængde konkurrerende Tonnage i Forbindelse med den almindelige Mathed i Handel og Vandel forleder vistnok mangen Reder til allerede nu at slutte for sene Positioner til Rater, som han ellers ikke vilde tænke paa at acceptere saa lang Tid i Forvejen, men naar man ser, hvorledes Markedet overalt siden Aarets Begyndelse stadig er gaaet ned, støt og roligt, og naar man den ene Gang efter den anden læser saare pessimistiske Udtalelser om Fremtiden i de store Fagblade, navnlig de engelske, kan man ikke undres over, at der er Redere, som saa lang Tid i Forvejen sikrer deres Baade Beskæftigelse, som kan give lidt Fortjeneste. Tonnage findes jo i Overflod til det nuværende Begær, og værre bliver Forholdet, naar al den Tonnage, som nu er under Bygning, kommer paa Markedet. Ifølge Lloyds Statistik var der d. 30. Septbr. i Aar alene paa britiske Skibsværfter henved 1½ Million Brutto Tons Damp- og Sejlskibe under Bygning, hvilket er det højeste, der nogensinde har været. Naar hertil kommer, hvad der bygges udenfor Storbritannien, kan man gøre sig et Begreb om, hvad ny Tonnage der kan ventes paa Markedet i den nærmeste Fremtid. Mange vil ræsonnere, at en meget stor Del af forannævnte Tonnage er Rutebaade, men det gør ikke Sagen bedre, da Rutebaadene, som bekendt, ogsaa medtager store Kvanta Ladning, hvorved de kun tager Brødet ud af Munden paa mange af de saakaldte „tramps“, og Feltet for disse synes at blive mindre og mindre, da der stadig laves ny Ruter, samtidig med at de gamle forøges med større og større samt stedse hurtigere Skibe. Antallet af oplagte Dampere i England bliver nu større Dag for Dag, og blandt de oplagte Skibe findes ogsaa en hel Del af de større transatlantiske Rutebaade, men der skal lægges megen Tonnage op endnu førend der, saaledes som Forholdene i Øjeblikket ligger, kan blive Tale om nogen Bedring af Fragterne.

Det østlige Marked er ganske livligt, og Calcutta betaler uforandret 20/ til Dundee pr. Decbr./Januar. Fra Bombay er sluttet ikke saa faa Dampere, og pr. foran nævnte Position kan faas 13/ & 13/6 til én udsøgt Havn, 13/6 & 14/ to Havne, 6 d. ekstra for Hamburg. Rislaster offeres kun sparsomt; der er sluttet sidst til 20/ O. C., 21/3 Flensborg eller Kjøbenhavn pr. Februar.

Sortehavet og Donau har vist megen Aktivitet i den forløbne Uge, og Opmærksomheden var navnlig koncentreret paa November Tonnage. For saadan betaltes fra Odessa 10/3 til udsøgt Havn, men pr. December bydes kun 9/3, option Hamburg 9/6. Til Bergen/Kjøbenhavn er sluttet til 11/, to danske Havne 11/6. Sulina betaler 9/6 & 10/ pr. December, 3 & 6 d. mindre pr. Januar. Der er endvidere sluttet et Par Baade pr. Juni til 10/3 „any“, 10/9 Hamburg. Donauen var mere stille, og endskønt Saisonen nærmer sig sin Slutning, blev der for prompte Baade ikke betalt over 13/3 & 13/6 „any“, men i Lørdags kom Raten dog op paa 14/ „any“, 16/ én, 16/6 to danske Havne. Azoff maa betragtes som afsluttet for i Aar.

Middelhavet er paa det nærmeste uforandret; megen Tonnage dirigeredes til Konstantinopel for Ordre, hvilket omtrent afbalancerede det mindre Begær. Alexandria er lidt højere og har pr. første Halvdel December sidst betalt 10/ til U. K., 9/ direkte Havn. Esparto i hydraulisk Pakning fra Tripolis eller Tunis til Englands Østkyst giver 12/ & 12/6 pr. Ton, og for Fosfat kan faas 7/ fra Bona til Firth of Forth, 7/6 Kingslynn. Ertsfragterne er lidt lavere, og sluttedes der sidst 7/6 Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam, 8/6 Almeria/Glasgow, „full terms“, endvidere 7/9 Elba/Maryport, 9/ Huelva/Harburg, 7/9 Dunkirk, 9/6 Savannah eller Charleston, „free dispatch“. Bilbao er decideret lavere som følger: 3/9 Cardiff, 4/7½ Rotterdam, 5/ Boness, 5/3 Glasgow, 4/4½ Britonferry.

Amerika bliver værre og værre, og Raterne er overalt meget usle. For Korn fragtes slet ingen „tramps“, og Bomuldsbefragterne har sikret sig Tonnage til 24/ &

24/6 fra Savannah eller Charleston til Liverpool, Manchester eller Bremen, medens der fra New Orleans sidst ikke er betalt mere end 26/3 pr. November. Paa Netto Charter er Raten højst 9/6 à 10/ fra Golfhavn til U. K. eller Kont., og til Danmark er der pr. December sluttet til 10/6. Tømmerfragterne fra Golfen er lave, og der kan ikke faas over 85/ til U. K. eller Kont. pr. Novbr./Decbr. Pr. Februar er betalt 86/3 til Amsterdam, 90/ til Genua.

La Plata er meget flov, og 12/6, som noteres for prompte Baade fra San Lorenzo maa nærmest betragtes som en nominel Rate. For den ny Saison er der næsten intet Begær nu, da man mener, at Høsten vil blive meget sen. Pr. Februar betaltes sidst 17/ O. C. men dette kan næppe gentages for Øjeblikket.

Østersøen er for de nordligere Pladsers Vedkommende uden Betydning nu, da Havnene er blokerede af Is. St. Petersborg lukkede for en Uge siden, og Kronstadt har vist heller ikke mange Dage tilbage. Endnu laster dog enkelte Dampere deroppe. Riga er overfyldt med Tonnage og derfor meget flov. Til London eller Hull betales kun 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. Havrebasis, 20/ à 21/ D/B. Til Holland Hfl. 12 D/B. Hfl. 14 Kappbjælker, Dunkirk Frcs. 18 Hør. Frcs. 23 D/B. Rouen Frcs. 28, Bordeaux Frcs. 30/31. I Libau er Tilførslerne af Korn ikke særlig store, og 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. til London, Hull eller Rotterdam, 3 d. mere til Rouen, er det yderst opnaaelige. Kønigsberg noterer 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen. For Sleepers fra Memel kan faas 6/6 til Grimsby, 7/ à 7/3 til London. Smaadampere fra Sydfinland til Danmark er i yderst ringe Begær, og der kan højst opnaas Rm. 23/25 pr. Std. Brædder til Provinshavn.

Kulfragterne viser ingen Bedring, tværtimod er de, særlig fra Wales, gennemgaaende lavere end for en Uge siden. Til Østersøen er der kuu faa Ordre undtagen til Danmark og de tyske Pladser, men Raterne er ikke særlig fristende. Fra Tynen betales 4/3 til Aarhus eller Kjøbenhavn, 4/6 Stettin, 4/3 à 4/6 Stockholm, 4/6 Riga, 5/3 Rostock, 4/ Swinemünde, 5/3 à 5/6 Genua, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Alexandria, 6/6 à 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Venedig, medens der fra Cardiff sidst er sluttet til 5/6 Christiania, 5/ Frederikshavn, 5/3 Genua, 6/3 Venedig, Frcs. 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Marseille, 5/3 Konstantinopel eller Port Said, 6/ Maderia, 11/ à 11/6 Rio de Janeiro.

## Personalia.

Dødsfald. Havnefoged Christensen i Ommel paa Ærø er afgaaet ved Døden. Den afdøde var tidligere Skibsfører og var som Havnefoged meget afholdt i sin Virkekreds.

Fhv. Skibsfører Niels M. Winther paa Fanø er d. 12. ds. afgaaet ved Døden, 90 Aar gl.

Gamle Winther var Fanøs ældste Mand og Fader til en anset og dygtig Sømaudsslægt, blandt andre til Skibsreder P. N. Winther. I Fredags begravedes han paa Nordby nordre Kirkegaard og en stor Skare fulgte ham til hans sidste Hvilested.

Forulykket. Ved Skonnerten „Elise Dyreborg“s Forlis ved Berwick omkom Kaptajn H. Fabricius af Marstal og to af Besætningen, nemlig Letmatros Peng fra Pillau og Ungmand Peter Petersen fra Endelave.

Kapt. L. Frandsen er flyttet fra Dpsk. Jyden til Dpsk. Olga, hvis Fører O. H. Christensen foreløbig har overtaget Dpsk. Jyden, da den for dette Skib bestemte Fører Th. Glösen foreløbig har maattet overtage Dpsk. H. P. Prior, der atter er sat i Fart.

Dampskibet Ørnen, der for en kort Tid er sat i Fart, er saa længe overtaget af Styr. P. Schmidt fra Dpsk.

Jyden. Kapt. H. Bønnelykke, der midlertidig førte Dpsk. Hengest, har atter overtaget Dpsk. Nidaros, hvis midlertidige Fører, Styrmand F. Søberg foreløbig har overtaget Dpsk. Ella, da dette Skibs Fører C. Simonsen er udnævnt til Fører af Dpsk. Hengest.

## Ugens Havarier.

Alf, Galease, kom for indgaaende til Bogense i Kollision med et Fiskefartøj, der blev svært beskadiget, foruden at hele Fangsten gik tabt.

Familien, Skonnert af Riga, fik under Stormen Fortøjningerne sprængte, medens den laa for Anker ud for Allinge, og drev ned mod Dampskibskajen, hvor den stødte haardt flere Gange og fik betydelig Skade paa Stævnen, ligesom den blev læk.

Iris, finsk Skonnertbrig, er paa Rejsen fra Raumo til Haderslev strandet paa Lyø og er Vrag. Besætningen er bjærget og bragt til Faaborg.

Mathilde, Skonnertbrig af Vik, har ud for Hals mistet begge sine Ankre. Skibet er ankommet til Aarhus med Træ fra Hernesand. Skibet knækkede for indgaaende til Aarhus Bougsprydet.

Estrup, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Newcastle til Hjemstedet med Kul under Stormen d. 12. ds. strandet ved Huds Head, Berwick. 5 Mand af Besætningen reddedes ved Raketapparatet, den ene med et brækket Ben. Kokken skylledes over Bord og druknede.

Estrup blev bygget i Thurø af Eg i 1879 og maalte 125 Nt. Reg.-Tons.

Adele, Galease af Marstal, er paa Rejsen fra Rügenwalde i Ballast til Hasle strandet d. 13. ds. syd for Rønne. Mandskabet reddet.

Elise Dyreborg, Skonnert af Marstal, er i Stormen d. 12. ds., paa Rejsen fra Porsgrund med Grubepæle til Alloa, strandet ved Goswick Beach, Berwick. 3 Mand af Besætningen druknede. Skibet er Vrag. Elise Dyreborg byggedes i 1875 i Faaborg af Eg og maalte 96 Nt. Reg.-Tons.

Albert, Galease af Halmstad, maatte paa Rejsen fra Hjemstedet med Træ under Stormen søge ind til Aarhus med Tab af Sejl.

A mor, Skonnert af Slite, er paa Rejsen fra Åbo til Kjøge med Brædder d. 13. ds. grundstødt ud for Dragør.

Johan Schylander, Skonnert af Halmstad, har d. 13. ds. paa Rejsen fra Rostock til Hjemstedet i Ballast maattet søge ind til Stubbekjøbing for Nødhav, læk og med Tab af Sejl.

Josephine, Skonnert af Halmstad, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Halmstad til Aarhus strandet paa Samsø Nordøstkyst og er, i den orkanagtige Snestorm, snart bleven Vrag. Kaptajnen, Anderson, druknede; den øvrige Besætning reddedes med Nød og Næppe.

M. Davidsen, Dpsk., mistede ved Afgang fra Nexø d. 12. ds. et Stykke af Skruevingen.

Tiber, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra St. Petersborg til London været i Kollision med Dpsk. A bden af Kirkcaldy. Fortsat Rejsen.

Svea, Barkskip af Helsingborg, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Sverrig til Kjøbenhavn med Brædder grundstødt paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitizers, efter at have løst en Del Dækslast i Lægtene.

Erling, norsk Skonnertbrig, er paa Rejsen fra Skellefteå til Horsens med Træløst d. 13. ds. grundstødt 1/2 Mil fra Gabet ved Odense Fjord.

Familien, Skonnert af Marstal, indkom til Lohals d. 14. ds. Jungmand Christen Kromann Madsen, 16 Aar gl., blev under Stormen Natten mellem 12. og 13. ds. skyllet over Bord ved Masnedø og druknede.

Ane Marie, Kutter af Grenaa, er d. 13. ds. strandet mellem Bonnerup og Stavshoved. Besætningen reddedes i forkommen Tilstand.

Svea, Jagt af Engelholm, er paa Rejsen fra Varberg med Stenlast hertil d. 13. ds. strandet udfor Nakkehoved Fyr og er Vrag. Besætningen, 2 Mand, druknede.

Nordsøen Nr. 48, Kutter af Frederikshavn, er d. 15. ds. strandet ved Vorsaa. Besætningen bjærget.

♦ 2 Navnebrædder, paamaalede Shakespeare og Regina, er under Stormen d. 12.—13. ds. indrevne ved Vorupør.

Storebelt, Dpsk., ankom d. 13. ds. til Svendborg fra Newcastle med Tab af Fokkemasten.

Alpha, Kutter af Sæby, er d. 15. ds. i Snestorm strandet ved Asaa og er Vrag. Mandskabet reddet.

Diana, Jagt af Rudkjøbing, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Skarreklit paa Grund ved Hurup. Skibet bliver rimeligvis Vrag. Mandskabet reddet.

Oscar, Skonnert af Kullen, er d. 15. ds. paa Rejsen til Lemvig med Træ strandet syd for Hurup. Mandskabet reddet.

Ingram, Dpsk. af London, har i Stormdagene maattet ligge underdrejet ved Hanstholmen og for at naa ind til Frederikshavn maatte der fyres af Ladningen (Sveller). Kompletteret sin Kulbeholdning i Frederikshavn og fortsat.

2 Motorbaade er paa Rejsen fra Nykjøbing M. til Harbøre strandede ved Thyborøn d. 13. ds. Mandskabet bjærgedes meget forkomne.

Haabet, Galease af Marstal, er indkommet til Stettin med 34 Tommer Vand i Lasten. Reparerer i Stettin.

Anker, Skonnert af Brantevik, kom d. 13. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Hobro med Ben paa Grund syd for Sæby. Flot med Assistance af Kystboerne og bugseret til Hobro.

Astræa, 3/m Skonnert af Marstal, er d. 13. ds. strandet ved Berwick og er Vrag. Astræa blev bygget i Rudkjøbing 1892 og maalte 237 N. Reg.-Tons.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet Dania i Esbjerg har paa Besigtelse købt svensk Damper Nordstjernan, laster 1,500 Tons d. V., af d'Hr. Wickberg & Sønner i Sundsvall for Lst. 9,000.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra Christianssand 9. Novbr., best. til New York. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., best. til New York. — Leopold II, Sørensen, afgik fra Antwerpen 16. Novbr., best. til Dunkirk. — Nicolai II, Wulff, afg. fra New York 2. Novbr., best. til Christiania og Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 10. Novbr., best. til Christiania og Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til New York. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra St. Petersburg 15. Novbr., bestemt til Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 18. Novbr. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til Boston. — Arkansas, Petersen, ankom til New York 15. Novbr. — Arno, Strubberg, i Messina. — Baron Stjernblad, Claussen-Kaas, afgik fra Kbhvn. 13. Novbr., best. til St. Petersburg. — Ceres, Jacobæus, ank. til Norrkøping 17. Novbr. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Wasa 18. Novbr., best. til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ank. til Pillau 19. Novbr. — Dagmar, Gade, ankom til Reval 18. Novbr. — Florida, Koch, afg. fra New Orleans 2. Novbr., best. til Kbhvn. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 19. Novbr., best. til Kbhvn. — Georg, Buhr, ankom til London 11. Novbr. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Boston. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Kbhvn. 18. Novbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Råfse 31. Oktbr., best. til Barcelona. — Island, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 20. Novbr., best. til New York. — Jolantha, Skou, ankom til Antwerpen 14. Novbr. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 19. Novbr. — Kiew, Jacobsen, ankom til London 17. Novbr. — Kursk, Møller, ankom til Libau 17. Novbr. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Krag, afgik fra Pillau 19. Novbr., best. til Kbhvn. — Louisiana, Jensen, ankom til Stettin 19. Novbr. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 8. Novbr.,

best. til Kbhvn. — Maja, Jonsen, i Østverrig. — Mo'sø, Frisenette, i Vestnorge. — Moskov, Rohde, ankom til Reval 18. Novbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 15. Novbr. — Nordjylland afgik fra Antwerpen 18. Novbr., best. til Kbhvn. — O. B. Suhr ankom til Riga 10. Novbr. — Omsk, Møller, afg. fra Lissabon 18. Novbr., best. til Kbhvn. — Perm, Christensen, ankom til London 8. Novbr. — Pregel, Olsen, afg. fra Hull 17. Novbr., best. til Kbhvn. — Skalholt, Godtfredsen, afg. fra Christianssand 19. Novbr., best. til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 17. Novbr. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Liverpool 14. Novbr., best. til Kbhvn. — Vendsyssel, Kjær, afg. fra Valencia 16. Novbr., best. til Kbhvn. — Vesta, Lissner, ankom til Leith 19. Novbr. — Vesuv, Meldahl, ankom til Hull 18. Novbr. — Viking, Gjerløv, i Libau.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 20. Novbr., best. til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 20. Novbr., bestemt til Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 20. Novbr., best. til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 20. Novbr., best. til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 21. Novbr., best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nykjøbing F. 20. Oktbr., best. til Newcastle, via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 20. Novbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 21. Novbr., best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 20. Novbr., bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 20. Novbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 15. Novbr., best. til Dunkerque. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 13. Novbr., best. til Alexandria. — Sigurd, Mahncke, ankom til Newport Mon 11. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Riga 11. Novbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Alexandria 4. Novbr., bestemt til Rochester. — Knud II, Hansen, ank. til Kbhvn. 18. Novbr. — Skjold, Schmidt, ank. til Rouen 15. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 16. Novbr., bestemt til London. — Ragnar, Holst, ankom til Rotterdam 7. Novbr. — Volmer, Riber, afg. fra Libau 15. Novbr., best. til Rouen. — Dan, Tofte, afgik fra Riga 15. Novbr., best. til Ghent. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Howdan Dok 12. Novbr., bestemt til Riga. — Olaf, Petersen, afgik fra Skutskær 14. Novbr., bestemt til Rotterdam.

Helmdal, Anine, Rathje, afgik fra Sunderland 17. Novbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra West Hartlepool 6. Novbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Sundsvall 16. Novbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Hernøsand 16. Novbr. — Elna, Møller, ankom til Sundsvall 17. Novbr. — Therese, Løffler, ank. til Algiers 16. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Methil 17. Novbr. — Niobe, Schmidt, pass. Ouessant 9. Novbr., best. til Alexandria. — Nancy, Nielsen, pass. Blyth 18. Novbr. best. t. Alicante. — Nautik, Mortensen, afg. fra Newcastle 8. Novbr., best. t. Port Vendres. — Nexos, Sørensen, ank. til Denia 18. Novbr. — Nordsoen, Gram, pass. Blyth 15. Novbr., bestemt til Bilbao. — Nora, Jørgensen, ank. til London 4. Novbr. — Neptun, Winther, afgik fra Tvedestrand 15. Novbr., ankom til Ghent 18. Novbr. — Nerma, Nielsen, afg. fra Papenburg 15. Novbr., best. til Methil. — Alfa, Nørby, afg. fra Jersey 15. Novbr., ankom til Dunston 18. Novbr.

Nordsoen. Wineland, Høgstædt, afg. fra Penang 16. Novbr. — Nordland, Pii, ank. til Windau 17. Novbr. — Holland, Lund, ankom til Aarhus 19. Novbr. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 17. Novbr. — Rusland, Møller, afgik fra Libau 16. Novbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Riga 18. Novbr.

Urania. Ekliptika, Nielsen, ank. til Aarhus 19. Novbr. — Venus, Jørgensen, afgik fra Port Limon 16. Novbr. — Mars, Nielsen, ankom til Hobro 16. Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Rotterdam 15. Novbr., ankom til Blyth 17. Novbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Riga 12. Novbr., best. til Dunkerque. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 6. Novbr., ankom til Rotterdam 13. Novbr. — Russia, Jørgensen, afgik fra Tyne 15. Novbr., ankom til Holtenau 18. Novbr.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Riga 17. Novbr. best. til Rotterdam. — Caledonia, Fisker, afgik fra Amsterdam 11. Novbr., ankom til Sunderland 14. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afg. fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Rouen. — Brattingsborg, Clausen, ank. til London 11. Novbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Antwerpen 16. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 19. Novbr. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Cardiff 9. Novbr., bestemt til Neapel. — Kronborg, Eriksen, ankom til Sharpness 13. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newport 15. Novbr. — Skander-

borg, Jensen, ankom til Buenos Ayres 1. Novbr. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 14. Novbr., best. til River Plate. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Newcastle 19. Novbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Cardiff 17. Novbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Helsingør 16. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Methil 14. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Santa Fe 2. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til London 14. Novbr. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Cardiff 7. Novbr. — Ulfsborg, Hveissel, afgaaet fra Las Palmas bestemt til Falmouth for Ordre. — Vordingborg, Petersen, ankom til Aarhus 11. Novbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 20. Novbr. — Kallundborg, Lund, ankom til Marseilles 11. Novbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til London 16. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., ank. til Libau 18. Novbr. — Agnete, Jensen, ank. til Burntisland 16. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Methil 16. Novbr., best. til Vejle. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 15. Novbr., best. til Methil. — Bornholm, Petersen, ank. til Grangemouth 15. Novbr. — Ajax, Brorson, ankom til Libau 13. Novbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 15. Novbr., ankom til Kiel 18. Novbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Kjøge 18. Novbr., best. til Libau.

**Danmark.** Rolf, Madsen, afgik fra Korsør 17. Novbr., bestemt til Boness. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Kjøbenhavn 16. Novbr., best. til Blyth. — Ansgar, Reese, afgik fra Aarhus 17. Novbr., best. til Boness. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Riga 18. Novbr., best. til Gand. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., best. til Grangemouth. — Helge, Olsen, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., bestemt til Riga.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, afg. fra Dunkirk 17. Novbr. — Siam, Schønning, afg. fra Kbhvn. 18. Novbr. — Ragnhild, Madsen, ank. til Durban 14. Oktbr. — Patria, Larsen, afgik fra Marseilles 15. Novbr.

**Ærs.** Energi, Nielsen, ankom 15. Novbr. til Boness. — Gæa, Knudsen, ank. 16. Novbr. til Lübeck. — Enigheden, Svane, ankom 18. Novbr. til Horsens.

**Cimbria.** E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Malmø 9. Novbr. — Lars Kruse Christiansen, ankom til Amsterdam 15. Novbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kronstadt 15. Novbr.

**Vendila.** N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 18. Novbr.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Riga 19. Novbr., best. til Dunkirk. — Clara, Jensen, ank. til Trångsund 17. Novbr. — Kai, Thomsen, ankom til Ghent 15. Novbr.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Aarhus 16. Novbr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Korsør 17. Novbr., bestemt til Wearmouth.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Messina 18. Novbr.

### Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Nancy, Pedersen, sejlet fra Cadiz 6. Novbr. til Rio Grande. — Sørine, Andersen, ank. paa Elben 14. Novbr. fra Equadorkysten. — Prins Valdemar, Beck, ank. til Port Natal 18. Novbr. fra Antwerpen.

**Fana. Sønderho.** Anna, Hansen, sejlfærdig d. 19. Novbr. i Emden, bestemt til Kristiania.

**Rønne.** Prøven, Bidstrup, ankom til Karlskrona 11. Novbr. — John Hintze, Jensen, ank. til Åhus 11. Novbr. — Klara Marie, Koføed, ank. til Kjøbenhavn 13. Novbr. — Rolf, Hermansen, ank. til Svinemünde 13. Novbr.

**Svendborg.** Brødrene, Hansen, ank. til Kjøbenhavns Red 11. Novbr. — Haabet, Andreasen, ank. til Havre 11. Novbr. — Kruse, Larsen, ank. til Gøteborg 11. Novbr. — Concordia, Henriksen, ank. til Christiania 12. Novbr. — Kirstine Jensen, Jensen, ank. til Randers 11. Novbr. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til Wasa 12. Novbr. — Fortuna, Christiansen, ank. til Charlestown Red 13. Novbr. — Lyø, Jensen, ank. til Gøteborg 13. Novbr. — Marie, Nielsen, ank. til Kragerø 13. Novbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Boness 14. Novbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Christiania 12. Novbr. — Pythia, Nielsen, ank. til Haarlingen 13. Novbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Leith 14. Novbr. — Standard, Rasmussen, ank. til Portmadoc 15. Novbr. — Sofie, Jensen, ankom til Bilbao 15. Novbr. — Venus, Jensen, ankom til Newcastle 16. Novbr. — Peter, Nielsen, ank. til Neufahrwasser 15. Novbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Pillau 16. Novbr. — Niord, Svennevig, ank. til Brunsnis 15. Novbr. — Gæa, Møller, ank. til

Havre 15. Novbr. — Thetis, Nielsen, ank. til Newcastle 15. Novbr. — Knud, Jensen, ank. til Lowestoft 16. Novbr. — Ane, Rasmussen, ank. til Portsmouth 16. Novbr. — Martin Nilsson, Petersen, afgik fra Wasa 16. Novbr. — Niels, Hansen, ank. til Libau 17. Novbr. — Belona, Petersen, ank. til Folkestone 16. Novbr. — Svafva, Nielsen, ank. til North Shields 17. Novbr. — Martin, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 17. Novbr. — Triton, Nielsen, ankom til Treport 16. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Whitby 16. Novbr. — Brødrene, Hansen, ankom til Rotterdam 17. Novbr. — Hans Emil, Nielsen, ank. til Stornoway 18. Novbr.

**Ærs.** Karen, Hansen, ank. 11. Novbr. til Kjøbenhavn. — Fred, Friis, ank. 11. Novbr. til Esbjerg fra England. — Nausen, Petersen, ankom 11. Novbr. til Dakar (Afrika). — Althæa, Albertsen, ank. 11. Novbr. til Limfjorden. — Anna Dorthæa, Rasmussen, ank. 10. Novbr. til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Union, Mortensen, ank. 9. Novbr. til Dysart. — Abba, Petersen, ankom 12. Novbr. til Skalsker. — Ino, Weber, ank. 12. Novbr. til Rochester. — Concordia, Madsen, ank. 12. Novbr. til Aberdeen. — Smart, Christensen, ank. 12. Novbr. til Frederikstad. — Genius, Bastrup, ank. 12. Novbr. til Baunes. — Neptunus, Bager, ank. 11. Novbr. til Kjøbenhavn fra Wismar. — Nicolines Minde, Schesler, ank. 12. Novbr. til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, ank. 12. Novbr. til Kjøbenhavn. — Lykkens Prøve, Jensen, ank. 12. Novbr. til Kjøbenhavn. — Elna, Carlsen, ank. 12. Novbr. til Ærøskjøbing. — Anna, Madsen, paa Rejse til Flensborg, var 7. Novbr. til Ankers ved Neufahrwasser paa Grund af Storm. — Erik Hansen, Hansen, ankom 11. Novbr. til Kjøbenhavn. — Enigheden, Petersen, afgik 12. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Karoline, Albertsen, ankom 11. Novbr. til Svendborg fra Stralsund. — Philip, Hansen, afg. 7. Novbr. fra Grangemouth til Horsens. — Amor, Hansen, ank. 12. Novbr. til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Gabrielle, Henriksen, ank. 12. Novbr. til Kjøbenhavn fra Bandholm. — Emilie, Friis, ank. 11. Novbr. til Rudkjøbing. — Christian, Christensen, ankom 10. Novbr. til Antwerpen fra Vallø. — Nielsine, Christensen, ank. 15. Novbr. til Kjøbenhavn. — Christiane, Petersen, afg. 12. Novbr. fra Dysart til Køningsberg. — Mathilde, Hansen, er indkommen til Charlestown paa Rejse til Aberdeen fra Sverrig. — Niels Juel, Nielsen, var 11. Novbr. sejlfærdig i Newport Mon, bestemt til Gadeloupe (Vestindien). — Mathæus Rickert, Lauritzen, ank. 15. Novbr. til Pillau. — Marie, Bøye, ankom 15. Novbr. til South Alloa. — Else, Mortensen, ank. 14. Novbr. til Kjøbenhavn. — Eden, Petersen, ankom 16. Novbr. til Irvine. — Elise Marie, Olsen, ankom 16. Novbr. til Riga. — De 6 Brødre, Johansen, afg. 15. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Fri, Rasmussen, var 11. Novbr. sejlfærdig i Lovisa, best. til Abbeville. — Henriette, Holm, var 16. Novbr. til Søs fra Hernøsand, best. til Brest. — Thor, Kromann, var 27. Oktbr. sejlfærdig i Laguna di Terminos, best. til Kanalen f. O. — De tre Sæskende, Rasmussen, ank. 15. Novbr. til Kjøbenhavn fra Kolberg. — Ellen, Christensen, ankom 15. Novbr. til Kjøbenhavn fra Kallundborg. — Marie, Hansen, afgik 15. Novbr. fra Kjøbenhavn til Randers. — Hydra, Albertsen, afg. 14. Novbr. fra Neufahrwasser til Marokko. — Mathilde, Hansen, ank. 18. Novbr. til München. — Amor, Hansen, ank. 17. Novbr. til Faro. — Norma, Albertsen, ank. 17. Novbr. til Elben. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 17. Novbr. til Fowey. — Amor, Rasmussen, ank. 17. Novbr. til Faro. — Venus, Friis, afsejlede 10. Novbr. fra Lissabon til Messina. — I. A. Kromann, var 15. Novbr. sejlfærdig i Hartlepool, bestemt til Frederikssund. — Argus, Jensen, ank. 17. Novbr. til Aiguillon. — Albert, Fabricius, var 14. Novbr. sejlfærdig i Burntisland, best. til Cappelin.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 18. Novbr. til Warnemünde fra Laurvig.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kablelængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pøllinger er anført retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Horns-Rev. Ringkjøbing-Dyb.** Det S.-lige Indløb til Ringkjøbing-Dyb har flyttet sig V. efter. Den stribede Spidstønde med Ballon *Søren Bøvbjergs-Knob SØ.* er inddragen. En hvid Stumpstønde med 3 nedavendte Koste er i 10 Fv. Vand udlagt c. 1½ Kbl. SV. t. S. fra det gamle Sømærkes Plads og V. for en fra *Ulven* udsdykende Hage. Man skal gaa V. om Sømærket. Løbet er mellem 3 Fv. Grænserne kun c. 1 Kbl. bredt. Sømærket ligger paa 55° 30' N. Br. 8° 0' Ø. Lgd.

**Sundet. Kronborg-Pynt.** Den 1ste December 1901 Kl. 12 Middag forandres Taagesignalet paa *Kronborg-Pynt*. En Sirene giver da hver 1 Minut tre Stød, hvoraf det første har en høj Tone, de to efterfølgende hvert en dyb Tone, saaledes, høj Tone c. 1 S., Pause c. 3 S., dyb Tone c. 2 S., Pause c. 3 S., dyb Tone c. 2 S., Pause c. 49 S.

**Flinterende. Nordre-Flint.** Klokketønden ved *Nordre-Flint* er inddragen.

**Drogden.** Af de i „Efterretninger for Søfarende“ omhandlede Sten paa *Dragør-Bro* ere de for Skibsfarten farligste nu bortsprængte eller optagne. Dybden i *Drogden* er heretter som opgivet i „Den danske Lods“ og Søkortene.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Gottland Ø.-Kyst. Britterna.** *Britterna* Klokketønde er ombyttet med Vintersømærket.

**Sverrig. Bottniske Bugt. Nordmalingsfjärden.** En 13 Fods Grund er funden i *Nordmalingsfjärden*. 63° 26' 30" N. Br. 19° 35' 55" Ø. Lgd. Ø. for Grunden udsættes en Stage.

**Fyrskibet „Norströmsgrund“.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Luleå* er Fyrskibet „*Norströmsgrund*“ den 16de November 1901 inddragen fra Station.

**Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Vulcan.** Ved 21 Fods Grunden *Vulcan*, 4 Kbl. N. 83° Ø. fra *Ulkopauha* Klippen, er i 24 Fod Vand udsat en rød og hvid stribet Stage med Kors. 64° 6' 5" N. Br. 23° 31' 10" Ø. Lgd.

**Åbo Distrikt. Sextant.** 25 Fods Grunden *Sextant*, 7 $\frac{1}{2}$  Kml. N. 89° V. fra *Niemi Santakari* Baake, er paa V.-Siden afmærket med en rød og hvid stribet Stage med Kors, hvorunder en sort Ballon. Den staar i 30 Fod Vand. 61° 6' 39" N. Br. 21° 5' 7" Ø. Lgd.

**Samsonoffs Grund.** Ved 27 Fods Grunden *Samsonoffs Grund*, 6 Kml. N. 74° V. fra *Lökö* Baake, er i 30 Fod Vand udsat en rød og hvid stribet Stage med Kors, hvorunder en sort Ballon. 60° 57' 42" N. Br. 20° 56' 50" Ø. Lgd.

**Åbo Skærgaard. Vargskärgrund.** S. for 12 Fods Grunden *Vargskärgrund*, i Farvandet mellem *Lohm* og *Gullkrona*, er i 22 Fod Vand udsat en rød Stage med 1 opadvendt Kost. 60° 5' 11" N. Br. 22° 3' 12" Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Lavansaari.** Fra den 15de November 1901 gives Taagesignal fra *Lavansaari* Holme med Bomber, Et-Skud hver 10 Minutter.

Tre-Skud er Signal om Vinteren til Fiskerne og betyder: største Fare, skynd Eder hjem.

**Tyskland. Frisches Haff.** I *Frisches Haff* foretages Vinterafmærkningen i November. Alle Lystønder blive liggende paa Station til der dannes Is.

**Stilo Baake NØ.** Vraget af Damperen „*Stettin*“, der var sunket NØ. for *Stilo* Baake, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 6 $\frac{1}{2}$  Fv.

**Swinemünde — Stettin.** Udenrigsministeriet meddeler: Mellem *Swinemünde* og *Stettin* er Vinterafmærkningen foretaget.

**Dahmeshöved SSØ.** Vraget af den c. 5 Kml. SSØ. fra *Dahmeshöved* Fyr sunkne Bugserdamper „*Anni*“ er uskadeligt for Skibsfarten.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben.** I November 1901 foretages Vinterafmærkningen i *Elben*. Naar Isgang ventes, ombyttes de tre Lystønder ved *Bönhasensand* med Klosbøjer med samme Farve, og Lystønden neden for *Schulau* med en rød Spirstønde med Ballon.

Følgende Forandringer foretages:

Baaketønde W ved *Mittelgrund* V.-Spids flyttes 3 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 77° V. hen i 22 Fod Vand. 53° 56' 51" N. Br. 8° 34' 52" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 10 flyttes 1 Kbl. S. 88° Ø. hen i 32 Fod Vand. 53° 56' 9" N. Br. 8° 40' 59" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 11 flyttes c. 3 Kbl. S. 4° Ø. hen i 35 Fod Vand. 53° 55' 22" N. Br. 8° 41' 31" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 12 flyttes  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 41° V. hen i 25 Fod Vand. 53° 54' 40" N. Br. 8° 42' 0" Ø. Lgd.

Baaketønde W ved *Oste Bank* V.-Spids flyttes 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 77° V. hen i 21 Fod Vand. 53° 51' 6" N. Br. 8° 55' 37" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 20 flyttes c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 26° Ø. hen i 22 Fod Vand. 53° 51' 13" N. Br. 8° 57' 40" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 21 flyttes c.  $\frac{1}{6}$  Kbl. S. 12° Ø. hen i 22 Fod Vand. 53° 51' 20" N. Br. 8° 59' 16" Ø. Lgd.

**Scheelenkuhl og Brokdorf.** I *Elben* ved *Brokdorf* er Skibet „*Valkyrien*“ sunket. For at afmærke det er der i den hvide Vinkel, som i *Scheelenkuhl* Fyr lyser opad Floden tæt til den grønne Vinkel, indsat en rød Vinkel, der lyser over Vraget, og i *Brokdorf* Fyrs røde Vinkel er indsat en grøn Vinkel, der lyser fra c. 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. nedenfor til c. 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. ovenfor Vraget.

Naar Isgang indtræder, inddrages al anden Afmærkning ved Vraget.

**Weser. Dwarsgat.** I *Dwarsgat* ligge følgende Tønder nu saaledes:

Spirstønde N i 20 Fod Vand. 53° 44' 0" N. Br. 8° 17' 27" Ø. Lgd.

Spirstønde O i 22 Fod Vand. 53° 43' 56" N. Br. 8° 19' 18" Ø. Lgd.

Spirstønde P i 27 Fod Vand. 53° 43' 49" N. Br. 8° 20' 42" Ø. Lgd.

Spirstønde Q i 21 Fod Vand. 53° 43' 34" N. Br. 8° 21' 42" Ø. Lgd.

Den hvide, faste Vinkel, der i *Meyers Ledge* Fyr lyser ned ad Floden, er forandret efter Farvandet og lyser fra N. 80° V. til N. 81° $\frac{3}{4}$  V. Den hvide Vinkels S.-Grænse gaar klos til Spirstønderne O og P.

I November 1901 begynder Vinterafmærkningen i *Weser*. **Holland. Friesche Zeegat.** I *Friesche Zeegat* er Vinterafmærkningen foretaget.

**Zuiderzee. Amsteldiep.** I *Amsteldiep* inddrages de to Stumpstønder ud for Krudtmagasinet ved *Wieringen* midlertidig for Vinteren.

**Haringvliet. Bommel.** I det gravede Løb over *Barren* i *Bommel* er Dybden nu 17 Fod med almindeligt Lavvande.

**Vlissingen Red.** Paa *Vlissingen* Red er fundet 23 $\frac{1}{2}$  Fod Vand, c.  $\frac{2}{3}$  Kml. fra Kysten. 51° 25' 40" N. Br. 3° 35' 14" Ø. Lgd.

**Hellevoetsluis.** Ved *Hellevoetsluis* er det midlertidige Fyr slukket og det røde og hvide, faste Fyr atter tændt. Flammens Højde: 52 Fod. Synsvidden: 12 $\frac{1}{2}$  Kml. Graat, 57 Fod højt Fyrtaarn, der til Foraaret 1902 maales mørkegrønt. 51° 49' 12" N. Br. 4° 7' 42" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Banc de Paimpol. La Gueule.** Spirstønden *La Gueule* er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder. 48° 47' 24" N. Br. 2° 57' 19" V. Lgd.

**Skotland. Loch Ryan. Milleur Point.** Midt i November 1901 inddrages Lys- og Klokketønden, 6 Kbl. NØ. t. Ø. fra *Milleur Point*, og en rød, spids Lys- og Klokketønde, der hver  $\frac{1}{4}$  Minut viser hvidt Tre-Blink, udlægges i 6 Fv. Vand 2 Kbl. N. 41° Ø. fra *Milleur Point* omtrent i den Linie, hvor *Corsewall* Fyr formerkes. 55° 1' N. Br. 5° 6' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Richard.** *Richard* Fyr er nu forandret.

**Passe Nord.** Belysningen af *Passe Nord* skal forandres saaledes:

*Saint Georges de Didonne* hvide, faste Fyr flyttes 50 Alen S. 64° Ø. hen til et hvidt, firkantet Stentaarn. Flammens Højde: 115 Fod. Det nye Fyrtaarn formerker *Suezac* røde Fyr i en Vinkel af nogle Grader i S. 64° Ø. fra begge Fyr. *Falaise* røde, faste Fyr slukkes.

Den sorte Spidstønde *SO. de la Coubre* med Cylinder Nr. 5 ombyttes med en sort, spids Lystønde Nr. 5, der viser rødt Fyr. 45° 41' 24" N. Br. 1° 16' 20" V. Lgd.

**Azorerne. St. Miguel V.-Kyst. Ponta da Ferraria.** Fyret paa *Ponta da Ferraria* er tændt den 9de November 1901. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser Tre-Blink, Mørke mellem Grupperne 4 S., hvorefter hvert af de tre Blink begynde ved det 5te, 7de og 9de Sekund. Mørket mellem Grupperne er totalt, ligesom mellem Blinkene i samme Gruppe. Blinkets Varighed c. 1 S., Mørke mellem Blinkene c. 1 S. Lysøvn: 30 Kml. Fyret lyser fra N. 6° V. gennem V. og S. til S. 21° Ø.

**New Brunswick. Bay of Fundy.** I *Bay of Fundy* ere følgende røde Stumpstønder ombyttede med røde Spidstønder: *Big Duck Island Ledge* Tønde i 4 $\frac{1}{2}$  Fv. Vand,  $\frac{1}{6}$  Kml. S. 25° Ø. fra Grunden. 44° 39' 56" N. Br. 66° 40' 57" V. Lgd.

*Net Rocks* Tønde i 6 Fv. Vand,  $\frac{1}{4}$  Kbl. S. 19° Ø. fra Grunden. 44° 45' 26" N. Br. 66° 44' 38" V. Lgd.

*Beaver Harbor Shoal* Tønde i 5 Fv. Vand,  $\frac{1}{4}$  Kbl. S. 71° V. fra Grunden. 45° 4' N. Br. 66° 44' V. Lgd.

*Bliss Island Reef* Tønde i 9 Fv. Vand,  $\frac{1}{6}$  Kml. S. 54° V. fra V.-Pynten. 45° 1' 1" N. Br. 66° 51' 12" V. Lgd.

**Dipper Harbor.** En sort Klokketønde, mærket *Dipper Har.*, er i 16 Fv. Vand udlagt 2 $\frac{1}{2}$  Kml. N. 65° Ø. fra *Point Lepreau* Fyr, og 1 Kml. S. 27° Ø. fra *Dipper Harbor* Fyr. 45° 4' 40" N. Br. 66° 24' 16" V. Lgd.

**Musquash Harbor.** En sort og hvid lodret stribet Klokketønde er i 10 Fv. Vand udlagt som Anduvningstønde uden for *Musquash Harbor*, fra *Musquash* Fyr i S 82° V. og fra *Spirit Rock* Flejtønde i N. 8° V.,  $\frac{1}{4}$  Kml. 45° 8' 40" N. Br. 66° 14' 50" V. Lgd.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Delaware Bay. Miah**

**Maul Shoal.** En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 21 Fod Vand udlagt tæt S. 37° Ø. for Vraget af Skonnerten „*Lida Fowler*“, der er sunket 1 1/2 Kml. S. 59° Ø. fra Tønden *Miah Maul Shoal*, fra *Egg Island Fyr* i S. 18° V. og fra *Cross Ledge Fyr* i S. 37° Ø.

**Maryland. Chesapeake Bay. Annapolis Roads.** Vraget af „*Ida E. Comly*“ paa *Annapolis Roads* er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

**Florida. Tortugas Harbor. Loggerhead Key. Loggerhead Key Fyr** viser nu hvidt, fast Fyr uden rød Vinkel.

**Tortugas Harbor.** Fyret paa Fort *Jefferson* SØ-lige Bastion, *Garden Key*, viser nu hvidt, fast Fyr Horisonten rundt. Synsviddens er formindsket til 10 Kml.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Fransk Guyana. Cayenne.** Ved *Cayenne* er det røde Havnefyr slukket. Paa Broen er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Det lyser over Indløbet og Reden.

**Brasilien Øen San Sebastiao. Boi Pynt.** Paa *Boi Pynt* er det midlertidige Fyr slukket og det hvide Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Et-Blink, atter tændt.

**Argentina. Bahía Blanca. Port Belgrano.** Ved Indløbet til *Port Belgrano* er den røde Spidstønde Nr. 2 flyttet og ligger nu 5 1/2 Kml. N. 59° V. fra Fyrskibet. Den røde Spidstønde Nr. 3 ligger 16 1/2 Kbl. N. 32° V. fra Nr. 2. Fyrskibet ligger paa 39° 10' S. Br. 61° 39' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Neapel Bugt. Torre Annunziata.** Tønden, der laa uden for *Torre Annunziata* Havn, er ombyttet med en hvid Spidstønde med Ballon. Den ligger i 22 Fod Vand, 3/4 Kbl. S. 8° Ø. fra det grønne Fyr paa Ø.-Molens Hoved. For Indgaaende skal den holdes om Styrbord.

**Østerrig-Ungarn. Sebenico.** I *Sebenico Bugt* SØ-lige Del ligger en Vandledning, hvis Retning er angivet ved 2 Tavler med Ankre, der staa i *Dobriska Bugt* og 3/4 Kbl. inden for Pynten af Halvøen *Maddalena*. Det er forbudt at ankre over Vandledningen.

**Arbe. Garofolin (Fracagno).** Paa Klippen *Garofolin*, 1 1/2 Kbl. SØ. fra Pynt *Ferkanko* paa *Arbe* V.-Side, er i 6 Fod Vand anbragt en 20 Fod høj Jernstang med Ballon. 44° 44' 57" N. Br. 14° 45' 32" Ø. Lgd.

**Misnjak.** Paa Grunden *Misnjak*, c. 2 1/2 Kbl. SSØ. fra Pynt *Glavina*, *Arbe* SØ.-Pynt, er i 6 Fod Vand anbragt en 18 Fod høj Stage med Ballon. 44° 42' N. Br. 14° 52' Ø. Lgd.

**Grækenland. Atalante Ø. St. Nicolas.** Ved *St. Nicolas* Havn er tændt et rødt Fyr. Flammens Højde: 38 Fod. Synsviddens: 5 Kml. 30° 40' 30" N. Br. 23° 6' 0" Ø. Lgd.

**Tunis. Gabès.** Paa *Gabès* N.-Moles Hoved er tændt et hvidt, fast Fyr og paa Syd molens Hoved et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Synsviddens: 4 à 5 Kml. De lyse over en Vinkel af 270°.

### Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

**Forindien V-Kyst. Aguada.** *Aguada* hvide Blinkfyr er atter tændt. 15° 29' N. Br. 73° 46' Ø. Lgd.

**Bengal Bugt. Rangoon River.** Naar Lodsartøjet „*Guide*“ om Natten ligger til Ankers udenfor *Rangoon River*, viser det en hvid Lanterne fra Foretopsejlsraaen, 42 Fod over Dækket, og en hvid Lanterne 15 Fod lavere agter.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra Ø.-Kyst Edi.** I December 1901 tændes ved *Edi* et Fyr, der foreløbig skal vise hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 62 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Fyrets Art vil rimeligvis blive forandret. 4° 57' 48" N. Br. 97° 46' 47" Ø. Lgd.

**Langkat Flod.** Fyret ved *Langkat* Flod skal flyttes længere ind paa Land. Flammens Højde: 41 Fod. Hvid Jernbaake. Den gamle Baake borttages. 4° 2' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

**Batoe Bara.** Fyrpælen til Fyret ved *Batoe Bara* Flod skal ombyttes med en hvid, 41 Fod høj Jernbaake. 3° 14' 30" N. Br. 99° 35' 0" Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Norge.** — *Liverpool* og *Glasgow* ere erklærede for pestsmittede, *Neapel* for pestfri.

**Italien.** — *Batum* og *Liverpool* ere erklærede for pestsmittede.

**Libau.** — Skibe fra *Glasgow* eller *Liverpool*, bestemte til *Libau*, skulle paa Vejen anløbe den svenske Karantænestation *Kånsö* og derfra medbringe Sundhedspas.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Novbr. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		91 1/2	92
Danmark .....		76 3/4	77 1/2
Norden .....	100 3/4	100 1/2	100 3/4
Kjøbenhavn .....	91 1/4	91	91 1/4
Carl .....		42	42 1/4
Dannebrog .....	81 3/4	1/2	81
Skjold .....	59 1/4		59 1/4
Urania .....	48		47 3/4
Union .....	91 3/4		91 1/2
Dampsk. af 1896 .....		82	82 3/4
Østasiatiske .....	90 3/4	91 1/4	90 3/4
Østersøen .....		104	106 1/2
Nordsøen .....		54	60
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		94 1/2	99 1/2
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		98	101
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats .....		97 1/2	98 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk. ....		88	88 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf. ....		85	86 1/2
4% — — — — — 2. Serie ..		91 3/4	92
4% — — — — — 1. — — ..		94 3/4	96 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 3/4	87
4% — — — — — 7 — — — ..		92 1/2	92 3/4
3 1/2% Landkreditk. 3 — — — ..		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		134 1/2	135
Privatbank .....	128 3/4	128 3/4	124
Landmandsbank .....		121	122
Handelsbank .....		119 3/4	121
Grundejerbank .....		101 3/4	102 1/2
Burm. & Wain .....		67 3/4	69 1/2
Helsingørs Jærnsk. ....		85	86
Sukkerfabr. ....		109	109 1/4
Bryggeri Aktier .....		106 1/4	106 3/4

### Vekselkurser d. 19. Novbr. 1901.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.17	18.13
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.40	—

### Notering paa Berlins Bars d. 19. Novbr. 1901.

Russiske Noter ..	216.30
4% Russiske Consols .....	99.90
8 1/10% — Boden Kredit .....	93.30
5% Mexikanske 1899 .....	97.50
5% Rumænske Stats .....	91.10
4% — — — — — 1890 .....	77.50

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

Forenede Dampskibsselskab 12,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 28,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 18,000, „Union“ 16,000, „Østasiatiske“ 72,000.

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

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra

### C. Mollerups

Skibesmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

Aarhus Skibsværft.

## S. Christoffersen,

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

Skibsbygger

## Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-  
ninger og Reparationer.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og  
Farvehandel.  
Havnegade 85. Nakskov.

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamson.

Nybygninger samt Repara-  
tioner af Jærn- og Træskibe.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

# KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

# PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

# W. B. Dick & Co. Ld.

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladekontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,  
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

# Aalborg Brøndums Akvavitter.

## N. WULFF,

Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

Det betaler sig for  
**Enhver**

at proviantere hos

J. P. Johansen,  
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

## Olietøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,  
20, Østerbro 20.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Alphas.

## Wald. Petersen's Kjøudsalg.

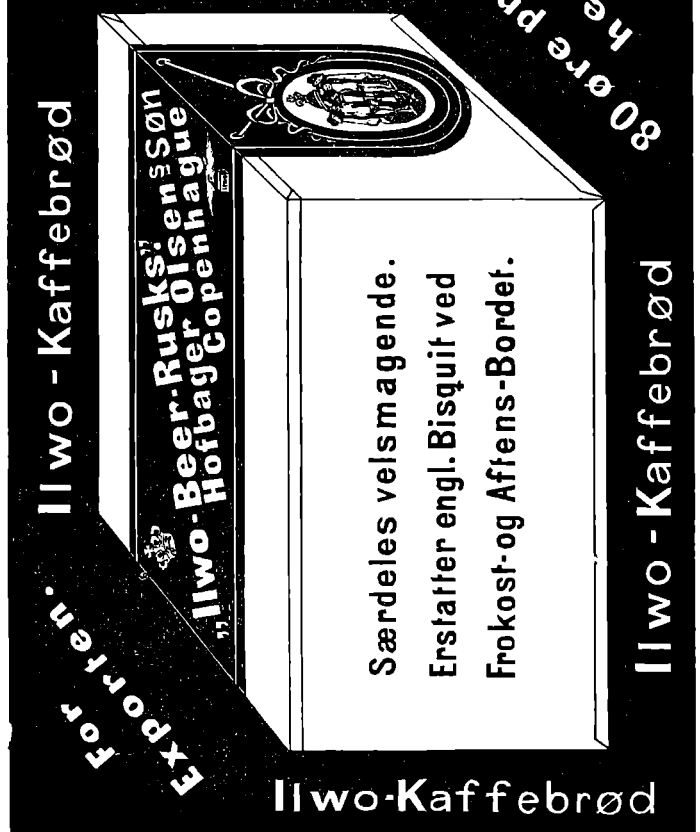
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

Olaf Petersens  
Smede- & Maskinværksted  
udfører alle Maskin- & Kedelreparationer.  
Havnegade 81. Nakskov.

## Læs!

En ung Mand, som har været Tjener i to Aar, søger  
Hyre paa et Skib til Foraaret. Gode anbefalinger have.  
Billet, mrk.: „A“, poste restante, Taastrup.

## Ilwo-Kaffebrød



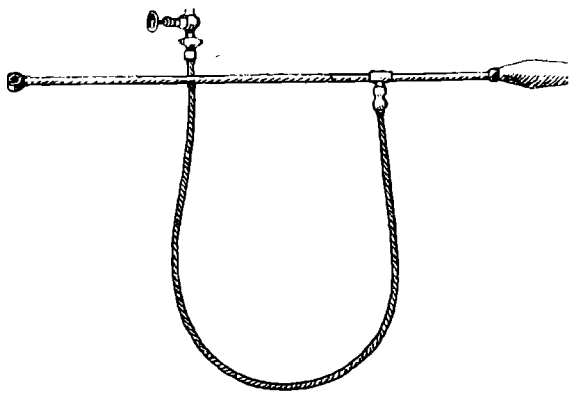
## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag-  
kyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde  
her paa Pladsen.





# Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

**Absolut uundværlige tilsøs.**

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,  
Kjøbenhavn.**

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

*Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.*

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

**Kjøbenhavn — Lübeck**

samt

**Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.**

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

**København — Stockholm og Mellemstationer.**

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

**Kjøbenhavn.**

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 29. St.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

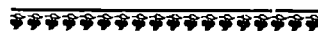


## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



## Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

**LISSABON,**

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

**AALBORG.**

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: Lund.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

**Lissabon.**

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

**Lloyd's Agent.**

**AALBORG.**

Telegr. Adr.: Peter.

## LANDMANDSBANKEN

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



**Husk nu!**

**PAUL SØRENSEN,**

Skomagermester,

**77, Bredgade 77,**

Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.

Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af

Iste Klasses saavel Haand- som

Maskinsyet Fodtøj.

**Telefon 4819.**

## V. Børsholt,

Aalborg.

**Algade 20.**

Stort Lager af prima Skibsbrød.

## Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

Lægemidlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område, er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre, at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elixirs, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgning efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktorens Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangeaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemiddel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer aflagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaaet omkring efter at have benyttet Lægemidlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgivet som uhelbredelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjerne-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæreonder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervøsitet, Føbersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbausende kort Tid. Delvis Lamhed, Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra, Hjærtesyge og Hæmorrhoider kureres hurtigt og varigt. Dette Middel renser hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodomløbet og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personsanseelse« hos Livets Elixirs — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemidlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom De lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaende Post.

## Reserveløjtnantskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28 Maj 1880 om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i Vinter.

Som Reserveløjtnants elever antages Skibsførere og Styrsmænd, der i Følge den for Tiden gældende Lovgivning have Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Ingen kan optages som Elev, der er over 28 Aar gammel.

Skolen, under hvilken Eleverne lønnes, uniformeres samt indkaseres i Vagtskibet ved Kjøbenhavn, Kasernes Skibet „Sjælland“, begynder straks efter Nytaar og varer i ca. 10 Uger.

Skolen slutter med en Prøve. De efter denne til videre Uddannelse antagne Elever, der i militær Henseende ere ligestillede med Kadetter, gennemgaa det anordnede Skydekursus for Befalingsmænd, hvorefter de forrette Tjeneste som Hjælpe lærere ved Eksercerskolen for Værnepligtige, og derefter i de udrustede Skibe, i Vagtskibet eller ved Søminekorpset. Eleverne lønnes og uniformeres, og der beregnes dem Togt efter de almindelige Regler for den Tid, de under Uddannelsen have været udkommanderede med Flaadens Skibe.

De Skibsførere og Styrsmænd, der ønske at komme i Betragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, ville have at indsende skriftlig Ansøgning til Marineministeriet inden førstkommande 15. December. Med Ansøgningen skal fremsendes Skibsfører- eller Styrmandsbevis, Søfartsbog og Eksamensbeviser samt Oplysning om Alder, Helbredstilstand og Stilling i Rullen, og endvidere mulige Anbefalinger for tidligere Virksomhed; desuden maa Ansøgningen indeholde Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Om muligt afleveres Ansøgningen personligt i Marineministeriet.

Forinden Aarets Udgang tilstilles der de Ansøgere, som efter det foreliggende formentes at kunne komme i Betragtning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de ville have at give Møde for at underkastes Legemsundersøgelse. Efterat Udfaldet af denne foreligger, tages først endelig Bestemmelse med Hensyn til Antagelse.

Marineministeriets Sekretariat og Kommandokontor, den 15. November 1901.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## AALBORG MARGARINEFABRIKS Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smørfeft  
a 79 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2% Smørfeft  
a 65 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvalliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

## Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved

M. H. JÆGER,

Møjlsgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

## Skibs-

## Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

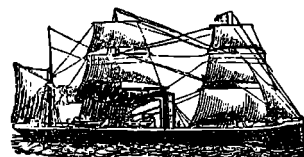
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.



## S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Effligr.)

## Skibsproviatering.

Ved Havnen 12, Randers.

## Babcock & Wilcox

Land- og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

## Største Forretning

i udenlandsk

## Stue-, Have-, Skibs- og Vandfyrværkeri.

Kulørte Lampions og Lys-Balloner.

## Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.  
Telf. 19583.

## Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i fjerde af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begäran.

Halmstads Beck-, Rafinaderi- och Taktjärefabrik.

## Jacob Svendsen's

Skibsværft,

Refshaløen.

Kjøbenhavn.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter søres.

Rabat for d'Herrer Skibrestauratorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.  
Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.  
Christoffersen & Larsen.  
Udfører alle Reparationer paa  
Skibe og Maskiner  
hurtigt og solidt.

Brødr. Larsen,  
Kobbersmedemestre,  
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,  
Hj. af Nordre Frihavnsvej,  
udfører alt  
**Skibsarbejde**  
hurtigt, solidt og billigt.  
Telf. 23237.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's  
Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,  
udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.  
Telefon 414.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Værktøj og Beslag.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Staalskibe • Lægtre • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved **Strandmøllen og Hellerup.**  
Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedie, Støberi & Skibsbyggeri.

**Tønderings**  
Kabysser, Skibsovne og Spil,

leveres af

Christianshavns Jærnstøberi,  
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

## Petroleumsmotorer

fra  $\frac{1}{2}$  til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra  
**Jyllands Motorforretning**

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste  
Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

## R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

*Forlang altid*

## OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Dampskibet „Oscar II.“ — Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, den 21. November 1901. — Haandbog i praktisk Sømandsskab. — Fragtmarkedet. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Setaerende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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 i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.  
I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

$\frac{1}{2}$  Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %

Mindre end  $\frac{1}{2}$  Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. November 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhryingsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**  
Kobbersmedemester.  
**Nyhavn 37.**  
Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**  
Sejl- og Flagmager.  
Kgl.-Hof-Leverandør.  
Gothersgade 6.  
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Telefon 1027.

### Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

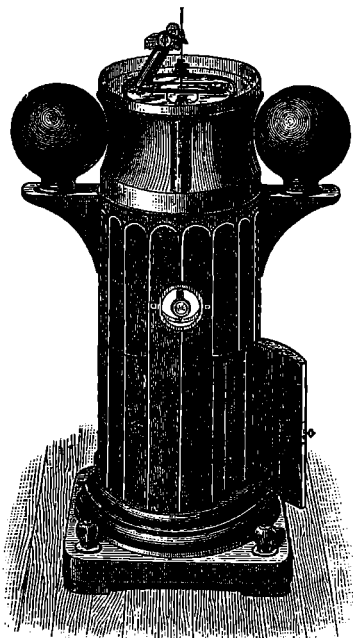
Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Kompasser,  
komplet.

Kompasser  
af eget Fabrikat,  
komplet.  
efter Lord Kel-  
vins Princip).

Alm.  
Kompasser.  
Baadskompasser  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale  
Spritkompasser  
med kurvet eller  
flad Rose med  
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres



Lord Kelvins  
(Sir William  
Thomson)  
originale  
Patent Lod-  
demaskiner,  
komplet.  
Azimuth &  
Peil-  
instrumenter  
efter forskellige  
Modeller.  
Walkers  
originale  
Lodde- &  
Logge-  
maskine  
Cherup & A.  
Sekstanter  
og Oktanter  
med Certifikat  
fra Kews Ob-  
servatory.  
Barometre,  
enk. og dobb.  
Kikkerter  
m. m.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte  
**Originale Rahtjens Composition**  
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos  
**Martin Nisson.**  
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**Skibs- og Maskinarbejde**  
udføres hurtigt og billigst ved  
**M. H. JÆGER,**  
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24. Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

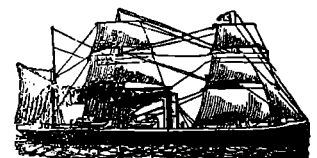
## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



**S. Sørensen.**  
(Jens P. Axelsens Efflgr.)  
**Skibsproviantering.**  
Ved Havnen 12, Randers.

**Raff. Skibs-Beg**  
i foustager af 200 og 100, i  
fjerdg. af 25 og i kassar  
af 10 og 5 Kilogr. offereres.  
Priskurant og prøver sendes  
på begäran.  
**Halmstads Beck-, Refina-  
deri- och Taktjärefabrik.**

**F. Kriel,**  
Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
**Skibsproviantering og Maler-  
vareforretning.**  
Telefon 165.

De Danske Svineslagteriers  
**Konserverfabrik**

ved  
**Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.**  
Leverpostej med og uden Trøfler.  
**Mettwurst, Blodpølse, Sylte og  
Frankfurterpølser.**  
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**  
(cand. polyt. Vestosen og cand. polyt. Wied)

**MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,**  
AARHUS.

**Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.**

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med  
**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.  
Laboratorium: Bopæl:  
**Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.**  
Telefon Enghavevej 60.

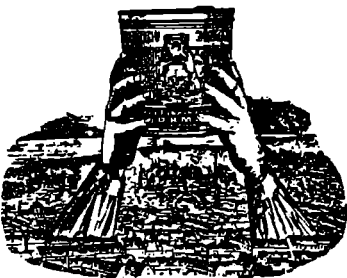
**P. Bonnesen,**  
Skibsbygmester i Aalborg,  
anbefaler sig med Nybyg-  
ninger af saavel større som  
mindre Træskibe til billigste  
Priser.  
Reparation udføres omhygge-  
ligt.

**N. WULFF,**  
Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

Kjøbenhavns elektr.  
**Dampvaskeri**  
anbefales.  
**Kemisk Tøjrensning.**  
Hurtigste Ekspedition.  
30, Hauserplads 30.  
**L. Petersen.**

Havnens Urtekram- &  
Skibsprovianteringsforretning  
anbefales enhver.  
**Hans Jensen,**  
Havnen Nr. 5,  
Horsens.

**C. Bonnesen,**  
Skibsbygmester.  
Værft og Skibssmedie  
ved nordre Red.  
Bopæl: Classensgade 11, 8.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i  
Fabriks-Udsalget:

**Kattesundet 14.**

**A. Formann.**

**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
I hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

**Er „Moss-Rose“-Tobakken**  
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten  
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,  
Copenhagen, og påtrykt selve Om-  
slagspapiret.

**KNÖHR & BURCHARD Nfl.**

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

**DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.**

**KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.**

**SPECIEL AFDELING**

FOR

**ASSURANCE & HAVARISAGER.**

Læge H. C. Lund.  
**Hud- og  
Kønssygdomme,**  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Thorvald Møller,**  
Skibsprovianteringshandel,  
Køb og Salg af Skibe.  
Kongenegade Nr. 9.  
Aalborg.

**A. WILSON,** Kobbersmedemester,  
Klostergade 14. Ny Guldmedgade 30, Aarhus.  
**Alt Skibsarbejde udføres.**  
Telefon 137.

## Højesteretsdom.

Kaptajn Gleghorn, Fører af Dpskb. „Isle of Kent“ mod Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab.

Den 22. November afsagde Højesteret Dom i ovennævnte, fra Sø- og Handelsretten appellerede Sag. Idet vi med Hensyn til Sagens Detailler kan henvise til det i „Dansk Søfartstidende“ for d. 6. Septbr. 1900 indeholdte fyldige Referat af Sø- og Handelsrettens Dom, skal vi indskrænke os til kortelig at gengive Sagens Hovedpunkter.

„Isle of Kent“ ankom til Kjøbenhavn d. 9. Marts 1899 og blev af Modtageren af det største Vareparti dirigeret til at losse i Frihavnen, hvor Skibet var losseklart d. 10de om Morgenen. Den 11te tilskrev Skibets Mægler Frihavnsaktieselskabet, at Liggedagene udløb d. 22de og bad Selskabet som Stevedorer paase, at Losningen tilendebragtes i rette Tid. Den 18. Marts erklærede Havnearbejdernes Forbund Strejke, hvilken først sluttedes d. 9. April, og Losningen, der et Par Dage maatte standses og derefter foregaa med et ringere Antal Personer end før, blev en Del forsinket, idet Skibet ikke var udlosset før d. 8. April ved Middagstid. Den 22. Marts havde Føreren tilskrevet Frihavnsaktieselskabet, at Liggedagene udløb, og at han gjorde Selskabet ansvarlig for Forhalingen og forlangte en Godtgørelse af 4 d. pr. Register-Ton. Selskabet afviste denne Fordring ved Henvisning til et Cirkulære af 11. April 1896, der i sin Tid ogsaa var tilstillet Skibets Mægler, og hvori det udtaltes, at naar Selskabet paatog sig Losning i Frihavnen, var det kun under den Betingelse, at Overenskomsten traadte ud af Kraft i Tilfælde af Strejker, samt ved Henvisning til de af Ministeriet approberede Takster, hvorefter der kræves skriftlig Overenskomst for at Selskabet kan paatage sig Ansvar for rettidig Losning.

Under den derefter for Sø- og Handelsretten indbragte Sag paaberaabte det indstævnte Selskab sig det omtalte Cirkulære og hævdede endvidere, at Selskabet, der havde paataget sig Losningen baade for Skibet og for Modtagerne, havde udført dette Arbejde, saa hurtigt som det var mulig, idet Selskabet var uden Ansvar for Forsinkelsen, da denne skyldtes den omtalte Strejke, der maatte betragtes som en „vis major“, en udefra kommende utilregnelig og uovervindelig Hindring; Selskabet havde ingen Skyld i Strejken og havde ikke kunnet forudsætte dennes Indtræden.

Sø- og Handelsretten udtalte nu i sin Dom blandt andet, at Selskabets Takster og de deri indeholdte ensidig fastsatte Bestemmelser ikke kunde tillægges Betydning overfor Skibet i nærværende Tilfælde; heller ikke kunde Selskabet med Føje gøre Bestemmelserne i Cirkulæret af 1896 gældende mod Skibsføreren; bortset fra, at det nævnte Cirkulære var ham ubekendt, gik han jo ikke efter eget Valg eller sin Mæglers Raad ind i Frihavnen, men fordi den største Ladningsmodtager forlangte det. Endelig maatte Selskabet, selv om det maatte anses for at være uden Skyld i den opstaaede Strejke, dog bære Tabet ved „Isle of Kents“ forsinkede Losning, idet en Strejke ikke kunde anses som en saadan ganske uforudseelig, uovervindelig Hindring (force majeure, vis major), at den ene Part i et gensidigt Forhold, for hvem Strejken indtræffer, skulde blot paa Grund af denne, uden enten en særlig Bestemmelse i Lovgivningen (her Søløven) eller særlig Overenskomst, kunne frigøre sig for det ham ellers paahvilende Ansvar overfor den anden Part og føre det derved opstaaede Tab over paa Modparten.

Selskabet dømtes derefter til at betale Skibsføreren Overliggedagspenge, beregnet efter 4 d. pr. Register-Ton pr. Dag: 9,706 Kr. 95 Øre.

De to han delskyndige Dommere afgav et dissen-

tierende Votum, idet de mente, at Frihavnselskabet burde frifindes, idet dette Selskab ved Cirkulæret af 11. April 1896 havde gjort alt, hvad der kunde gøres, for at fritage sig for Ansvar for Strejker, og at det, at Sagsøgeren ikke var bekendt med Cirkulæret, ikke kunde fritage ham for at betragtes, som om det var bragt til hans Kundskab, da han gik ind i Frihavnen. Selskabet maatte dernæst anses for at være uden Skyld i Strejken og uden Skyld i, at den ikke hurtigere hævdedes, og Strejken maatte efter deres Mening betragtes som „vis major“, der maatte frigøre Selskabet for Ansvar for Losningens Forsinkelse.

For Højesteret mødte Højesteretsassagfører Winther for Frihavnsaktieselskabet, Højesteretsadvokat Halkier for Kaptajn Gleghorn.

Højesteretsassagfører Winther hævdede, at en Strejke som den, det her drejede sig om, maatte høre ind under Begrebet „force majeure“; Certepartiet, der indeholdt Klausul om at Tab og Skader, foranlediget ved forskellige Begivenheder, derunder Strejke, skulde være gensidig undtagne, kunde ikke saaledes som af Sø- og Handelsretten gjort lades ude af Betragtning. Frihavns Regulativer og Takster var en Bestanddel af Frihavnsloven og de bestemte bl. a., at kun hvor skriftlig Overenskomst om Losning finder Sted, har Selskabet Ansvar for rettidig Losning. Ved Cirkulæret af 11. April 1896 havde Selskabet meddelt dette til samtlige Skibsmæglere. Naar Skibet engagerede Frihavnsaktieselskabet til at losse til Skibssiden, maatte det ogsaa være gaaet ind paa Regulativet, og det var ogsaa den Betragtning, som var hævdet af de to dissentierende Dommere i Sø- og Handelsretten. Den indtraadte Strejke var kommet Selskabet ganske uventet og det havde gjort alt, hvad der kunde gøres, for at raade Bod paa den derved forvoldte Skade.

Højesteretsadvokat Halkier hævdede, at Frihavnsaktieselskabet paatvang sig som Lossere og at det var urimelig og stridende mod D. L. 3.19.2, om Selskabet skulde frikendes for Ansvar for Strejke blandt dets egne Folk. Begrebet „vis major“ var ikke paa sin rette Plads her; en Strejke kunde altid hæves ved at man gik ind paa Fordringerne; en „uovervindelig“ Hindring var en Strejke aldrig.

Naar Frihavsreglementer var Love, saaledes som Modparten havde fremhævet, da kunde disse ikke forandres ved Cirkulærer; det omtalte Cirkulæres Meddelelse til Skibsmæglerne var uden Betydning. Certepartiets Strejkebestemmelser kunde ikke finde Anvendelse i nærværende Tilfælde, da Certepartiet, der var sluttet mellem Personer, der ikke optraadte under Sagen, ikke kunde gøres gældende af nogen af Sagens Parter. Efter en Omtale af det dissentierende Votum nedlagde Advokaten Paastand paa den indankede Doms Stadfæstelse.

Højesteret forandrede Sø- og Handelsrettsdommen og frifandt Frihavnsaktieselskabet, medens Sagens Omkostninger hævdedes. Det hedder i Højesteretsdommens Præmisser:

Ved Cirkulære af 11. April 1896 bekendtgjorde Frihavnsaktieselskabet, at dets Forpligtelse til at foretage Losning og Indladning bortfaldt i Tilfælde af Strejke blandt de i Frihavnen beskæftigede Arbejdere, og efter det foreliggende har Selskabet været beføjet til at gaa ud fra, at Kaptajn Gleghorn, da han med sit Skib gik ind i Frihavnen, var bekendt med dette Cirkulære. Da nu Selskabet ved at udfærdige Cirkulæret ikke kan anses at have handlet i Strid med de Pligter, der er paalagt det ved det af Indenrigsministeriet d. 19. Oktober 1894 udfærdigede Reglement, og da der med Hensyn til Strejkens Udbrud og Varighed samt de Foranstaltninger, der

er trufne for at raade Bod paa Arbejdsstandsningen, ikke skønnes at kunne lægges Selskabet noget til Last, vil dette allerede som Følge af det anførte være at frifinde.

## Dampfløjte og Taagehorn.

### Søvejsreglerne.

I Anledning af et i „Norg. Sjøfartst.“ fremsat Spørgsmaal, om „hvoreledes et almindeligt Taagehorn, der er paabudt om Bord i et Dampskib, skal benyttes, i Fald Dampfløjten bliver ubrugelig“, som af Bladets Redaktion besvaredes med, at „Dampskibet i saa Tilfælde bør give de samme Signaler i Taagehornet som for Dampfløjten bestemt“, har Navigationslærer J. Christie i Hauge-sund henvendt sig til de vedkommende norske Autoriteter. Fra disse er der nu fremkommet Erklæringer, der gaar ud paa, at et Dampskib i det omhandlede Tilfælde vil have, saa længe Reparationen af Dampfløjten varer, at betragte sig som et Fartøj, der er ude af Stand til at manøvrere saaledes, som i Reglerne foreskrevet; derfor skal det blive liggende stille og med sit Taagehorn gøre Signalet: et langt Stød efterfulgt af to korte.“

Hertil bemærker „Norg. Sjøft.“ følgende:

Vi skal villig indrømme, at den ovenfor antydede Maade at løse Spørgsmaalet paa, er den forsigtigste og vil være i bedst Overensstemmelse med Søvejsreglerne. Man vil derved i al Fald ikke kunne løbe nogen Risiko i Tilfælde af, at Møde med andre Skibe skulde finde Sted.

Men sæt nu imidlertid, at Skibet, der jo er fuldt manøvreedygtigt, befinder sig paa en Lægerval med høj Sø eller i kraft Farvand eller i andre Tilfælde, hvor det er nødvendigt for det at bibeholde sin Kurs og gøre Fart, da vil den i de omhandlede Erklæringer indeholdte Bestemmelse ikke kunne benyttes, hvorimod den af os tidligere fremførte Løsning af Spørgsmaalet vil være mere praktisk, uagtet ogsaa den har sine svage Sider.

Sagen er nemlig, at med al Respekt for Bestemmelserne i de internationale Søvejsregler, findes der i disse Lakuner, som først Erfaringen har henledet Opmærksomheden paa. Det er jo en Nødvendighed, at internationale Regler kun bør forstaas paa én Maade, saaledes at Udførelsen af dem overalt er ensartet, men dette kan ingenlunde siges at være Tilfældet her, hvor flere Udtydninger kan finde Sted, der alle kan være lige rigtige eller lige fejlagtige. Dette har vistnok ogsaa vedkommende Autoriteter haft for Øje, idet de i deres Erklæringer udtrykkelig siger, at det antages at være saa og saa.

En ensartet Bestemmelse i saa Henseende kan selvfølgelig kun blive fastslaaet ved en ny international Konference som en Fortsættelse af den i Washington afholdte.

Indtil da vil vi raade vore Dampskibsførere til altid at medføre en Reserve-Dampfløjte, saa at de undgaar at blive udsatte for i det mindste denne Kalamitet.

I en anden Artikel gør Bladet gældende, at den fra de norske Autoriteter fremkomne Udtalelse er for ubestemt til at man tør benytte den som afgørende ved vordende Skibsføreres Undervisning i Søvejsreglerne. Englænderne vil maaske fortolke det samme Spørgsmaal paa en anden Maade, Tyskere, Franskmand og andre Nationer paa en tredje, fjerde og femte Maade, og det vil vel være tvivlsomt, hvilken af disse forskellige For-

tolkninger, der vil finde Naade for vedkommende Sørets Øjne i Tilfælde af, at Spørgsmaalet gav Anledning til en Katastrofe. Bladet henstiller derfor til den norske Regering, om ikke en Henvendelse til Board of Trade eller den engelske Admiralitetsret vilde være formaals-tjenlig, for ved en britisk Afgørelse i dette og maaske andre lignende tvivlsomme Tilfælde at søge opnaaet Enighed med andre søfarende Nationer.

Kjøbenhavn, d. 28. Novbr. 1901.

En i Antwerpen nylig afsagt Dom i en Sammenstøds-sag har givet „Sh. Gaz.“ Anledning til i en ledende Artikel at undersøge forskellige Spørgsmaal vedrørende Skibe, der paa en Flod driver med Strømmen med Agterenden forrest. Da Spørgsmaalene synes at være af almindelig Interesse, skal vi nedenfor gengive Indholdet af Bladets Artikel.

Skibet Giuseppe Fazio drev op ad Schelde med Ankret ude under Forenden for at holde denne imod Strømmen og støtte Skibets Bevægelser; Skibet holdt sig nær ved den venstre Flodbred, hvilket var den Side, der laa til Styrbord for Fartøjer, der paa almindelig Maade, med Forenden forrest, gik op ad Schelden.

Damperen Denaby kom op ad Floden, holdende sig til Styrbord i Farvandet, og løb ind i Giuseppe Fazio.

I Reglerne for Besejlingen af Schelde findes nu den samme Bestemmelse, som er udtalt i de internationale Søvejsregler Art. 25: „I snævre Løb skal enhver Damper, naar det kan ske uden Fare, holde sig til den Side af Farvandet eller Midtrends, som ligger paa Fartøjets Styrbords Side“. Denaby hævdede nu, at den havde været paa den rigtige Side, hvilket den ogsaa havde, men den vilde tillige hævde, at Giuseppe Fazio havde været paa den forkerte Side af Farvandet.

Hvis man maatte gaa ud fra, at den Styrbords Side altid er den højre Side af Skibet set agterfra, da havde Giuseppe Fazio ikke efterkommet Reglen, idet den ikke havde holdt sig til den Side i Farvandet, som laa paa dens Styrbords Side. Hvis det derimod maatte være Meningens med Reglen, at et Skib skulde holde til den Side, som vilde være om Styrbord, hvis det gik op ad Floden paa almindelig Maade med Forenden forrest, da havde Giuseppe Fazio været paa den rigtige Side og fulgt den givne Regel.

Den belgiske Ret havde nu den sidst nævnte Opfattelse og dømte Denaby alene skyldig, idet det udtaltes, at Giuseppe Fazio havde fulgt Reglens Aand, om ikke dens Bogstav. Bortset fra, at Afgørelsen i dette Tilfælde vist var rigtig, er det dog farligt at basere en Afgørelse paa Reglernes Aand og navnlig da, naar Talen er om de internationale Søvejsregler, som skal følges ubetinget; men Sagen er, at der mangler i disse Regler — som igøvrigt ogsaa i Scheldereglerne — Bestemmelser om Skibe, der driver med Agterenden forrest, skønt denne Maade at komme frem paa er godt kendt og ofte benyttet.

Den engelske Appelret har i 1885 erklæret, at et Skib, der gik frem paa nævnte Maade, ikke kunde betragtes som Ankerligger, men maatte have Sidelanterner tændte, men der kan opstaa mange andre Spørgsmaal med Hensyn til Reglernes Anvendelse, naar Skibe driver paa den omtalte Maade, f. Eks. med Hensyn til Lanterner.

Er et saadant Skib forpligtet til — hvis det ikke har fast Agterlys — da i Henhold til Art. 10 at vise Agterlys, naar det møder et modgaaende Skib, skønt

Art. 10 kun taler om Fartøj, der indhentes af et andet? Og paa den anden Side, naar nu et saadant Skib driver op ad Floden og som i nærværende Tilfælde indhentes af en opgaaende Damper (Denaby), skal det da vise Lys over sin Agterstævn; det vilde jo være ret meningsløst, men skal det da betragte sin Forstævn som Agterstævn og vise Lys dér, til Trods for at baade Topplanterne og Sidelanterner lyser den Vej? Og hvorledes vil man forholde sig med Art. 18, der giver Regler for at vige til Styrbord, naar Dampere mødes Stævn mod Stævn? Skal den anvendes i det Tilfælde, at en opgaaende Damper indhenter det drivende Skib? Man vil rimeligvis sige, at Artiklen ikke kan finde Anvendelse, fordi Skibene ikke mødes, da begge gaar samme Vej, men hvorledes kan det ses om Natten, naar kun Lanterne ses?

Det synes efter det anførte at være en Mangel ved de internationale Søvejsregler, at de ingen Regel giver om en saa vel kendt og anerkendt Sejlads som den, at Skibe driver med Strømmen opad en Flod med Agterenden forrest.

Medens Priserne paa Dampskibe gennem flere Aar var rask opadgaaende, har de i de sidst forløbne tolv Maaneder haft en udpræget vigende Tendens. „Fairplay“ fremhæver Vanskeligheden ved at anstille en Sammeuligning mellem Priserne for et Aar siden og nu, fordi der den Gang var fuldt op af Købere, medens der nu næppe kan findes en Køber til Skibe, der er til Salg. De faa Dampere, der i den sidste Tid har skiftet Ejere, er købte til Priser, der er langt lavere end dem, der med Lethed opnaaedes for et Aar siden. Spanske Redere købte i Fjor 65 second-hand Dampere med 136,688 Brutto Tons foruden en Del Tonnage, der endnu stod paa Bedding; men for Tiden køber de intet og nogle af dem skal være ivrige for at sælge Dampere, der nu er under Bygning i England, betydeligt under de kontraherede Priser. Nogle britiske Redere har, ved at betale en Bøde, opnaaet at faa hævet deres Kontrakter med Værfterne om ny Skibe, og andre har faaet Leveringen af Skibene opsat.

Følgende Eksempler viser den Nedgang i Værdien af Dampere, der har fundet Sted. I August f. A. solgtes ved Auktion en Baad paa c. 4,600 Tons d. V., med c. 11 Knobs Fart og bygget i 1889, for 30,000 £; den er lige nu solgt for knap 18,000 £. En ny Baad paa 7,000 Tons d. V., for hvilken der betaltes 56,000 £, medens den var paa Beddingen, solgtes nylig for 48,000 £ og det menes, at den ikke kunde sælges igen uden for en Pris, der var 4 à 5,000 £ lavere. I afvigte Maaned solgtes en ny Baad paa 3,000 Tons d. V. for 23,000 £, medens der for et Aar siden for et lignende Skib kunde faas 30—31,000 £. I Oktober i Fjor kunde en ny Damper paa 4,500 Tons d. V. sælges for c. 42,000 £, men det vilde nu være vanskeligt at faa mere end c. 33,000 £ for den. En Damper med en Bæreevne af 6,250 Tons d. V. og ikke tre Aar gammel udbydes for Tiden for c. 32,000 £, medens den for et Aar siden med Lethed kunde sælges for c. 46,000 £. I Oktober i Fjor var den laveste Pris, til hvilken noget Værft vilde kontrahere om en Enkeltdæks Damper, lastende 5,500 Tons med c. 22 Fod (engl.) Dybgaende, 45,000 £ med Levering om 12—14 Maaneder; et saadant Skib, klar til at stikke i Søen, vilde ikke nu kunne sælges for mere end 35,000 £.

Gode og moderne „second-hand“ Baade er i Øjeblikket meget vanskelige at sælge, og for en Damper paa c. 4,400 Tons d. V., bygget i 1894, der for et Aar siden havde en Værdi af c. 32,500 £, kunde der nu ikke faas mere end c. 23,000 £. En Damper paa 3,550 Tons d. V., bygget i Slutningen af 1897, som Rederiet

for 6—9 Maaneder siden ikke vilde sælge for 30,000 £ og for 3—4 Maaneder siden ikke for 27,000 £, udbydes nu til Salg for under 23,000 £. Værfterne kan ikke, paa Grund af høje Arbejdslønninger og Priserne paa Materialer, indgaa paa Kontrakter med Beløb, der staar i Forhold til dem, for hvilke næsten ny Baade kan faas. I et Tilfælde forlangte et Værft 2,000 £ mere for en 3,000 Tons Damper end det Beløb, for hvilket en ny, færdig bygget Damper af samme Størrelse kunde købes. En Damper paa 3,550 Tons d. V., bygget i 1899, der i September i Fjor nægtedes solgt for 34,000 £, udbydes nu til Salg for c. 24,500 £, medens en Damper paa c. 3,200 Tons d. V., bygget i 1889, der for et Aar siden solgtes for 18,000 £ og for hvilken senere forgæves blev budt 20,000 £, nu er solgt for 11,200 £.

Vi har modtaget følgende Advarsel for Redere og Førere om, naar der sluttes til St. Petersborg Tørn, da at udelukke Samsonsbroen af Certepartiet.

Sejlskibet „Union“ ankom til ovennævnte Bro d. 7. Oktober; den var under Reparation, som vilde tage 3 Dage. Jeg engagerede to Bugserbaade til at tage „Union“ igennem Natten imellem 10. og 11., og der kom ydermere to Lodser.

Forsøget blev gjort, men Trængslen med Lægttere var saa stor, at Resultatet blev, at „Union“ faldt tværs for Broen paa to Isbrydere, en for og en agter; havde den tørnet med en af Enderne, vilde det blive ensbetydende med at faa Skibet rigget af og alt oven Bords sløjft.

Efter megen Forhandling med Modtageren og da jeg ingen Bugserbaade kunde faa og Modtageren heller ingen, fik jeg Tilladelse til at losse Lasten i Lægtter udenfor Broen. „Union“ slap saaledes temmelig godt fra det.

J. L. Rasmussen,  
Sk. „Union“ af Thurø.

Som Regel giver Skibsrederne deres Kaptajner Instruktioner om at anvende den størst mulige Omhyggelighed med Hensyn til Skibenes Sikkerhed, og om at denne ikke maa tilsidesættes paa Fartens Bekostning. Det er sandsynligt, skriver „Fairplay“, at alle de, der giver disse Instruktioner, mener, hvad de siger, og det er ikke rimeligt, at en Reder vilde afskedige en Kaptajn, fordi han havde anvendt den fornødne Forsigtighed i Taage, men Bestemmelserne er paa ingen Maade klare, og saa længe der er Kaptajner, som vil risikere deres Anseelse og gøre hurtig Rejse ogsaa i Taage, maa deres Kolleger, skønt de mulig af Naturen er mere forsigtige, paatage sig en Risiko, de ellers ikke vilde paatage sig.

Ingen forstandig og samvittighedsfuld Kaptajn vilde nærme sig Land med stærk Fart i tæt Taage og kun stole paa at høre Taagesignalet som den eneste praktiske Hjælp til at bestemme sin Position. Sikker Navigering, naar et Skib er i Nærheden af Land, er derfor for en stor Del afhængig af Benyttelse af Leddet. Takket være Lord Kelvins Loddemaskine, kan man nu med forbausende Nøjagtighed bestemme Dybden, selv med forholdsvis stor Fart.

Uheldigvis er det ikke altid muligt paa denne Maade at bestemme Skibets Position, fordi de Lodskud, der er opført paa de af Admiralitetet udgivne Kort, ikke altid er saa nøjagtige som ønskeligt. Kortene over St. Lawrencebugten kan anføres som Eksempel herpaa. Admiralitetskortets sidste Udgave viser den nordre Kant af Banken, der ligger ud for St. Johns Bugten ved



den vestlige Indsejling til Belle Isle Strædet paa Labradorkysten, at være langt sydligere end den virkelige Beliggenhed. Fra Østkysten af Grønland til c. 50 Miles vestover viser Kortet en Dybde af 50 - 70 Favne, medens den virkelige Dybde er 35 Favne og derover. Dette i Forbindelse med Kompassets bekendte Usikkerhed i disse Regioner samt Mangel paa Fyr og Taagesignaler mellem Grønland og Anticosti, en Strækning af c. 230 Miles, gør denne Unøjagtighed overraskende. Det er imidlertid ikke alene i dette Tilfælde, at Kortene er unøjagtige, og det er derfor af den største Vigtighed, at den størst mulige Forsigtighed udvises.

Fra Martenshock i Holland skrives til os:

Hernede er der ikke saa travlt mere paa Værfterne; Bygningen af søgaaende Lægttere er helt ophørt; under Bygning er kun nogle faa Skonnerter og nogle Slæbekahner, som var bestilte før Fragterne blev saa lave, som de er i Øjeblikket. Efter paalidelige Meddelelser ligger c. 1,000 Slæbekahner nu uden Beskæftigelse i Rotterdam. Tilstanden her er iøvrigt godt i Overensstemmelse med, hvad der berettes i „Dansk Søfartstidende“ om Fragtmarkedet.

Paa en i The Marconi International Marine Communication Co. afholdt Generalforsamling oplystes det, at Selskabet har indgaaet en Overenskomst med Lloyds, hvorefter dette har antaget Marconis traadløse Telegraf til sine Signalstationer. Det fremhævedes endvidere, at Skibe ofte maa afvige betydeligt fra deres Kurs for at faa Forbindelse med Signalstationer paa Kysten, hvilket medfører Tab af Tid og ofte bringer Skibet nær til en farlig Kyst; dette vil afhjælpes ved den traadløse Telegraf. Det vil næppe vare mange Aar, før man forlader det nu anvendte Signalsystem med Flag og afløser det med det ny Signalsystem. At Lloyds har antaget Marconis System er et betydningsfuldt Skridt her henimod, og det synes at maatte give dette System en utvivlsom Fordel for Skibene overfor konkurrerende Selskabers Systemer.

De britiske Skibsredere maa vaagne op, skriver „Fairplay“, dersom de tænker at holde Skridt med Udlandet. Vi véd ikke, om det er de britiske Øers ejendommeligt tunge Atmosfære, eller det er noget andet, som bevirker, at de britiske Skibsredere bliver sejlet agterud af deres udenlandske Konkurrenter; men i det hele skal det, efter hvad der paastaas, være vanskeligt at faa Englænderne ud af det tilvante. En af de Ting, hvori engelske Dampskibe staar tilbage for andre Nationers, er automatisk Smøring. En Bekendt af os, som har besøgt Norge, Danmark og Sverrig beretter, at omtrent alle Dampskibe i disse Lande er udstyret med automatiske Selvsmørere, og at der næppe gaar et nyt Dampskib ud fra en skandinavisk Havn, uden det er forsynet med en saadan Maskine. I England derimod hænger man ved det gamle, hvorved Oljen forbruges, enten Maskinen er i Gang eller ikke. Dette nævnes kun som et Eksempel, men der kunde nævnes mange flere.

## Lastning i Københavns Frihavn.

Vi har modtaget følgende:

For at advare Kolleger og gøre det almindelig kendt, anser jeg det for min Pligt at oplyse følgende:

Jeg bortfragtede mit Skib for en Last Majs fra Kjøbenhavn til Fredericia. I Certepartiet var trykt, at Ladningen skulde indtages paa Ladepladsen uopholdelig efter Tur og efter Søloven eller efter Frihavsregulativet. Jeg bad, om denne sidste Klausul ikke kunde stryges, da jeg ikke var bekendt med dette Regulativ; men det kunde ikke lade sig gøre, og da det for Tiden er smaa med Fragter og man jo som oftest haaber paa gode Resultater, sluttede jeg i god Tro.

Ladningen skulde indtages ved Dampskibet „Texas“ Ankomst i Københavns Frihavn, som skulde finde Sted d. 4. eller 5. November, og jeg havde sluttet og underskrevet Certepartiet d. 30. Oktober. Dampskibet „Texas“ kom den 6. Novbr. og lossede uafbrudt hver Dag af forskellige Varer til den 9. Novbr.; d. 11te paabegyndtes Losning af Majs, men ikke af det Parti, som jeg skulde have, og først d. 16de fik jeg min Last; da var allerede 3 Smaaskibe lastede med Majs, men af en anden Grosserers Parti, skønt jeg var først paa Tur til at lade Majs. Saaledes ser Kjøberhavns Frihavs Regulativ ud; jeg bad ude i Frihavnen, om jeg ikke maatte faa det at læse, for at blive bekendt med alle Pligter og Rettigheder, men fik til Svar, at det kendtes ikke af Frihavspersonalet og Grosserer og Mægler har det heller ikke. Der er spurgt vor Forenings Sagfører, Hr. Højesterets-sagfører Ludvig Arntzen om Raad i denne Retning, og han mener, at nævnte Klausul borttager al Ret til Godtgørelse for Liggedage og Tidsspilde.

Jeg tror næppe, at nogen Smaaskipper er saa vel situeret, at han kan taale slig et Ophold uden Godtgørelse. Det kan jo siges, at det staar en Skipper frit for at slutte sit Skib bort paa nævnte Maade, men naar man nu ikke aner, at noget saadant kan tilbydes, gaar man blindt i Fælden. For at faa denne Klausul bort af Certepartierne, behøver Skipperne og Rederne ubetinget Mæglernes Bistand, og det alle Mæglerne, for vil den ene Mægler ikke slutte, gør den anden det, for at faa Befragtningen. Paa de forskellige Mæglerkontorer i Kjøbenhavn er ophængt Tabeller om, at ingen Mægler i Kjøbenhavn maa klarere et Skib for billigere Takst end  $16\frac{2}{3}$  Øre pr. Reg.-Ton, og det er forbudt at tage mere eller mindre, og den, som gør det, er forpligtet til at betale en Mult af 4,000 Kr. Nævnte Takst kan ikke siges at være for høj, naar den blot er ens for alle, thi Klareringen i Kjøbenhavn er vidtløftig, begrundet paa Havnens store Udstrækning. Men naar nu d'Hrr. Mæglere kunde enes om denne Ting, hvorfor da ikke blive enige om, at ikke nogen Mægler slutter nogen Fragt billigere end 15 à 16 Øre til Provinserne og Hertugdømmerne; det kunde ikke siges at være for meget, men da kunde det siges, at de havde gjort noget for vor Stand; det kan ikke indvendes, at det er ikke bleven forlangt, thi i Januar 1898 blev der til ethvert Mæglerfirma i Danmark fra Dansk Søjlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe sendt en trykt Fragttarif for alle de forskellige Havne; men disse Takster er aldrig bleven overholdt og hvorfor? Ja, jeg behøver vist næppe at sige det; dog skal det raabes højt ud endnu en Gang: Enigheden mangler, Tilslutningen til Afdelingen er for ringe, men jeg haaber, at de sidste Tider har givet de fleste Skippere Erfaring om, at noget mere maa der gøres, hvis ikke Standen skal gaa til Grunde. Desuden maa vi haabe og ønske, at de forskellige Assuranceforeninger til Vinter, naar de afholder Generalforsamling, vil efterligne Bøgg Assuranceforening, saaledes at ethvert Skib, som er for-

sikret, ogsaa skal meldes ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

f. T. Fredericia, d. 21. Novbr. 1901.

S. P. Christensen,  
Kredsformand, Aarhus.

## Fragtmarkedet.

Der er saa godt som ingen Forandring i Fragtmarkedet i den forløbne Uge og Forretningerne var overalt slæbende undtagen for Sortehavets Vedkommende, hvorfra Begæret var meget livligt for prompte Dampere, og fra Odessa til udsøgt Havn betaltes for saadanne indtil 10/3, Option Hamburg 10/9. For Baade senere end 20. Decbr. er Befragterne derimod mere tilbageholdne. Amerika bevarer en uhørt Flovhed, og som et Eksempel paa, hvor stor en Knaphed der hersker paa fulde Kornlaster, skal blot anføres, at der er sluttet en prompt Dampere fra Baltimore til Kjøbenhavn eller Aarhus à 1/9 pr. Quarter med Delladning til Newcastle à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Dette taler for sig selv. Bomulds-laster tilbydes ogsaa meget sparsomt for Øjeblikket. I det hele taget synes det at blive vanskeligere og vanskeligere at finde Beskæftigelse, som ikke giver Tab, især for de store Dampere Vedkommende, og det er for Tiden ingenlunde en misundelsesværdig Stilling at være Reder for saadanne, naar de er fragtsøgende. Mange har ladet deres Baade løbe prompte, i Haab om at der skulde indtræde en Bedring eller at der skulde komme en eller anden speciel Fragtordre i Markedet, men saa godt som alle har lidt bitre Skuffelser, hvilket navnlig har været Tilfældet med Baade, som sendtes ubefragtede til U. S. eller til Argentina, hvor mangan en Dampere i Løbet af de sidste Maanedes er bleven ligefrem slagtet. Der lægges nu ogsaa flere og flere Skibe op i England, og andre Lande kommer sikkert til at gøre det samme inden ret længe. Her hjemme er der endnu ingen Lastdampere lagt op, men da Østersøen jo kun har meget lidt at byde paa nu, baade hvad Kvanta og Rater angaar, samtidig med at Middelhavsfragterne er mere end tarvelige, saaledes at det næsten er umuligt at sejle uden Tab, kommer Rederne vistnok snart til at binde noget af deres Tonnage fast. Det østlige Marked er nogenlunde fast, men roligt. Bombay betaler c. 13/6 til udsøgt Havn pr. December/Januar, 13/9 à 13/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. Januar/Februar, og fra Calcutta kan faas 20/ til London eller Dundee for Jute. Fra Rispladserne har der været fragtet noget livligere paa Basis af 21/3 O. C. fra Rangoon eller Akyab pr. Februar/Marts.

Sortehavet og Donau har fragtet en Masse Tonnage, men Opmærksomheden var fremdeles næsten kun henvendt paa prompte Baade; jo promptere Baad, des højere Rater betaltes der. Pr. anden Halvdel af December faas næppe over 9/ fra Odessa til L. H. A. R. Der sluttedes sidst til 8/9 London eller Rotterdam for Annulering 15. Januar. Novorossisk har pr. samme Position betalt 9/ til Weseren (2 Pladser). Fra Donau betales 13/9 N. C. for første Halvdel af December.

Middelhavet er uforandret flovt, og i Forbindelse med de daarlige Kulfragter fra England og Wales, er der ikke noget tiltrækkende ved at søge den Vej ned. Alexandria er stille og uforandret og betaler højest 9/ til direkte Havn U. K. pr. December. For Fosfat fra Bona kan faas 7/ til Leith eller Boness, og fra Sfax til Kings-

lynn er der sluttet til 9/6. Esparto i hydraulisk Pakning fra Tripolis eller Tunis til Østkysten af England giver 12/ à 12/6 pr. Ton, og Dampere, passende for Frugt-fart, kan faa 10/ pr. Ton Dødvægt fra spansk Havn til U. K. Ertstragterne er uforandret lave, ogsaa fra Bilbao.

Amerika er stadig meget mat, og Raterne synes ikke at have naaet Bunden endnu. For Kul er der sluttet til 9/ Philadelphia/Marseille eller Vestitalien pr. December, og der bydes 6 d. mere pr. Januar. Det eneste oplivende i Forbindelse med disse lave Rater er den gode Ekspedition, der gives, nemlig 1,000 Tons daglig Lastning, foruden at der faas billige Bunkers. Bomuldsbefragterne har tilsyneladende dækket sig for deres foreløbige Behov, og Raterne er derfor lidt vigende paa Basis af 24/6 fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen. Kornlaster mangler fuldstændig. Paa Netto Charter er der sidst sluttet til 10/ pr. December fra New Orleans til Liverpool, men positive Ordre er yderst faa. Der fragtes lidt mere for Tømmer fra Golfhavnene, og pr. December er Raten 82/6 fra Mobile eller Pensacola til Holland og en Havn i U. K. Den samme Rate er betalt pr. Januar til én hollandsk Havn alene.

La Plata er uforandret flovt, og der gøres næsten slet ingen Forretninger, hverken for prompt eller senere. Pr. Februar/Marts noteres nominelt 16/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont.

Østersøen er flovt og har ikke meget at byde paa. Riga betaler kun 9 à 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. Havrebasis, 20/ à 21/ D/B. til London eller Hull, 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. for Korn, Frcs. 23/24 D/B., Frcs. 18 Hør til Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27/28 D/B. til Rouen. For Sleepers noteres Memel/Ardrossan 7/3, Grimsby eller West Hartlepool 5/9 à 6, London 6/6, Danzig/London 6/3, Boston 6/6 à 6/9, Riga/London 7/3.

Trælaster fra Sverrig og Sydfinland bliver efterhaanden knappe, og Raterne er heller ikke synderlig fristende. Der noteres 24/ Sundsvall/Grimsby, 24/ à 25/ Gefle/Hull, Frcs. 28/30 fra 2 Pladser i Gefle Distrikt til Dieppedalle. Fra Libau sluttet til 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. Havrebasis til London, Leith eller Rotterdam, 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rouen, medens Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til London, Rotterdam eller Antwerpen. Fra Danzig kan faas 8/6 for Sukker til Halifax, 6/ à 6/3 til London, 7/6 til Liverpool.

Kulfragterne fra England og Wales er uforandret lave. Der reflekteres nok en anselig Del Befragtninger, men da Tonnage er til Stede i overordentlig rigelig Mængde, kan Raterne ikke komme i Vejret. Der betales fra Tynen 4/ à 4/3 til Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/3 à 4/6 til Libau, 4/6 à 4/9 Riga, 4/9 à 5/ Kiel, 5/ à 5/6 dansk Provinshavn. 4/6 Pillau, 4/6 à 4/9 Hamburg, 5/6 Genua, 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Venedig, 17/ Cape Town. Fra Cardiff kan faas 5/3 à 5/6 til Genua, 5/6 Alexandria, Smyrna eller Konstantinopel, 11/ Colombo, 12/ Singapore, 17/ Shanghai, 11/ Buenos Ayres eller La Plata, 12/6 Bahia/Blanca.

Sejlskibsmarkedet er fastere og livligere for Langfartens Vedkommende, navnlig fra de nordamerikanske Stillehavspladser. For prompt Tonnage fra San Francisco til U. K. eller Kont. betales 35 à 36/3, hvilket er 3 à 4 Shillings mere end for en Maaned siden. Fra Portland 36/3 pr. December, 35/ pr. Januar/Februar og 33/9 pr. Marts. Fra Chili er Markedet derimod flovere, og 20/ er det yderst opnaaelige pr. Januar. Australien tager kun lidt Tonnage; der er sidst sluttet til 25/6 pr. Decbr./Januar fra Melbourne til U. K. eller Kont. Fra Hamburg er betalt 18/ til Honolulu, 13/3 til San Francisco, og fra Cardiff 22/6 til Mossel Bay, 17/ til Esquimanet. Det hjemlige Marked er stille, og navnlig Østersø-sæsonen maa nu betragtes som forbi for i Aar. Der kan bruges nogle mindre Sejlere for Bomuldsfrøkager fra Kjøbenhavns Frihavn og betales herfor 16/18. Øre pr. Ctr. til østjysk Havn, 15/16 til Øerne. For Rug fra nordtyske Havne, saasom Wismar, Stralsund etc. er betalt Rm. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5 pr. Ton, og for Havre Rm. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7

til dansk Havn. Der betales Rm. 23 pr. Kubikfavn Kalksten fra Limhamn til Libau.

## Personalia.

Dødsfald. Skibsbygmester I. Ring Andersen i Svendborg er afgaaet ved Døden. Den Afdøde var Indehaver af Værftet paa Frederikseøen ved Svendborg og har her bygget ca. 80 Skibe, mest til Svendborg og Omegns Sejlskibsflaade.

Kapt. N. N. Svarrer paa Fanø er d. 21. ds. afgaaet ved Døden 70 Aar gammel. Afdøde førte i en Aarrække Skonnertbriggen „Grev Rantzau“, hvormed han sejlede i de brasilianske og vestindiske Farvande.

Den svenske Konge har tildelt Kapt. P. Andersen og Styrmand Chr. Andersen paa dansk Galease „Vestervig“ hver 100 Kr. for udvidst Mod og Hjælpsomhed ved Redning af Besætningen paa den d. 12. Oktbr. 1900 i Kattegat forulykkede svenske Galease „Anna“.

Fra „Royal humane Society“ i London er der tilstillet Styrmand Philip Schiøtz Jensen dette Selskabs Hædersdiplom, skreven paa Pergament, som Anerkendelse af, at han i Juli Maaned d. A. med betydelig Livsfare reddede en Dreng fra at drukne i Tynefloden ved Newcastle Quai.

Hr. Jensen var den Gang 2. Styrmand i Dpsk. Esbern Snare.

Da Dpsk. Ørnen atter er oplagt, har den midlertidige Fører P. Schmidt atter overtaget Pladsen som Styrmand i Dpsk. Fylla.

Kapt. N. Kragh har overtaget Dpsk. Nordjylland; den midlertidige Fører, Styrmand Jon Jonson, er derefter til Disposition.

Kapt. P. Jensen har atter overtaget Dpsk. Brage, hvorefter den midlertidige Fører F. Rasmussen har overtaget Dpsk. Sct. Knud, der foreløbig førtes af Styrmand I. S. Møller, der er traadt tilbage i Stillingen som Styrmand.

Kapt. A. Ørum har overtaget Dpsk. Nicolai II, hvorefter den midlertidige Fører I. Wulff er til Disposition som Fører af Dpsk. Leopold II.

## Ugens Havarier.

Skirner, Galease af Marstal, Rasmussen, er d. 18. ds. paa Rejsen fra Belgien i Ballast bleven indbragt til Grimsby, totalt afmastet. Besætningen blev om Bord.

Adele, Galease af Marstal, der, som tidligere meddelt, strandede syd for Rønne d. 13. ds., er endnn ikke bleven bragt flot. Bjærgningsdamperen „Hertha“ har gentagne Gange gjort Forsøg derpaa, men uden Resultat. Skibet staar højt paa Land, hvor Fiskere nu har gravet en Kanal for at Skibet ved indtrædende Højvande kan komme flot. Skibet er tæt, men har mistet Roret.

Austria, Skonnert af Riga, er d. 20. ds., paa Rejsen fra Memel til Leith med Træ, ud for Helsingør bleven paasejlet af Barkskibet Rock City af Mariehamn, har faaet Skade over Vandlinjen og er bugseret ind til Helsingør.

Astræa, 3/m Skonnert af Marstal. Den i vort forrige Nummer bragte Meddelelse er fejlagtig. I Følge indløbne Efterretninger er Astræa i god Behold ankommen til Kallundborg; ligeledes fra England er der indløbet Meddelelser om, at den bragte Ulykkesefterretning er fejlagtig.

Havnymfen, dansk Skonnert, er d. 20. ds. paa Rejsen fra Helsingør til Kjøbenhavn med Brædder indkommen til Svaneke med Tab af den halve Dækslast og hele Styrbords Ræling. Skibet maa reparere.

Hulda, svensk Skonnert, er d. 20. ds., paa Rejsen fra Stettin til Kjøbenhavn med Jærn, løbet ind til Rønne med Tab af Sejl og Baade.

Ida, svensk Jagt, der d. 20. ds. strandede ved Sandvig, er kommen flot og bleven indslæbt til Sandvig, hvor den sank.

Magnus, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 19. ds. paa Rejsen fra Shields med Kul indkommet hertil med Tab af 2 Baade og ødelagt Agterrat og Kommandobro.

Oskar, Skonnert af Kullen, der, som tidligere meddelt strandede syd for Hurup d. 15. ds., er d. 20. ds. af Bjærgningsdamperen Frederikshavn bragt flot og indslæbt til Aalborg. Ved Dykkerundersøgelse her viste det sig, at Slingrekølen var gaaet tabt.

Alpha, Kutter af Sæby, der d. 15. ds. strandede ved Asaa, er kommen flot og i beskadiget Stand ankommen til Sæby.

Fredensborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 22. ds. indslæbt til Tyne med brækket Mellemakse.

Louise, Skonnert af Vejle, der var strandet ved Alsodde, er, efter at største Delen af Ladningen var losset i et andet Fartøj, bragt flot og indbragt til Alsodde, tilsyneladende ubeskadiget.

Nordsøen, Kutter af Frederikshavn, der d. 15. ds. strandede ved Vorsaa, er af Kystbeboerne bragt flot og indkommen til Frederikshavn ved egen Hjælp. Bjærgelønnen er 400 Kr. Skibet er læk.

Adonis, Skonnertbrig af Svendborg, paa Rejse fra Taysport i Ballast, er d. 20. ds. 5 Sømil S. S. Ø. for May Island taget paa Slæb af Fiskedamperen Lamberton og indslæbt til Granton.

Jacob og Marie, 3/m Skonnert af Riga, er paa Rejsen fra Boness til Libau med Fosfat indkommet til Helsingør læk og maa losse.

Marie, Dpsk. af Kiel, der d. 23. ds. strandede ved Læso, er nu, efter at have losset en Del af Ladningen i Sejlskibe, bleven bragt flot af Svitzer og indbugseret til Frederikshavn for at undersøges af Dykker. Skibets Kedler er lække.

Roma, Dpsk. af Kragerø, grundstødte d. 23. ds. ved Nyborg, kom ved Højvande atter flot efter at en Del af Lasten var lægtet i Sejlskibe. Dpsk. er indkommet til Nyborg, hvor Dykkerundersøgelse finder Sted.

Svava, Sejlskib af Kjøbenhavn, har den 15. ds. paa Rejsen fra Sundsvall til Stornovay maattet søge Nødhavn paa Orkney Øerne paa Grund af Storm. Skibet har maattet frastikke Anker og 30 Favne Kæde.

Lars Kruse, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 15. ds. ankommet til Ymuiden med en Del oven Bords Skade.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 23. November løb 3/m Staalskonnert Dunmore af Stablen fra Gebr. G. & H. Bodevess Værft i Martenshock (Holland). Skibet er bygget for dansk Regning til Skibsaktieselskabet Alloa og Stirling med Hr. A. Kløvborg, Kjøbenhavn, som korresponderende Reder og Kapt. C. C. Toft af Aalborg som Fører. Hoveddimensionerne er følgende: 103 Fod lang paa 1 Fods Vandlinje, 25 Fod bred og 11 Fod dyb, engelske Maal.

Med Skruedampskibet *Flynderborg*, bygget af Helsingørs Jærnskibs- & Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet *Dannebrog* i Kjøbenhavn, foretoges d. 23. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til saavel Bureau Veritas som British Lloyds højeste Klasse, er 250' langt i Hoveddækket, 36' bredt og 18'-4½" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation. Paa Prøveturen indicerede Maskinen normalt 775 HK. med en Gennemsnitshastighed af 10,75 Knob og Kulforbruget under det kontraherede.

Dampskibet *Marie*, bygget for Regning Ångfartygs Aktiebolaget *Karin* i Helsingborg, løb d. 25. ds. af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, er 290' langt i Hoveddækket, 42' 6" bredt og 20' 7½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 ind. HK. — Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Hamburg.

Fra *Burmeister & Wains* Skibsværft løb d. 23. ds. en ny Fragtdamper, der bygges til d'Hr. A. F. Klaveness & Co. i Sandefjord, af Stablen. Skibets Dimensioner er 227' × 32' × 16'; det bygges til Norsk Veritas højeste Klasse. Skibet fik Navnet *Taunton*.

Salget af svensk Dpskb. „*Nordstjarnan*“ til Dampskibsselskabet *Dania* i Esbjerg er nu definitivt ordnet. Skibet faar under dansk Flag Navnet *Dagny*.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. *Hekla*, Holst, ankom til New York 21. Novbr. — *Kentucky*, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., best. til New York. — *Leopold II*, Sørensen, afgik fra Dunkirk 23. Novbr., best. til Kbhvn. — *Nicolai II*, Wulff, ankom til Kbhvn. 25. Novbr. — *Xenia*, Kruse, afgik fra Port of Ness 25. Novbr., best. til Christiania. — *Alexandra*, Thomsen, ankom til New York 19. Novbr. — *Douro*, Mortensen, afgik fra Newcastle 23. Novbr., best. til Oporto. — *A. N. Hansen*, Paaske, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Antwerpen.

*Anglo Dane*, Wiberg, ankom til Libau 18. Novbr. — *Antwerpen*, Andreasen, ankom til Boston 18. Novbr. — *Arkansas*, Petersen, ankom til New York 15. Novbr. — *Arno*, Strubberg, afgik fra Messina 22. Novbr., best. til Kbhvn. — *Baron Stjernblad*, Clausson-Kaas, ankom til Libau 25. Novbr. — *Ceres*, Jacobæus, afgik fra Gefse 26. Novbr., best. til Køpmandsholm. — *Chr. Broberg*, Harder, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., best. til Barcelona. — *Christian IX*, Møllerup, ank. til Kbhvn. 26. Novbr. — *Christianssund*, Rørbye, afgik fra Leith 25. Novbr., best. til Færøerne. — *Dagmar*, Gade, ankom til Åbo 23. Novbr. — *Florida*, Koch, afg. fra New Orleans 2. Novbr., best. til Aarhus — *Frederik*, Thomsen, ank. til Kbhvn. 23. Novbr. — *Georg*, Buhr, ankom til Libau 25. Novbr. — *Georgios I*, Schibbye, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Boston. — *Island*, Skjødt, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., best. til New York. — *Jolantha*, Skou, ankom til Antwerpen 22. Novbr. — *Kasan*, Hansen, afgik fra Libau 25. Novbr., best. til London. — *Kiew*, Jacobsen, afg. fra London 24. Novbr., best. til Kbhvn. — *Kursk*, Møller, ankom til

Libau 19. Novbr. — *Laura*, Aasberg, i Islandsfart. — *Louise*, Rasmussen, ankom til Hull 26. Novbr. — *Louisiana*, Jensen, ankom til Stettin 19. Novbr. — *L. P. Holmblad*, Andersen, afgik fra Boston 8. Novbr., best. til Kbhvn. — *Morsø*, Frisenette, afgik fra Stavanger 24. Novbr., best. til Kbhvn. — *Moskov*, Rohde, ankom til Pillau 22. Novbr. — *Nishnij Novgorod*, Harder, afgik fra Libau 25. Novbr., best. til Hull. — *Nordjylland* ankom til Kbhvn. 23. Novbr. — *O. B. Suhr*, Egense, afgik fra Riga 23. Novbr., best. til Antwerpen. — *Omsk*, Møller, afg. fra Lissabon 16. Novbr., best. til Kbhvn. — *Perm*, Christensen, afgik fra Dartmouth 24. Novbr., best. til Kbhvn. — *Pregel*, Olsen, ankom til Libau 25. Novbr. — *Skalholt*, Godtfredsen, ankom til Danzig 25. Novbr. — *Thyra*, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 25. Novbr. — *Valdemar*, Kofod, ankom til Stettin 22. Novbr. — *Vendysssel*, Kjær, afg. fra Valencia 16. Novbr., best. til Kbhvn. — *Vesta*, Lissner, ankom til Kbhvn. 24. Novbr.

*Constantin*, Niedersøe, afgik fra Aarhus 28. Novbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — *Esbarn Snare*, Madsen, afgik fra Odense 28. Novbr., bestemt til Newcastle. — *Esbjerg*, Meyer, afgik fra Malmø 28. Novbr., best. til Grimsby, via Helsingborg. — *Ficaria*, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., best. til Newcastle. — *Frejr*, Rasmussen, afgik fra Newcastle 26. Novbr., best. til Randers. — *Knuthenborg*, Hansen, afg. fra Newcastle 27. Novbr., best. til Korsør. — *Lolland*, Ankersen, afg. fra Leith 27. Novbr., bestemt til Odense. — *Primula*, Thomsen, afgik fra Newcastle 27. Novbr., best. til Kbhvn. — *Storebelt*, Hardt, afgik fra Nakskov 27. Novbr., bestemt til Newcastle, via Svendborg, Aalborg. — *Union*, Therkildsen, afgik fra Odense 27. Novbr., bestemt til Leith, via Aarhus, Aalborg.

**Carl, Skjold, Gorm.** *Gorm*, Schmidt, ankom til Dunkerque 22. Novbr. — *Frode*, Wrisberg, afgik fra Cardiff 13. Novbr., best. til Alexandria. — *Sigurd*, Mahncke, afgik fra Newport Mon 20. Novbr., best. til Alexandria. — *L. H. Carl*, Lorenzen, afgik fra Riga 19. Novbr., best. til Antwerpen. — *Erik II*, Hveysel, ankom til Rochester 22. Novbr. — *Knud II*, Hansen, ank. til Libau 25. Novbr. — *Skjold*, Schmidt, ank. til Newcastle 22. Novbr. — *Danmark*, Kraemer, ankom til London 23. Novbr. — *Ragnar*, Holst, ank. til Newcastle 23. Novbr. — *Volmer*, Riber, ankom til Rouen 23. Novbr. — *Dan*, Tofte, ankom til Ghent 23. Novbr. — *Magnus*, Jørgensen, ankom til Riga 21. Novbr. — *Olaf*, Petersen, ankom til Rotterdam 23. Novbr. — *Svend II*, Risø, ankom til Stettin 23. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. *Peter Berg*, Petersen, ankom til Newcastle 24. Novbr. — *Alexander Shukoff*, Stoltenberg, ankom til Blyth 24. Novbr. — *Johan Siem*, Knudsen, afgik fra St. Petersburg 16. Novbr. bestemt til Ghent. — *Pawel Andrejeff*, Tannebæk, ank. til Sulina 18. Novbr. — *Harald Klitgaard*, Rasmussen, ank. til Nantes 25. Novbr. — *Russ*, Jensen, ankom til Genua 17. Novbr. — *Wladimir Sawin*, Jørgensen, ankom til Capetown 27. Oktbr. — *Eduard Bary*, Fagerlund, ankom til Calcutta 5. Novbr. — *Baron Driesen*, Laurentz, afg. fra Colombo 13. Novbr. — *K. Gortschakow*, Thorsøe, afgik fra Barry 22. Novbr., best. til Odessa.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** *Væring*, Jeppesen, afg. fra Newcastle 16. Novbr., bestemt til Cette. — *Kronborg*, Wilhelmson, afgik fra Pillau 26. Novbr., bestemt til Libau. — *Ohpelia*, Krohn, afgik fra Kronstadt 25. Novbr., best. til Memel. — *Dana*, Westergaard, ank. til Dunkirk 24. Novbr.

**Vesterhavet.** *Najaden*, Jessen, ankom til Esbjerg 24. Novbr. — *Niobe*, Schmidt, ankom til Alexandria 24. Novbr. — *Nancy*, Nielsen, pass. Ouessant 23. Novbr., best. t. Alicante. — *Nautik*, Mortensen, ankom til Port Vendres 20. Novbr. — *Nordsøen*, Gram, ank. til Bilbao 25. Novbr. — *Nexos*, Sørensen, afg. fra Cartagena 24. Novbr., best. til London. — *Nora*, Jørgensen, ank. til London 4. Novbr. — *Neptun*, Winther, ankom til Methil 25. Novbr. — *Nerma*, Nielsen, ankom til Esbjerg 26. Novbr. — *Alta*, Nørby, afg. fra Esbjerg 24. Novbr., best. til Jersey.

**Nordsøen.** *Wineland*, Høgstedt, afg. fra Singapore 20. Novbr. — *Nordland*, Pii, ank. til Windau 17. Novbr. — *Holland*, Lund, ankom til Windau 26. Novbr. — *Rusland*, Møller, ankom til Ghent 23. Novbr. — *Kronprins Frederik*, Schmidt, afgik fra Riga 18. Novbr.

**Urania.** *Polarstjernen*, Branth, afgik fra Manchester 21. Novbr. — *Ekliptika*, Nielsen, afgik fra Aarhus 24. Novbr. — *Venus*, Jørgensen, afgik fra New Orleans 23. Novbr. — *Mars*, Nielsen, afg. fra Westervik 27. Novbr.

**Dania.** *Dagny*, Lorentzen, afg. fra Malmø 21. Novbr. ank. til Cronstadt 25. Novbr. — *Mary*, Nielsen, afgik. fra Råfse 23. Novbr. best. til Antwerpen.

**Kjøbenhavn.** *Jylland*, Lund, afgik fra Blyth 20. Novbr., ankom til Flensborg 24. Novbr. — *Fyen*, Hansen, ankom til Dunkerque 20. Novbr. — *Hafnia*, Troensegaard, afgik fra

Rotterdam 21. Novbr., ankom til Blyth 23. Novbr. — Russia, Hansen, afgik fra Holtenau 23. Novbr., ankom til Libau 25. Novbr. — Carl Hechsher, Starck, afg. fra Riga 16. Novbr., ank. til Rotterdam 22. Novbr.

**Union.** Frisia, Nielsen, ankom til Rotterdam 23. Novbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Demel, ank. 25. Novbr. til Rouen. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra London 20. Novbr. bestemt til Savannah. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Antwerpen 16. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Newcastle 21. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Neapel 22. Novbr. — Kronborg, Eriksen, ankom til Cardiff 23. Novbr. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Newport 22. Novbr. bestemt til Aarhus. — Skandeborg, Jensen, ankom til Buenos Ayres 1. Novbr. — Søborg, Fischer, afg. fra Cardiff 14. Novbr., best. til River Plate — Stjerneborg, Lundgren, afg. fra Cardiff 21. Novbr., best. til Gibraltar. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Sarpborg 26. Novbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Libau 26. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Aarhus 20. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Santa Fe 2. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til London 14. Novbr. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Cardiff 7. Novbr. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Sharpness 23. Novbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Hartlepool 23. Novbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 25. Novbr. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 25. Novbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra London 24. Novbr., ankom til Sunderland 25. Novbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 20. Novbr., ank. til Kiel 23. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 23. Novbr., bestemt til London. — Hermia, Sørensen, ank. til Vejle 20. Novbr. — Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 23. Novbr., best. til Kiel. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 23. Novbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Libau 25. Novbr., best. til Rotterdam. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 26. Novbr., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 23. Novbr., ankom til Halmstad 26. Novbr.

**Danmark.** Rolf, Madsen, ankom til Boness 21. Novbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til København 26. Novbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Boness 23. Novbr., best. til Libau. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Gand 23. Novbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Grangemouth 25. Novbr., best. til Kbhvn. — Helge, Olsen, ankom til Riga 20. Novbr.

**Det Østasiatiske Kompagni meddeler:** Annam, Berentzen, ankom til Pillau 24. Novbr. — Siam, Schøning, ank. til Antwerpen 24. Novbr. — Ragnhild, Madsen, afg. fra Durban 25. Novbr.

**Ærø.** Enigheden, Svane, ankom 25. Novbr. til Boness. — Gæa, Knudsen, ank. til Hobro 20. Novbr. — Energi, Nielsen, ank. til Tuborg 22. Novbr. — Erindring, Hansen, ank. til Dunkerque 23. Novbr.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, ank. til Kronstadt 20. Novbr. — London, Bom, ankom til Grangemouth 24. Novbr. — Paris, Nielsen, afgik fra Kronstadt 20. Novbr., bestemt til Leith.

**Myren.** Anna, Moyell, ank. til Dunkirk. 26. Novbr., — Kai, Thomsen, ankom til North Shields 24. Novbr. — Clara, Jensen, afgik fra Wiborg 25. Novbr. best. til Lübeck.

**Ægir.** Erik, Steen, ankom til Libau 24. Novbr. — Svend, Bønnelycke, ank. til Sunderland 21. Novbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagodorn, ankom til Messina 18. Novbr.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Casma, Sonnicksen, afgik fra N'cobay (Ny Caledonien) 18. Novbr. til Philadelphia. — Anne & Emmy, Svarrer, afg. fra Londonderry 16. Novbr. til Cadix — Elisabeth, Meinertz, ankom paa Helsingør Red 20. Novbr. fra Jalnit til Libau. — Gladstone, Christiansen, prajet 30. Oktbr. paa 8° N. 27° W. fra Cardiff til Tamatava. — Clara, Christensen, afgik fra Talcahuano 21. Novbr. til Antafogasta. — Verdande, Nielsen, ankom til Rio Janeiro 25. Novbr. fra Bahia.

**Fans. Sønderho.** Ane Jenssine, Thomsen, afgik fra Bahia 1. Novbr. til Middlesbro. — Mary, Lydom, afgik 19. Novbr. til Nykjøbing S. — Martha, Nissen, prajet 1. Novbr. paa 46° N. 13° V., styrende Syd. — Killeena, Hansen, afg. 21. Novbr. fra Delagoa Bay til Chittagong. — Klara, Karstensen, afg. 21. Novbr. fra Antofagotto til Talcahuano.

**Rønne.** Freja, Bech, ank. til Pillau 18. Novbr. — Christine, Dick, ank. til København 20. Novbr. — Prøven,

Bidstrup, ankom til Oskarshamn 20. Novbr. — Bornholm, Jensen, ank. til Grimsby 22. Novbr.

**Svendborg.** Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Bilbao 19. Novbr. — Ruth, Fallentin, ank. til Langesund 19. Novbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til Morlaix 20. Novbr. — Astræa, ankom til Kallundborg 20. Novbr. — Mercur, Lund, ank. til Granton 20. Novbr. — Confidence, Mouritzen, ank. til Stubbekjøbing 20. Novbr. — Ariel, Nielsen, ank. til Grangemouth 22. Novbr. — Vega, Rasmussen, ank. til Wik 21. Novbr. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 22. Novbr. — Elise, Huusfeldt, ank. til Frederiksstad 22. Novbr. — Herta, Lundegaard, ankom til Rochester 22. Novbr. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Kalmar 21. Novbr. — Martha, Hansen, ank. til Boston 22. Novbr. — Jørgen Ring, Hansen, ank. til Grimsby 22. Novbr. — Frejr, Hansen, ank. til Portsmouth 23. Novbr. — Erhard, Larsen, ankom til Genua 23. Novbr. — Delos, Andersen, ankom til Fowey 23. Novbr. — Fanny, Mikkelsen, ankom til Methil 22. Novbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Newhaven 23. Novbr. — Westa, Poulsen, ank. til Montrose 23. Novbr. — Peter, Nielsen, ank. til Königsberg 25. Novbr. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Leith 25. Novbr.

**Ærø.** N. M. Harboe, Pedersen, ank. 18. Novbr. til Nysted — Hertha, Krull, ank. 17. Novbr. til Aiguilland. — Hermod, Dreimann, ank. 18. Novbr. til Treport. — Vera, Hansen, ank. 18. Novbr. til Figeholm. — Familiens Haab, Petersen, ank. 17. Novbr. til Kjøbenhavn. — Berthe Marie, Fabricius, ank. 18. Novbr. til Kjøbenhavn fra Nørre-Sundby. — Neptunus, Bager, afgik 18. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Marie, Hansen, ank. 20. Novbr. til Lillesand. — Adjutor, Bager, ank. 11. Novbr. til Kjøbenhavn fra Stettin. — Theodor, Andersen, afg. 18. Novbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Anna, Hansen, ank. 18. Novbr. til Kjøbenhavn fra Stettin. — Elise Marie, Olsen, ank. 16. Novbr. til Riga. — Marie, Kromann, ankom 19. Novbr. til Kjøbenhavn. — Lucinde, Christensen, ankom 19. Novbr. til Lissabon. — Anna Mathias, Eriksen, ank. 16. Novbr. til Rio Grande. — Familien, Frederiksen, ankom 20. Novbr. til Marstal fra Hartlepool. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 22. Novbr. til Frederikssund. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, ank. 21. Novbr. til Rudkjøbing. — Caroline, Eschen, ank. 20. Novbr. til Kolding. — Albert, Fabricius, ank. 21. Novbr. til Kappel. — Johanne Marie afg. 19. Novbr. fra Kjøbenhavn. — Johanne, Hansen, ank. 20. Novbr. til Ternisse. — Hildur, Schmidt, ank. 22. Novbr. til Woodbridge. — Duen, Christensen, ankom 19. Novbr. til Marseille. — Sylphe, Petersen, ank. 21. Novbr. til Flensborg. — Elise, Petersen, ank. 20. Novbr. til Kjøbenhavn. — Kvik, Boye, ankom 18. Novbr. til Hobro fra Libau. — Paket, Friis, afg. 21. Novbr. fra Kjøbenhavn. — Fremad, Hansen, ankom 21. Novbr. til Leith. — Claudia, Simonsen, afg. 23. Novbr. fra Göteborg. — Alma Marie, Hansen, ankom 23. Novbr. til Leith. — Karen, Bager, ank. 23. Novbr. til Aberdeen. — Martha, Haagensen, ank. 20. Novbr. til Plymouth. — Marie, Rasmussen, ank. 23. Novbr. til Libau. — Ansgar, Jørgensen, ank. 22. Novbr. til Frederiksstad. — Anne, Christensen, ank. 22. Novbr. til Boness. — H. C. Christensen, Boye, ankom 23. Novbr. til Dublin. — Kvik, Andersen, ank. 22. Novbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Fagervik til Urban. — Dana, Carlsen, ank. 22. Novbr. til Newport Mon. — Elise, Mortensen, afgik 22. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. 23. Novbr. Cuxhaven, fra Hamburg til Newport Mon. — Familien, Fich, ankom 22. Novbr. til Kjøbenhavn fra Egersund. — Hansine, Christensen, afg. 22. Novbr. fra Kjøbenhavn til Sønderborg. — Harboe, Hansen, ank. 23. Novbr. til Stralsund. — Marie Sofie, Tofte, ank. 23. Novbr. til Kjøbenhavn. — Philip, Hansen, ank. 22. Novbr. til Horsens. — Ingeborg, Svane, ank. 24. Novbr. til St. Valery sur Sonne. — Kiana, Christensen, ank. 24. Novbr. til Leith.

**Andre Sejlskibe.** Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. til Svendborg 26. Novbr. fra Rostock. — Jenssine af Aarhus, Olsen, ank. til Stettin 25. Novbr. fra Åhus i Sverrig.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

**De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.**

**Kattegat.** Mariager-Fjord. Assens N. N. for Assens By, Falslev Sogn, er anlagt en 104 Alen lang Pælebro, ved hvis Yderende der er 7 Fod Vand.

**Østersøen. Bøgestrøm.** Den 19de November 1901 er Klokketønden i *Bøgestrøm* ombyttet med Vintersømærket.

**Smaalands-Farvandet. Kirkegrund.** Den 21de November 1901 er Klokketønden *Kirkegrund* ombyttet med Vintersømærket.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Stockholm Skærgaard. Garpen N.** Ved *Garpen* er funden en 16 Fods Grund i en Trediedel af Farvandets Bredde N. for *Garpen* NV.-Pynt. 59° 21' 48" N. Br. 18° 22' 40" Ø. Lgd. En Stage er foreløbig udsat tæt N. for Grunden.

**Finland.** Den 12te November 1901 er Fyrskibet „*Plevna*“ og den 13de November Fyrskibet „*Nakiainen*“ inddraget for Vinteren.

**Tyskland. Kieler Fjord. Strander Bugt.** Fra 25de til 30te November 1901 afholdes Skydeøvelser ved *Strander Bugt*. Farvandet inden for en Linie mellem Farvands-tønderne B og D er spærret.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Hvide Hav. Dvina.** Ved Indløbet til *Dvina* ere følgende Ledebaaker nu saaledes:

*Nikolai*- eller *Tchekamin*-Baakerne. SØ.-Baaken staar paa Øens SØ.-Pynt. Den er 41 Fod høj med Kors. 64° 33' N. Br. 40° 27' Ø. Lgd. NV.-Baaken staar i Skoven  $\frac{1}{4}$  Kbl. fra SØ.-Baaken, den er hvid, 41 Fod høj med Kors. Holdte overet lede de i Løbet *Berezov* fri af Grunden *Nikolai*.

*Lapomin* Baakerne. NV.-Baaken staar paa Øen *Tchijoba*. Den er hvid, 41 Fod høj med Kors. 64° 47' N. Br. 40° 31' Ø. Lgd. SØ.-Baaken staar c.  $\frac{1}{3}$  Kbl. fra NV.-Baaken. Den er hvid, 32 Fod høj, med hvid og sort Topbetegnelse. Holdte overet angive de Indløbet i *Maimaksa*, naar man kommer fra *Berezov* Barre.

*Iagry* Baakerne. NV.-Baaken staar paa N.-Enden af Øen *Iagry*, SØ.-Baaken c.  $\frac{2}{3}$  Kbl. fra NV.-Baaken. Holdte overet angive de Indløbet til *Pudojemskoe* Munding og lede fri af Grunden *Gremikha*.

Barren ved *Pudojemskoe* Munding er nu tiltagen indtil  $3\frac{1}{2}$  Kml. fra Øen *Iagry*, og Grunden *Gremikha* er ogsaa tiltagen betydeligt.

**Norge. Bodø Mole.** Paa *Bodø Mole*, tæt ved V.-Enden, brænder i Vinter en grøn Lanterne. Flammens Højde: 19 Fod. 67° 17' 15" N. Br. 14° 24' 0" Ø. Lgd.

**Tyskland. Weser. Geestemünde.** I November 1901 ombyttes den sorte Spidstønde Nr. 24 med Ballon N. for *Geestemünde* Fiskerhavn med en graa Stumpstønde med Ballon. Den sorte Spidstønde Nr. 23 A nedenfor Fyret *Brinkamahof II*. faar Nr. 24.

**Jade. Jade Plate.** En Vragtønde er i 13 Fod Vand udlagt N. for Vraget af den paa *Jade Plate* sunkne Tjalk „*Vier Gebrüder*“. 53° 49' 27" N. Br. 8° 1' 25" Ø. Lgd.

I November 1901 foretages Vinterafmærkningen i *Jade*. Lystønderne Nr. 3, 4 og 13 ombyttes først med sorte Spidstønder, naar Isgang ventes.

Tønderne, der vare udlagte paa Grund af Uddybningsarbejderne, ere inddragne.

**Holland. Zuiderzee.** Paa *Staart van Schieringhals* ere Skydeskiverne og den rød og sort tærnede Tønde ved dem inddragne.

**Wester Schelde. Pas van Neuzen.** I *Pas van Neuzen* er Skonnerten „*Alme*“ sunken i 8 Fv. Vand i Linien *Borsele* Ledefyr overet, c. 1 Kbl. S. 48° V. fra Stumpstønde Nr. 4. Masterne ere over Vandet. Fra Vraget vises de sædvanlige Signaler for Vrag. 51° 23' 14" N. Br. 3° 44' 36" Ø. Lgd.

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

**England. Dover. Admiralty Pier.** Det faste, hvide Fyr med Blus hver  $7\frac{1}{2}$  S. paa *Admiralty Pier* vil om kort Tid blive anbragt paa et bevægeligt Fyrtaarn, der staar c. 1 Kbl. inden for Pierens Yderende og flyttes udad efter som Arbejdet skrider frem, saaledes at det stadig staar c. 1 Kbl. inden for Yderenden. Flammens Højde: 8 Fod. Stilladserne paa Pieren kan skjule Fyret i ganske smaa Vinkler. 51° 19'  $\frac{1}{6}$  N. Br. 1° 19'  $\frac{1}{6}$  Ø. Lgd.

Skibsførere advares mod at staa imellem Yderenden af *Admiralty Pier* ved *Dover* og Fyrskibet i *Dover Bay*.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Porsal. I Chenal de Raous,** ved *Porsal*, er i 16 & 19 Fod Vand funden en 11 Fods Grund c.  $\frac{4}{8}$  Kbl. N. 1° Ø. fra Taarnet paa *Men-Louet*. 48° 34' 25" N. Br. 4° 43' 13" V. Lgd.

**Iles de Glénans. Treus-Vas.** Jernbaaken paa *Treus-Vas*

er sort med Cylinder, 14 Fod høj. 47° 47' 17" N. Br. 4° 3' 19" V. Lgd.

**Canada. St. Lawrence River. St. Pancras Cove. Comeau Rock.** En 10 Fods Grund, *Comeau Rock*, ligger noget Ø. for Linien V.-Pynten af *St. Pancras Cove* i N. 11° V. og c.  $\frac{3}{4}$  Kml. fra Pynten. 49° 16' N. Br. 68° 2' V. Lgd.

**New York. Morristown.** En 13 Fods Grund ligger midt imellem *Macnair Island* og den canadiske Kyst nedentor *Brockville*, lige ud for *Morristown*.

**Orleans Island. St. Petronille.** Paa *Pointe de Panse du Fort, Island of Orleans* V.-Ende, er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Lysegrønt, firkantet, 33 Fod højt Taarn, tæt Ø. for *Quebec-Orleans* Færgebro. 46° 50' 43" N. Br. 71° 7' 45" V. Lgd.

**New Brunswick. Richibucto Harbor.** Paa S.-Kysten ved Indløbet til *Richibucto Harbor* er tændt to Ledefyr, som holdte overet lede fra den ydre Ledefyrlinie c. 1 Kml. til *Bejningen*, som er afmærket med en sort Spirtønde. Det hvide Forfyr til den gamle Ledefyrlinie er slukket.

**Nova Scotia SØ.-Kyst. Tor Bay. Charlo Harbor.** To hvide, faste Ledefyr ere tændte paa NØ.-Siden af *Tor Bay*. Forfyret vises fra et hvidt, firkantet, 22 Fod højt Taarn, som staar paa Yderenden af Pynten paa Havnens V.-Side. Flammens Højde: 27 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det lyser over en lille Vinkel paa hver Side af Fyrinien. 45° 14' 48" N. Br. 61° 19' 54" V. Lgd. Bagfyret staar ca. 360 Alen N. 73° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 49 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det lyser over en lille Vinkel paa hver Side af Fyrinien. Det vises fra en Baake som Forfyrets. For Indgaaende holdes *Cole-Harbor* røde Ledefyr overet, til *Charlo Harbor* Ledefyr komme overet, hvorefter denne Fyrinie holdes og leder fri af *Revene* fra *Forslers Island*.

**Nova Scotia. Madame Island. Poulamon Bay. Hawk Islet.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa *Hawk Islet*. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Hvidt, firkantet Taarn. 45° 35' 48" N. Br. 60° 59' 42" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Machias Bay. Avery Rock.** Det røde, faste Fyr paa *Avery Rock* S.-Ende er forstærket. Fyrapparat af 4. Orden.

**Mount Desert Island. Bass Harbor Head.** Det røde, faste Fyr paa *Bass Harbor Head* er forstærket. Fyrapparat af 4. Orden.

**West Penobscot Bay. Browns Head, Fox Islands og Indian Island.** Det hvide, faste Fyr med to røde, faste Vinkler paa *Browns Head* og det røde, faste Fyr paa *Indian Island* ere forstærkede. Fyrapparat af 4. Orden.

**New York. Long Island S.-Kyst. Rockaway Inlet. Rockaway Inlet.** Anduvnings Lystønde og *Rockaway Inlet Fish Channel* Lystønde ore for Vinteren ombyttede med sort og hvid lodret stribede Stumpstønder.

**New Jersey.** Fyrskibet „*Northeast End of Five Fathom Bank*“ Nr. 40 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 11 inddraget.

**Delaware River. Goose Island Flat.** Lystønden ved V.-Siden af *Goose Island Flat* er flyttet ca. 2 Kbl. N. 24° V. hen og ligger nu i 5 Fv. Vand, fra *Deep Water Point* bageste Ledefyr i S. 53° V. og fra *New Castle* forreste Ledefyr i S. 33° Ø.

**Maryland. Fyrskibet „Fenwick Island Shoal“ SØ.** Vraget af Lægteren „*Brooklyn*“, c. 9 Kml. SØ. fra Fyrskibet „*Fenwick Island Shoal*“, er uskadeliggjort.

**Florida. Key West. East Triangles Shoal.** En rød Spidstønde Nr. 4 er midlertidig udlagt i 5 Fv. Vand V. for *East Triangles Shoal* indtil Baaken er genopført.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Harbor. Gasparilla Island.** Fyrbaakerne til *Gasparilla Island* Ledefyr er gjort mere kendelige. Forbaaken er sort, Bagbaaken hvid.

**Tampa Bay. Southwest Channel.** En rød Spidstønde Nr. 2 er i 17 Fod Vand udlagt ved *Passage Key Shoal*, paa Baakens Plads, da denne er borttagen, fra *Egmont Key Fyr* i S. 2° Ø. og fra *Snead Point Shoal* Baakefyr i N. 72° V.

**Catfish Point.** En sort og hvid lodret stribet Spidstønde er i 16 Fod Vand udlagt paa *Catfish Point Shoal* Baakes Plads, medens denne er borttaget.

**Pensacola East Bay. White Point.** *White Point* Fyr ligger paa 30° 26' 3" N. Br. 87° 2' 45" V. Lgd.

**Alabama. Mobile Bay. Sand Island.** *Sand Island* Dagbaake skal atter opføres. Den bliver halv hvid og sort lodret delt, firkantet, pyramideformet, 26 Fod høj, og skal staa  $\frac{3}{8}$  Kml. N. 39° V. fra *Sand Island* forreste Ledefyr.

**Louisiana. Ship Shoal.** Taagesignalet ved *Ship Shoal* Fyr gives nu med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 20 Sek. slaas Et-Slag. Den er nu anbragt paa Ø.-Siden af Bygningens Tag, 40 Fod over Vandet.

**Cuba S.-Kyst. Cazonos Bay. Diego Peres.** Fyret, der vistest fra et Fyrskib ved *Diego Peres Cay*, findes ikke mere. 22° 2' 20" N. Br. 81° 26' 20" V. Lgd.

Porto Rico S.-Kyst og Mona Island. Følgende Fyrs Beliggenhed er saaledes:

Point Tuna.	17° 59' 25" N. Br.	65° 53' 7" V. Lgd.
Point Figuras.	17° 57' 25" —	66° 2' 52" —
Muertos Island.	17° 53' 43" —	66° 31' 16" —
Cardona Island.	17° 57' 31" —	66° 38' 6" —
Guanica.	17° 57' 10" —	66° 54' 11" —
Cape Rojo.	17° 56' 8" —	67° 11' 32" —
Mona Island.	18° 5' 18" —	67° 50' 47" —

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Tierra del Fuego. New Year Islands. Paa Toppen af New Year Islands opføres et Fyrtaarn. 54° 40' S. Br. 64° 7' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Fyret paa den lige Mole, til venstre for det N.-lige Indløb til Livorno, viser nu atter rødt Fyr med Formærkelser, Lys 3½ S., Mørke 1½ S.

Østerrig-Ungarn. Cherso V.-Kyst. Øen Visoki. En Banke med 5 Fv. Vand er funden 8 Kbl. N. 19° V. fra Øen Visoki Ø.-Pynt. 44° 47¼ N. Br. 14° 20¼ Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Tegal Red. Paa Tegal Red er det engelske Sejlskib „Bowman B. Law“ sunken i 3½ Fv. Vand, fra Tegal Havnefyrt i N.

Japan. Inland Sea. Mekari Seto. Kakarize. Dybden over Klippen Kakarize er foreget til 5 Fv. 34° 22¼ N. Br. 133° 8½ Ø. Lgd.

Tsugaru Strait. Shiriya Saki. Shiriya Saki Blinkfyrt er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 153 Fod. Synsviddens: 7 Kml. 41° 26' N. Br. 141° 28' Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Odessa er erklæret for pestsmittet og Batum for pestfri.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Novbr. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		92	92½
Danmark .....		76½	77½
Norden .....	102	101½	102
Kjøbenhavn .....		91	91¼
Carl .....	42¼	42	41¾
Dannebrog .....		81½	82¼
Skjold .....		59¼	60
Urania .....		47¾	48
Union .....		92	93
Dampsk. af 1896 .....		82¾	83½
Østasiatiske .....	93	93	93¼
Østersøen .....		104	106½
Nordsøen .....		53½	57
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		94	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		93	99½
5% — — .....		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3½% uopsig. Stats .....		97½	98
3½% Husejer Kreditk. ....		83	83¼
3½% Kbhvns Kreditf. ....		85	86
4% — — 2. Serie ..	91¾	91¾	92
4% — — 1. — ..		94¾	95¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86¾	87
4% — — 7 .....		92¼	92½
3½% Landkreditk. 3 — .....		84	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....	134½	¾	134½
Privatbank .....	124 —	¼-123¾	123¾
Landmandsbank .....	121¼	120¾	120¾
Handelsbank .....	120 —	119¼	120
Grundejerbank .....		101	103
Burm. & Wain .....		67½	69½
Helsingørs Jærnsk. ....		85	87
Sukkerfabr. ....		109	109½
Bryggeri Aktier .....	106¼	106¼	106½

### Vekselkurser d. 26. Novbr. 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.16	18.12
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.25	—

### Notering paa Berlins Børs d. 26. Novbr. 1901.

Russiske Noter .....	216.20
4% Russiske Consols .....	100.00
3½% — Boden Kredit .....	93.60
5% Mexikanske 1899 .....	97.60
5% Rumænske Stats .....	91.90
4% — — 1890 .....	78.90

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

Forenede Dampskibsselskab 32,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 8,000, „Urania“ 2,000, „Dampskibsselsk. af 1896“ 18,000, „Østasiatiske“ 206,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Esbjerg.**  
Jærnskibs-Maskinreparationer  
udføres hurtigst og sikkert  
fra  
**C. Møllerups**  
Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

**R. CRAGGS & SONS,**  
Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P. O., No. 5.

### Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,  
anbefales.

**C. A. Andersen Krohn.**

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.  
**Lager af Værktøj og Beslag.**

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissen nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. <b>I Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre. <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatoren og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaende Skibe, der ere uden Lading, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen, Vest fra med 22 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6', Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaleplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

**AALBORG MARGARINEFABRIKS**

### Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



**Thor**

med 12% Smørfedt  
à 79 Øre pr. Pund.



**Bjørn**

med 2% Smørfedt  
à 65 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvallfater, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

**Faas overalt.**

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

### Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tullges Boghandel.

## Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeale i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.  
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

**Skibsbygger**  
**Richard Schrøder,**  
Horsens,  
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

## N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.  
Rabat for d'Herrer Skibsrestauratorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,  
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

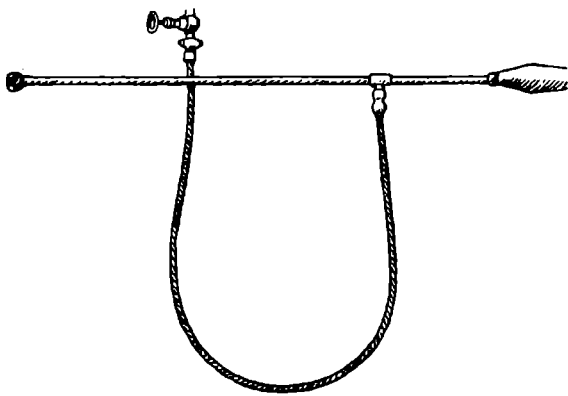
## Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

## Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. — Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer Hansen, eller Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos.



# Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

**Absolut uundværlige tilsøs.**

Ingen Eartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,  
Kjøbenhavn.**

**Skibslanterner** med Certifikat, gældende overalt. Gamle  
Lanterner prøves og forandres, naar de  
have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyrr, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,  
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,  
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til  
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

**Holm & Wonsild,**

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,  
regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

**EMIL STEPHENSEN,  
SPEDITØR. TOLDKLARERER.**

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 29. St.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

## LANDMANDSBANKEN

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

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.  
Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch. (Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999. Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## V. Børsholt,

Aalborg.

Algade 20.

Stort Lager af prima Skibsbrød.

Skibs-

## Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trolsgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, 'Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

## C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden-skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

## Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler

Marine samt Overhedere

samt fabrikeres og leveres af Aktieselskabet Burmelster & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Højesteretsdom. — Dampfløjt og Taagehorn. — Kjøbenhavn, den 28. November 1901. — Lastning i Kjøbenhavns Frihavn. — Fragtmarkedet. — Personalia. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sætarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. December 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhryringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**C. HANSEN,**

GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

**SKIBSARBEJDE.**

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

*Forlang altid*

**Otto Monsted's**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

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

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.  
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

M. Christiansen

**M. Christiansen,**

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsprovantering  
henhørende.

Transit- og Kreditoplagsvarer.

John Hinze's Enke

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



### Skibs-

### Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

## De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

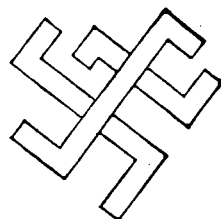
ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



R. v. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo. Tilkendt Guldmedaille Paris 1900 Tilkendt Guldmedaille og højeste Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2608.

## S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.

## Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved

M. H. JÆGER,

Møjlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

## P. Jørgensen,

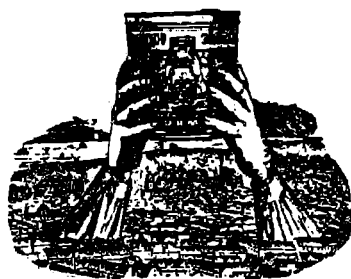
Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin- arbejde **solidt og billigt.**

## Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybygning og Reparationer.



## A. FORMANN'S Blodbudding.

A. Formann's  
Oksekød i Suppe.

A. Formann's  
Leverpostej  
i hermetisk lukkede Daaser  
anbefales.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

Kattesundet 14.

## A. Formann.

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

## C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øegte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og påtrykt selve Omvælpapiret.

## J. D. BEAUVAIS'

anerkendte

## SKIBSPROVIANT

saason:

OKSEKØD m. SUPPE,  
KONSERVEREDE PØLSER,  
LEVERPOSTEI & SYLTE,  
BLODBUDDING,  
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),  
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

## ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,

anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

## Skattelovene og Skibsfarten.

Skattelovforslagene er nu paany forelagte Rigsdagen, og vi skal kortelig fremdrage de Punkter i dem, der har Interesse for Skibsfarten, og særlig de, i hvilke de afviger fra de Forslag, der behandlede i Fjor.

Der foreslaas en Indkomstskat til Staten, stigende fra Indtægter under 2,000 Kr., der skal svare 1,3 pCt., til Indtægter paa 100,000 Kr. og derover, der skal svare 2,5 pCt. For Aktieselskaber, Kommanditaktieselskaber og andre Selskaber med begrænset Ansvar svares 2 pCt. af det skattepligtige Beløb, idet man ikke her anser Anvendelsen af en stigende Skala for at være begrundet. Som skattepligtig Indkomst betragtes den skattepligtiges samlede Aarsindtægter. Ved Beregningen af Indkomsten fradrages for Aktieselskaber o. lign. 4 pCt. af den indbetalte Aktiekapital eller de indbetalte Selskabsandele o. lign. Godtgør et her i Landet hjemmehørende Selskab, at en vis Del af dets Bruttoindtægt hidrører fra Virksomhed i Udlandet, bortfalder dets Skattepligt for en forholdsvis tilsvarende Del af den Nettoindtægt, der er fremkommen efter Fradrag af de foran nævnte 4 pCt.

Denne Del af Forslaget adskiller sig fra det i Fjor behandlede, af den parlamentariske Skattekommission stillede Forslag ved at foreslaa en Skat af 2 pCt. for alle Aktieselskaber, altsaa her opgive den stigende Skala, samt ved Bestemmelsen om Fritagelse for Skattepligt for en Del af Selskabernes Nettoindtægt (eller, som vi antager, eventuelt den hele). Om dette sidste hedder det i Bemærkningerne: Mod at paalægge her i Landet hjemmehørende Aktieselskaber o. lign. at svare Indkomstskat til Staten har der, som bekendt, været rejst vægtige Indvendinger. I hvert Fald maa det anses for vel begrundet, at der overfor slige Selskaber bringes en lignende Regel til Anvendelse som den, der har været bragt i Forslag, naar der har været Tale om deres kommunale Beskatning, nemlig at indrømme en vis Skattefrihed, for saa vidt en Del af Bruttoindtægten godtgøres at hidrøre fra Virksomhed i Udlandet. Det foreslaas her at lade en forholdsvis tilsvarende Del af Nettoindtægten være skattefri. Denne Fritagelse samt den ovenfor nævnte Skattefrihed for de 4 pCt. tilstaaes dog ikke udenlandske Aktieselskaber, som driver Virksomhed her i Landet.

Fremdeles foreslaas en Formueskat til Staten af 0,5 pro mille (50 Øre af 1,000 Kr.). Som skattepligtig Formue betragtes bl. a. Skibe, men Skatten svares ikke af Aktieselskaber o. lign. Selskaber. Ved Værdiansættelsen af Formuen ansættes Skibe efter deres Salgs værdi; som Vejledning tjener særlig den Sum, for hvilken de maatte være forsikrede.

Her er Forskellen fra i Fjor den, at Formueskatten

for Personer er 0,5 pro mille mod 0,5 pCt. i Fjor, samt at Skatten ikke rammer Aktieselskaber o. lign.

Endelig foreslaas en Skat til Kommunen af Aktieselskaber af indtil 3 pCt., dog med en Bestemmelse om, at naar mindst Halvdelen af Bruttoindtægten er fortjent i Udlandet, bortfalder Skattepligten for Halvdelen af Nettoindtægten.

Denne Bestemmelse er overensstemmende med den i Fjor foreslaaede.

Der bliver antagelig Løjlighed til at omtale disse Forslag nærmere under deres Vandring gennem Rigsdagen. Det er jo i Aar som i Fjor særlig Bestemmelserne om Aktieselskabers Beskatning, der har Interesse for Skibsfarten, baade for Dampskibe og Sejlskibe. Det maa her erkendes, at Regeringen har taget Hensyn til de Indvendinger, der fra Skibsfartens Side rejstes mod Forslagene i Fjor, og at de Byrder, dens Forslag, naar de bliver Love, vil lægge paa Skibsfarten, er mindre end de, der var Tale om i Fjor. Vi sigter her særlig til Bestemmelserne om den udvidede skattefri Del af Indtægten ved Beregningen af Indkomstskatten og til at Formueskatten for Aktieselskaber bortfalder. Men vi anser det fremdeles for i sig selv ubilligt at beskatte Aktieselskaber i Almindelighed, fordi de er Bærere af økonomiske Foretagender, som Enkeltmand ikke kan bære, og fordi de, som det er paavist, gennemgaaende ikke giver noget stort Udbytte; og vi anser det særlig ubilligt for Skibsfartens Vedkommende, fordi dens Aktieselskaber i saa ringe Grad udnytter de af Landets Goder, der kommer andre Selskaber til Gode. Indvendinger herimod vil imidlertid næppe bære Frugt, fordi det nu en Gang er slaaet fast, at de forskellige Næringsveje udenfor Landbruget skal paatage sig ny Skatter for at hjælpe dette. Vi haaber, at man vil indse Nødvendigheden af at gøre dem saa lette som muligt at bære for Skibsfarten, og vi tilraader, at man bliver klar over Forslagenes Forstaaelse, inden de bliver Lov; Bestemmelserne om den skattefri Del af Indtægten finder vi f. Eks. ikke ganske klare.

Men hvis der altsaa nu paalægges Skibsfarten disse ny Skatter, da synes det os, at Lovgivningsmagten er dobbelt pligtig til ikke længere at udsætte den Lettelse af de Byrder, som Told- og Konsulatafgifterne lægger paa Skibsfarten, efter at Folkethingets Finansudvalg i Fjor enstemmigt har anerkendt Berettigelsen af Ønsket om en saadan Lettelse.

## Kuls Selvntændelse.

Vi gjorde i Fjor Efteraar her i Bladet Rede for de opsigtvækkende Resultater, der var fremkommen af en Undersøgelse om Aarsagerne til Kuls Selvntændelse, som var foretaget af en i Ny Syd Wales nedsat Kommission, og som vakte berettiget Opsigt og blev ivrig diskuteret i den maritime Presse. Spørgsmaalet har jo særdeles stor praktisk Interesse baade for Redere, Skibsførere og Assurandører, og vi gengiver derfor Hovedpunkterne af et Foredrag om det, som i disse Dage er holdt i London af Commander Caborne. Han mindede om, at Beretningen fra en i 1876 nedsat Kommission var bleven opfattet saaledes, at Kommissionen udtalte sig

absolut imod Afskibning af alle Arter vaade Kul, og at mange af Undersøgelserdomstolenes senere Kendelser hvilede paa denne Opfattelse. Imidlertid var det snarere Afskibning af vaade Kul, der indeholdt meget Svovl, at man havde udtalt sig imod. Han omtalte dernæst den i 1896 i Ny Syd Wales nedsatte Kommission, der kastede Tvivl over Teorien om, at Fugtighed fremmede Kuls Selvntændelse. En ny Kommission kom i 1897 til det Resultat, at Kul var mindre udsat for Selvntændelse, naar de var indladede vaade end naar de var tørre. I Juli 1900 foretoges en Undersøgelse i Cardiff i Anledning af den Ildløs, der havde fundet Sted om Bord i Sejli-

skibet „Walter H. Wilson“, og Undersøgelsesdomstolen udtalte sig stærkt imod Teorien om, at Svovlkis er en hyppig forekommende Aarsag til Kuls Selvantændelse, og at, saa vidt den vidste, var der hverken i Land eller paa Søen forekommet noget Tilfælde af Kuls Selvantændelse, om hvilket det var paavist, at det skyldtes Svovlkis. Professor Threlfall, der ledede Undersøgelsen, udtalte endelig: „Ved Ladninger af store Kul ligger den eneste Fare i at der findes Bunker af smaa Kul under Lugerne. Hvis derfor Kullene under Lugerne gennemvædes, vil Faren for Selvantændelse være fjernet. I det foreliggende Tilfælde, hvor Ladningen bestod af smaa Kul, burde de derimod alle være gennemvædede, enten før Lastningen eller under denne. Naar dette blev gjort, kunde Kullene lastes sikkert og det vilde ikke være nødvendigt at anvende Temperaturmaalinger. Kullene kan vædes lige godt med salt og med fersk Vand, men det er heldigst, at Vandet er saa koldt som muligt for at afkøle Kullene saa meget som muligt.“ Kaptajn Wilson, „Board of Trades“ Inspektør i London, havde vist Foredragsholderen Resultater af Temperaturmaalinger, der gav den Anskuelse, at vaade Kul var mindre udsatte for at blive ophedede end tørre Kul, praktisk Bekræftelse. Sejlskibet „Strathdon“, 2,093 Brutto Tons, forlod Newcastle (N. S. W.) med en Kulladning d. 16. Juni 1900, bestemt til San Francisco. Det havde regnet meget stærkt i flere Dage, medens en Del af Ladningen laa paa Jorden, inden den indskibedes, og disse Kul var derfor fuldstændig vaade. Den øvrige Del af Ladningen var helt tør. De vaade Kul viste en Temperatur, der var 13,8 Grader lavere end Ladningens Middelttemperatur. Kommissionen i Ny Syd Wales havde udtalt: „En moderat Opvarming af Kullene ved Damp vil i høj Grad forkorte den Tid, der maa hengaa, inden Selvantændelse finder Sted, eller vil muliggøre Selvantændelse i Tilfælde, i hvilke den ellers umulig vilde kunne finde Sted“, og dette var bleven bekræftet af et Tilfælde, der nylig var indtruffet. I en Damper udbrød der stadig Ild i Bunkerkullene, og det besluttedes da at isolere dem, saaledes at de ikke opvarmedes fra Fyrrummet; da dette var gjort, var man ude over disse Besværligheder. Med Hensyn til Faren ved Gennemtræk af Kullene, burde man erindre den Fare, der foranledigedes af Ventilatorer ved Masten, thi hvis nogen Aabning, der var under Ladningens Overflade, ikke var helt tillukket, vilde en farlig Art Gennemtræk opstaa. I Amerika er det ved Lov paalagt alle Passagerdampere, der gaar over Atlanterhavet til og fra Havne i de forenede Stater, at kunne, naar det er nødvendigt, lede Damp ind i deres Lastrum, og der var ingen Grund til, bortset fra Omkostningen ved Ledningerne, at ikke ogsaa Sejlskibe, der har Donkeykedel, skulde kunne detsamme. Imidlertid maa det erindres, at hverken Vand eller Damp var tilstrækkelig til at slukke Ild om Bord i kullastede Skibe — Damp paa Grund af Vanskeligheden ved at føre den til Stedet, hvorfra Ilden kommer, og Vand fordi det vanskeligt kunde gennemtrænge en Kulmasse og kun kunde virke omtrent som et vaadt Tæppe. Naar der var udbrudt Ild i Kullene om Bord, var det i Virkeligheden vanskeligt at sige, hvilket Middel man helst skulde anvende mod den, fordi det Middel, der var praktisk i det ene Tilfælde, kunde være uheldigt i et andet. Skønt det var godt gjort, at det er sikrere at føre vaade Kul end tørre, staar man her overfor nogle praktiske Vanskeligheder. For det første er det overflødig at bemærke, at Rederne stedse har for Øje at faa Udbytte af den Kapital, der er anbragt i deres Skibe, og Skibenes Bæreevne er bl. a. begrænset ved deres Ladelinjer; det kan derfor i disse den hidsige Konkurrences Dage, hvor der ofte kun er et lille Spillerum mellem Vinding og Tab, næppe ventes, at Rederne skulde være stærkt tilbøjelige til at transportere mange Tons Vand i deres Skibe, for hvilket de ingen Fragt faar. Selvfølgelig har denne Indvending mindre Vægt, naar Talen kun er om at væde

de Bunker af smaa Kul, der samles under Lugerne, og naar man betænker den Værdi af Liv og Gods, der staar paa Spil, bør dette vel iagttages eller i hvert Fald overvejes. Imidlertid vil Konsignatørerne, der har købt, hvad man som Regel kalder tørre Kul — lufttørrede Kul indeholder sædvanlig fra 3—10 pCt. Vand — mulig nægte at modtage vaade Kul. I det ovenfor omtalte Tilfælde med Sejlskibet „Strathdon“ konstaterede dog Kaptajnen, at der ved Rejsens Slutning praktisk talt ingen Forskel var i Udseendet af de to Slags Kul, de vaade og de tørre, og der er ikke megen Grund til at formode, at det i nogen Henseende vil ændre Kullenes Egenskaber og dermed nedsætte deres Værdi, at de er vædede; men Fordomme dør kun langsomt og de dør ikke langsommere i Forretningsverdenen end andetsteds. Dernæst bør man være opmærksom paa den Virkning, det vil have paa Skroget, naar en stor vaad Masse skal føres i Lastrummene i et Jærn- eller Staalsejlskib i nogle Maaneder (særlig i Troperne), eller i de varme Bunkerum i en Damper. Hvad enten man fører vaade eller tørre Kul, vilde det være af stor Interesse og Værdi, dersom der anvendtes en regelmæssig, ensartet Metode til at tage og bogføre daglige Temperaturer; „Board of Trade“ kunde mulig bringe en saadan Metode i Anvendelse. — Foredragsholderen omtalte sluttelig en Opfindelse til at hindre eller slukke Ild ved Hjælp af en Gasart, med hvilken han nylig havde overværet Forsøg. Han var kommet til den Overbevisning, at Hr. Thomas Clayton, Opfinderen af det hertil anvendte Apparat, havde løst den meget vanskelige Opgave: at laste Skibe med selv de mest brændbare og let antændelige Arter af Kul uden at der derved opstaaa nogen som helst Fare.

Dette Foredrag er, som man ser, nærmest et Forsvar for den nyere Teori om, at vaade Kul er de mindst farlige, og det er interessant at se dette forfægtet saa stærkt, medens denne Teori, da den kom frem for et Aar siden, nærmest blev mødt med Haan. Under Diskussionen efter Foredraget angrebes Teorien dog fra flere Sider, men den vandt Tilslutning fra andre. Den nævnte ny Opfindelse vakte megen Interesse.

Kjøbenhavn, d. 5. Decbr. 1901.

Lederne af det bekendte engelske Dampskibsselskab Shell-Linjen, hvis Skibe benytter flydende Brændsel, har i disse Dage fremvist deres Damper Clam for en større Kreds af indbudne. Skibet skal have udført den længste Rejse, der er præsteret med dette Brændselmateriale, og dets hele Indretning vandt megen Anerkendelse. Sir Marcus Samuel udviklede i en lang Tale den store Fremtid, som han mener Olje har for sig som Brændsel i Dampskibe, hvad Shell-Linjen forlængst har erkendt. Han beklagede, at ikke andre britiske Selskaber havde fulgt dens Eksempel, men blandt flere af de store udenlandske Selskaber, der havde akcepteret det ny Brændselmateriale, nævnte han det østasiatiske Kompagni her i Byen. Han gjorde gældende, at der ingensomhelst Grund var til at antage, at Efterspørgslen efter Olje til Dampere til enhver Tid vil kunne tilfredsstilles, selv om den bliver nok saa stor.

Samtidig er offentliggjort Resultaterne af Oljefyring i Norddeutscher Lloyds Damper Tanglin paa en Rejse fra Singapore til Sydney, c. 5,500 miles. Skibet, der laster ca. 2,000 Tons, tog 350 Tons Olje om Bord til Rejsen (den laster ellers 300 Tons Kul), og med et Forbrug af 13 Tons daglig opnaaede en Genemsnitfart af 11½ Knob pr. Time, hvilket betyder en Forøgelse i Fart af 1 Knob pr. Time. Det mest ubehagelige Arbejde ved Kulfyring, Rensning af Ildstederne, undgaas

her helt. Maskinmesteren paa Tanglin udtalte sin ubetingede Tilfredshed med det opnaaede Resultat og er af den Mening, at flydende Brændsel snart vil komme i udstrakt Anvendelse i Oceandampere; i sin Rapport til Rederiet anbefaler han varmt at indføre det ny Brændsel. Fra Singapore til Bangkok brugte „Tanglin“ 13 Tons Olje daglig mod 18 Tons engelske og 20 Tons japanske Kul. Oljen gav ingen Lugt, Varmen i Maskinrummet var ubetydelig og det Tryk, der fordredes paa Maskinen, opret holdtes med Lethed. Oljen toges om Bord i Singapore for 30 sh. pr. Ton., og hele Beholdningen, 350 Tons, indtoges i 3 Kvarter. Prisen for Kul i samme Havn var ved Skibets Side 25 sh. pr. Ton. Sammenligningen mellem den daglige Udgift til de to Slags Brændsel (20 Tons Kul til 25 sh., ialt 25 Lst., mod 13 Tons Olje til 30 sh., ialt Lst. 19.10.0), der viser, at Olje giver en daglig Mindreudgift af Lst. 5.10.0, betegner ikke den hele Vinding for Rederiet. Der er desuden den ekstra Fragt, det maa fortjene ved Forskellen mellem 13 Tons og 20 Tons d. V. daglig Forbrug, hvilket for en tyve Dages Rejse bliver 140 Tons. Dertil kommer den større Last, Skibet kan føre, naar Oljen fyldes i Ballasttankene, samt det, der vindes ved det langt ringere Antal Fyrbødere og af Tid i Bunkerhavnene. Det er klart, at naar man kan tage 350 Tons Olje om Bord i tre Kvarter, saa kan dette slet ikke sammenlignes med noget Tilfælde af endog særlig hurtig Kulfyldning; for Passagerskibe bør Renligheden ved Oljefyldning ogsaa tages i Betragtning. Tanglins særlige Hurtighed paa denne Rejse bekræfter tidligere Erfaringer, der gaar ud paa, at Kedler, der vanskeligt arbejder med Damp, arbejder med Lethed med Olje paa Grund af den større Varme, denne udvikler.

Redere, hvem der tilbydes en Fragt af 9 sh. pr. Ton for gamle Skinner fra Stettin etc. til Genua som en forholdsvis „god Fragt“, faar af en Skibsreder i Stettin i „Fairplay“ følgende Advarsel: Hans Brev er dateret d. 19. November.

Der synes i Øjeblikket at være mange Ladninger i Markedet af gamle Skinner etc. til Genua, ikke alene fra Stettin, men ogsaa fra Danzig, Kjøbenhavn etc. Jeg har herom haft et Brev fra en Skibsreder i London, der tilbød en Fragt herfra af 9 sh. og samtidig nævnte, at naar man saa hen til de lave Kulfragter til Middelhavet, burde dette anses for en god Fragt. Jeg anser det imidlertid for min Pligt at give Oplysning om disse Ladninger, saa at Rederne kan være advarede. En Damper med Bæreevne c. 2,200 Tons d. V., der er fragtet til en saadan Ladning herfra til Genua, begyndte at laste d. 2. November og vil, om alt gaar vel, være færdig i Aften, hvilket vil sige, at den har brugt 18 løbende Dage til Lastning, skønt den i hele denne Tid stadig har arbejdet med tre Kraner. Losningen vil uden Tvivl tage samme Tid, og naar man saa efter Aarstiden regner c. 18 Dage til Rejsen, vil den bruge omtrent 2 Maaneder til at opfylde Certepartiet for 9 sh. pr. Ton, det vil sige et Tab for Rederiet af mindst 500 Lst. Hvor længe vil Rederne vedblive med at acceptere saadanne Fragter?

„Fairplay“ meddeler, at Direktionen for Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn har under Overvejelse en anselig Udvidelse af deres oversøiske Trafik, særlig til Kina, Japan og Australien.

Føreren af dansk Dampskib „Nordfarer“, Kaptajn Brännich, har sendt „Fairplay“ nogle Oplysninger om

Farerne ved Navigeringen ved Kysten af Newfoundland. Trods det meget, skriver Kaptajnen, der er kommet frem om disse Farer, viser Erfaringen, at Strandingerne og Tabene af gode og tilsyneladende vel navigerede Skibe forøges i en saadan Grad, at denne ugæstfri Kyst nu med Føje kan kaldes „Skibenes Kirkegaard“. Paa Grundlag af sin praktiske Erfaring fremsætter Kaptajn Brännich derefter sine Anskuelse om Strømforholdene i dette Farvand, idet han fremhæver, at den, der navigerer strengt i Overensstemmelse med Admiralitetets Kort, risikerer at sætte Skibet paa Land et eller andet Sted ved Kap Ballard ved Siden af de mange andre Skibe, der staar der. Han tilraader dem, der besejler dette Farvand, at tage Hensyn til Fejlen i Misvisningen i Admiralitetets Kort, og at være opmærksomme paa, at de ikke forsættes mod nordvest i Stedet for, som de venter, mod syd, af Strømmen; det vil da ikke være forbundet med nogen Vanskelighed at klare denne farlige Kyst.

## Om Benyttelsen af søgaaende Pramme i den østersøiske Trafik fra og til svenske Havne.

(Beretning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i Stockholm.)

Den i Danmark for ikke længe siden fremsatte Tanke: at søge tilvejebragt en ny Type, søgaaende Flodskibe, der kunde sejle saavel paa de indre Vandveje som over det aabne Hav, til Forskel fra søgaaende Lægttere, der bugseres fra Havn til Havn, er lige saa lidt realiseret i Sverrig som andet Steds. Søgaaende Lægttere paa Østersøen mellem østsvenske Havnepladser benyttes i de senere Aar ret almindeligt, navnlig til Transport af Kul, Galk og Teglprodukter. Man er nu i den sidste Tid gaaet videre, nemlig dels til at udskibe Trævarer og Jærnerts i Pramme, dels til at sende dem til fremmede Havne.

Trævarer er afskibede i Lægttere baade fra Hernø-sands og Sundsvalls Distrikter og fra Skutskär ved Gefle til Tyskland (Holtenau, Hamburg og Lübeck), dog ikke i stor Skala. Hertil benyttedes dels Pramme, tilhørende tyske Rederier („Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft“ i Hamburg og „Schleppschiffahrt-Gesellschaft „Unterweser“ i Bremen), dels saadanne tilhørende Rederiaktiebolaget „Høfding“ i Sundsvall. Sidst nævnte Selskab ejer foruden en Del (vistnok 11) større Træpramme ogsaa en c. 1,000 Reg.-Tons stor, fladbundet Jærnlægtter „Baltic“, bygget i Gefle, rigget som Galease og forsynet med saakaldt Donkey-Maskine til Ladning og Losning og med c. 12 Mands Besætning. Fra Skutskär er „Baltic“ bugseret over Østersøen gennem Kaiser-Wilhelms Kanal med Trælaster og tilbage med Stykgods til svensk Østersøhavn.

Paa Jærnmalmeksport i Lægtter til Udlandet vides hidtil kun et Eksempel, nemlig det af „Det danske Damper- og Lægtter Compagni“ i 1900 gjorte Forsøg med Prammen „Danske Tre“ fra Luleå til Stettin. Prammen var fuldt lastet med 515 Tons Malm, bugseredes af Damperen „Ulriken“ over Østersøen og fremkom uden Skade til Destinationsstedet. Ifølge Damperens Opgivelse var den paa nævnte Rejse forsinket 4 Døgn; men under almindelige Omstændigheder formenes denne Forsinkelse at kunne indskrænkes til det halve. Fra det andet Udskibningssted for svensk Malm, Oxeløvsund, er endnu intet tilsvarende Forsøg gjort; men man synes der ikke utilbøjelig til at tro paa nævnte Transportmetodes Fremtid.



Til udenlandsk Havn har Malmtransport fundet Sted nogle Gange fra Luleå i Pramme paa c. 900 Tons.

Trækul til Finland i svenske Pramme er af og til udført fra Stockholm, og omvendt er der gaaet Trækul fra Finland til Gefle Distrikt i Pramme paa c. 200 Reg.-Tons.

De ved Pramfarten hidtil høstede Erfaringer tyder paa, at der til Malmtransport bedst benyttes store Lægttere; 1,000 à 2,000 Tons nævnes endog som passende Størrelse. De bør være særlig kraftigt byggede, dobbelt-nittede og forsynede med Dampspil samt med smaa Sejl. Bredden maa ikke være over 30 svenske Fod, Dybgaende højst 16 à 17 Fod. Til Træbefragtning foretrækkes noget mindre Pramme. I Hernøsand formenes, at Prammene bør kunne rumme 800 à 1,000 Standards Trævarer; til danske Havne vil dog Pramme paa 3 à 500 Tons d. w. eller 1 à 200 Stds. være tilstrækkelige, da de ellers næppe faar fuld Ladning. En i Hernøsand 1901 indkommen tysk Pram („Unterweser 2“) var 476 Reg.-Tons, indtog 275 Stds. Trævarer og havde et Dybgaende (tom) af 0,7 Meter. I Sundsvall opgives som de ønskeligste Dimensioner: c. 400 Tons Brutto, Længde c. 45 Meter, Bredde c.  $8\frac{1}{3}$  Meter, Dybgaende for ikke fladbundede c.  $3\frac{1}{2}$  Meter. I Gefle nævnes 6—700 Reg.-Tons som passende; i Umeå vil man foretrække Pramme paa 250 à 300 Reg.-Tons.

Angaaende de Fordele, som den nævnte Transportmetode kan antages at medføre, fremhæves fra Hernøsand, at i de Tilfælde, hvor man kan vente Returlast til Østersøhavne — saasom Kul, Koks, Kartofler, Stykgods — fra tyske, hollandske og belgiske Havnestæder eller Kornvarer og Stykgods fra Kjøbenhavns Frihavn, har Prammens Benyttelse sin bedste Chance. Endvidere bemærker Vicekonsulatet i Umeå, at en ikke ringe Tidsbesparing kan opnaas, naar Varerne skal hentes fra forskellige Ladepladser; en eller flere Pramme kan da afleveres paa hver Plads, hvorpaa de omtrent samtidig kan være færdige til Afsejling og afhentes af Bugserdamperne. Fra Sundsvall meddeles den Oplysning, at en Pram, „Ribatchi“, som i Fjor gik over Nordsøen til Trondhjem med Kul, i Aar er bestemt til at transportere Trævarer fra Oserko paa Murmanskysten til England. Endelig har Vicekonsulen i Ørnsköldsvik oplyst, at der vil kunne blive Tale om Transport i Pramme af Granit fra nævnte Plads, saafremt det lykkes at oplive Stenindustrien, der hidtil kun i ringe Grad er sat i System deroppe. Den der brudte Granit udmærker sig nemlig ved usædvanligt store Blokke (paa 25 svenske Fod og derover), der lettere kan aflades i Pramme end i større Skibe.

Det maa desuden erindres, at Sverrig med sit vel udviklede System af indre Vandveje særligt frembyder en ikke ringe Mulighed for direkte Forbindelse mellem Pladser i Landets Indre og Udlandet, naar det kan lykkes at finde dertil passende Transportmidler. Flere Stæder ved Indsøerne har i de seneste Decennier oparbejdet en betydelig Industri, saaledes navnlig Jönköping, Eskilstuna, Vesterås og Örebro. Sidst nævnte By er tillige og ikke mindst af voksende Betydning som Handelsplads paa Grund af sin Beliggenhed i Nærheden af Sverrigs største Bjærgværksdistrikt, og den har Muligheder for at opnaa yderligere Fordele, hvis de Bestræbelser, der er gjorte for at udvikle Kraftoverføringen fra de nærliggende Vandfald, krones med Held. Adgangen til Mälarmarene og til Örebro (ved Hjelmaren) for Pramme er i Sommerhalvaaret bekvem. Der ses derfor ikke at være noget til Hinder for, at en direkte Import til disse Havne fra Udlandet skulde kunne udvikles. Til Passagen gennem Hjelmare Kanal til Örebro egner sig imidlertid ikke store Pramme; denne Kanal, der er 13,693 Meter lang, har en Bredde (ved Sprængningsstederne) af 7,4 Meter og en Dybde af 2,08 Meter samt 9 Sluser, hvis Længde er 35,63 Meter.

Til Slutning bemærkes, at der ikke eksisterer nogen Statistik over den svenske Pramflaade, men at denne

Flaade tydeligt er i stærk Udvikling, til Dels ved Omdannelse af ældre Sejlskibe. Nylig er et større engelsk Jærnskip („Kelso“), der strandede paa Vestkysten, indkøbt til Stockholm for at omdannes til Pram.

Stockholm, d. 2. Juli 1901.

(Sign.) J. Heckscher.

I Forbindelse med ovenstaaende vil følgende Oversættelse fra „Neue Hamburger Zeitung“ om moderne søgaaende Lægttere have Interesse som omhandlende dette ny Transportmiddels senere Udvikling.

Som bekendt har man i en længere Aarrække med et godt Resultat benyttet Lægttere til Kulhandelen paa Nordsøen. En meget betydelig Del af de til London indførte Kulmængder bliver transporteret i Lægttere, som bugseres af dertil indrettede Bugserbaade. For nogle Aar siden indførte et Rotterdamsk Selskab dette Transportsystem i den hollandske Trafik; en med kraftige Maskiner forsynet Damp, tilhørende dette Rederi, afgaar om Sommeren skiftevis fra Tyne- eller Wearfloden, slæbende en med 1,200 Tons Kul ladet Lægtter foruden sin egen Ladning.

Trafikudviklingen af søgaaende Lægttere er ikke forbi med de nævnte Forsøg; baade Hamburger- og Bremer-Huse har allerede i længere Tid taget Del heri med et tilfredsstillende Resultat. Hidtil har de tyske søgaaende Pramme hovedsagelig beskæftiget sig med Farten paa Rhinen og Østersøen; i den senere Tid har de imidlertid ogsaa draget den engelske Fart ind i deres Virkekreds.

Saaledes ankom for kort Tid siden den tyske Lægtter „Nordseezeitung“ med en Ladning Sten fra Rhinen til Middlesbro; den indtog derpaa Kul i Sunderland, med hvilke den afgik til Königsberg. En anden tysk Lægtter ved Navn „Nation“ indtager paa lignende Maade Kul ved Tynefloden for at transportere disse til Rostock. Disse Lægttere er naturligvis byggede særlig i dette Øjemed. De ligner i enhver Henseende Fragtdampere, men er ikke i Stand til at bevæge sig ved egen Kraft, da de kun er forsynede med en Donkey-Kedel til at drive Spillene med.

Lægtterne indtager 1,200 Tons og har kun et Dybgaende af 14 Fod, saa at de med Lethed kan naa Havne, som ellers er utilgængelige for Kuldampere.

Paa kortere Rejser tager de Lægterselskaberne tilhørende Bugserbaade, (som ligeledes er særlig byggede i dette Øjemed), undertiden to Lægttere med 2,400 Tons Kul paa Slæb.

Naar Kulladningen er bleven afleveret i Bestemmelses-havnen, haaber man at kunne skaffe Lægtterne Træ med tilbage og paa denne Maade at kunne gøre Forretningen endnu mere indbringende.

Kendsgerningen er, at Fartøjerne synes at være meget passende til at indtage Planker i de flade Bugter af Østersøen, ved hvilke der ligger saa mange Savværker.

Man imødeser en yderligere Udvikling af Trafiken med de søgaaende Lægttere med stigende Interesse saavel i nautiske som i kommercielle Kredse.

## Fragtmarkedet.

Det er lang Tid siden, vi har kunnet tale om nogen virkelig Stigning og Fasthed i Fragtmarkedet, og det er derfor behageligt at kunne konstatere, at i hvert Tilfælde én Gren af Verdensmarkedet, nemlig Sortehavet, er særdeles fast for prompte Dampere og har betalt betydelig højere Rater end for en Uge siden; men desværre, Sortehavet alene er ikke i Stand til at trække andre Markeder med sig, og hvor man ellers ser hen, er det stadig væk kun idel Elendighed, der oprulles for ens Blik. Den væsentligste Forbruger af Tonnage er jo Amerika, som kan slaa Tonen an for de øvrige Markeder, hvilket flere Gange er bevist, men den Slaphed, som Amerika nu lægger for Dagen, er der aldrig set Mage til, og selvfølgelig virker denne meget deprimerende rundt omkring, fordi der kastes en uhyre Masse store Dampere paa andre Markeder. Man ser saaledes i denne Tid ret ofte Befragtninger fra Sortehavet af Dampere paa 5/6,000 Tons og derover, hvilke Dampere vel nærmest er byggede med transatlantisk eller anden Langfart for Øje, og man kan jo nok tænke sig, at naar der pludselig finder en Invasion Sted af saadanne mægtige „tramps“ i et Marked, hvor de strengt taget ikke hører hjemme, skal der ikke saa særlig mange til for at svække det og spolere det for de mindre Baade, der ellers kunde have en ganske pæn Fortjeneste. Med de Rater, som nu betales fra Sortehavet, kan det godt betale sig for disse store „tramps“ at løbe i Ballast til Sortehavet fra England eller Nordevropa, hvilket en stor Del af dem ogsaa gør, og under saadanne Omstændigheder vil Fastheden i Sortehavet rimeligvis heller ikke blive af lang Varighed. Kulfragterne til Middelhavet etc. er saa yderst slette, f. Eks. 5/ Wales/Piræus, 4/ Malta, 5/3 Port Said, at det ikke er til at undre sig over, at Redere sender deres Baade ned i Ballast fremfor at sejle til Rater som disse.

Det østlige Marked bevarer den indtraadte lille Fasthed, men Befragtninger effektueres kun efter en meget moderat Skala. Fra Calcutta kan pr. December nu faas 20/6 til Dundee, hvortil der er sluttet flere Dampere. For Kul betales 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rupees til Madras, 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> til Singapore. Der er en Smule mere Efterspørgsel for Ristonnage, som kan placeres til 20/ pr. Januar/Marts fra Burmah til udsøgt Havn. Bombay søger Tonnage til 14/ pr. December/Januar, hvilket betegner en Stigning af 6 d.

Sortehavet og Donau har igen fragtet meget livligt i den forløbne Uge til stadig stigende Rater, og der er sidst betalt indtil 10/9 fra Odessa til L. H. R. pr. 1./20. December. For senere Positioner er Begæret mindre og Raterne lavere. Der er saaledes sluttet til 8/9 pr. Februar. Sulina har pr. anden Halvdel December betalt 11/3 N. C., 11/9 Hamburg, men pr. Januar er Raten 1 sh. lavere. Fra Donau er det højeste, der er betalt, 16/ N. C., 16/6 Hamburg, 17/6 én, 18/ to danske Havne, pr. 1./20. December, og for store Dampere pr. 10./25. December er der sluttet til 15/3 Antwerpen eller Rotterdam.

Middelhavet er flovt. Ertslaster tilbydes kun sparsomt, Aguilas/Glasgow giver 9/, Carloforte/Bordeaux Frs. 14, „full terms“. Fra Alexandria er der ikke særlig mange Laster, og Raterne er lavere paa Basis af c. 8/6 til direkte Havn pr. 1./15. Januar. For Fosfat noteres 9/ fra Sfax til London eller Dublin og 6/6 fra Bona til Newport, 7/ Leith. Passende Dampere til Frugtfart betales med 10/ pr. Ton Dødvægt fra spansk Havn til U. K. Bilbao er stille, og Fragterne er tarvelige som følger: 4/3 Newport, 4/9 Middlesbro, 5/ Boness, 5/3 Glasgow, 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam.

Amerika viser ikke alene intet Tegn til Bedring, men Forholdene paa Fragtmarkedet fra denne Kant synes at blive daarligere og daarligere for hver Uge, der gaar. Kornlaster sluttet slet ikke, Bomuldsalaster er yderst faa,

og Raten er gaaet ned til 23/9 fra Savannah eller Charleston til U. K. eller Kont. pr. December. Kulfragterne er uforandrede, og sluttedes der sidst til 8/3 Philadelphia/La Pallice, 11/3 Baltimore/Buenos Ayres. Tømmerfragter fra Golfen er knappe; Raten er ikke over 82/6 fra Pensacola etc. pr. Decbr./Januar, og pr. Marts er der sluttet til 85/. Fra de kanadiske Træpladser gøres næsten ingen Forretninger.

La Plata er uforandret stille, og der har været en saa følelig Mangel paa Last fra Argentina, at Dampere er gaaede om til Chili for at faa Beskæftigelse. Pr. Februar er der sidst sluttet til 16/6 O. C. fra San Lorenzo.

Østersøen har fremdeles kun meget lidt at byde paa, efterhaanden som nu den ene Plads efter den anden lukker. Fra Sundsvall noteres 24/, og fra Gefle Distriktet 24/ à 25/ til London, Hull eller Grimsby. Reval noterer 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, men Ladning offereres kun sparsomt. Riga er ogsaa stille og betaler ikke mere end 9 d. à 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Havrebasis, 21/ D/B. til London, Frs. 18 Hør, Frs. 23/24 D/B. til Dunkirk eller Ghent, Frs. 26/27 Rouen. I Libau er Tilførslerne af Korn ikke store, og da der samtidig udbydes Tonnage i Overflod, er der ikke mere end 9 à 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. London, Rotterdam, 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Rouen at betinge. Fra Königsberg noteres 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London, Leith eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen. Sleepers fra Memel til Grimsby eller West Hartlepool giver 5/9 à 6/ pr. Load.

Kulfragterne fra England og Wales viser gennemgaaende en lille Tilbagegang, især for Middelhavets Vedkommende. Fra Cardiff betales: Genua 5/3 à 5/6, Barcelona 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/6, Malta 4/, Port Said 5/3, Colombo 10/6, Bombay 10/, Madeira 6/, Cape Town 18/, og fra Tyne er sidst sluttet til Gøteborg 4/, Stettin 4/6, Rostock 5/3, Stockholm 4/3, Genua 5/3, Savona 5/3, Barcelona 6/, Alexandria 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

## Maanedsbefragtnings-Spørgsmaal.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.)

Naar Skibet i den Tid, det gaar under Maanedscerte-parti, lider Havari, ophører, som bekendt, Befragterens Forpligtelse til at betale Maanedsfragt, indtil Skibet igen er i „efficient state to resume her service“, idet der dog som Regel knyttes den Betingelse til, at Havariet skal strække sig over et længere Tidsrum end 24 (eller 48) Timer. Strækker Havariet sig ud over denne Tid, fratrækkes Lejen for den hele Tid, altsaa ogsaa for de 24 (eller 48) Timer; men Tiden medregnes i den Tid, for hvilken Befragtningen gælder. I vor Haandbog: Befragtningsklausuler og Havarier er dette udtrykt saaledes: „Det er kun Fragten, der ikke skal betales, men Tiden løber lige fuldt, saa længe Skibet er under Reparation, og der er ikke Tale om, at Befragteren eller Rederen kan forde, at Reparationstiden eller den Tid, Skibet ikke har været arbejdsdygtigt, skal fratrækkes i den Periode, for hvilken Skibet er bortfragtet“. Skønt Meningen hermed fremgaar af den første Sætning, kan det dog ikke nægtes, at det brugte Udtryk „fratrækkes“ kan misforstaas, og da det ogsaa faktisk er blevet misforstaet, vil vi her tydeliggøre, hvad vi har ment: Skibet er f. Eks. fragtet for 12 Maaneder, og 12 Maaneder er forløbne, men Skibet har været under Havari i de 4 Maaneder. Befragteren (eller Rederen) kan da ikke forlange, at disse 4 Maaneder skal fratrækkes i de forløbne

12 Maaneder, saa at der endnu skulde være 4 Maaneder igen.

Naar Skibet maa deviere for at søge Nødhavn formedelt indtruffet Havari, forelægges os undertiden det Spørgsmaal, om Tiden drejer og Lejen maa betaales fra det Tidspunkt, Skibet forlader Nødhavnen efter fuldendt Reparation for at fortsætte den afbrudte Rejse, eller om Befragteren kan forlange, at Skibet skal bringes ud i den samme Position, i hvilken det befandt sig, da det afbrød Kursen for at søge Nødhavn. I Certepartierne staar som Regel blot, at Lejen ophører at paaløbe, indtil Skibet igen er i „efficient state to resume her service“, hvilket jo er Tilfældet, saa snart Reparationen er fuldendt. Spørgsmaalet er ogsaa afgjort i denne Retning i Fjor Sommer af Appelretten i London i Sagen: The Atlantic Transport Company lim ktr. Weir & Co. Forholdet var det, at Skibet paa Rejse fra London til New York fik Maskinskade og maatte ty ind til Azorerne for at reparere, en Deviation paa 600 Sømil. Befragterne nægtede at betale for den Tid, det vilde medtage at bringe Skibet fra Nødhavnen ud i den oprindelige Rute, men Retten afsagde uden Dissens Dom til Fordel for Rederiet. Først voterende Lord Justice A. L. Smith udtalte bl. a.: „Jeg mener, at Ordene i dette Certeparti „efficient state“ betyder efficient state qua Skib. Hvis det er rigtigt, hvad Befragterne paastaar, nemlig at disse Ord har Hensyn til Positionen, saa forekommer det mig, at de fjøjer noget til Kontrakten, som ikke staar deri, nemlig Ordene „as regards locality“, d. v. s. den Position, hvorfra det afveg, da Skaden indtraf. Jeg finder ikke disse Ord i Kontrakten — — —“.

Et Spørgsmaal, som ogsaa ofte forelægges os, er, hvorledes Fradraget skal beregnes for den Tid, Skibet har været under Havari. Vi skal søge at klargøre dette ved nogle Eksempler. Skibet er leveret d. 20. Februar, og den maanedlige Fragt regnes altsaa fra d. 20. til den 20. næste Maaned. Skibet er ude af Tjeneste i 5 Dage, fra den 21.—25. Februar; der maa da fratrækkes  $\frac{5}{28}$  af Maanedsfraigten, fordi Perioden 20. Februar til 20. Marts er 28 Dage. Hvis de 5 Dage havde været f. Eks. fra 29. Marts til 2. April, maatte der fratrækkes  $\frac{5}{31}$  af Maanedsfraigten, fordi Perioden 20. Marts til 20. April er paa 31 Dage o. s. v. Var de 5 Dage faldne f. Eks. i Tiden fra 18. Marts til 22. Marts, maatte der fratrækkes  $\frac{3}{28} + \frac{2}{31}$  af Maanedsfraigten, fordi de 3 af de 5 Dage falder i en Periode med 28 Dage, medens de 2 Dage falder i en Periode med 31 Dage. Dette er efter vor Formening den korrekteste Fremgangsmaade og saa vidt vides udføres ogsaa i Almindelighed Beregningen saaledes.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 59/1901, afsagt d. 21. November 1901. Letmatros Carl Axel Marius Jensen mod Styrmand A. Leth.

Letmatros Jensen, der i Novbr. 1900 var forhyret med Dampskibet Helga, paastod Styrmand Leth draget til Ansvar, fordi han om Bord paa nævnte Skib om Aftenen d. 25. Novbr. havde slaaget ham i Ansigtet og tiltalt ham paa usømmelig Maade. Ved det under Sagen fremkomne maa det nu ogsaa anses for tilstrækkelig godtgjort, at Styrmand Leth den paagældende Aften tilføjede Letmatros Jensen et let Slag i Ansigtet og derpaa kom med en lidet sømmelig Ytring til ham. Vel

havde nu Letmatros Jensen, der havde Vagt paa Dækket, midlertidig forladt dette og kom først til Stede, da Styrmanden kaldte paa ham, men hverken denne Omstændighed eller den Omstændighed, at Styrmanden antog, at Letmatrosen stod med en Pibe i Munden — hvilket iøvrigt ikke var Tilfældet — findes at have givet Styrmanden, der iøvrigt den Gang fungerede som Skibets Fører, Ret til at optræde som han gjorde, og da han maa siges derved at have overtraadt Sølovens § 44, vil han i Henhold til Forskrifterne i Sølovens 12te Kapitel blive at anse med en Bøde til Statskassen af 10 Kr., hvorhos han vil have at betale Letmatros Jensen 10 Kr. i Sagsomkostninger.

## Fra Udlandet.

Den Retning, man i de senere Aar er slaaget ind paa i Skibsbygning og Skibsfart, den Fremgang, enkelte Lande viser, og den Tilbagegang, som andre Stater relativt maa finde sig i, holder sig stadig og der er foreløbig ingen Udsigt til nogen Forandring heri.

England har i lange Tider gaaet i Spidsen og er endnu andre Lande saa overlegen, at der ikke kan være Tale om i det hele og store at konkurrere med det, om end engelsk Skibsfart har lidt en Del enkelte Steder, særlig i Kampen mod Tyskland, hvis Flaade dog kun er  $\frac{1}{5}$  saa stor som den engelske. Over Atlanterhavet gaar nu lige saa mange tyske som engelske Sejlskibe; Tyskland har nu udmærkede Forbindelser med „the Far East“ med Skibe, der anløber forskellige Havne paa Vejen, og Handelen paa Siam, selv den lokale Handel, er nu paa tyske Hænder. Indien, Kina, Japan og Avstralien har hver 14de Dag Forbindelse med Tyskland med Hamburg-Amerika Linjens og Nordtyske Lloyds Dampere, der stadig fornys og bliver bedre og hurtigere. Paa alle Maader udvider Tyskland nu sin Handel og sine Forbindelser, selv Værdien af de østafrikanske Dampers Ladninger er i syv Aar gaaet op fra 600,000 £ til næsten 2 Mill. £.

Den franske Flaade er ikke gaaet stærkt frem, til Trods for store aarlige Understøttelser og til Trods for at nogle store Selskaber som Messageries Maritimes og det fransk-atlantiske Selskab har anstrengt sig meget for at fremme den franske Handel.

Nordamerika har i de senere Aar udvidet sin Flaade og sin Handel, særlig paa de store Søer og i Kystfarten, men det har tænkt saa lidt paa Forbindelsen med Udlandet, at kun 13 pCt. af fremmed Indførsel og 7 pCt. af Udførslen kommer med amerikanske Skibe, medens 25 pCt. og 30 pCt. var almindelige i Sejlskibenes Dage. Saaledes er det gradvis gaaet ned ad Bakke, indtil Amerika nu kun har én Linje paa Southampton og én Pacifik Linje. Nu synes det derimod, som man er vaagnet til Liv i Nordamerika, og de kommende Aar vil sikkert bringe Landet et godt Skridt fremad.

For at se, hvorledes det stiller sig med de enkelte Landes Forhold til den hele internationale Omsætning, kan man undersøge, hvor stort de respektive Landes Tonstal er i forskellige Havne, for Eksempel for Aarene 1880 og 1899.

I nordamerikanske Havne er det engelske Tonstal gaaet op fra 51 pCt. til 57 pCt. af det samlede Tonstal, der har besøgt Havnene, idet den engelske Tonnage er steget fra 15 til 25 Mill. Tons. Tysk Tonnage er her steget fra  $2\frac{1}{4}$  til  $4\frac{3}{4}$  Mill. Tons.

I franske Havne er den engelske Skibsfart taget til paa den franskes Bekostning, medens det modsatte finder Sted i tyske Havne, hvor den tyske Skibsfart er gaaet op fra 39 pCt. til 44 pCt., medens den engelske fra 37 pCt. er gaaet ned til 32 pCt. Det samme finder Sted i Italien mellem den engelske og den italienske Skibsfart, der stadig aftager.

I engelske Havne er den fremmede Tonnage i 20 Aar gaaet op fra 17<sup>1</sup>/<sub>3</sub> til 35 Mill. Tons. I 1880 var den samlede Skibsfart under fremmed Flag 29,6 pCt. af det hele, medens Forholdet nu er 34 pCt.

Tidligere byggedes alle store Passagerdampere til Tyskland, Østrig, Amerika og andre Lande i England. Nu stiller Sagen sig en Del anderledes, da Tyskland jo paa dette Omraade af mange forskellige Grunde er bleven saa farlig en Konkurrent til England; Lønnen er mindre i Tyskland, baade til Arbejderne og til Konstruktørerne, Maskiner og Værktøj er billigere og de tyske Værfter er i det mindste lige saa vel situerede og forsynede som de engelske. I Amerika er Lønnen højere end i England, men Materialet er meget billigere, og til Trods for den høje Arbejds løn opstaar dog det ene Skibsbygningsværft efter det andet i Nordamerika.

Til Sammenligning mellem amerikansk og engelsk Skibsbygning kan anføres, efter en i „Engineering“ foretagen Beregning, at en amerikansk Damper paa 7,900 Tons med Firegangsmaskiner og Rørkedler koster fra 9 til 10 £ pr. Ton Dødvægt, medens en 3,000 Tons Damper koster fra 11 £ til 11 £ 10 sh. pr. Ton. I England koster en Fragtdamper paa 4,000 Tons 10 £; en 6,000 Tons, 10 Knobs Damper 9 £ 10 sh., og en 10,000 Tons, 11 Knobs Damper 12 £ pr. Ton Dødvægt.

For Øjeblikket findes der c. 10 Værfter ved Nordamerikas Kyster, som er i Stand til at bygge store Skibe, foruden en Mængde, der kan paatage sig Bygningen af Dampere af moderat Størrelse. I Tyskland stiller Sagen sig helt anderledes; her har der i mange Aar været en jævn Tilvækst af Værfter, Beddinger og Dokker, som nedenstaaende Tabel tydelig viser, og samtidig har Hjælpeindustrien, f. Eks. Tilvirkningen af Skibsplader, holdt Skridt med hele Udviklingen.

Aar.	Antal Værfter.	Antal Arbejdere.	Antal Beddinger.	Antal Dokker.
1870 . . . . .	7	2,800	16	2
1880 . . . . .	18	8,500	47	9
1890 . . . . .	25	21,800	103	17
1900 . . . . .	39	37,750	154	27

Raamaterialet er i Tyskland fri for Told; der indførtes i 1899 39,000 Tons mod 52,000 Tons det foregaaende Aar, men samtidig steg det totale Forbrug af Staal fra 69,000 til 85,000 Tons.

## Personalia.

Dpsk. Perm er under Kapt. L. Christensens Sygdom foreløbig overtaget af Styrmand Jon Jonsen. Kapt. P. Jensen, der har frattraadt Dpsk. Louisiana, er bleven afløst af Kapt. J. Wulff, der oprindeligt var bestemt til Fører af Leopold II; dette Skib er derefter foreløbig bleven overtaget af 1. Styrmand A. Lepper fra Dpsk. Florida.

Kapt. A. Skov, der midlertidigt førte Dpsk. Jolantha, har atter overtaget Dpsk. Axelhus, hvis foreløbige Fører N. B. Sørensen er traadt tilbage i Stillingen som 1. Styrmand. Dpsk. Jolantha er derefter indtil videre overtaget af Styrmand O. W. Sørensen.

Kapt. O. H. Christensen, der foreløbig førte Dpsk. Jyden, medens Kapt. Glösen førte Dpsk. H. P. Prior, har overtaget Dpsk. Saxo, hvis midlertidige Fører, Styrmand P. Houmann atter er gaaet om Bord i Dpsk. H. P. Prior. Kapt. Glösen har derefter atter overtaget Dpsk. Jyden.

## Ugens Havarier.

Niels Brock, Dpsk. af Kjøbenhavn, havde paa Rejsen til Randers d. 28. Novbr. meget haardt Vejr og mistede nogle Redningsbøjer.

Eva, 3/m. Skonnert af Rudkjøbing, har paa Rejsen fra Christiania til Jersey med Trælast været paa Grund ved Pennington Spit. Flot og fortsat Rejsen.

Edda, Postdpsk., blev d. 28. Novbr. indslæbt til Gjedser af Dpsk. Kaiser Wilhelm med Skade paa Skruen.

Elise Dyreborg, Skonnert af Marstal, der i Stormen d. 12. Novbr. strandede ved Goswich Beach, er nu bragt flot og ind til Berwick.

Svend, Dpsk. af Kjøbenhavn, ank. d. 1. ds. til Aarhus fra Sunderland. Skibet har i haardt Vejr faaet en Del oven Bords Skade.

Luna, Dpsk. af Bergen, løb for Udgaende fra Frederikshavn d. 1. ds. paa Grund ved Havnemolen og maa undersøges af Dykker, før end Rejsen til Newport kan fortsættes.

Samland, Dpsk. af Königsberg, kom d. 2. ds. paa Rejsen til Newcastle med Havre paa Grund ved Nordre Røse.

Lærken, svensk Skonnert, er d. 1. ds. paa Rejsen fra Grimsby med Kul strandet paa Horns Rev. Besætningen, 8 Mand, bjærgede sig i Land i egen Baad ved Blaavand.

Elisabeth, Jagt af Odense, har paa Rejsen fra Halmstad til Flensborg med Brosten i Storm, ud for Møen mistet Mast og Rigning og er indbragt til Stubbekjøbing.

Harald Haarfager, Dpsk., har paa Rejsen til Christianssand maattet returnere til Frederikshavn med Skade paa Skruen.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 3. Trækning begynder Onsdag den 11. December. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen afsamtlige Lodder, men yderligere 2000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en steds stigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning

hvorom henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Fanø Navigationsskole havde til den nu afsluttede Eksamen indstillet til den almindelige Styrmandseksamen følgende 9 Elever, som bestod med følgende Resultat: M. Schiff, Ribe (131 Points), P. V. Damsgaard, Skjelskør, (128), J. Christiansen, Thorshavn (118), A. Jørgensen, Sønderho (109), N. Anthonisen, Sønderho (109), J. A. Sonnichsen, Sønderho (107), C. M. Larsen, Herby (107), C. Blom, Dalby (107), K. N. Dam, Holsted (103). Maksimum er 147, Minimum 63.

Til Styrmandseksamens 2. Afdeling indstilledes i alle 4 Fag: Engelsk, Navigation, Vejrlære og Søret følgende Elever, der alle bestod: H. A. Michelsen, Ringe, C. J. Clausen, Nordby, S. Clausen, Nordby, V. Lauridsen, Nordby, C. Pedersen, Nordby. I de tre sidste Fag alene indstilledes og bestod C. Madsen, Nordby, og H. Nielsen, Aarhus. I Søret alene M. Skov, Strandhuse.

Ny Kursus begynder straks. Elever optages til enhver Tid. Alle Oplysninger om Understøttelse m. m. erholdes ved Henvendelse til Bestyreren, L. Nic. Sørensen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra New York 4. Decbr., best. til Kbhvn. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., best. til New York. — Leopold II, Sørensen, i Kbhvn. — Nicolai II, Ørum, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., best. til New York. — Xenia, Kruse, ankom til Kbhvn. 30. Novbr. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 1. Decbr., best. til Kbhvn. — Douro, Ørum, ankom til Oporto 1. Decbr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 28. Novbr.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 2. Decbr. — Antwerpen, Andreassen, pass. Kap Race 2. Decbr., best. til Kbhvn. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 24. Novbr., bestemt til Christiania og Kbhvn. — Arno, Struberg, afgik fra Messina 22. Novbr., best. til Kbhvn. — Axelhus, Sørensen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Libau 2. Decbr., best. til Kbhvn. — Ceres, Jacobæus, paa Østsværrig, — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Wasa 18. Novbr., best. til Barcelona. — Christian IX, Møllerup, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., best. til London. — Dagmar, Gade, afgik fra Åbo 28. Novbr., best. til Alicante. — Ella, ank. til Kbhvn. 2. Decbr. — Florida, Koch, ank. til Kbhvn. 2. Decbr. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 30. Novbr. — Georg, Buhr, pass. Holtenau 3. Decbr., best. til London. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., bestemt til Boston. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Marseilles 2. Decbr., best. til Livorno. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 22. Novbr., best. til New York. — Jolantha, Skou, ankom til Kbhvn. 2. Decbr. — Kasan, Hansen, ankom til London 1. Decbr. — Kiew, Jacobsen, ankom til Pillau 3. Decbr. — Kursk, Møller, pass. Holtenau 2. Decbr., best. til Hull. — Laura, Aasberg, i Islandstart. — Louise, Rasmussen, ankom til Hull 26. Novbr. — Louisiana, Jensen, ankom til Kbhvn. 30. Novbr. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Kbhvn. 26. Novbr. — Morse, Frisenette, afgik fra Stettin 3. Decbr., best. til Kbhvn. — Moskø, Rohde, ankom til Kbhvn. 2. Decbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Hull 26. Novbr. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Antwerpen 28. Novbr. — Omsk, Møller, ankom til Kbhvn. 26. Novbr. — Perm, Christensen, ankom til Kbhvn. 29. Novbr. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 3. Decbr., best. til Hull. — Skalholt, Godtfredsen, ank. til Kbhvn. 30. Novbr. — Thyra, Jørgensen, ank. til Arendal 2. Decbr. — Vendssyssel, Kjær, ankom til Kbhvn. 28. Novbr. — Viking, Gjerløff, ankom til Newcastle 2. Novbr.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Newcastle 4. Decbr., best. til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 4. Decbr., bestemt til Aarhus. — Esbjerg, Meyer,

afgik fra Grimsby 4. Decbr., best. til Malmø. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Newcastle 4. Decbr., best. til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 4. Novbr., best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Naksø 4. Decbr., best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 4. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 4. Decbr., bestemt til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 4. Decbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Sunderland 30. Novbr. — Frode, Wrisberg, ankom til Alexandria 27. Novbr. — Sigurd, Mahncke, afgik fra Newport Mon 20. Novbr., best. til Alexandria. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Antwerpen 26. Novbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Rochester 1. Decbr., best. til Cardiff. — Knud II, Hansen, ank. til Libau 25. Novbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 28. Novbr., best. til Libau. — Danmark, Kraemer, ankom til Newcastle 2. Decbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Newcastle 29. Novbr., bestemt til Riga. — Volmer, Riber, ankom til Tyne Dok 1. Decbr. — Dan, Tofte, ankom til Newcastle 2. Decbr. — Magnus, Jørgensen, ankom til Riga 21. Novbr. — Olaf, Petersen, ankom til Rotterdam 23. Novbr. — Svend II, Risø, afgik fra Stettin 27. Novbr., best. til Cardiff.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Tyne 30. Novbr., best. til Stettin. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Blyth 27. Novbr., best. til Svinemünde. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Ghent 30. Novbr., bestemt til Helsingør. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Sulina 25. Novbr., best. til Gibraltar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Santander 30. Novbr. — Russ, Jensen, afgik fra Genua 26. Novbr., best. til Sortehavet. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Capetown 27. Oktbr. — Eduard Bary, Laurentz, ankom til Calcutta 5. Novbr. — Baron Driesen, Fagerlund, afg. fra Colombo 18. Novbr., best. til Port Arthur. — K. Gortschakow, Thorsøe, afgik fra Barry 22. Novbr., best. til Odessa.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Riga 29. Novbr. — Kamma, Pedersen, ank. til Bona 29. Novbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Rouen 2. Decbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Rouen 2. Decbr. — Elna, Møller, ankom til Dieppe 28. Novbr. — Therese, Løffler, afgik fra Sfax 26. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgaaet fra Newcastle, ankom til Cette 30. Novbr. — Dana, Westergaard, afgik fra Dunkirk 30. Novbr., ank. til Burntisland 3. Decbr.

Nordsøen. Wineland, Høgstædt, afg. fra Hongkong 1. Decbr. — Nordland, Pii, afgik fra Windau 30. Novbr. — Holland, Lund, afgik fra Windau 3. Decbr. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 3. Decbr. — Rusland, Møller, ankom til Newcastle 2. Decbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Dordrecht 29. Novbr.

Urania. Ekliptika, Nielsen, ankom til Windau 1. Decbr. — Venus, Jørgensen, afgik fra Port Limon 30. Novbr. — Mars, Nielsen, afg. fra Westervik 27. Novbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Bilbao 29. Novbr., best. til Middlesbro. — Karen, Degn, afgik fra Hamburg 3. Decbr., best. til Liverpool.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Flensborg 29. Novbr., ankom til Libau 1. Decbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Dunkerque 27. Novbr., ankom til Dunstan 29. Novbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 26. Novbr., ankom til Lübeck 29. Novbr. — Russia, Jespersen, afgik fra Libau 3. Decbr., best. til London. — Carl Hechsher, Starck, afg. fra Rotterdam 30. Novbr., ank. til Sunderland 2. Decbr.

Union. Caledonia, Fisker, afgik fra Sunderland 27. Novbr., ankom til Stettin 1. Decbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. 25. Novbr. til Rouen. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra London 20. Novbr. bestemt til Savannah. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til Cardiff 1. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 4. Decbr. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Frederiksstad 3. Decbr., bestemt til Rouen. — Jømsborg, Kühl, afgik fra Neapel 27. Novbr., bestemt til Galatz. — Rosenborg, Schultz, ank. til Aarhus 28. Novbr. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Cardiff 3. Decbr., bestemt til Genua. — Skanderborg, Jensen, ankom til Buenos Ayres 1. Novbr. — Søborg, Fischer, afg. fra St. Vincent 27. Novbr., best. til River Plate. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 2. Decbr. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Gibraltar 27. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ankom til Libau 26. Novbr. — Klampenborg, Jensen,

ankom til Grecker 29. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Santa Fe 2. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra London 3. Decbr., best. til Genua. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Constantza 30. Novbr. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Sharpness 1. Decbr., best. til Cardiff. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Decbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 3. Decbr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Sevilla 2. Decbr., best. til Ayr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Sunderland 29. Novbr. ankom til Kbhvn. 3. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til London 29. Novbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 29. Novbr., bestemt til Burntisland. — Hermia, Sørensen, afgik fra Vejle 27. Novbr., best. til Grangemouth. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 2. Decbr., best. til Grangemouth. — Ajax, Brorson, ankom til Rotterdam 2. Decbr. — Bornholm, Jørgensen, afgik fra Kiel 28. Novbr., best. til Methil. — Rønne, Hintze, afgik fra Halmstad 29. Novbr., ankom til Libau 1. Decbr. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 29. Novbr.

**Danmark.** Rolf, Madsen, i Kbhvn. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra København 3. Decbr., bestemt til Burntisland. — Ansgar, Reese, ankom til Libau 28. Novbr. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Burntisland 1. Decbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 28. Novbr. — Helge, Olsen, ankom til London 3. Decbr.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Siam, Schøning, afgik fra Vlissingen 29. Novbr. — Annam, Berentzen, afgik fra Pillau 2. Decbr. — Patria, Larsen, ank. til Bremerhafen 27. Novbr. — Ragnhild, Madsen, afg. fra Durban 25. Novbr.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Kronstadt 30. Novbr., best. til Hull — London, Bom, ankom til Kbhvn. 1. Decbr. — Paris, Nielsen, ank. til Leith 30. Novbr.

**Myren.** Anna, Moyell, ank. til Dunkirk 26. Novbr. — Kai, Thomsen, ankom til Aarhus 3. Decbr. — Clara, Jensen, ankom til Lübeck 30. Novbr.

**Ægir.** Erik, Steen, afgik fra Libau 30. Novbr., best. til Rotterdam. — Svend, Bønnelycke, ank. til Aarhus 1. Decbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Messina 18. Novbr.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Bertha, Nerholm, ank. til Buenos Ayres 22. Novbr. fra Hamburg. — Laura, Kalleisen, indkom til Pernambuco 26. Novbr. for Proviant paa Rejsen fra Corinto til Falmouth. — Cingalese, Thomsen, afg. fra Valparaiso 25. Novbr. til Arica. — Doris Brodersen, Hansen, ank. til East London 26. Novbr. fra Port Perie. — Anna Agnete, Mathiasen, ank. til Glorioso Island 18. Oktbr. fra Mauritius. — Copley, Struckmann, afgik fra Pisagua 26. Novbr. til Dunkirken. — Valparaiso, Jørgensen, afg. fra Valparaiso 29. Novbr. til Iquique. — Elisabeth, Meinertz, ankom til Libau 30. Novbr. fra Sydhavserne. — Hans, Jensen, ank. til London 2. Decbr. fra Black River.

**Fans. Senderho.** Mary, Lydom, ankom 30. Novbr. til Nykjøbing S. fra Charlestown. — Klara, Karstensen, ank. 29. Novbr. til Antofagasta fra Talcahuano.

**Rønne.** Courseer, Jacobsen, ank. til Faaborg 24. Novbr. — John Hintze, Jensen, ank. til København 25. Novbr. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 25. Novbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til København 27. Novbr.

**Svendborg.** Slesvig, Wilde, ankom til Rendsborg 24. Novbr. — Helge, Nielsen, ank. til St. Wallery 24. Novbr. — Christian, Jørgensen, ank. til Dieppe 25. Novbr. — Iris, Hansen, ank. til Leith 25. Novbr. — Hans Emil, Nielsen, ank. til Liverpool 26. Novbr. — Freja, Hansen, ank. til Vejle 27. Novbr. — Laurits, Petersen, ank. til Grimsby 27. Novbr. — Brage, Hansen, ank. til Plymouth 27. Novbr. — Grethe, Brandt, ankom til Methil 27. Novbr. — Ane, Rasmussen, ankom til Charlestown 28. Novbr. — Odin, Andersen, ank. til Faaborg 28. Novbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til Tønsberg 28. Novbr. — Hanne, Jørgensen, ank. til Harburg 27. Novbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Heiligenhafen 29. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Boston, 29. Novbr. — Dana, Rasmussen, ank. til Chatham 28. Novbr.

**Ærø.** Zephyr, Hansen, var 1. Novbr. sejlfærdig i Dakar bestemt til Pensacola. — Berthe Marie, Frederiksen, afg. 23. Novbr. fra København til Faxe. — Nicolines Minde, Schøler, afg. 23. Novbr. fra København til Ærøskjøbing. — Phoenix, Eriksen, ank. 25. Novbr. til St. Valery. — Johanne, Østermann, ank. 24. Novbr. til St. Malo. — Anne, Jørgensen, ank. 25. Novbr. til København fra Rostock. — Adjutor, Bager, afg. 25. Novbr. fra København til Svellig. — Erik Hansen, Hansen, afg. 25. Novbr. fra København til Odense.

— Anne Marie, Christensen, afgik 25. Novbr. fra København til Faxe. — Astræa, Svane, ank. 24. Novbr. til Karlskrona. — Anne, Johansen, afg. 25. Novbr. fra København til Odense. — Hydra, Albertsen, ank. 25. Novbr. paa Københavns Red paa Rejse fra Danzig til Saffi. — Union, Christensen, afg. 28. Novbr. fra København til Svendborg. — Kirstine, Kromann, ank. 25. Novbr. til København fra Hou. — Jørgen, Albertsen, ank. 25. Novbr. til København fra Libau. — Frem, Folmer, ank. 27. Novbr. til Gibraltar. — Henriette, Holm, pass. 25. Novbr. Helsingør paa Rejse fra Hernøsund til Brest. — Ellen, Svendstrup, ankom 25. Novbr. til Leith. — Marthing, Friis, ankom 27. Novbr. til Dysart. — Nansen, Petersen, ank. 27. Novbr. til St. Louis (Afrika). — Anna, Madsen, ank. 25. Novbr. til Flensburg. — Noah, Eriksen, ank. 27. Novbr. til Nyborg. — Regine, Koch, ank. 26. Novbr. til København. — Familien, Fich, afg. 26. Novbr. fra København til Faxe. — Elise, Pedersen, afg. 27. Novbr. fra København til Randers. — Christian, Groth, ank. 29. Novbr. til Rudkjøbing. — Althæa, Albertsen, ank. 29. Novbr. til Rudkjøbing. — Lucinde, Christensen, afgik 22. Novbr. fra Lissabon til Neapel. — Salvador, Fabricius, afg. 26. Novbr. fra Leith til Odense. — Alma Marie, Hansen, afg. 28. Novbr. fra West Wemyss til Marstal. — Rolf, Christensen, ank. 29. Novbr. til Roufisco (Senegal). — Søstrene, Christensen, ank. 29. Novbr. til Lissabon. — Karen, Bager, ank. 29. Novbr. til Wemyss. — Nicoline, Christensen, afg. 27. Novbr. fra København til Bogense. — Argo, Steen, ank. 26. Novbr. til Odense fra Svellig. — Skjold, Mygind, ank. 30. Novbr. til Newport. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. 27. Novbr. Prawle Point vestgaaende. — Caroline, Hansen, ankom 30. Novbr. til København. — Freden, Boye, ank. 30. Novbr. til Vennis. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 30. Novbr. til Nantes. — Albertha, Kromann, ank. 29. Novbr. til Lissabon. — Kathinka, Rasmussen, ank. 27. Novbr. til Odense fra Femern. — Familien, Mortensen, ank. 29. Novbr. fra København til Nørre-Sundby. — Anne, Jacobsen, ank. 27. Novbr. til Odense. — Marie Sophie, Tofte afg. 29. Novbr. fra København til Faxe. — Ellen, Andersen, ank. 30. Novbr. til København. — Anna, Jørgensen, afgik 30. Novbr. fra København til Svellig. — M. Hay, Petersen, ank. 2. Decbr. til Haderslev. — Valborg, Hansen, pass. 25. Novbr. St. Catharines Pynt fra Antwerpen til Saffi. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 2. Decbr. til Dublin. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 30. Novbr. til Newport Mon. — Hansigne, Clausen, er ankommen til Rio Grande do Sul fra Cadix. — Hosanna, Hay, ankom 1. Decbr. til Fredericia. — Johanne, Østermann, ank. 2. Decbr. til Dahouet. — Ærø, Christensen, afg. 29. Novbr. fra Fowey til Leith. — Ægir, Rasmussen, afgik 29. Novbr. fra Methil til Præstø.

**Andre Sejlskibe.** Hans af Mullerup, Hansen, ankom fra Stralsund til København 27. Novbr.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

### Alle Pejlinger er anført retvisende.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Gotland. Visby.** I Marts 1902 er det indre Havnebassin i Visby Havn spærret paa Grund af Uddybningsarbejder.

**Svellig. Bottniske Bugt.** Den 20de November 1901 har Fyrskibet „Sydosbrotten“ forladt sin Station.

**Finland.** Den 20de November 1901 er Fyrskibet „Helsingkallen“ og den 22de November Fyrskibet „Storkallegrund“ inddraget.

**Bottniske Bugt. Ritgrunds Lodsplads.** Ved 17 Fods Grunden *Fännigrund*, c. 7 Kbl. S. 72° Ø fra *Fännistenarne*, er i 26 Fod Vand udsat en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost.

Sømærket Ø. for *Mellangrunds Nya* er flyttet c. 1 1/2 Kbl. N. 41° Ø. hen ved en 12 Fods Sten, og ligger nu i 26 Fod Vand, c. 4 Kbl. N. 72° V. fra *Truthällan* Baake. 63° 17' 24" N. Br. 21° 31' 19" Ø. Lgd.

Sømærket Ø. for *Bodgrunds Nya* er flyttet c. 1 Kbl. S. 49° Ø. hen ved en 17 Fods Grund og ligger nu c. 5 1/2 Kbl. N. 41° Ø. fra Holmen *Bätgrund*. 63° 16' 2" N. Br. 21° 30' 50" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Et Vrag med Mast og to Ræer over

Vandet, c. 10 Kml. Ø. t. N. fra Fyrskibet „East Goodwin“. 51° 15' N. Br. 1° 52' Ø. Lgd.

Et Vrag med en Mast 5 Fod over Vandet, c. 16 Kml. S. 64° V. fra Fyrskibet „Noord Hinder“. 51° 28' N. Br. 2° 13' Ø. Lgd.

Den 17de November. 54° 3' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd. Drivende Vrag.

Den 19de November. 55° 45' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd. Drivende Vrag.

Holland. Zeegat van Terschelling. I Noordoostgat har Spidstønde Nr. 1 nu Ballon.

Vlie- eller Monnikensloot. Spidstønderne og de røde Vagere have fortløbende Nr. 2—6.

Blauwe Slenk. Spidstønderne fra og med Nr. 10 a have nu Nr. 11—13. Stumptønderne fra og med Nr. 2 a have nu Nr. 3—16.

Inshot og Zuidostrak. Stumptønderne fra og med Nr. 1 a have nu Nr. 2—10.

Boontjes. Spidstønderne fra og med Lystønde „RZHS“ have nu Nr. 1—9; den sorte Lystønde ved det S.-lige Udlob har Nr. 9.

Noord- og Oost-Meep. Spidstønderne, der følge efter dem uden Nummer, have nu Nr. 2—7. Stumptønderne fra og med Nr. 2 a have nu Nr. 3—8.

Zeegat van Ameland. Westgat. Spidstønde Nr. 1 har nu Ballon, fra og med Spidstønde Nr. 6 a have de nu Nr. 7—9. Stumptønderne Nr. 7 og 8 have nu Nr. 6 og 7.

Zeegat van Terschelling. I Schuitengat ligger der nu 6 sorte Vagere langs Noordvaarder mellem Stumptønderne Nr. 4 og Terschelling Havn.

I Vlie er, da Noordwal er tiltaget, en Spidstønde udlagt mellem den røde Kugletønde Nr. 1 med Kegle og Spidstønde Nr. 2 med Ballon, og en rød Vager mellem Spidstønde Nr. 3 og den røde Vager Nr. 4. Tønderne have fortløbende Numre.

Zuiderzee. Boontjes. I Boontjes ligger de to Lystønder nu permanent.

Scheurrak. I Scheurrak ere de sorte Vintervagere Nr. 1—10 til Forsøg af et forskelligt Udseende fra de almindelige. Over Flyderen ere de forsynede med en tykkere, kortere, 8 Fod lang Stang, i hvis Overende Jernstangen til Topbetegnelsen er anbragt. Naar Sømærket for en Del ødelægges af Is, vil det bedre kunne skælnes fra Sømærkerne paa den modsatte Side.

Vrag i Zuiderzee. Bugserbaaden „Time is Money“ er sunken i 12 Fod Vand, NNW. for Hindeloopen. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten vises de sædvanlige Signaler. 52° 58' 10" N. Br. 5° 21' 44" Ø. Lgd.

Egmond. Egmond røde, faste Fyr er set paa 13 Kml. Afstand.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zandweg. Zandweg Ledefyr skulle slukkes og to nye, hvide, faste Ledefyr tændes. Forfyret staar paa Vinksche. Dige. Flammens Højde: 15 Fod. Hvidt og rødt stribet Fyrhus, 14 Fod højt. 51° 55' 14" N. Br. 4° 13' 27" Ø. Lgd. Bagfyret staar 320 Alen fra Forfyret. Flammens Højde: 41 Fod. Brun, 42 Fod høj Fyrbaake. 51° 55' 18" N. Br. 4° 13' 18" Ø. Lgd.

Neden for Noordgeul er den anden Duc d'Albe ved Krudthavnen ødelagt ved Paasejling. Fra Ruinerne vises samme Signaler som for Vrag.

England Ø-Kyst. Margate Sand. Paa Margate Sand Ø-Ende ligger et Vrag sunket. Det er afmærket med en Vragtønde, som ligger i 1½ Fv. Vand, fra Fyret paa Margate Pier i N. 24° Ø. og fra North Foreland Fyr i N. 14° V. 51° 26' 40" N. Br. 1° 25' 10" Ø. Lgd.

England. Themsen. Buxey Sand. Omtrent den 10de December 1901 flyttes, da Buxey Sand Ø.-lige Del er tiltagen, Tønden Swin Spitway 1 Kml N. 60° Ø. hen, og Tønden Wallet Spitway 8 Kbl. N. 58° Ø. hen.

Fyrskibet „Corton“. Den 20de Januar 1902 forandres Taagesignalet i Fyrskibet „Corton“. Taagehornet giver da hver 1 Minut Et-Stød af 4 Sekunders Varighed. 52° 51' 30" N. Br. 1° 49' 30" Ø. Lgd.

Smith Knoll SØ. Den 7de November 1901 har Dampere „Adlershorst“ stødt paa et Vrag SØ. for Smith Knoll. 52° 45' N. Br. 2° 35' Ø. Lgd.

Holkham Bay. I Holkham Bay er Vraget af Fartejet „Lily“ afmærket med en Vragvager, der ligger i 2 Fv. Vand. 53° 0' N. Br. 0° 47' Ø. Lgd.

Fyrskibet „Leman and Ower“ SV. Den 17de November. 53° 9' N. Br. 1° 59' Ø. Lgd. Bark fuld af Vand.

Hartlepool. Et Vrag ligger sunket tværs af Castle Eden tæt ved Hartlepool. En Vragtønde er i 7 Fv. Vand. udlagt ved Vraget. 54° 46' 0" N. Br. 1° 15' 30" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Carentan. Et Vrag ligger sunket ½ Kml. N. fra Tønde Nr. 1 i Passe de Carentan. N. for Vraget ligger en grøn Tønde. 49° 24' 49" N. Br. 1° 8' 35" V. Lgd.

England. Dover. Fyrskibet ved Dover er sunket efter at

være paasejlet. Et andet Fyrskib udlægges snarest, men kommer, indtil det sunkne Fyrskib er optaget, til at ligge for et enkelt Anker noget Ø. for den gamle Plads. 51° 6' N Br. 1° 19' Ø. Lgd.

South Bishop Fyr. Fra den 1ste Januar 1902 skal Taagesignal fra South Bishop Fyr, foruden med de nuværende Knaldsignaler, gives med Ringning paa Klokke. To-Slag hver 15 Sekunder. 51° 51' 10" N. Br. 5° 24' 40" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

Croisic. Basse Lovre. Spidstønden ved Basse Lovre er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder. 47° 16' 2" N. Br. 2° 29' 47" V. Lgd.

Gironde. Den 25de November 1901 ere Suzac og St. Georges Fyr forandrede. Suzac Fyrs Flammes Højde er nu 129 Fod. St. Georges Fyr er flyttet til det nye Fyrtaarn. Flammens Højde: 114 Fod.

Marokko. Mogador. Tønden ved Vraget af Dampere „Vérité“ i Mogador Havn er nu en Spirtønde og ligger tæt S. for Vraget.

Newfoundland. Cape Race. Fra den 1ste December 1901 er Cape Race Taagesignal atter forandret. Dampfløjten giver nu hver 1 Minut to Stød, hvert af 5 Sekunders Varighed, med afvekslende 15 S. og 35 S. Pause mellem Stødene. Stød 5 S., Pause 15 S., Stød 5 S., Pause 35 S.

Sant Pierre et Miquelon. I Havnene Sant Pierre og paa Ile aux Chiens er anbragt Rednings-Raketter.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Thau. I Etang de Thau ere følgende Forandringer foretagne.

En rød, 17 Fod høj Baake med Kegle er opført ved Fabrikken Saint Gobain i den Ø.-lige Del af Eaux Blanches. 43° 26' 14" N. Br. 3° 41' 56" Ø. Lgd. En sort, 17 Fod høj Baake med Cylinder er opført paa N.-Enden af Punt Barrou. 43° 25' 33" N. Br. 3° 40' 30" Ø. Lgd. Baaken Roquérols, hvorfra Fyret vises, er nu rød og sort vandret stribet. Toppen af Lanternen er 23 Fod over Vandet. 43° 25' 50" N. Br. 3° 44' 22" Ø. Lgd. En sort, 17 Fod høj Baake med Cylinder er opført paa en Klippe SV. for Mèze Havn. 43° 24' 53" N. Br. 3° 35' 50" Ø. Lgd. Den Ø.-lige af de to Baaker paa Punt Montpénédre er rød, 17 Fod høj med Kegle. 43° 22' 51" N. Br. 3° 34' 5" Ø. Lgd. En rød, 17 Fod høj Baake med Kegle er opført paa en Klippe NØ. for Indløbet til Marseillan Havn. 43° 21' 28" N. Br. 3° 32' 18" Ø. Lgd.

Italien V.-Kyst. Viareggio. Ved Viareggio er N.-Molen atter istandsat og det røde, faste Fyr paa dens Yderende atter tændt.

Sardinien Ø-Kyst. Øen Tavolara. Fyret paa Øen Tavolara er forstærket, saa at det nu lyser ud til dets geografiske Synsvide.

Østerrig-Ungarn. Trstenik. Halvøen Sabioncello. Paa Yderenden af Molen, som er under Bygning ved Trstenik Havn, er tændt et midlertidigt, grønt Fyr. Flammens Højde: 8 Fod. Naar det er Storm, brænder Fyret ikke. 42° 54' N. Br. 17° 24' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Aroe Baai. Lodsfyrskibet „Aroe Baai“ er midlertidigt ombyttet med et sortmalet Fartøj med en Mast, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 11 Kml. 4° 11' 30" N. Br. 98° 23' 0" Ø. Lgd.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigt og sikkert fra

**C. Møllerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik. Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

## Lanterner.

# V. Børsholt,

Aalborg. Algade 20.  
Stort Lager af prima Skibsbød.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Danmark .....		76	77
Norden .....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
Kjøbenhavn .....		89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl .....		41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42
Dannebrog .....		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	59
Urania .....		46 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....		90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 .....		81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82
Østasiatiske .....	93	93	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen .....	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101	101
Nordsøen .....		52	57
Torm .....		—	—
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		50	58
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>o</sup> / foren. Dampsk. ....		98	101
5 <sup>o</sup> / — — — — —		—	—
5 <sup>o</sup> / Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 <sup>o</sup> / Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / uopsig. Stats .....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / Husejer Kreditk. ....		88	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / Kbhvns Kreditf. ....	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>o</sup> / — — 2. Serie ..	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>o</sup> / — — 1. — — —		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
4 <sup>o</sup> / — — 7 — — —		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>o</sup> / Landkreditk. 3 — — —		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	135 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....		124	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank .....		120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank .....		119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121
Grundejerbank .....		102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	103
Burm. & Wain .....	68—	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68
Helsingørs Jærnsk. ....		85	87
Sukkerfabr. ....	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vækselkurser d. 3. Decbr. 1901.

	Åvists Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.16	18.12
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Decbr. 1901.

Russiske Noter ..	216.35
4 <sup>o</sup> / Russiske Consols .....	100.50
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> <sup>o</sup> / — Boden Kredit .....	93.75
5 <sup>o</sup> / Mexikanske 1899 .....	97.70
5 <sup>o</sup> / Rumænske Stats .....	92.60
4 <sup>o</sup> / — — 1890 .....	79.40

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

Forenede Dampskibsselskab 2,000, „Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 22,000, „Carl“ 2,000, „Skjold“, 4,000, „Urania“ 4,000, „Østasiatiske“ 20,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

30. Series

3die Trækning begynder Onsdag den 11te December 1901.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

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
65	—	50	65	—	100	65	—	50
85	—	25	85	—	50	85	—	25
100	—	10	100	—	20	100	—	10
1702	—	8	1702	—	10	1702	—	8

Desuden 300 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 6,300 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 200 og 100 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkolektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende, udleveres gratis.

Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Skibsfører søges.

Til et Jærnskip, ca. 90 Tons, søges for tidlig Foraars en Fører. Henvendelse til N. P. Christensen, Nykjøbing M.

Arealer ved Vand og Jærnbane.

Efterhaanden som den nu paabegyndte Forbedring af Søvejene til Odense fuldføres, vil der ved Havnen blive udlagt en Del efter danske Forhold enestaaende heldigt beliggende Parceller, tjenlige til Fabrikantlæg, Oplagspladser o. L, med umiddelbar Adgang til 19, eventuelt 22 Fods Vanddybde og Jærnbaneforbindelse til alle fynske Købstæder. Nærmere Oplysning om disse Arealer, der kunne faas til Benyttelse paa særdeles læmpelige Vilkaar, erholdes paa Stadsingeniørens Kontor paa Odense Raadhus. Ved rettidig Henvendelse kan det forventes, at der vil kunne tages Hensyn til Brugernes særlige Ønsker ved Pladsernes Udlægning m. v.





# CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg

and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean

Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.

Amaliegade 29. St.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,

Befragtningsagenter.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lünd.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Fribavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
297.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:

Børsplads:

Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

## VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Stålskibe • Lægtre • Maskiner • Kedler.

Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved Strandmøllen og Hellerup.

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibaværftet, Kjøbenhavn,

Dansk Maskinfabrik, Kedelmedle, Støberi & Skibsbyggeri.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,  
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa

Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

**Skibsarbejde**

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

INDHOLD: Skattelovene og Skibsfarten. — Kuls Selvandtændelse. — Kjøbenhavn, den 5. Decbr. 1901. — Om Benyttelsen af søgaaende Framme i den østersøiske Trafik fra og til svenske Havne. — Fragtmarkedet. — Maanedes befragtnings-Spørgsmaal. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fra Udlandet. — Personalia. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sølarende. — Kjøbenhavns Børskurs

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

### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. 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. Pettitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover . . . .	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side . . . . .	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Alphas.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Uerrer Skibarestavtatorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Største Forretning

I udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs- og Vandfyrværkeri.

Kulørte Lamplions og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telf. 19583.

## Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

**Jyllands Motorforretning**

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. December 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkføreren.

KØBENHAVN.

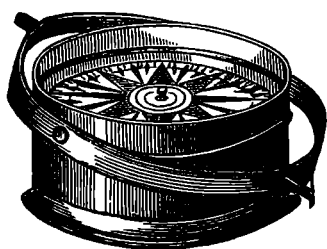
Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af **alle** Dimensioner.



Kompas justeres.

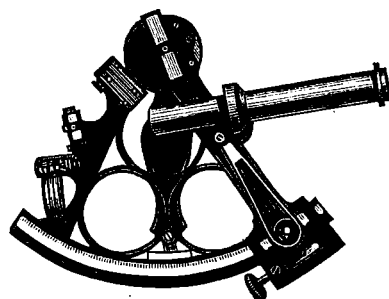
*Frederik Preisler.*

Telf 4599. Kjøbmagergade 13. Telf. 4599.

Instrumenter med Kew Certifikat fra 110 Kr.

Halv Sekstanter fra 75 Kr.

Kikkerte med Kew Certifikat fra 30 Kr.



Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
**John Forbæchs Eftf.,**  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jøpsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Allt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nilsson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

**LANDMANDSBANKEN**

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

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.  
Indregistreret  Varemærke.  
System Holzapfel.  
16, St. Annæplads.  
International Composition for Jærn- og Staal-skibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



### Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. — Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer Hansen, eller Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos.

### Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning og Farvehandel.  
Havnegade 85. Nakskov.

Havnens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning anbefales enhver.

**Hans Jensen,**  
Havnen Nr. 5,  
Horsens.

### C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

### SKIBSARBEJDE.

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

### De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

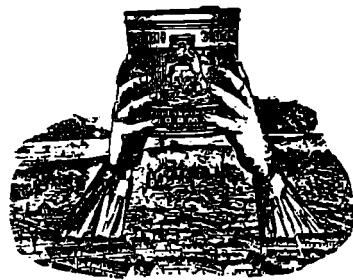
### S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JERN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
Største Værksteder paa Pladsen.



Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger og i Fabriks-Udsalget:

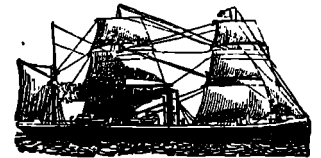
**Kattesundet 14.**

**A. Formann.**

**A. FORMANN'S**  
Blodbudding.

**A. Formann's**  
Oksekød i Suppe.

**A. Formann's**  
Leverpostej  
I hermetisk lukkede Daaser anbefales.



**S. Sørensen.**  
(Jens P. Axelsens Eftflgr.)  
Skibsproviantering.  
Ved Havnen 12. Randers.

### P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg, anbefaler sig med Nybygninger af saavel større som mindre Træskibe til billigste Priser.  
Reparation udføres omhyggeligt.



Er „Moss-Rose“-Tobakken søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og paatrykt selve Omvælpapiret.

### SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

**N. LETH SØRENSEN,**

NYHAVN 42 B.

### Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,  
anbefales.

**C. A. Andersen Krohn.**

### R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,  
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

## En Ulykkesforsikringslov for Søfarten.

Ved

L. Drechsel.

Spørgsmaalet om at sikre danske Søfolk mod de økonomiske Følger af Ulykkestilfælde har i de senere Aar været Genstand for megen Overvejelse indenfor Sømandsstanden, og der er Grund til at antage, at der i en nærmere Fremtid fra nogle af dennes Organisations Side vil blive foretaget positive Skridt for gennem Lovgivningsmagten at søge tilvejebragt en Løsning af dette Spørgsmaal. En saadan Løsning er uden Tvivl af Interesse for alle Klasser indenfor Sømandsstanden.

For det store Antal af de søfarende, der opnaar at blive økonomisk sikrede mod Følgerne af Ulykkestilfælde, er denne Interesse indlysende. Men ogsaa Søfartens Arbejdsgivere, Rederne, er interesserede i, at der for deres Undergivne tilvejebringes en saadan Sikring, idet fornuftige og humane Foranstaltninger paa dette Omraade vil vise sig som et virksomt Middel til at udvikle sunde og stabile Arbejdsforhold i Skibene. Dette har da ogsaa stedse i Praksis været erkendt fra Redernes Side, idet de ved paa forskellig Maade at støtte et stort Antal Institutioner, der arbejder med de søfarendes Tarv for Øje, har vist, at de har Forstaaelse af den Betydning, det har at skabe saa gode Kaar som muligt blandt Skibenes Besætninger.

Naar man da nu muligvis staar overfor et Arbejde med det Formaal at skabe en ved Lov ordnet almindelig Ulykkesforsikring for Søfolk, da synes det at maatte have Betydning, at man fra alle Sider kommer til Erkendelse af det Grundlag, hvorpaa en saadan skal dannes. En saadan fælles Erkendelse vil lette Sagens Fremme og vil bidrage til, at den kan opnaa en Løsning, med hvilken man fra Søfartens Side kan være tjent. Og da Talen her er om at løse Spørgsmaalet ved Lovgivningsmagtens Medvirkning, saa gælder det i første Række at undersøge den Stilling, som det maa antages, at denne vil indtage, det Grundlag, hvorpaa denne formentlig vil søge Spørgsmaalet løst. En saadan Undersøgelse maa da gaa ud paa at konstatere de Principer, der har udviklet sig af de senere Aars Lovgivning paa Ulykkesforsikringens Omraade, og dette er Formaalet med den efterfølgende Fremstilling. Det er selvfølgelig uundgaeligt, at denne for en stor Del maa bevæge sig paa Omraader, der ikke direkte vedrører Søfarten.

Den danske Lovgivning om Ulykkesforsikring har sit Udspring fra Tyskland. I dette Land med dets store og i stærk Udvikling værende Industri, der for en stor Del arbejder under Forhold, der frembyder store Farer for Arbejderne, fremtraadte allerede for mange Aar siden Trangen til at sikre disse mod Følgerne af Ulykkestilfælde. Forinden 1871 lagde i de fleste tyske Stater Lovgivningen Ansvar for Ulykkens Følger alene paa den, der umiddelbart var Skyld i Ulykken. Arbejdsgiveren kunde altsaa kun gøres direkte ansvarlig for den Ulykke, der ramte hans Arbejder, naar det kunde paa-vises, at han var Skyld i den, og det var naturligvis kun i et forsvindende Antal Tilfælde, at dette lod sig gøre. Som Regel maatte da Arbejderen eller hans Efterladte selv bære Følgerne af Ulykken. Det stedse tiltagende Antal af Ulykker indenfor den tyske Industri fremkaldte da Loven af 7. Juni 1871, der lagde et større Ansvar paa Arbejdsgiveren, idet den gjorde ham ansvarlig for de Ulykkestilfælde, der var foraarsaget ved Forsømmelse eller Forseelse af hans Befuldmægtigede, Repræsentant eller den, der ledede eller havde Opsyn med Driften. Imidlertid fordrede Loven som Forudsætning for saadant Ansvar, at Skylden hos Arbejdsgiveren eller hans Stedfortræder skulde være paavist, og det var kun sjældent, at dette lod sig gøre; som Regel maatte

Ulykken tilskrives den Tilskadekomnes eller hans Kammeraters Uforsigtighed eller Aarsager, der ikke kunde oplyses, eller den hidrørte fra en Hændelse, der ikke var fremkaldt af nogen bestemt Person. I alle saadanne Tilfælde kunde Arbejdsgiveren ikke gøres ansvarlig, og den Tilskadekomne eller den Forulykkedes Efterladte maatte bære alle Ulykkens Følger. Loven havde derfor ikke bestaaet længe, inden den fremkaldte Utilfredshed, og det baade hos Arbejderne og Arbejdsgiverne. Blandt disse sidste havde Loven fremkaldt en forøget Trang til at forsikre sig mod det Ansvar, den lagde paa dem, og de dannede i denne Hensigt flere gensidige Selskaber, der fulgtes af Aktieselskaber. Men da Arbejderne altid, naar Ulykkestilfælde var indtruffet, maatte søge at faa Ansvar for det veltet over paa Arbejdsgiveren, og da Forsikringselskaberne altid maatte forde det bevist, at denne var erstatningspligtig, opstod der idelige Rivninger, og der avledes Utilfredshed til alle Sider. Baade fra de Industridrivendes og fra deres Arbejderen Side udøvedes der derfor et stedse stærkere Pres paa Regeringen om en Revision af Loven, og den første Virkning heraf var et af Regeringen i 1881 fremsat Lovforslag, der vakte et umaadeligt Røre i alle Tysklands industrielle Kredse og Arbejderkredse, og der aabnede en fleraarig Kamp i den tyske Rigsdag om de Principer, efter hvilke Forholdet mellem Arbejdsgiver og Arbejder paa dette Omraade skulde ordnes. Denne Kamp afsluttedes med Loven af 6. Juli 1884, der bæres af det Princip, at Driften maa bære de økonomiske Følger af Ulykkestilfælde under Arbejdet, og det bør fremhæves, at Rigtigheden af dette Princip anerkendtes ikke alene fra Arbejdernes, men ogsaa fra de Industridrivendes Side. Loven fastslaar altsaa Driftens og derigennem Arbejdsgiverens Ansvar, selv om han ikke har nogensomhelst Skyld i den Ulykke, der har fundet Sted; kun naar Arbejderen forsætlig har fremkaldt Ulykken, bortfalder Arbejdsgiverens Ansvar. Loven omfattede dog stadig kun de industrielle Erhverv, hvis i mange Tilfælde farlige Karakter motiverede det omfattende Ansvar, der lagdes paa Arbejdsgiveren. Det skal endelig anføres, at Loven foreskriver Dannelsen af Samfund til gensidig Forsikring af dette Ansvar indenfor de forskellige Industrigræne.

Det i denne Lov nedlagte System udvidedes derefter i 1885 til at omfatte Transportindustrien m. v., i 1886 til at omfatte Landbruget og ved Lov af 13. Juli 1887 gennemførtes endelig en Ulykkesforsikring for Søfarten, ved hvilken Besætningerne paa tyske Skibe forsikredes mod Følgerne af de Ulykker, der rammer dem under Arbejdet, herunder indbefattet de, der rammer dem som en Følge af Naturbegivenheder. Her skal om denne Lov kun anføres, at Ansvar for de egentlige Ulykker, d. v. s. saadanne, der medfører Sygdom ud over et Tidsrum af 13 Uger, lægges paa Rederne som Korporation, idet de bæres af det Fagforbund (Berufsgenossenschaft), som Rederne i Følge Loven skal danne; for de første 13 Uger bæres Ulykkens Følger af de Sygekasser, som Loven skaber ved baade Arbejderen og Arbejdsgiverens Bidrag, og af hvilke de første er tvungne Medlemmer.

Den her i store Træk omtalte Bevægelse i Tyskland vakte selvfølgelig ogsaa her i Danmark Opmærksomhed og bidrog væsentlig til at fremkalde Interesse for Arbejderforholdenes Ordning. I 1875 nedsatte Regeringen en Kommission til Undersøgelse af Arbejderforholdene her i Landet. Den afgav Betænkning i 1878. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Arbejdsgiverens Ansvar for de Ulykkestilfælde, der indtræffer i hans Bedrift, fastholder

Kommissionen dog i det væsentlige det Standpunkt, der hidtil almindelig var indtaget, nemlig at der kun kan være Tale om Ansvar for den ved Arbejdsgiverens Forsømmelse forvoldte Skade; det udtales dog, at Begrebet Forsømmelse maaske tør udvides noget, saaledes at det maa fordres, at der i Bedriften bør være truffet alle saadanne Forsigtighedsregler til Forebyggelse af Ulykkestilfælde, som efter Teknikens Standpunkt til enhver Tid er passende, og at Arbejdsgiveren maa blive ansvarlig for hans Repræsentanters Forsømmelse i saadanne Tilfælde. Et Mindretal foreslaar, at Bevisbyrden for, at Ulykkestilfældet ikke skyldes Forsømmelse fra Arbejdsgiverens eller hans Repræsentants Side, bør paahvile Arbejdsgiveren, og den samlede Kommission udtaler, at der i den har været Stemning for i det mindste i visse farligere Bedrifter betydelig at udvide Arbejdsgiverens Erstatningspligt, fordi Ulykker i disse indtræffer med en saadan Nødvendighed, at de bør bæres af Bedriftens Produktionsomkostninger; det betegnes som uretfærdigt, inhumant og i social Henseende uheldigt i disse Bedrifter at lægge Følgerne af Ulykken paa den enkelte Arbejder, den træffer, og Driftsherren henvises til at forsikre sine Arbejdere mod Ulykkestilfælde; at henviser Arbejderen til gennem Lønnen selv at betrygge sig, vilde ikke slaa til. -- Naar man dog ikke stillede Forslag i denne Retning, var det navnlig, fordi Forholdene ikke i nogen Henseende, navnlig heller ikke i Henseende til en betryggende Assuranceordning, var tilstrækkelig fremskredne.

Denne Kommissions Arbejde medførte intet Forsøg paa at løse det her behandlede Spørgsmaal ad Lovgivningens Vej. Det vil dog ses, at Tendensen i dens Betænkning er ret tydelig; den gaar, om det end siges i forsigtige Ord, ud paa en Udvidelse af Arbejdsgiverens Ansvar, særlig i de farligere Erhverv. Med langt større Klarhed og Styrke fremtræder denne Tendens i den Betænkning, der i 1887 afgaves af en af Regeringen i 1885 nedsat Kommission til Overvejelse af Spørgsmaalene om Sygekassernes Ordning og om Arbejdernes Sikring mod Følgerne af Ulykkestilfælde under Arbejdet, en Betænkning, der har spillet en fremtrædende Rolle under de i de følgende Aar i Rigsdagen førte vidtløftige Forhandlinger om disse Spørgsmaal.

Kommissionen henviser de kortvarigere Tilfælde af Sygdom og Beskadigelse til Behandling gennem Sygekasserne, ligesom disse ogsaa maa bære de første Følger af Ulykkestilfælde med langvarige Følger. Den fremsætter et udførligt motiveret Forslag til Lov om anerkendte Sygekasser, hvilket Forslag tilsigter ved Statens kraftige Bistand at hæve de bestaaende og de fremtidigt dannede, ad frivillig Vej oprettede Sygekasser til en helt igennem vel organiseret Virksomhed, der skal foregaa under det offentlige betryggende Tilsyn, saaledes at Sygekasserne kan komme til at danne det Led af Ulykkesforsikrings-Ordningen, som det er Kommissionens Ønske at fremkalde. Der er her om dette Forslag kun Grund til at fremhæve dette sidste, at det fremtræder som et Led af Ulykkesforsikringen, idet Sygekassen overtager Udgifterne ved den Tilskadekomnes Kur og Pleje i den første, i vedkommende Kasses Vedtægter nærmere fastsatte Tid efter Ulykkestilfældet, samt at dets Princip er, at Staten yder Hjælp til Selvhjælp, idet den efter de derom givne Regler økonomisk støtter de ad frivillig Vej dannede, væsentlig ved Arbejdernes Tilskud opretholdte Sygekasser.

Overfor Spørgsmaalet om Ulykkesforsikringen stod Kommissionen imidlertid paa bar Bund; der bestod ikke her frivillige Institutioner, som det gjaldt om at organisere og udvikle. Man stod overfor en helt ny Opgave, og om den Vej, ad hvilken man skulde søge denne løst, gjorde det sig i Kommissionen afvigende Anskuelse gældende. Et Flertal samlede sig dog om et Forslag, hvis Grundsætninger er, at Ulykkesforsikringen skal omfatte saadanne Arbejdere, der 1) arbejder for andre, 2)

arbejder i farlige Erhverv, alt forudsat at de 3) hvor det er gørligt, er Medlemmer af anerkendte Sygekasser; et Mindretal var imod dette tredje Punkt; men bortset herfra fremtraadte Forslaget som den samlede Kommissions Forslag. Det er interessant, og det bidrager til Forstaaelse af den hele her foreliggende Opgave, at læse Kommissionens Udtalelser om, hvorledes denne Opgave er fremkommen. Den henpeger paa den Samfundsstrømning, der søger at raade Bod paa de Uoverensstemmelser mellem Arbejdsgiver og Arbejder og paa de Ulemper, som den moderne Arbejdsordning medfører. Efter at det patriarkalske Forhold mellem Arbejdsgiver og Arbejder mere og mere har vejet Pladsen for et rent Forretningsforhold, og efter at samtidig de gamle tvungne Forbindelser mellem Arbejderne er hævede, er de enkelte Arbejdere henviste til sig selv overfor Følgerne af indtrædende Ulykker, hvilke tilmed ved Nutidens industrielle Virksomhed er blevne langt hyppigere end tidligere, og da end ikke en frivillig Forening af Arbejderne antagelsesvis kan overkomme en Dækning af Ulykkernes Følger, maa Staten træde til med sin Lovgivning for at tilvejebringe en Ordning, der kan raade Bod paa disse Forhold. I de „farlige Erhverv“ medtager nu Forslaget en Række nærmere angivne Arbejdsklasser. Til disse farlige Erhverv henregner Kommissionen al Slags Søfart, der indregistreres under Arbejder, om hvilke man paa Forhaand kan sige, at „Chancen for Ulykkestilfælde maa være ud over det almindelige“.

De Erhverv, hvis Ulykkesforsikring Kommissionen herefter vil ordne ved Lov, kan kortelig betegnes som Land- og Skovbrug, visse industrielle Virksomheder og Haandværk, Losning og Ladning af Skibe og lign. Kommissionen turde derimod ikke medtage Skibsfarten. Det hedder herom i Betænkningen:

„Om de med Skibsfarten forbundne Ulykkestilfælde har der ikke kunnet fremskaffes blot nogenlunde paalidelige eller fyldige Oplysninger. Man kunde vel tage den udenlandske Statistik til Grundlag, men denne er indbyrdes ikke lidet differerende, og af dansk Statistik haves der kun igennem „Statistisk Tabelværk“ til Raadighed: „Oplysning om Antallet af Sømænd, der aarlig er omkomne ved danske Skibes Forlis“. Dette Antal udgjorde i Femaaret 1882 til 1886 gennemsnitlig 63, men var forevrigt store Svingninger underkastet; af disse 63 kan vel nogle være fremmede Søfolk, som for saa vidt altsaa ikke vilde falde ind under Loven, og hvormed Tallet altsaa maatte formindskes, men paa den anden Side maa det jo sandsynligvis i høj Grad forøges ved det Antal Sømænd, der er omkomne om Bord paa Skibe, uden at Skibet er forlist, og om hvilke der ikke haves nogen som helst Oplysning. Gaar man imidlertid blot ud fra, at der aarlig ved Ulykkestilfælde under Arbejde omkommer et Antal hyrede Sømænd =  $\frac{2}{3}$  af samtlige øvrige Forulykkede, der falder ind under Loven, ses det let, at Tallet er saa stort, og de Byrder, Forsørgelsen af de Efterladte vilde paaføre, saa overordentlige, at det her mindre end ved noget andet Erhverv gaar an at gaa frem paa det løse, efter som Fejltagelserne kan være overmaade alvorlige, og det bliver derfor, som sagt, nødvendigt at opsætte Skibsfartens Inddragen under Loven, til der er samlet et Materiale, som der blot nogenlunde kan bygges paa“.

Kommissionen beskæftiger sig herefter ikke yderligere med Skibsfartens Ulykkesforsikring. Det er da nok her at pege paa de almindelige Principer, den sluttelig akcepterer. Den opgiver ikke ubetinget Principet til Selvhjælp, idet den forudsætter, at Arbejderen modtager den første Hjælp efter Ulykkestilfældet fra Sygekasserne, til hvilke han selv bidrager; er han ikke Medlem af en Sygekasse, maa han selv bære denne Udgift. Men for de Ulykkestilfælde, hvis Følger strækker sig ud over en længere Tid, lægges Udgiften ud over Sygekassens Hjælp helt paa Arbejdsgiveren, ene med Undtagelse af Ulykker, som Arbejderen forsætlig har fremkaldt. Lovforslaget ordner dette Forhold saaledes, at samtlige under Loven indbefattede

Arbejdsgivere i Forening skal bære Byrden, saaledes at de inddeles i forskellige Afdelinger, hver med sit Regnskab og sine Kapitaler. Vil man senere drage Skibsfarten ind under Loven, maa der oprettes en særlig Afdeling for denne. For Landbrugets Vedkommende paalignes Udgifterne Hartkornet, for de andre Erhverv paalignes i Forhold til den aarlig udbetalte Arbejds løn. Der oprettes en Statsforsikringsanstalt til Overtagelse af de Risikoer, der paalægges Arbejdsgiverne.

Paa Grundlag af denne Kommissions Betænkning bragtes Spørgsmaalet om Arbejdernes Ulykkesforsikring for første Gang frem for Rigsdagen, idet Regeringen i Efteraaret 1888 i Landstinget fremsatte et Lovforslag herom i Forbindelse med et Lovforslag om anerkendte Sygekasser. I Hovedtrækkene følger det først nævnte Lovforslag Betænkningen, men det afviger derfra paa et Punkt, der her har særlig Interesse. I Modsætning til Kommissionen medtager det nemlig Søfart og Fiskeri. I Motiverne til Lovforslaget udtaler Regeringen, at den ikke skønner rettere, end at naar Lovgivningen akcepterer det Princip, at de ved farefulde Virksomheder beskæftigede Arbejdere har Krav paa af Arbejdsgiverne at sikres mod Følgerne af Ulykkestilfælde under Arbejdet, kan det vanskeligt forsvares, om end kun foreløbigt, at nægte at give denne Ret til de Personer, der er beskæftigede ved Søfart, et Erhverv, der saavel ved den Udstrækning, hvori det drives, som ved den Fare, det medfører, for Danmarks Vedkommende netop indtager en fremragende Plads paa dette Omraade. Ved at foreslaa Bidragene opkrævede efter et System, hvorved Byrden i Begyndelsen vil være let at bære og først i Løbet af en længere Aarrække naar op til sin fulde og blivende Højde, mener Lovforslaget at have taget ethvert berettiget Hensyn til Arbejdsgivernes, her Redernes Interesser. Forslaget indeholdt dertil selvfølgelig nærmere Bestemmelser for Understøttelsernes Størrelse; de fastsattes i Forhold til den Tilskadekomnes eller Forulykkes Arbejdsfortjeneste.

Flertallet i det Udvalg, til hvilket Landstinget henviste Forslaget, og som afgav Betænkning lige inden Rigsdagssamlingens Slutning, foreslog imidlertid at udskyde Søfart og Fiskeri af Forslaget, fordi der, som Flertallet udtaler, mangler nogenlunde paalidelige og fyldige Oplysninger om Færlighedens Grad og dermed ogsaa til Vurdering af den Byrde, som Pligten vil medføre; det anbefaledes Regeringen ved Henvendelse til offentlige og private Repræsentanter for Søfartsinteresser at fremskaffe saa meget Materiale, at Forholdene kan klares mere, og da kan Søfarten medtages. Endelig antages det, at det vil vise sig hensigtsmæssigt, som i Tyskland, paa Grund af Skibsfartens mange Særegenheder at gøre den til Genstand for en særlig Lov.

I den følgende Rigsdagssamling, 1889—90, forelagde Regeringen paany Forslaget og atter indbefattende Søfart og Fiskeri. Den havde nu fremskaffet Oplysninger, som den ansaa for fyldestgørende. De baseredes dog kun paa en Statistik for to Aar, af hvilken det fremgik, at der i Søfarten beskæftigedes 1,528 Hovedpersoner og 9,587 Søfolk, der arbejdede for Arbejdsgivere. Regeringen ansaa det for forsvarligt nu at medtage Søfart, men anførte dog, at der i dette Erhverv vilde stilles større Krav med Hensyn til Understøttelserne end i andre. Ved de fortsatte Behandlinger fulgte Landstinget Regeringen og sendte i Foraaret 1890 Forslaget til Folkethinget. Det Regeringsforslag, der altsaa her forelaa vedtaget af Landstinget, paalagde Søfart og Fiskeri som en særlig Gruppe at udrede Udgifter, der foraarsagedes ved Ulykker under Arbejdet i disse Erhverv. Denne Udgift skulde paalignes Tonnagen, og den beregnedes at ville blive c. 130,000 Kr. aarlig, hvilket vilde sige c. 50 Øre pr. Ton. Det vil ses, at det var en meget betydelig Byrde, der her var Tale om at paa-

lægge Skibsfarten, og da Lovforslaget i Folkethinget — hvor det først kom til Behandling i den følgende Samling — fik en meget gunstig Modtagelse hos de Grupper, der dannede Flertallet, var der paa hint Tidspunkt al Udsigt til, at denne anselige Byrde vilde blive paalagt Skibsfarten, saa at Udgifterne ved det samlede, i Aarets Løb indtrufne Antal Ulykker i Søfart og Fiskeri skulde paalignes Tonnagen. Det skyldes væsentlig afdøde Folkethingmand Berg's Indgriben, at denne Ordning, der vilde have været uretfærdig mod Rederierne og skadelig for Skibsfarten, ikke gennemførtes. Berg, hvis Kendskab til og Interesse for Skibsfarten jo var vel kendt, saa klart det urimelige ved Forslaget, efter hvilket for Eksempel Rederierne vilde komme til at betale saa at sige den hele Udgift ved Fiskeriulykkerne paa Jyllands Vestkyst. Baade for Dampskibsflaaden med dens stedse tiltagende Antal af større Skibe og for Sejlskibene vilde denne Byrde været særdeles følelig, for adskilliges Vedkommende sikkert større end de kunde bære den. Eksempelvis skal her anføres, at det under Forhandlingerne i Landstinget blev paapeget, at en By som Marstal, hvis Hovednæringsvej er Skibsfarten, vilde Forslaget paaføre en Udgift af c. 12,000 Kr. aarlig, medens Byens samlede Budget var 20,000 Kr. aarlig. — Trods den store Uretfærdighed mod Skibsfarten, som en Lov med dette Indhold vilde have været, synes Forslagets Chancer for at blive gennemført at have været særdeles gode. Da var det, at Berg, vistnok efter at Forslaget havde været til første Behandling i Folkethinget, søgte Samarbejde med Direktør L. Bramsen, der i Tale og Skrift havde indlagt sig stor Fortjeneste ved her i Landet at udbrede Kendskab til den nyere udenlandske, særlig den tyske Lovgivning paa dette Omraade, og ved varmt at tage til Orde for at basere en dansk Lovgivning paa dennes Principer. En Følge af dette Samarbejde var det, at Berg til Forslagets anden Behandling i Folkethinget stillede et Ændringsforslag, der faktisk var et Forslag til en helt anden Lov. Berg udtalte sig, paa Grundlag af Direktør Bramsens Arbejder, ved anden Behandling om Skibsfartens Forhold i denne Sag med en Styrke og Klarhed, der fortjener at mindes, ogsaa fordi hans Angreb paa at paaligne Tonnagen denne samlede Udgift for Søfart og Fiskeri stod uimodsagt under de fortsatte Forhandlinger, og fordi det stedse vil kunne anføres som et vægtigt Argument mod denne Tanke, om den skulde opstaa igen. Han anførte, at naar man eksempelvis tog 50 Fiskerbaade, hver paa 2 Tons og med 2 Mand i hver Baad (altsaa 100 Tons og 100 forsikrede Personer), og man ved Siden heraf tog en Skonnert paa 100 Tons og med 5 Mands Besætning, saa skulde der for disse 5 Mand i det ene Skib betales lige saa meget som for de 100 Mand i de 50 Baade, hvis Risiko jo er langt større. Han paaviste, at Sejlskibene, der i de Aar kæmpede haardt for deres Eksistens, vilde komme til at forsikre ikke alene deres eget Mandskab, men en stor Del af dem, der omkom ved de mange Fiskeriulykker, og at ogsaa Dampskibene blev behandlet ganske uretfærdigt, idet selv de, der gik i ufarlig Fart, saaledes fra Kjøbenhavn til Malmø, skulde betale for Eksempel for Fiskeriulykker paa Jyllands Vestkyst. Han vilde have, at de enkelte Redere skulde betale for Ulykker i deres Skibe ved nyere, farlige Arbejdsmetoder, saaledes Ulykker ved Sprængninger, Maskinulykker o. lign., men at alle andre Ulykker paa Søen skulde Samfundet bære. — Hovedtanken i Bergs Forslag var iøvrigt denne, at enhver, der ernærer sig ved legemligt Arbejde imod Løn og enhver hermed ligestillet skal, ved indtrædende Ulykkestilfælde, have Krav paa Forsørgelse; Forsørgelsesbeløbet udredes forskudsvis af det offentlige, og dette har saa Krav paa Refusion hos Arbejdsgiverne ved de Ulykker, der er sket i de „farlige Erhverv“ (Fabrikdrift, Jærnbanner, Maskiner, Kraner og Hejseværker o. lign.), og ved alle andre Ulykker hos Amtsrepartitionsfondene og Købstadkommunerne i For-



hold til Indbyggerantallet. For Søfartens Vedkommende gjordes altsaa antagelig Rederne kun ansvarlige for Ulykker, der ramte de af deres Folk, der beskæftiges ved Maskiner.

Med Bergs Indgriben afsluttes i Virkeligheden det første Afsnit af Rigsdagens Forhandlinger om Ulykkesforsikringsspørgsmaalet. Skønt hans Forslag forkastedes af Folkethinget, havde det dog den Virkning at standse Regeringens Forslag paa dets videre Bane. Det vil ses, at de to Forslag hvilede paa to forskellige Principer: Regeringens lagde Ansvar i „de farlige Erhverv“, herunder Søfarten, paa Arbejdsgiverne som et Hele, idet den inddelte dem i ret vilkaarlige Grupper, der hver bar Ansvar for alle indenfor vedkommende Gruppe forefaldende Ulykker; Bergs og Bramsens Forslag lagde i de nævnte Erhverv Ansvar paa den enkelte Arbejdsgiver for de Ulykker, der ramte hans Arbejdere, og for andre Arbejdere paa det offentlige. Intet af Forslagene gennemførtes, ikke heller i den følgende Rigsdagssamling, 1891—92, hvor de paany forelagdes, og øjensynligt vandt de nyere Tanker, der laa til Grund for Bergs og Bramsens Forslag, mere og mere Støtte for sig, hvad vistnok var medvirkende til, at Sagen ikke den Gang fandt sin Løsning — hvad Skibsfarten næppe har Grund til at beklage.

Det tidligere nævnte Forslag om Statens Tilsyn med og Støtte til Sygekasserne gennemførtes i 1892 og blev Lov under 12. April s. A. Forsøgene paa at sikre Arbejderne mod Følgerne af Ulykkestilfælde hvilede derimod nu i flere Aar, lige indtil nuværende Kultusminister J. C. Christensen i 1895 som Folkethingsmand indbragte et Lovforslag herom efter Samarbejde med Direktør Bramsen, der imidlertid havde faaet Sæde i Folkethinget, og det var Principerne for hans og Bergs tidligere Forslag, paa hvilket det ny Forslag i det væsentlige var bygget.

Om dette Forslag, som Regeringen senere optog som sit, førtes der nu gennem tre Rigsdagssamlinger meget indgaaende Forhandlinger. Der er ikke Anledning til her at gennemgaa disse i Enkeltheder, fordi Forslaget til at begynde med kun delvis medtog Søfart (Maskinulykker) og senere slet ikke. Men det har betydelig Interesse at se, hvorledes dette Forslags ovenfor omtalte Princip (den enkelte Arbejdsgivers Ansvar for sine Arbejdere) efterhaanden vinder mere og mere Tilslutning og tilsidt bliver det sejrende. Forhandlingerne førte til Lov af 14. Januar 1898 om Arbejderes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i visse Virksomheder. Allerede denne Titel viser, at man efterhaanden som Forhandlingerne skred frem i Rigsdagen begrænsede Opgaven stærkt. Fra at omfatte alle, der ernærer sig ved legemligt Arbejde, er man tilsidt kommet til en Lov, der kun omfatter Arbejdere i, hvad man kortelig kan betegne som de industrielle Erhverv og Bygningsfagene. I Betragtning af, at man paa dette Omraade begyndte paa bar Bund, er denne Begrænsning dog forklarlig, og det er stærkt fremhævet, at Tanken er at gaa gradvis videre paa Grundlag af de indvundne Erfaringer. Loven forsikrer de Arbejdere, den saaledes omfatter, mod det ved Ulykkestilfælde lidte Tab af Arbejdsævne, saafremt Ulykken er bevirket ved Driften eller ved de Forhold, under hvilke denne foregaar. Forvolder Ulykken Døden, er Arbejderens Efterladte forsikrede mod det lidte Tab af Forsørger. Udelukkede er dog Ulykkestilfælde, der skyldes Forsæt eller grov Uagtsomhed fra Arbejderens Side. Forsikringen omfatter enhver, der beskæftiges af Arbejdsgiveren mod Løn eller Akkordbetaling eller som ulønnet Lærling, eller der for Arbejdsgiveren fører Tilsyn med Virksomheden, saafremt hans Vederlag herfor ikke overstiger 2,400 Kr. Omkommer Arbejderen, tilkommer Forsikringen i første Række hans Enke eller Børn. Loven fastsætter Dagpenge fra Udløbet af den trettende Uge efter Ulykkestilfældet, indtil Sygebehandlingen er

endt, eller indtil Arbejdsudygtigheden er erklæret for blivende, eller indtil Døden maatte indtræde. Denne Dagpenge er  $\frac{3}{5}$  af den Tilskadekomnes Dagløn (dog højst 2 og mindst 1 Kr. daglig) ved fuldstændig Arbejdsudygtighed; ellers i Forhold til Arbejdsævnens Forringelse. Ved Invaliditet udbetales en Pengesum, beregnet efter Aarslønnen. Er Invaliditeten fuldstændig, skal den udgøre det 6-dobbelte af Aarslønnen, dog mindst 1,800 og højst 4,800 Kr. Er Arbejdsævnens kun forringet, beregnes Pengesummen i Forhold til Forringelsens Betydning. Desuden faas en Dagpenge i 13 Uger. Medfører Ulykken Døden, udbetales til de efterladte en Begravelseshjælp af 50 Kr. og en Pengesum, der varierer fra 1,200 til 3,200 Kr. — For de en Arbejder eller hans Efterladte tilkommende Krav hæfter Arbejdsgiveren, med mindre denne har forsikret Kravene hos et af Indenrigsministeren anerkendt Forsikrings-selskab. Ved Loven oprettes Arbejderforsikrings-Raadet, af hvis Medlemmer 3 udnævnes af Kongen, 2 er Arbejdsgivere og 2 Arbejdere. Raadet træffer alle Afgørelser vedrørende de Erstatninger, der skal udbetales, og de Spørgsmaal, der øvrigt kan opstaa vedrørende Lovens Forstaaelse.

Denne Lov er altsaa det første og betydningsfulde Resultat af de mange Aars Forhandlinger. Den gør Arbejdsgiverne ansvarlige for Ulykkestilfældene, der rammer deres Arbejdere, men den paalægger dem ikke nogen Pligt til at forsikre deres Arbejdere; de større Arbejdsgivere kan, om de vil det, bære Risikoen selv; de mindre vil vel som Regel forsikre den, eller de vil blive tvungne dertil af deres Arbejdere, hvis disse ikke føler sig beroligede ved at Arbejdsgiveren selv bærer Risikoen. Ved saaledes at lægge Ansvar paa Arbejdsgiveren, har man villet bidrage til, at denne viser Omhu for, at der ved Arbejdet og med Driftsmidlerne udvises Forsigtighed, saa at Ulykkestilfældenes Antal og Omfang begrænses saa meget som muligt.

Det næste Skridt har været en Lov om danske Fiskeres Ulykkesforsikring af 3. April 1900. Hvad der her interesserer er, at Loven i saa vidt Omfang som muligt fastholder Principet i Loven af 1898 om Arbejdsgiverens Ansvar. Det vil sige, at de Fiskere, der arbejder for en Arbejdsgiver, kan forlange, at denne skal betale for deres Forsikring. Men da det store Antal af Fiskere er selvstændige Næringsdrivende uden Arbejdsgiver, har man for deres Vedkommende maattet gaa en anden Vej, idet man har oprettet en af Indenrigsministeren anerkendt Ulykkesforsikrings-Forening for Fiskere, i hvilken der gives enhver dansk Fisker Adgang til at blive forsikret mod en aarlig Ydelse af 5 Kr. og i Overensstemmelse med Forskrifterne i Loven af 1898; Fiskeren betaler selv Præmien; men arbejder han for en Arbejdsgiver, kan han af denne forlange Præmien refunderet. Hvis Ulykkesforsikrings-Foreningen ikke selv kan betale de Erstatninger m. v., den skal yde, tilskylder Statskassen det manglende, og man antog, at Statens Bidrag vilde blive c. 50,000 Kr. aarlig. — Man ser altsaa, at Arbejdsgiveren ved denne Lov saa vidt mulig er gjort ansvarlig, men at Staten har erkendt det som sin Pligt at hjælpe den, der ingen Arbejdsgiver har; til at bære Følgerne af Ulykkestilfældet.

Følgerne af de her skildrede to Love har nu været, at Arbejdsgiverne i de industrielle Fag (der falder ind under Loven af 1898) har oprettet en gensidig Ulykkesforsikring for gennem den at lette Arbejdsgiverne Byrden ved Ulykkesforsikringsloven og for dernæst at give Arbejdsgivere og andre Adgang til at tegne Forsikring for deres egne Personer og for de af deres Arbejdere, som ikke falder ind under Loven; samt at den ovenfor omtalte Ulykkesforsikrings-Forening for Fiskere er traadt i Virksomhed.

Der er, siden disse to Foreninger oprettedes, gaaet saa kort Tid, at det har mindre Interesse at omtale

deres Virksomhed her. Men der næres næppe nogen Tvivl om, at Fordelene ved den gensidige Forsikring her vil træde stedse stærkere frem.

Naar man herefter skal kortelig angive Stillingen, som den vil foreligge, naar der nu muligvis bliver Tale om at søge gennemført en Ulykkesforsikring for Søfartens Arbejdere, kan det vistnok gøres saaledes:

Staten har ved en Lov om anerkendte Sygekasser draget Omsorg for en Organisation og Udvikling af de frivilligt oprettede Sygekasser og har ved at støtte disse økonomisk erkendt, at det paahviler den at yde Hjælp til Selvhjælp til dem, der rammes af Sygdom eller Ulykkestilfælde, i de første 13 Uger efterat Sygdommen er indtraadt eller Ulykken har fundet Sted. De, der er i en saadan anerkendt Sygekasse (og deres Antal vokser aarlig meget betydeligt) er derved forsørgede i de nævnte 13 Uger, efterat de er komne til Skade ved Ulykkestilfælde. I Ulykkestilfælde med varigere Følger maa Staten antages at mene, at Arbejdsgiveren skal sørge for sine Arbejdere, og den har sikkert her definitivt opgivet Principet „Hjælp til Selvhjælp“, uden for saa vidt de Erstatninger, Loven foreskriver, næppe kan siges at svare til mere end omtrent Halvdelen af den Tilskadekomnes eller de Efterlattes Behov, saaledes at Loven forudsætter, at Arbejderen selv forsikrer sig for den anden Halvdel. Denne Pligt har den ved Lov paalagt de industrielle Arbejdsgivere og Arbejdsgiverne i Fiskerierne, og i Rigsdagens Forhandlinger spores en stedse tydeligere Tendens til at lade denne Pligt omfatte alle Arbejdsgivere, skønt de industrielle Arbejdsgivere faktisk har den Fordel i Modsætning til f. Eks. Skibsfartens, at de kan vælte den Byrde, Forsikringen paalægger dem, over paa Forbrugerne. Til dem, der ikke har nogen Arbejdsgiver, yder Staten endelig en effektiv Hjælp til Selvhjælp.

En Lov om Ulykkesforsikring for Søfartens Arbejdere vil utvivlsomt gøre Rederne ansvarlige i samme Omfang som de to tidligere Love har lagt Ansvaret paa Arbejdsgiverne. Dels har man stedse været enig om at henregne Søfart blandt de farligere Erhverv, dels gaar Tendensen, som sagt, i Retning af at udvide dette Ansvar ogsaa til de ufarlige Erhverv. Men her frembyder sig saa Spørgsmaalet om, hvorledes Forsørgelsen skal ordnes i de første 13 Uger efter Ulykkestilfældet, et meget vigtigt Spørgsmaal, fordi Statistiken baade her hjemme og i Udlandet viser, at i c. 90 pCt. af Ulykkestilfældene helbredes den Tilskadekomne i Løbet af disse 13 Uger, og et ret vanskeligt Spørgsmaal, fordi man ikke for Søfartens Arbejdere har nogensomhelst Sygekasseinstitution, til hvilken disse Ulykkestilfælde kan henvises. Der findes ganske vist talrige Søfolk indmeldte i de her i Landet bestaaende Sygekasser, men disse paatager sig ikke nogen Forsørgelse for de Sygdomme, Sømanden paadrager sig ved Ulykkestilfælde om Bord, og med dem kan der derfor ikke regnes; og at oprette en Sygekasse for Søfolk alene, der kunde tilfredsstille de Fordringer, Staten stiller for at anerkende og støtte den, vil, efter hvad vi fra god Kilde vide, støde paa vistnok uovervindelige Vanskeligheder, fordi det næppe vil være muligt at beregne noget fast Kontingent paa Grund af de højst forskelligartede og vanskelige Forhold, under hvilke Sygdom og Ulykkestilfælde rammer den færende Sømand. Nu paahviler det jo i Følge Søloven Rederiet for sin Regning at skaffe den syge Sømand den nødvendige Pleje i efter Omstændighederne 4 eller 8 Uger, men der vil jo saa endda være henholdsvis 9 eller 5 Uger, inden den egentlige Ulykkesforsørgelse indtræder ved den 13de Uges Udløb. Skulde Rederierne paatage sig Forsørgelsen i alle disse 13 Uger og saa endda de Pligter, en ny Ulykkesforsikringslov paalægger dem, synes det imidlertid klart, at de maa have det samme Krav paa Statens Bistand til Forsørgelsen i de

13 Uger, som Staten yder Arbejderne paa Landjorden ved sit Bidrag til de anerkendte Sygekasser. Dette Krav kan Staten næppe unddrage sig at opfylde, men under hvilken Form det skal ydes, maa være Genstand for nærmere Overvejelse. Her skal kun peges paa, at Rederne i flere af vore Provinsbyer har dannet gensidige Selskaber, der delvis forsikrer deres Risiko ved de Pligter, Søloven paalægger dem i Tilfælde af Sygdom og Ulykkestilfælde om Bord; mulig kunde en Ordning tilvejebringes ved en videre Udvikling og Organisation af disse Foreninger og ved at Staten gennem dem ydede Rederierne den Hjælp, de her synes at have Krav paa. Men hele dette Spørgsmaal om Forsørgelsen i disse første 13 Uger efter Ulykkestilfældet maa selvfølgelig, efter en nøje Undersøgelse, løses i Forbindelse med det om en eventuel Ulykkesforsikringslov for Søfarten.

Hvad dernæst selve Ulykkesforsikringen — det vil altsaa sige den, der gælder de Omkomnes Efterladede og Forsørgelsen af de Tilskadekomne efter Udløbet af den 13de Uge efter Ulykkestilfældet — angaar, da vil Rederne, maaske de meget store Dampskibsrederier undtagne, antagelig se deres Fordel ved at forsikre deres Risiko i et af dem med dette Formaal for Øje oprettet gensidigt Ulykkesforsikringsselskab. Mulig vil Loven paalægge dem en Forsikringspligt i Modsætning til, hvad den har paalagt de andre Arbejdsgivere, men den Risiko, de faar at bære, naar Loven gør dem ansvarlige for Følgerne af disse Ulykkestilfælde, er jo i hvert Fald saa stor, at Rederne som Regel maa ønske at forsikre den, og Erfaringen fra de Fag, der allerede er inddragne under Ulykkesforsikringsloven, peger tydeligt nok paa Fordelene ved en gensidig Forsikring, som, økonomisk ordnet, antagelig i høj Grad vil lette Byrden for Rederierne. Mulig burde dens Opgave, i Lighed med hvad Tilfældet er med „Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring“, omfatte ogsaa Tegning af Forsikringer for Personer, der er beskæftigede i Søneringen, men som ikke falder ind under Loven, hvad for Eksempel vil være Tilfældet med de højere lønnede Skibsførere.

Endelig er i Søfarten beskæftiget et stort Antal Personer som selvstændige Næringsdrivende uden Arbejdsgiver, nemlig de, der ejer og fører mindre Sejlskibe. De er i Virkeligheden stillede paa ganske samme Maade som Fiskerne, og de maa have samme Krav paa, at Staten yder dem Hjælp til Selvhjælp, saaledes at de kan faa Lejlighed til mod en ringe aarlig Afgift at sikre sig mod de økonomiske Følger af de Ulykkestilfælde, der rammer dem. Der er saa meget mere Grund for Staten til her at træde hjælpende til, som den paa andre Omraader har grebet stærkt ind i disse Skibsføreres Næring ved at paaføre dem en haard Konkurrence.

Naar Skibsfarten ikke allerede for adskillige Aar siden har faaet en Ulykkesforsikringslov, saa skyldes det væsentligst, at man ikke mente at burde gaa til en saadan paa Grundlag af det statistiske Materiale, der den Gang forelaa. Denne Hindring vil næppe i samme Grad møde et Forsøg paa nu at faa en saadan Lov. Dels den aarlige Statistik over Søulykker, der er udgivet siden 1893, dels de Oplysninger, Rederierne raader over med Hensyn til Antallet og Omfanget af de Ulykkestilfælde, der forefalder om Bord i deres Skibe, og endelig de Erfaringer, der særlig i Tyskland, siden den tyske Lov af 1889 traadte i Kraft, er indvundne paa dette Omraade, vil antagelig afgive tilstrækkeligt Materiale til, at der derpaa kan bygges en Ulykkesforsikring for danske Søfolk, og til at denne kan organiseres saaledes, at Byrden, den lægger paa Rederierne, holdes indenfor rimelige Grænser. De her fremsatte Oplysninger kan mulig, som et Bidrag til denne Sags Forhistorie her i Landet, være vejledende for dem, der vil komme til at behandle den.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Oktober Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 6 amerikanske, 14 britiske, 1 dansk, 7 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 9 norske, 6 russiske, 12 svenske, ialt 58; Dampskibe: 2 østerrigske, 1 belgisk, 9 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 4 tyske, 1 japanesisk, 1 russisk, ialt 20. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 21, Kollision 5, Ild 4, sunkne 6, forladte 4, Kondemnation 15, borteblevne 3; for Dampskibene: Stranding 11, Kollision 2, Ild 1, Kondemnation 5, borteblevne 2.

Marie, Skonnert, paa Rejse fra Libau til Aalborg med Oljekager, er indkommet til Danzig, læk og med beskadiget Ladning. Skonnerten fortsætter Rejsen, naar den har repareret.

Sigurd, Dpsk. af Malmø, er d. 8. ds. paa Rejse fra Hjemstedet til Hull indkommet til Frederikshavn, da Skruen var gaaet løs paa Skrueaksen. Reparerer.

Læsø, Dpsk., kom d. 2. ds. paa Grund ved Malmø, da den bugserede en Lægter, men kom ved Hjælp af Dpsk. F. H. Kockum flot efter at have staaet omtrent en Time.

Garibaldi, 3/m Skonnert af Svendborg, er d. 3. ds. indkommen læk til Danzig. Skibet havde 5 Fod Vand i Rummet og maatte losse Ladningen for at reparere.

Nordfarer, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 4. ds. ved Indsejlingen til Shields paa Grund, men blev senere bragt flot af Slæbere og ind til Shields.

John Morrison, engl. Dpsk., kom den 4. ds. paa Rejsen fra Novorossisk, paa Grund ikke langt fra Esbjerg Barre, men blev efter en Times Forløb bragt flot af Damperen Nord-søen og ind til Fanø, hvor en Del af Ladningen blev losset.

Samland, Dpsk. af Königsberg, der, som meddelt, paa Rejsen til Newcastle med Havre kom paa Grund ved Nordre Røse, er kommet flot.

Havlieden, Dpsk. af Skien, har paa Rejsen fra Issefjorden til Sundswall i Ballast rørt Grunden paa Issefjorden og indkom d. 6. ds. til Helsingør, hvor det blev undersøgt af Dykker. Skibet fandtes ubeskadiget og fortsatte Rejsen.

Laura, dansk Galease, er d. 6. ds. løbet paa Lappegrunden, hvor den endnu staar.

Eos, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 6. ds. paa Grund ved Libau, men kom straks flot og indtraf til Libau med 8 Fod Vand i Forlasten.

Gorm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Dunkerque haft Ild om Bord. Skaden ubetydelig.

Dana, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Udsejlingen fra Dunkerque kollideret med en Lægter; begge Skibe fik Skade. Dana returnerede for at reparere.

Niels Juel, Skonnert af Faaborg, er d. 3. ds. ankommen til Cuxhaven, læk og med tilstoppede Pumper. Losser og reparerere.

Øresund, Bugserbaad af Kjøbenhavn, er d. 5. ds. paa Rejsen til Højvarde indkommet til Høllen i beskadiget Tilstand. Reparerer i Høllen.

Ane Kirstine, Skonnert af Præstø, paa Rejse fra Königsberg til Odense med Rug, er d. 8. ds. strandet ved Glenønb ved Skjelskør, men er senere bragt flot og indbugseret til Korsør af Svitzer.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Bore, der for et Par Aar siden sank i Stockholms Skærgaard efter at have stødt paa en undersøisk Klippe, blev taget op i Aar og bragt til Burmeister & Wains Værft til Reparation. Alt indvendig i Skibet var selvfølgelig totalt ødelagt og foruden fuldstændig Fornyelse af alt Snedkerarbejde og alt Udstyr, har Ma-kiner og Kedler været tagne ud. Der er alt i alt udført for 1/4 Million Kroner Arbejde om Bord i Skibet. I Konkurrencen om Arbejds Overtagelse sejrede Burmeister & Wain, baade fordi de havde den laveste Pris, og fordi de kunde udføre Arbejdet paa en Tid, der kun var godt og vel det halve af, hvad de andre konkurrerende Værfter forlangte, hvorfor det ogsaa blandt disse er blevet fulgt med Spænding, om Burmeister & Wain var i Stand til at overholde Leveringstiden. Den 5. December udløb den Tid, inden hvilken Værftet skulde have Skibet færdigt, og samme Dag laa Skibet klart med Damp oppe, beredt til at sejle bort. Søndag d. 8. December begynder det sin Fart. Skibet indeholder en Mængde Kahytter; det er et Passager-skib, overordentlig elegant indrettet til Natfart, og det Arbejde, der er udført her, er et af de største Reparationsarbejder, der har været i Danmark, og ingen Reparation af dette Omfang er nogensinde før tilnærmelsesvis bleven udført i Løbet af saa kort Tid.

Den første Halvdel af den paa Flensborg Skibsværft til Firmaet H. C. Stülcken Sohn i Hamburg byggede Flydedok er nu heldig bugseret gennem Kejser Wilhelm Kanalen til Hamburg. Dens Dimensioner er: Længde 140'6 1/2", Bredde 80'6", Pontonhøjde 9'6", Sidehøjde 33', engl. Maal. Den anden Halvdel af Flydedokken venter Værftet at kunne aflevere i Februar.

Fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværfteren til Østasiatisk Kompagni nybygget Damper sat i Vandet. Skibet fik, efter Kronprinsen af Siam, Navnet Chakrahongs, indrettes til flydende Brændsel og skal i Kystfart paa Siam. — Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Søsterskib til samme Selskab.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra New York 4. Decbr., best. til Christianssand. — Leopold II, Sørensen, ankom til Reval 7. Decbr. — Nicolai II, Ørum, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., best. til New York. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 1. Decbr., best. til Christiania og Kbhvn. — Douro, Mortensen, ankom til Lissabon 7. Decbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Antwerpen 10. Decbr., best. til Kbhvn.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 9. Decbr. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Boston 28. Novbr., best. til Kbhvn. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 24. Novbr., bestemt til Christiania og Kbhvn. — Arno, Strubberg, ankom til Kbhvn. 8. Decbr. — Axelhuus, Skov, ankom til Stettin 5. Decbr. — Baron Stjernblad, Rausson-Kaas, pass. Brunsbüttel 7. Decbr., best. til London. — Ceres, Gøtsche, ankom til Kbhvn. 10. Decbr. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Barcelona 7. Novbr. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 8. Decbr., best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Åbo 28. Novbr., best. til Alicante. — Florida, Koch, ank. til Kbhvn. 2. Decbr. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 7. Decbr., best. til Hull. — Georg, Buhr, ank. til London 5. Decbr. — Georgios I, Schibbye, ank. til Boston 6. Decbr. — Island, Skjødt, ankom til New York 6. Decbr. — Jolantha, Ingvarsten, ankom til Riga 8. Decbr. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 10. Decbr. — Kursk, Møller, ankom til Hull 4. Decbr. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 6. Decbr. — Louisiana, Wulff, i Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, i Kbhvn. — Morsø, Sørensen, ankom til Arendal 8. Decbr. — Moskø, Rohde, ankom til London 8. Decbr. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Newcastle, best. til Riga. — Nordjylland, ankom til Riga 1. Decbr. — O. B. Suhr, Egede, ankom til Bremen 8. Decbr. — Omsk, Møller, ankom til Reval 9. Decbr. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 8. Decbr., best. til London. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., best. til Hull. — Thyra, Jørgensen, i Vestnorge. — Valdemar, Kotod, ank. til Manchester 6. Decbr. — Vendsyssel, Kjær, ankom til Stettin 5. Decbr. — Vesta, Lissner, afg. fra Kbhvn. 10. Decbr., best. til Christiania. — Viking ankom til Kbhvn. 7. Decbr.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 12. Decbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 11. Decbr., best. til Randers. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 12. Decbr., best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 11. Decbr., best. til Korsør. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 11. Decbr., bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 11. Decbr., best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Naksø 11. Decbr., bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 11. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 12. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 12. Decbr., best. til Grimsby.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Pillau 9. Decbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Alexandria 8. Decbr., best. til Bristol. — Sigurd, Mahncke, ankom til Alexandria 6. Decbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Antwerpen 9. Decbr., best. til Sunderland. — Erik II, Hveysel, ank. til Cardiff 3. Decbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Libau 3. Decbr., best. til Rouen. — Skjold, Schmidt, ank. til Libau 4. Decbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Newcastle 5. Decbr., best. til Riga. — Ragnar, Holst, ankom til Riga 6. Decbr. — Volmer, Ribber, afgik fra Newcastle 5. Decbr., bestemt til Libau. — Dan, Tofte, afgik fra Newcastle 6. Decbr., best. til Riga. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 4. Decbr., best. til London. — Olaf, Petersen, ankom til Barry 6. Decbr. — Svend II, Risø, ankom til Barry 7. Decbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ank. til Danzig 8. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Danzig 5. Decbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Helsingør 5. Decbr. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Sulina 25. Novbr., best. til Gibraltar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Santander 30. Novbr. — Russ, Jensen, ankom til Bourgas 4. Decbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Capetown 23. Oktbr. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Calcutta 23. Novbr., best. til Dundee. — Baron Driesen, Laurentz, ankom til Port Arthur 24. Novbr. — K. Gortschakow, Thorsøe, afgik fra Barry 22. Novbr. best. til Odessa.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afgik fra Cette 8. Decbr., bestemt til Novorossisk. — Dana, Westergaard, ank. til Flensborg 9. Decbr.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afg. fra Hudiksvall 9. Decbr., best. til Alexandria. — Niobe, Schmidt, ankom til Cyprus 2. Decbr. — Nancy, Nielsen, ankom til Garrucha 6. Decbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Liverpool 9. Decbr. — Nordsoen, Gram, afgik fra Valencia 7. Decbr., best. til Bristol. — Nexos, Sørensen, ankom til Methil 7. Decbr. — Nora, Christensen, afgik fra Esbjerg 10. Decbr., bestemt til Hamburg. — Nep'tun, Winther, ank. til Methil 9. Decbr. — Nerma, Nielsen, ankom til Methil 6. Decbr. — Alfa, Nørby, afg. fra Esbjerg 10. Decbr., best. til London.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra Middlesbro 10. Decbr., best. til Tynen.

**Nordsoen.** Wineland, Høgstædt, afg. fra Taikow 7. Decbr. — Nordland, Petersen, ank. til Zaandam 5. Decbr. — Holland, Lund, ankom til Boness 10. Decbr. — England, Andresen, ankom til Windau 5. Decbr. — Rusland, Møller, ankom til Køge 9. Decbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Dordrecht 10. Decbr.

**Urania.** Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 7. Decbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, afgik fra Libau 7. Decbr., best. til London. — Fyen, Hansen, afg. fra Dunston 4. Decbr., ankom til Kbhvn. 7. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Lübeck 5. Decbr. best. til Blyth. — Carl Hechsher, Starck, afg. fra Sunderland 5. Decbr., ank. til Kbhvn. 8. Decbr.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 7. Decbr., ankom til Blyth 8. Decbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Stettin 5. Decbr., best. til Gefle.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, ank. til Newcastle 7. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra London 20. Novbr. bestemt til Savannah. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Cardiff 7. Decbr., best. til Bremerhafen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 5. Decbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Galatz 6. Decbr. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Cardiff 3. Decbr., bestemt til Genua. — Rosenborg, Schultz, ank. til Newcastle 9. Decbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Buenos Ayres 1. Novbr. — Søborg, Fischer, afg. fra St. Vincent 27. Novbr., best. til Campuna. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 8. Decbr., bestemt til Newcastle. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Sevilla 5. Decbr. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Rouen 7. Decbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 9. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Klampenborg, Jensen, ankom til Greker 29. Novbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra River Plate 5. Decbr., best. til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra London 3. Decbr., best. til Genua. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Constantza 8. Decbr., best. til Galatz. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 7. Decbr., best. til River Plate. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., best. til Hartlepool.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 10. Decbr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Lissabon 5. Decbr., best. til Glasgow.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, afgik fra Kbhvn. 10. Decbr., best. til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Grimsby 6. Decbr. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 10. Decbr. — Hermia, Sørensen, afg. fra Burntisland 7. Decbr. — Alice, Hansen, ank. til Grangemouth 7. Decbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Rotterdam 6. Decbr., ankom til Newcastle 8. Decbr. — Bornholm, Jørgensen, afgik fra Methil 7. Decbr., best. til Kiel. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 9. Decbr., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 4. Decbr., ankom til Kjøge 6. Decbr.

**Danmark.** Rolf, Madsen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., bestemt til Methil. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Burntisland 7. Decbr. — Ansgar, Reese, ankom til Libau 28. Novbr. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Burntisland 7. Decbr., bestemt til Aarhus. — Hamlet, Sommer, ankom til Riga 9. Decbr. — Helge, Matthiessen, afgik fra London 9. Decbr., best. til Blyth.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr. — Siam, Schøning, pass. Gibraltar 5. Decbr.

**Ærø.** Erindring, Hansen, ank. 9. Decbr. til Aarhus. — Enigheden, Svane, ankom 3. Decbr. til Odense. — Energi, Nielsen, ank. 4. Decbr. til Methil. — Gæa, Knudsen, ank. 5. Decbr. til Trelleborg.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Kronstadt 30. Novbr., best. til Hull. — London, Bom, afg. fra Kbhvn. 8. Decbr., best. til Tyne. — Paris, Nielsen, ank. til Methil 6. Decbr.

**Myren.** Anna, Moyell, afgik fra Dunkirk 6. Decbr., best. til Liverpool. — Clara, Jensen, ankom til Norrsundet, Gefle, 9. Decbr. — Kai, Thomsen, afgik fra Aarhus 10. Decbr., bestemt til Riga.

**Ægir.** Svend, Bønnelycke, afgik fra Aarhus 6. Decbr., best. til Wearmouth. — Erik, Steen, ank. til Rotterdam 7. Decbr.

**Skjalm Hvide.** Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Messina 4. Decbr., best. til Baltichport.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Cingalese, Tbomsen, ank. til Arika 3. Decbr. fra Valparaiso. — Serapis, Laursen, sejlet fra Port Natal 5. Decbr. til Delagoa Bay. — Emilie, Thomsen, sejlet fra Ymuiden 4. Decbr. til Macassar. — Casma, Sonnicksen, indkom til Auckland 8. Decbr. med Havari paa Rejsen fra Ny Caledonien til Philadelphia.

**Fans. Sønderho.** Merida, Jørgensen, pass. Prawle Point 23. Novbr. — Elisabetha, Fischer, ank. 7. Decbr. til Liverpool fra Rio Grande.

**Kjøbenhavn.** Alexandra, Ankensen, sejlet fra Port Elisabeth 23. Novbr. til Westport via Sidney.

**Rønne.** Veset, Ølsted, ank. til Frihavnen 5. Decbr. — Ane Cathrine, Petersen, ank. til Rügenwalde 5. Decbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 5. Decbr.

**Svendborg.** Psyche, Nielsen, ank. til Faaborg 2. Decbr. — Concordia, Henriksen, ank. til Holtenu 2. Decbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Cuxhaven 6. Decbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Aiguillon 5. Decbr. — Adolfine, Andersen, ank. til Aarhus 6. Decbr. — Flora, Sørensen, ank. til Skien 7. Decbr. — Martha, Hansen, ank. til Assens 4. Decbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Christiania 3. Decbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til Fowey 4. Decbr. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Kallundborg 4. Decbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Nykjøbing F. 5. Decbr. — Frejr, Hansen, ankom til Dieppe 6. Decbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Stettin 5. Decbr. — Brødrene, Hansen, ankom til Grimsby 6. Decbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Boness 6. Decbr. — Agnete, Møller, ank. til Gøteborg 6. Decbr. — Knud, Jensen, ankom til Warkworth 6. Decbr. — Mercur, Lund, ank. til Frederiksstad 7. Decbr. — Diana, Larsen, ankom til Aarhus 8. Decbr. — Julie, Hedegaard, Hansen, ank. til Swinemünde 8. Decbr. — Haabet, Andreassen, ank. til Aarhus 8. Decbr. — Fanny, Mikkelsen, ank. til Drøbak 7. Decbr. — Vera, Jensen, ank. til Kallundborg 2. Decbr. — Hansine, Nielsen, ankom til Nysted 7. Decbr. — Anna Kirstine, Frantsen, ankom til Landskrona 3. Decbr. — Odin, Andersen, ank. til Svendborg 9. Decbr. — Svafva, Nielsen, ank. til Svendborg 3. Decbr. — Fortuna, Christiansen, ank. til Svendborg 8. Decbr.

**Ærø.** Zephyr, Hansen, ank. 2. Decbr. til Pensacola fra Dakar. — Hekla, Jørgensen, ank. 3. Decbr. til Leith-Fjorden. — Marthing, Friis, ank. 4. Decbr. til Rudkjøbing. — Nansen, Petersen, afg. 3. Decbr. fra St. Louis (Afrika) til Barbados. — Kodan, Andersen, ankom 4. Decbr. til Åhus. — Mathilde, Hansen, ank. 3. Decbr. til Rudkjøbing. — Marie, Boye, afgik 30. Novbr. fra Charlestown til Nykjøbing S. —

Marie, Rasmussen, ank. 3. Decbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Kirstine, Kromann, afg. 3. Decbr. fra Kjøbenhavn til Kallundborg. — Paket, Friis, ank. 2. Decbr. til Kjøbenhavn fra Marstal. — Hertha, Krull, ank. 3. Decbr. til Antwerpen. — Anne, Johansen, ank. 3. Decbr. til Odense fra Kjøbenhavn. — Niels, Jensen, ank. 5. Decbr. til Landskrona. — Dronning Louise, Christensen, ank. 5. Decbr. til Methil. — Ino, Weber, ank. 5. Decbr. til Leith. — Elise Marie, Olsen, er ankommen til Helsingborg. — Mindet, Rasmussen, ank. 3. Decbr. til Kjøbenhavn fra Egersund. — Caroline, Philipsen, ank. 3. Decbr. til Kjøbenhavn fra Wismar. — Enigheden, Hansen, ank. 2. Decbr. til Kjøbenhavn fra Egersund. — Fred, Friis, var 1. Decbr. til Ankers ved Cuxhaven paa Rejse fra Esbjerg til Frederiksstad. — Fædrenes Minde, Christensen, ank. 4. Decbr. til Danzig. — Duen, Christensen, afg. 27. Novbr. fra Marcielle (Spanien) til Køge. — Malfridur, Hansen, ank. 4. Decbr. til Kjøbenhavn fra Wismar. — Alf, Rasmussen, ankrede 2. Decbr. ved Helsingør paa Rejse fra Halmstad til England. — Caroline, Hansen, ank. 4. Decbr. til Kjøbenhavn fra Kolding. — Frem, Folmer, var 29. Novbr. sejlklar i Gibraltar, best. til Larusse (Marokko) — Lucinde, Christensen, pass. 27. Novbr. Gibraltar øst-gaende. — Nielsine, Christensen, ank. 6. Decbr. til Bogense. — Anna Dorthea, Rasmussen, ank. 5. Decbr. til Odense. — Fortuna, Schmidt, ank. 5te December til Odense. — Harboe, Hansen, ank. 6. Decbr. til Odense fra Stralsund. — Christian den 9ende, Christensen, ank. 6. Decbr. til Dysart. — Ellen, Lauritzen, ank. 7. Decbr. til Kjøbenhavn. — Laurine, Kastrup, ank. 5. Decbr. til Gøteborg. — Lauritz, Folmer, ank. 6. Decbr. til Kjøbenhavn. — Ægir, Rasmussen, ank. 6. Decbr. til Præstø. — Mette Andersen, ank. 6. Decbr. til Aalborg. — Ellen, Svane, ank. 6. Decbr. til Kallundborg. — Debora, Rasmussen, ank. 6. Decbr. til Aalborg. — Expres, Boye, ank. 6. Decbr. til Kiel. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 9. Decbr. til Gøteborg. — Fred, Friis, ank. 7. Decbr. til Frederiksstad. — Frem ank. 1. Decbr. til Marokko. — Fredensborg, Kisby, ank. 8. Decbr. til Barbados. — Gerda, Hansen, ank. 6. Decbr. til Irvine. — Aerial, Madsen, ank. 29. Novbr. til St. Yves. — Familien, Mortensen, afgik 6. Decbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Else, Mortensen, ank. 7. Decbr. til Kjøbenhavn fra Kallundborg. — Maren Christine, afg. 7. Decbr. fra Kjøbenhavn til Ærøskøbing. — Lauritz, Folmer, ank. 7. Decbr. til Kjøbenhavn fra Stralsund. — Juno, Gottfredsen, ank. 6. Decbr. til Korsør fra Rostock. — Kirstine, Rasmussen, ank. 9. Decbr. til Christianssand. — Marie, Boye, ank. 8. Decbr. til Rørvig. — Mine, Andersen, afg. 6. Decbr. fra Kjøbenhavn. — Mathilde, Rasmussen, ank. 7. Decbr. til Kjøbenhavn. — Duen pass. 1. Decbr. Gibraltar.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 6. Decbr. til Køge fra Rostock.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal.** I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa *Havrevlen* 11 Fod.

I *Kanalen* 11½ Fod.

Paa *Fjordgrunden* 11 Fod.

**Sundet. Kjøbenhavn. Søminekorpsets Øvelsesplads.** Den 13de December 1901 inddrages Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Mellemfort* og *Prøvesten*. Samtidig slukkes Varselfyrene paa begge Forter.

**Smaalands-Farvandet. Laaland N. Urne.** Ved *Raaga-Sund* er ud for *Urne* bygget en 600 Alen lang Anlægsbro. Brohovedet er 90 Alen langt og 12 Alen bredt samt har 3 Fod højt Bolværk paa Ø- og N.-Siden. Ved den yderste Del af det Ø-lige Bolværk er 10 Fod Vand. En 25 Alen bred Rende med 10 Fod fører ind til Broen. 54° 57' N. Br. 11° 17' Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Følgende Fyrskibe ville blive inddragne til de anførte Tider, for saa vidt det ikke har været nødvendigt allerede tidligere at inddrage dem: *„Finnarundet“* og *„Vestra Banken“* den 11te December, *„Kopparstenarne“* den 16de December, *„Almagrundet“* omtrent den 20de December, *„Grundkallen“* og *„Svenska Björn“* den 31te December.

**Ystad.** I Indløbet til *Ystad* er Dybden nu 17¼ Fod med Middelvandstand.

**Hörvik Havn.** Paa *Hörvik Havns* Ø-Moles Hoved er midlertidigt tændt et rødt, fast Fyr. 56° 2' 35" N. Br. 14° 46' 15" Ø. Lgd.

**Fyrskibet „Grepn“.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet *„Grepn“* den 4de December 1901 inddraget fra Station.

**Tyskland. Greifswalder Bodden.** En Lægter er sunken i 21 Fod Vand, 1½ Kml. N. 45° Ø. fra Fyrskibet *„Palmer Ort“*. En Vragtønde med Ø-lig Topbetegnelse er udlagt ½ Kbl. Ø. t. S. for Vraget. 54° 13' N. Br. 13° 25' Ø. Lgd.

**Rügen. Stubbenkammer.** Fra *Stubbenkammer* høje Kyst gives nu til Forsøg Taagesignal med To-Skud hver 3 Minutter, 5 S. Pause mellem Skuddene. Skibsførere anmodes om at sende Iagttagelser om, hvorledes Signalet høres, til „Wasserbauinspektion“, *Stralsund*.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Vrången.** Mellem *Nøtterø* og *Tjømsø* ere følgende Grunde fundne:

19 Fods Boen *Styrsviksboen* midt i Skibsløbet, 180 Alen fra *Sevikodden* i Retning af den største *Skjærnesholmes* V.-Kant. 59° 10' 18" N. Br. 10° 24' 7" Ø. Lgd.

18 Fods Boen *Sevikboen* 240 Alen fra *Sevikodden* i Retning mod *Kjøbmandsskjær* Trankogeri. 59° 10' 19" N. Br. 10° 23' 50" Ø. Lgd.

En 16 Fods Bo i Linien *Gryteskjærboens* Sømærke overet med N.-Pynten af *Gryteskjær*, c. 220 Alen fra dette. 59° 10' 6" N. Br. 10° 24' 42" Ø. Lgd.

2 Favne Grunden N. for den V.-ligste *Skjærnesholme* ligger 65 Alen N.-ligere end angivet i Kortet; den er c. 160 Alen lang i Ø. og V. med to 2 Fv. Puller. Den Ø.-ligste ligger paa 59° 10' 14" N. Br. 10° 24' 5" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Et Vrag er sunket c. 8 Kml. S. 54° V. fra Fyrskibet *„Noord-Hinder“* og i N. 14° V. fra Fyrskibet *„West-Hinder“*. En Jernmast er c. 4 Fod over Vandet ved Lavvande. 51° 31' N. Br. 2° 27' Ø. Lgd.

**Norge. Trondhjemsløden. Fosenvaagen.** En 7 Fods Grund *Guldskistarren* er funden 5½ Kbl. SØ. t. Ø. ¾ Ø. fra 9 Fods Grunden med Stage ud for *Fosenvaagen*. 63° 38' 15" N. Br. 9° 26' 8" Ø. Lgd.

En 7 Fods Grund *Lillesundstarren* er funden mellem *Ligskjæret* og *Vaaghalven*. 63° 38' N. Br. 9° 24' Ø. Lgd.

**Tyskland. Helgoland. Sellebrunnen.** Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er Fløjtetønden *Sellebrunnen* drevet c. 4 Kbl. SØ. hen.

**Elben. Altona.** En Pram er sunken i Farvandet tværs ud for *Altona* Landingsbro. Et Fartøj med rødt Flag over en sort Ballon og om Natten en grøn Lanterne over en hvid ligger ved Vraget. Vises den sorte Ballon over det røde Flag, skulle Dampere gaa langsomt forbi Stedet.

**Holland. Friesche Zeegat. Gat van Schiermonnikoog.** I *Gat van Schiermonnikoog* er udlagt to Spidstønder Nr. 1 og 2 med Kors og en Stumptønde med Kryds. Stumptønderne have Nr. 1—3.

**Zuiderzee.** Skiverne og de rød og sort tærnedede Stumptønder paa V.-Kant af *Oude Vlde* og paa *Lutjeswaard* ere inddragne.

**Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Zandweg. Zandweg** to nye Ledefyr ere nu tændte og de gamle slukkede.

I *Noordgeul* er den ødelagte Duc d'Albe borttaget og Afmærkningen inddragen.

**Zeegat van Brouwershaven. West Hellegat.** I *West Hellegat* er den mindste Dybde nu 12 Fod ved dagligt Lavvande.

**Zeegat van Goeree. Vuile.** I den V.-lige Del af *Vuile* har Stumptønde uden Nummer nu faaet Nr. 0.

**Schelde.** I *Roompot* har den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 5 nu Diamant som Topbetegnelse. I *Zuidergat* ombyttes for Vinteren Stumptønderne Nr. 31 og 36 med sorte Vagere, derimod ikke Stumptønde Nr. 35.

**Skotland. Inverness Firth.** Et 60 Fod højt, kendetligt Vandtaarn er opført paa Ø.-Pynten ved Indløbet til *Inverness Firth*, 20 Fod over Vandet, fra *Chanonry Point* Fyr i N. 65° Ø., 14½ Kbl. og fra *Campbelltown* Pierhoved i N. 20° V. 57° 35' N. Br. 4° 3' V. Lgd.

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

**England. Dungeness East Bay.** Vraget af Skonnerten *„Pride of Dee“* ligger sunket i *Dungeness East Bay*. En Vragtønde er i 5½ Fv. Vand udlagt ved Vraget. 50° 57' 0" N. Br. 1° 0' 15" Ø. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Wexford.** En rød og hvid vandret stribet Lys- og Fløjtetønde, mærket *„North Suar“*, der viser hvidt, fast Fyr, er i 10¼ Fv. Vand udlagt uden for *Wexford Har-*

*bour*, fra *Rosslare Point* Fyr i N. 84° Ø., 2 $\frac{1}{4}$  Kml. 52° 20' N. Br. 6° 17' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Lorient. Les Errants.** Tønden ved *Les Errants* i *Passe Sud* ved *Lorient* er ombyttet med en sort Spirtønde med Cylinder. 47° 41' 8" N. Br. 3° 22' 23" V. Lgd.

**Gironde. Pointe de Grave.** Vandstandsmaaleren paa *Pointe de Grave* er borttagen og det hvide, faste Fyr ved den slukket. 45° 33' 48" N. Br. 1° 3' 32" V. Lgd.

**Passe de By.** Omtrent den 1. December 1901 flyttes følgende Lystønder paa Grund af Løbets Forandring saaledes:

**By røde Lystønde** Nr. 32, der viser grønt Fyr, c. 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. NV. hen. 45° 22' 40" N. Br. 0° 48' 50" V. Lgd.

**Castillon røde Lystønde** Nr. 34, der viser grønt Fyr, c. 7 $\frac{1}{2}$  Kbl. SSV. hen. 45° 20' 13" N. Br. 0° 47' 27" V. Lgd.

**Mets sorte Lystønde** Nr. 29, der viser rødt Fyr, c. 10 $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. hen. 45° 19' 33" N. Br. 0° 45' 58" V. Lgd.

**Mapon.** Samtidig med Tændingen af det nye *Trompe-loup* Fyr foretages følgende Forandringer i det indre *Médoc* Løb: Den sorte Lystønde Nr. 31, *La Marechale*, der viser rødt Fyr, inddrages. En rød Lystønde Nr. 36 „bis“, der viser grønt Fyr, udlægges 1 $\frac{1}{4}$  Kbl. V. for Fyrskibet paa 45° 17' 11" N. Br. 0° 45' 49" V. Lgd.

**Dordogne.** De tre Tønder E6, E10 og E14 ved Ø.-Siden af *Platin de Saint Vincent*, ved Ø.-Siden af *Platin l'Estey Neuf* og ved Ø.-Siden af *Platin de Moussey* ere ombyttede med røde Spidstønder uden Topbetegnelse.

**Afrika V.-Kyst. Monrovia Bugt. Kap Mesurado.** Paa *Kap Mesurado* er tændt et hvidt, fast Fyr. Graat Fyrtaarn paa samme Plads som det gamle. 6° 19' 10" N. Br. 10° 49' 25" V. Lgd.

**Prince Edwards Island. Boughton River. Annandale.** Ved *Annandale* er det bageste hvide, faste Ledefyr flyttet og staar nu N. 58° V., 2,050 Alen fra Forfyret. Flammens Højde: 76 Fod. Synsvidden: 14 Kml. i Fyrlinien. Hvidt, 63 Fod højt Fyrtaarn, Forfyrets Taarn er rødt med hvid Diamant. Det røde, faste Fyr paa NV.-Hjørnet af *Annandale* Værft er slukket.

**Nova Scotia. Halifax Harbour.** I *Halifax Harbour* er ud for *Dartmouth* funden en lille Klippegrund med 23 Fod Vand, fra Savmøllen i S. 51° V., 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. og fra Bryggeriet i S. 41° Ø. 44° 39' N. Br. 63° 35' V. Lgd.

**New Brunswick. Bay of Fundy. Machias Seal Island.** Paa *Machias Seal Island* er Flammens Højde for det NV.-lige, hvide, faste Fyr 74 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Hvidt, ottekantet, 55 Fod højt Taarn med rød Lanterne. 44° 30' 7" N. Br. 67° 6' 19" V. Lgd. For det SV.-lige Fyr er Flammens Højde 70 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Hvidt, ottekantet, 51 Fod højt Taarn. Mellem Fyrtaarnene ligger Fyrpasserens hvide Bolig. Bygningen til Taagesignalet er brun og staar paa Øens SØ.-Kyst, S. 28° Ø. fra det SØ.-lige Fyr.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Blue Hill Bay. Bar Island. Trumpet Island.** En sort og hvid lodret sribet Spirtønde er i 17 Fod Vand. Lavvande, udlagt paa *Trumpet Island* Barre, fra *Blue Hill Bay* Fyr i S. 89° Ø. og fra Stagen paa *Ship and Barges* i N. 30° V.

En sort Spirtønde Nr. 0 er i 29 Fod Vand udlagt  $\frac{1}{16}$  Kml. N. 59° Ø. fra *Bar Island* NV.-Pynt, fra *Blue Hill Bay* Fyr i N. 65° Ø. og fra Stagen paa *Ship and Barges* i N. 24° V.

**Massachusetts.** Fyrskibet „*Nantucket Shoals*“ Nr. 66 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

**Rhode Island. Narragansett Bay. Hog Island Shoal.** Et hvidt, fast Fyr af 4. Orden er tændt uden for *Hog Island* SØ.-Pynt. Det vises fra et hvidt Jerntaarn, der staar i 12 Fod Vand,  $\frac{5}{8}$  Kml. S. 68° V. fra *Muscle Bed Shoals* Fyr. Flammens Højde: 52 Fod. Synsvidden: 12 $\frac{1}{2}$  Kml. Det lyser fra N. 5° V. gennem N., Ø., S. og V. til N. 65° V. 41° 37' 57" N. Br. 71° 16' 22" V. Lgd.

Samtidig er *Hog Island Shoal* Fyrskib Nr. 12 permanent inddraget.

**Connecticut. New London Harbour. Black Ledge.** Baaken paa *Black Ledge* er ødelagt. En midlertidig trekantet Baake er opført.

**New York. Long Island. Gardiners Bay.** Mellem *Gull Island* og *Old Silas Shoal* ligger en 8 Fods Klippe c.  $\frac{1}{4}$  Kml. S. 76° V. fra det Sted, hvor Damperen mentes at have stødt, og c. 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 72° Ø. fra *Old Silas Rock*. 41° 11' 34" N. Br. 72° 8' 26" V. Lgd.

**New York Bay. Sandy Hook.** Omtrent den 30. November 1901 flyttes Taageklokken paa NV.-Pynten af *Sandy Hook* c. 400 Alen V. hen.

**Sandy Hook Bay. Waackaack.** Det gamle *Waackaack* hvide Fyrtaarn tæt ved Jerntaarnet,  $\frac{1}{4}$  Kml. S. for *Point Comfort*, er borttaget.

**New York. New York Upper Bay. Governors Island.** Paa Grunden ud for *Governors Island* SV.-Pynt anbringes Bol-

værk ud til 20 Fods Dybde. Det er kendeligt afmærket saavel Dag som Nat.

**Maryland. Choptank River. Sharps Island.** En sort Spirtønde er i 16 Fod Vand udlagt ved Grunden ud for *Sharp Island* S.-Ende, fra *Sharps Island* Fyr i S. 5° V. og fra *Cooks Point* i S. 54° V.

**South Carolina.** Fyrskibet „*Charleston*“ Nr. 34 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 29 inddraget. Fyrene ere uforandrede, men Taagesignal gives nu med en 8 Tommers Fløjte. Er denne i Uorden, gives Signal med Klokke.

**Mosquito Creek.** Fyrbaaken, hvorfra Fyr Nr. 1 i *Mosquito Creek* vises, er ødelagt, og Fyret slukket. Baaken skal atter opføres og Fyret tændes snarest muligt.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nordamerika. Alabama. Sand Island.** Taarnet med Klokken til Taagesignal paa SØ.-Siden af *Sand Island* er flyttet og staar nu tæt Ø. for Fyrtaarnet.

**Texas. Matagorda Bay.** En rød og sort vandret sribet Spidstønde er i 10 Fod Vand udlagt tæt V. for et Vrag, som er sunket S. 23° Ø. fra *Sand Point* og fra Mundingen af *Powderhorn Bayou* i N. 35° Ø.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I September 1901 kunde Barren ved *Rio Grande do Sul* kun i 15 Dage passeres med et Dvbgaaende af 12 $\frac{1}{2}$  Fod.

**Argentina. Rio de la Plata.** Indløbet til *Rio de la Plata* skal afmærkes med fem Fyrskibe, saaledes:

Et Fyrskib, der viser rødt, fast Fyr paa Karantæne-Ankerpladsen paa *Buenos Aires* Red paa Højde med Lystønde K. 23.

Fyrskibet „*Banco Chico*“ med et hvidt Fyr og regelmæssige Blink. 34° 45' S. Br. 57° 34' V. Lgd.

Et Fyrskib, *Faro Intermedio*, med rødt, fast Fyr. 34° 56' S. Br. 57° 18' V. Lgd.

Fyrskibet „*Punta Indio*“ med et hvidt Fyr og uregelmæssige Blink. 35° 5' S. Br. 57° 8' V. Lgd.

Fyrskibet „*Punta Piedras*“ med et hvidt Fyr og regelmæssige Blink. 35° 11' S. Br. 56° 38' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Faraman.** Ved *Faraman* gamle Fyrtaarn, c. 6 $\frac{1}{2}$  Kbl. SV. for Fyret, gives til Forsøg Taagesignal med Et-Skud hver 5 Minutter.

**Italien. Brindisi.** Ved *Brindisi* arbejdes i Løbet til den indre Havn. En sort Ballon hejst betyder, at Løbet er spærret. Et rødt Flag betyder, at Skibe maa passere, og det vises hen imod den Side, paa hvilken det skal passeres. Dampskibe skulle give Signal med Dampfløjten og gaa langsomt.

**Østerrig-Ungarn. Øen Cantafico.** Fyret paa *Pynt Cantafico* er flyttet til 42° 39' 38" N. Br. 18° 4' 40" Ø. Lgd.

**Øen Oruda NNW.** Midt paa 4 Fods Revet 1 Kml. NNW. for *Øen Oruda* N.-Pynt er rejst en 19 Fod høj Stage med Ballon. 44° 33' N. Br. 14° 33' Ø. Lgd.

**Pola.** I den første Halvdel af December 1901 inddrages Fyrskibet i *Pola* Koffardihavn. I Bugten *St. Pietro*, paa NW.-Kysten, tændes 2 hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 34 og 27 Fod. Fyrpæl. 44° 53' N. Br. 13° 50' Ø. Lgd. Paa Taget af et Hus tæt N. for *Arenaen* tændes to grønne, faste Fyr vandret for og i 5 Fods Afstand fra hinanden. Flammens Højde: 66 Fod.

**Grækenland. Piræus. Cara Krakari Bølgebryder.** Yderenden af Bølgebryderen, der udgaar fra *Cara Krakari*, er nu afmærket med et hvidt, fast Fyr over et rødt, fast Fyr. Flammens Højde for det hvide Fyr: 35 Fod. Jernpæl. 37° 56' N. Br. 23° 37' Ø. Lgd.

**Rusland. Dnieper Bugt. Kinburn.** Baaken paa Yderenden af *Kinburn* Landtunge er ødelagt af Is og opføres foreløbig ikke igen.

**Dnieper Leman. Pynt Stanislav.** Fyrskibet ved *Pynt Stanislav* har nu en Ballon paa hver Mast.

**Tendra. Djarilgatski.** Paa Yderenden af Landtungen *Djarilgatski* opføres en rød, 63 Fod høj Fyrbaake,  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 64° V. fra den anden Baake paa *Djarilgatski*.

**Azovske Hav. Temriuk.** I det nye Farvand til *Temriuk* er Dybden aftagen 3 à 4 Fod, hvorefter Sømærkerne ere inddragne. Farvandets Retning er angivet ved Prikker.

**Tuabs.** De to grønne, faste Fyr ved Yderenden af den nye Mole ved *Tuabs* er ombyttet med to røde, faste Fyr i 5 Fods Afstand fra hinanden. Flammens Højde: 31 og 36 Fod. De lyse fra S. 76° Ø. gennem S., V og N. til N. 13° Ø. Med S.-lig Storm kan Fyrene ikke tændes. 44° 5' N. Br. 39° 3' Ø. Lgd.

## Den N-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Dybde i Suez-Kanalen. Fra den 1ste Januar 1902 er det tilladt Skibe med et Dybgaende af 26 feet 3 inches at gaa gennem *Suez Kanalen*, hvilket er 8 inches mere end det nu tilladte Dybgaende.

## Asiens Ø-Kyst med Japan.

**Tonkin. Cua Hoi.** Løbet over *Cua Hoi Barre* er afmærket saaledes:

En sort Spidstønde Nr. 1 med Cylinder i 8 Fod Vand over Kortets Nulpunkt. 18° 45' 20" N. Br. 105° 45' 15" Ø. Lgd. En rød Spirtønde Nr. 2 med afkortet Kegle i 17 Fod Vand. 18° 43' 50" N. Br. 105° 46' 45" Ø. Lgd. En rød Spidstønde Nr. 4 med Kegle i 8 Fod Vand. 18° 44' 35" N. Br. 105° 46' 10" Ø. Lgd. En rød Spidstønde Nr. 6 med Kegle i 8 Fod Vand. 18° 45' 0" N. Br. 105° 45' 50" Ø. Lgd. En rød Spidstønde Nr. 8 med Kegle i 8 Fod Vand. 18° 45' 10" N. Br. 105° 45' 40" Ø. Lgd.

**China. Hungwa Sound.** En 1/4 Fv. Grund er rapporteret at ligge i *Hungwa Sound*, 3 Kml. N. 44° V. fra *Pyramid Island*. 25° 24' N. Br. 119° 25' Ø. Lgd. Den er forbundet med den lille Ø 2 1/2 Kml. NV. for *Pyramid Island*.

**Pecheli Bugt. Sha Lui Tien NØ.** 3 Fv. Dybde er funden 10 2/3 Kml. N. 70° Ø. fra *Sha Lui Tien Fyr* og 10 Fv. 1/2 Kml. S. 87° Ø. derfra. 38° 59' N. Br. 118° 43' Ø. Lgd.

**Rusland. Vladivostok. Egerscheid.** *Egerscheid Fyr* er nu hvidt, fast.

**Japan. Goto Islands. Kaba Sima S.** S. for *Kaba Sima* ere følgende Grunde fundne:

En Klippe med 5 1/2 Fv., *Kadonosone*, 3 1/2 Kml. S. 77° Ø. fra *Kusa Shima*, og i S. 20° Ø. fra *Kaba Sima* Ø-Pynt.

En Klippe med 3 3/4 Fv., *Aimose*, 7 1/2 Kbl. N. 10° Ø. fra *Kusa Shima* Ø-Pynt og i S. 86° V. fra *Kaba Sima*.

En 3 Fods Klippe, *Kusashima No Asaiwa*, 3 Kbl. S. 25° V. fra *Kusa Shima* og i S. 70° Ø. fra *Tatara Sima* N-lige Top.

*Kusa Shima* ligger paa 32° 43' N. Br. 128° 57' Ø. Lgd.

**Kii. Owasi Bay.** I *Owasi Bay* ligger en 1 1/2 Fv. Klippegrund 5 Kbl. S. 34° V. fra *Kenashi Iwa* og i N. 51° V. fra *Togashira Sima*. 34° 4' N. Br. 136° 15' Ø. Lgd.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigt og sikkert fra

**C. Mollerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

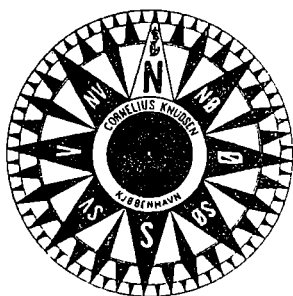
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
Patent Tidsglas. Saltmaalere.  
Sextanter og Oktanter.  
Barometre, \* Thermometre,  
Manometre, Indicatorer.  
Tegnebestikker Parallellinealer.  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

## Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

## Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

**M. H. JÆGER,**

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

## V. Børsholt,

Aalborg.

Algade 20.

Stort Lager af prima Skibsbrød.

## PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

## Aalborg Brøndums Akvavitter.

## Skibsbyggere.

En dygtig Skibsbygger, der har Lyst til at nedsætte sig ved en mindre Provinshavn, søges til at bestyre et paatænkt Beddingsanlæg. Selvskreven Billet med Angivelse af Vedkommendes tidligere Virksomhed og om hvor megen Driftskapital han raader over, bedes sendt under Mærket: „Skibsbygger 15577“ til **Aug. J. Wolff & Co.'s Ann.-Bur., Kjøbenhavn.**

AALBORG MARGARINEFABRIKS

## Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



med 12% Smørfedt  
å 79 Øre pr. Pund.



med 2% Smørfedt  
å 65 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvallfæter, som selv til varmo Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gømsyr.

Faas overalt.

## A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

## Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i fjerdg. af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begæran.

Halmstads Beck-, Rafinaderi- og Taktjärefabrik.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

## Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

## Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner

fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....	93	93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....		77	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....		101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn .....		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Carl .....		42 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog .....	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold .....		59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania .....		48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	49
Union .....		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
Dampsk. af 1896 .....	83	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83
Østasiatiske .....	96	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
Østersøen .....		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordøen .....		53 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	57
Torm .....		92	97
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	55
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> foren. Dampsk. ....	99	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — — —		—	—
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Norden .....		—	—
<b>Stats og Kredittforen. Obligationer.</b>			
8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 uopsig. Stats .....	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Husejer Kreditk. ....		83	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Kbhvns Kreditf. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — 2. Serie ..	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — 1. — — —	95 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		87	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — 7 — — —	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Landkreditk. 3 — — —		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		134 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	135 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....	125	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125
Landmandsbank .....		121	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank .....		120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122
Grundejerbank .....		102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103
Burm. & Wain .....		70	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr. ....	110	110	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier .....	107	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	107

Vekselkurser d. 10. Decbr. 1901.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.15	18.11
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Decbr. 1901.

Russiske Noter .....	216.40
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Russiske Consols .....	99.70
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> 0/0 — Boden Kredit .....	93.90
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Mexikanske 1899 .....	97.80
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Rumænske Stats .....	92.70
4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> — — — 1890 .....	79.50

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

Forenede Dampskibsselskab 6,000, „Danmark“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 8,000, „Østasiatiske“ 78,000.

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

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom. Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Videnskab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

**N. WULFF,**  
Skibsprovanteringsforretning.  
Kallundborg.

**Babcock & Wilcox**  
Land- og Rørkedler  
samt Overhedere  
fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

**Wald. Petersen's**  
Kjødudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

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

**C. Bonnesen,**  
Skibsbygmester.  
Værft og Skibsmedie  
ved nordre Red.  
Bopæl: Classensgade 11, 3.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

**F. Kriel,**  
Østerbro 12, Aalborg,  
lige ved Teglgårdshavn.  
Skibsprovantering og Maler-  
vareforretning.  
Telefon 165.

**J. Melander,**  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Anders Nielsens**  
Fedevarerforretning.  
Fredericiagade 27.

Syge helbredes.  
Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

Lægemedlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område, er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre, at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elixir, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgning efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktors Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangeaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemedel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer aflagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaaet omkring efter at have benyttet Lægemedlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgivet som uhelbredelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjerne-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæreonder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervositet, Febersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbausende kort Tid. Delvis Lamhed, Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra, Hjertesygge og Hæmorhoider kureres hurtigt og varigt. Dette Middel renser hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodcirkulation og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personanseelse« hos Livets Elixir — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom De lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaaende Post.



## To engelske Domme.

„Ragnheidur“ mod „Northward Ho“.

Den danske Skonnert Ragnheidur befandt sig d. 21. Oktbr. 1901 mellem Kl. 2 og 3 om Natten paa Højden af St. Kilda paa Rejsen fra Aberdeen til Liverpool. Kursen var V. S. V., Lanterneerne brændte klart og man havde et klart Lys i Nathuset, hvilket Lys viste agter efter og over begge Laaringer.

Man bemærkede nu en Dampers Toplanterne i omtrent 5 Kvartmils Afstand agter; Damperen kom stadig nærmere, og da den var i en Afstand af  $\frac{3}{4}$  Kvartmil og det ikke saa ud til, at den vilde gaa af Vejen, brugte de om Bord paa Ragnheidur deres Taagehorn, og en af Lanterneerne fra Nathuset blev taget frem og vist fra Hækken. Til Trods for disse Signaler, og skønt der blev raabt over til Damperen, stødte den dog imod Ragnheidur og ramte dette Skib agter om Bagbord, hvorved der fremkom en saa betydelig Skade, at Ragnheidur kort efter sank.

Efter Trawleren Northward Ho's Fremstilling befandt dette Skib sig den omtalte Nat i Nordatlantenhavet med Kurs V. og en Fart af 8 Knob. Lanterneerne brændte klart. Man bemærkede da i en til to Skibslængders Afstand og en halv Streg til Styrbord et svagt hvidt Lys, hvilket viste sig at være om Bord paa Ragnheidur; Maskinen blev straks slaaet fuld Kraft bak, men forinden Farten var gaaet af Skibet, ramte det Ragnheidur, der kort efter sank. Trawleren fik ingen Skade.

Ved Admiralitetsrettens Dom af 2. Decbr. 1901 erklæredes Ragnheidur alene skyldig i Sammenstødet. Dommeren udtalte ved Domsafsigselen bl. a. følgende:

Ragnheidur fulgte ikke de i de internationale Søvejsregler givne Regler om Lanterneer. De to Nathuslanterneer, der jo var anbragte saaledes, at de kastede Lys ned paa Kortet, men ikke var bestemt til at kaste Lys ud over Søen, opfyldte ikke Betingelserne i Art. 10, hvor det hedder: „Et Fartøj, som indhentes af et andet, skal fra Hakkebræddet vise det sidst nævnte Fartøj en Lanterne med hvidt Lys eller et Blus. Det hvide Lys, der i Henhold til denne Artikel skal vises, kan føres i en fast anbragt Lanterne; men i saa Fald skal denne være saaledes indrettet, anbragt og skærmet, at den kaster et uafbrudt Lys over en Bue af Horisonten paa 12 Kompassregler, nemlig fra ret agterud til 6 Streger paa hver Side af Fartøjet, og saaledes, at Lyset er synligt i en Afstand af mindst 1 Kvartmil. Denne Lanterne skal derhos føres saa nær som mulig i samme Højde som Sidelanterneerne.“ Anbragt paa Plads var disse Nathuslamper ikke fyldestgørende, men det var heller ikke tilstrækkeligt, at Nathuslampen blev vist over Hækken, idet en Nathuslampe er saaledes indrettet, at den ikke, naar den holdes i Haanden, kan kaste et virkningsfuldt Lys ud over Søen agter for Skibet. Selv om det maatte antages, at der havde været Mangler ved Trawlerens Udkig, kunde det ikke siges, at disse Mangler ogsaa vilde have medført, at man ikke havde set Ragnheidur, hvis dette Skibs Hæklys havde været fyldestgørende.

Endvidere kunde det ikke tilskrives mangelfuldt Udkig, at Lyset ikke saas før lige tilsidst, men dette maatte tilskrives den Omstændighed, at Lyset først vistes, da Trawleren kun var 2 Kabellængder borte. Grunden hertil var aabenbart den, at Ragnheidurs Fører fejlagtigt mente, at Nathuslanterneerne der, hvor de sad, var tilstrækkelige til at sikre ham mod indhentende Skibe, og derfor først lige i sidste Øjeblik tog en af Lanterneerne og holdt den op over Hækken.

Naar det endelig var blevet fremhævet, at Trawleren, selv om Lyset vistes for sent, burde have set Skonnertens Skrog, da var dertil at bemærke, at Paabudet om at vise Hæklys var saa klart, at der krævedes meget klare og tydelige Omstændigheder for at man kunde komme til det Resultat, at Skibet, uanset Manglen af Hæklys, burde have været set af det indhentende Skib; disse forelaa ikke i nærværende Tilfælde, og man kunde ikke, selv om Trawlerens Udkig ikke havde været saa godt, som det kunde have været, sige at det var en Fejl fra Trawlerens Side, at man ikke havde set Skonnertens Skrog.

„Nora“ mod „Ibis“.

Den 3. December 1901 afsagde den engelske Appelleret Dom i en Sammenstødssag, der var anlagt af den danske Damper Nora imod den engelske Damper Ibis. Sammenstødet fandt Sted d. 8. Novbr. 1901 paa Themsen, idet Nora var for nedgaaende, Ibis for opgaaende. Efter Noras Fremstilling laa Skibene saaledes, at de kunde passere hinanden Bagbord mod Bagbord, men da Ibis gav to Stød, svarede Nora med to Stød og lagde Roret Styrbord for at passere Styrbord mod Styrbord; da Skibene imidlertid var kommet i en saadan Stilling, at de kunde passere hinanden om Styrbord, gav Ibis et Stød og lagde Roret Bagbord, hvorved der blev Fare for Sammenstød, hvilket ogsaa, til Trods for Noras Manøvrer for at undgaa det, kort efter fandt Sted.

Efter Ibis Fremstilling kunde Skibene passere hinanden Styrbord mod Styrbord, hvorfor den gav to Stød og lagde Roret Styrbord, men pludselig gav Nora et Stød og lagde Roret Bagbord, Ibis gav da haardt Styrbords Ror, gav to Fløjtstød og slog bak i Maskinen; efter at Nora under Bagbords Ror var gaaet for om Ibis, svungede den atter ind for Styrbords Ror og ramte med sin Styrbords Side Ibis Forende.

Retten udtalte, at Ibis alene havde Skylden. Efter en indgaaende Undersøgelse af Skibenes Plads og de nærmere Omstændigheder kom Retten til det Resultat, at Ibis Forklaring ikke kunde staa til Troende, idet den ikke passede med de givne Fakta og endvidere modsigedes af nogle udenfor Sagen staaende Vidner, nemlig Lodserne paa to andre Dampere, der samtidig passerede Sammenstødsstedet.

## Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der i Donau- og Sortehavsfragterne indtraadt en ret betydelig Reaktion, idet Bøget efter Damperrum fløvede stærkt af, og som Følge heraf er Raterne fra disse Distrikter ogsaa overalt lavere. Der udbødes en Mængde Tonnage, der var villig

til at løbe ned i Ballast fra England, og denne Omstændighed, i Forbindelse med at Købmændene saa godt som fuldstændig havde dækket sig for deres Behov, har bevirket Nedgangen. Andre Markeder er ikke lavere, tværtimod Amerika har betalt højere Rater, særlig for Bomuld,

og Markedstonen er i det hele taget bedre. Der gøres imidlertid ikke mange Befragtningsforretninger, og forinden der bliver livligere Begær efter Tonnage, er der heller ingen Sandsynlighed for, at der skal indtræde nogen tilfredsstillende Bedring, thi de Rater, der nu sejles for, kan langt fra kaldes lønnende. I Østersøen er der nu kun ganske enkelte Havne aabne, og fra disse betales endda saa elendige Fragter, at der i de fleste Tilfælde ikke kan sejles for dem uden Tab. Nu staaer Vinteren jo for Døren, Rejserne bliver nemt lange, Isvanskeligheder kan ogsaa støde til, Ekspeditionerne er paa Grund af de korte Dage gennemgaaende daarlige, og det ene med det andet giver kun Udgift i Stedet for Gevinst. Under disse Forhold burde Rederne, i hvert Tilfælde for de værste Vintermaaneder, foretrække at lægge op, thi Udgifterne herved kan i hvert Tilfælde kalkuleres, medens der ved fortsat Sejlads kan opstaa de mest alvorlige Følger. Naar man endda kunde employere Østersøtonnagen andet Steds uden at sætte Penge til, var der jo anden Udvej end Oplægning, men baade Middelhavet og Sejladsen med Kul er ligesaa daarlig en Forretning som Østersøen. Oplægning turde saaledes være det bedste, og vilde det jo ogsaa indirekte støtte Østersømarkedet, naar der bliver saa meget mindre fragtsøgende Tonnage.

Det østlige Marked er fremdeles fast med moderat Begær. Fra Calcutta betales 22/6 til Dundee for Jute pr. Januar, og for Kul finder Befragtnings Sted paa Basis af 5 Rupees til Bombay, 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> til Singapore. For Ris fragtes ikke meget; fra Burmah betales 21/3 O. C. pr. Januar. Bombay betaler 14/ til udsøgt Havn pr. Januar/Febr., og fra Kurrachee kan pr. samme Position opnaas 15/ à 15/6.

Sortehavet og Donau er, som omtalt, flovere, og der kan fra Odessa næppe betinges over 8/6 à 9/ til L. H. A. R. pr. Januar. Der er for et Par store Dampere (over 5,000 Tons) betalt 10/ à 10/3 fra Odessa til Kjøbenhavn pr. Januar/1ste Halvdel Februar, men dette kan ikke gentages. Sulina har pr. 1./15. Januar sidst sluttet til 9/6 N. C., 10/ Hamburg, og fra Donau er Raterne ogsaa lavere med mindre Efterspørgsel. Fra Poti sluttedes nogle Dampere til 14/ à 14/6 for Erts til Antwerpen, Dunkirk eller Middlesbro, December Aflastning.

Middelhavet har slet ikke faa Laster at byde paa, men Raterne er yderst tarvelige, og i Forbindelse med de elendige Kulfragter nedefter ligger her slet ingen Fortjeneste, maaske snarere Tab. Fra Alexandria er betalt 10/ til London eller Hull for December Tonnage, men pr. Januar bydes kun 9/ til direkte Havn. For Fosfat noteres fra Bona 6/9 til Newport, 7/3 Bristol, og fra Almeria til Firth of Forth kan faas 14/ à 14/6 pr. Ton Esparto. For Erts er sidst betalt 8/3 Garucha/Maryport, 9/6 Huelva/Charleston eller Savannah med „free dispatch“. Bilbao er flov paa Basis af 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Glasgow, 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Maryport, 4/6 Dunkirk, 4/3 Rotterdam.

Amerika viser en ubetydelig Bedring, og Begæret for Damperrum har været lidt livligere, men der slutes ikke meget, da Rederne er tilbageholdne. For Bomuld er betalt 26/3 à 27 fra Savannah eller Wilmington til Liverpool, Manchester eller Bremen pr. December. Paa Netto Charter er Raten fra Golfhavn 10/3 én, 10/9 to Havne i U. K. eller Kont. pr. December. Tømmerfragterne fra Golfen er stadig lave, og der noteres 83/9 til Holland pr. Decbr./Januar, og 85/ à 86/3 til to kontinentale Havne pr. Januar/Februar. Trælaster fra Canada offereres meget sparsomt; der sluttedes sidst til 37/6 D/B. St. John til Belfast. Pr. Foraaret noteres 42/6 D/B. fra St. Lawrence til udsøgt engelsk Havn.

La Plata er fast, men der gøres kun meget faa Forretninger. Fra St. Lorenzo Grænsen er der sidst sluttet til 16/ à 16/6 O. C. pr. December, og fra de nedre Havne betales 12/6. For den ny Høst slutes saa godt som intet.

Østersøen har forbavsende lidt at byde paa. De

fleste Eksporthavne er jo lukkede af Is, og de enkelte, som er tilgængelige, møder, til Trods for det indtraadte kølige Vejr op med yderst tarvelige Rater. Riga betaler kun 18 Frcs. for Hør, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. for Korn, Frcs. 25 Props til Dunkirk eller Ghent, Frcs. 24/25 D/B. til Antwerpen, Frcs. 27 Rouen, 22/6 Grimsby eller Hull, 23/6 à 24/ London. Libau er flov paa Basis af 9 d. Hvedebasis til London, Leith eller Rotterdam, og fra Kønigsberg noteres kun 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London eller Hull, 1/3 Antwerpen eller Rotterdam. For Sleepers fra Memel noteres 6/ à 6/3 til Grimsby eller West Hartlepool, 6/6 London. For den kommende Træsaison begynder der at fremkomme en Del Ordre, men der er ikke noget tillokkende ved de Rater, som Befragterne er villige til at betale. Der noteres f. Eks. saaledes pr. f. o. w. Frcs. 37 for Props Hinango/Rouen, Frcs. 30 D/B. mellemsvensk Havn til Dunkirk.

Kulfragterne er stadig i en tarvelig Forfatning, og det har gennemgaaende været vanskeligt at placere prompte Dampere, navnlig de større. Næsten alle Afskibningsstederne er ligefrem blokerede af ventende Skibe, og Ekspeditionerne er som Følge deraf daarlige. Fra Cardiff er sidst sluttet til 4/6 Aarhus, 4/9 Korsør, 5/3 Malmø, 4/9 à 5/ Genua, 6/3 Venedig, 5/ Port Said, 6/ Madeira, 9/9 à 10/ River Plate, 17/ Capetown.

Fra Tynen opnaas 3/9 à 4/ til Kjøbenhavn, 4/3 Aarhus, 4/ à 4/3 Libau, 4/9 à 5/ Riga, 4/6 à 4/9 Reval, 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/6 Bilbao, 5/ Genua, 5/3 Alexandria. Der er sluttet Kontrakt for Transporten af 20,000 Tons Kul fra Forth til Kronstadt over Saisonen 1902 til 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Det er en meget beskedent Rate at slutte saa lang Tid forud.

Kjøbenhavn, d. 19. Decbr. 1901.

„Hamburgischen Börsen-Halle“ har fundet Anledning til meget udførligt at imødegaa vore Udtalelser om Nexø Havns Uddybning og Bladet gør det paa Grundlag af Oplysninger fra „en ubetinget tilforladelig Personlighed, der indtager en højt agtet Stilling blandt sine danske Landsmænd“. Desværre synes denne Personlighed ikke med disse udmærkede Egenskaber at forene Ævnen til at forstaa det, vi har skrevet om Nexø Havn. Thi vi har jo slet ikke, som det paastaas, udtalt os imod en Nødhavn ved Nexø; vi har endog skrevet, at Kravet om en saadan „kan være meget berettiget“. Hvad vi derimod meget bestemt har udtalt os imod, er at denne Sag søges fremmet ad den Vej, man nu er slaaet ind paa, thi der er virkelig ikke Grund til at rejse en Agitation blandt Udlandets Søfartsforeninger for en Sag, som den danske Skibsfarts Foreninger meget vel ævner at fremme, hvis de mener, at den bør fremmes. Men paa Grundlag af en Anskuelse, som vor ærede tyske Kollega saaledes paadutter os, udtaler nu Bladet som sin Mening, at „vi ikke vilde haft den Overbevisning, at alle rimelige Fordringer var tilfredsstillende ved Nexø Havns Uddybning til 16 Fod, hvis ikke en af Rønnes Indbyggere indtog en fremragende Stilling i den danske Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse“. Men denne Insinuation bliver virkelig ikke mere berettiget ved at gentages, og det er beklageligt, at det tyske Blad ikke formaar at se, at det er en endog meget grov Insinuation. Thi det burde fra sin gode danske Kilde vide, at Sejlskibsrederi-Foreningen har den Pligt ikke at lade sine Beslutninger diktere af Hensynet til lokale Interesser paa de almones Bekostning, og at ingen med Skygge af Ret kan paastaa, at denne Pligt nogensinde er bleven tilsidesat hverken af Foreningen eller her i Bladet. At Navigator-Foreningen i denne Sag har en fra de øvrige danske Søfartsforeninger afvigende Opfattelse, er en ærlig Sag, og vi

vilde anse det for i høj Grad ubeføjet, om man derfor, efter det Eksempel, det ærede tyske Blad giver, beskylde Foreningen for at lade sig lede af Hensyn, der er Sagen uvedkommende.

Vi skal til „Hamb. Børsen-Halle“ endnu kun bemærke, at Bladet og dets danske Kilde ganske savner Kendskab til denne Sags Stilling her i Danmark, naar de tror, at vi staar ene med den Opfattelse, vi har gjort gældende. For det første har jo et af de københavnske Dagblade, „Nationaltidende“, hvis Udtalelser paa dette Punkt Hamburger-Bladet gaar paafaldende let hen over, kaldt Navigator-Foreningens Fremgangsmaade „ikke videre tiltalende“ og „Hamb. B.-H.“ Paastand om de personlige Interesser for „en vel grov Beskyldning“; for det andet burde Bladet, naar det vil gaa for vel underrettet, vide, at „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“, i hvilken bl. a. Skibsførernes to ledende Foreninger er repræsenterede, i sin sidste Aarsberetning har udtalt, at „den ikke mener at kunne tillægge en Uddybning af Nexø Havn ud over den alt vedtagne (til 16 Fod) saa stor Betydning for Skibsfarten, at den tør tilraade Staten hertil at anvende det betydelige Beløb, som denne Foranstaltnings Gennemførelse kræver“. Det tyske Blad vil heraf se, at der dog her i Danmark bliver nogle „Søfolk og Sagkyndige tilbage, hvis Anskuelser falder sammen med „Dansk Søfartstidendes“, og at dets Tvivl om, at vi har talt som „Organ for Danmarks Skibsfart“ er ganske uden Grund.

For et saa anset Blad som „Hamb. B.-H.“ maa det ikke være vanskeligt at skaffe sig Forbindelser her i Danmark, der ikke alene er „tilforladelige og højt agtede“, men som tillige kender de Forhold, de skriver om. Hvis Bladet i Tide havde været betænkt herpaa, vilde det ikke have kunnet sætte den her drøftede Sag i Forbindelse med sin Paastand om, at der her i Danmark „desværre endnu gives Mennesker, der finder alt, hvad der kommer fra „das grosse Vaterland“ forkasteligt“, og at man i dette Tilfælde derfor fordømmer en dansk Forenings Henvendelse til Tyskland om Hjælp derfra. Hvis saadanne Mennesker findes heri Danmark, repræsenteres de, som det tyske Blad burde vide, i hvert Fald ikke her i Bladet, der stedse med stor Omhu har fulgt og med stor Respekt udtalt sig om den tyske Skibsfarts beundringsværdige Udvikling; i en Afhandling i sidste Nummer af Bladet henvises netop til Udviklingen i Tyskland som lærerig for den danske Skibsfart. Og Fremtiden vil — da det ærede Blads danske Forbindelse ikke har gjort det — belære dette om, at Spørgsmaalet om en Nød- og Tilflugtshavn ved Nexø ikke fremmes paa anden Maade end alle andre Søfartsspørgsmaal her i Landet, der kræver Statens Medvirksomhed, nemlig gennem de Organisationer, den danske Skibsfart har skabt sig. Det vilde have været klogere og mere i Sagens Interesse, om man havde søgt at vinde disses Støtte for den, end at rejse en Agitation i Udlandet, der uden denne Støtte dog ikke fører til Maalet.

Efter at ovenstaaende, der af Pladsmangel maatte udelades af vort sidste Nummer, var skrevet, har vi modtaget Dansk Navigator-Forenings Medlemsblad for December, i hvilket en anonym Indsender vil gøre gældende, at „Hamb. Børsen-Halle“ ikke har angrebet de danske Søfartsorganisationer, men kun de Mænd i Rønne, der har modarbejdet Nexø Havns Udvidelse. Aabenbart har Indsenderen ikke, da han skrev, kendt „Hamb. B.-H.“ sidste Artikel med den ovenfor refererede Udtalelse, i hvilken det udtrykkelig forudsættes, at den Omstændighed, at en Beboer af Rønne er Medlem af Sejlklub-rederi-Foreningens Bestyrelse, har en afgørende Indflydelse paa dennes og vor Holdning. Men hvis dette ikke havde været det tyske Blads Mening, vilde iøvrigt dets Artikler om denne Sag have været blottede for enhversomhelst Interesse; thi en Paastand om, at nogle enkelte Mænd i Rønne skulde være i Stand til at hindre Anlægget af en Havn ved Nexø, naar en saadan krævedes af den danske

Skibsfart, er saa taabelig, at den slet ikke burde kunne tages alvorlig. — Til en Redaktionsartikel i Navigator-tidende om Sagen har vi kun at bemærke, at „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ er saa fornuftigt organiseret, at en stærk og almindelig Stemning i de Foreninger, den repræsenterer, altid kan paatvinge den sin Opfattelse. Hvis saaledes Skibsførerforeningerne mener, at deres Delegerede i Repræsentationen ikke har stemt rigtigt i Spørgsmaalet om Nexø Havn, saa kan de til enhver Tid erstatte dem med andre Delegerede, og er der blandt danske Navigatorer et almindeligt Krav paa at faa en Nød- og Tilflugtshavn ved Nexø, vil det derfor uden Vanskelighed kunne gøre sig gældende ved Repræsentationens Forhandlinger og Beslutninger. Men naar Skibsfarten har en Repræsentation, der er bygget paa et saa bredt Grundlag, og som derfor kan vente, at der tages Hensyn til de Krav, den fremsætter, saa er det ogsaa gennem den, at de fælles Interesser skal fremmes, og ikke gennem udenlandske og derfor uansvarlige Institutioner.

Ved Flensborg Søret foretoges d. 7. December Undersøgelse i Anledning af et d. 18. Oktober Kl. 5 Morgen i Kieler Fjord stedfundet Sammenstød mellem den danske Postdamper Sophus Danneskjold Samsø og en Pram.

Postdamperen styrede med halv Kraft ind paa Fjorden, da man pludselig forude om Styrbord bemærkede et hvidt Lys. Maskinen blev straks stoppet, men Sammenstødet var uundgaaeligt og Prammen blev skaaret igennem, men flød paa Lasten; det viste sig, at Prammen var fortøjet ved den engelske Damper Rosfield. Denne havde, til Trods for at det var tæt Taage, ikke givet Taagesignaler.

Rigskommissæren udtalte, at det først og fremmest var den tætte Taage, der var Aarsag til Sammenstødet; havde Vejret været klart, var Postdamperen vejet til Side. Føreren paa det engelske Skib havde gjort en stor Fejl ved at undlade at give de anordnede Taagesignaler; havde han ikke undladt dette, havde Postdamperen mindsket sin Fart og Sammenstødet havde rimeligvis kunnet undgaaes. Postdamperen burde gaa forsigtigere og langsommere i Kieler Fjord. Til dette sidste bemærkede Postdampskibets Fører, Kapt. Ammonsén, at Navigeringen i saa Fald vilde blive usikker.

Sørettens Kendelse lød i Overensstemmelse med Rigskommissærens Udtalelser saaledes: Ved Siden af den tætte Taage er det den engelske Damper, der har Skyld i Sammenstødet; det anbefales Postdamperne under stærk Taage at gaa med langsom Fart paa Fjorden.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at fra 1. Januar 1902 er det gamle Signalsystem traadt ud af Kraft og kun det ny System maa benyttes ved Signalering mellem Skibe indbyrdes og mellem Skibe og Land.

Dampskibsrederi-Foreningen har udsendt et Cirkulære, indeholdende en Skrivelse fra den britiske Documentary Committee med Genparten af de af Komiteen nylig antagne Chamber of Shipping Baltic Sleeper Charter og British North America (Atlantic) Wood Charter, der begge træder i Kraft d. 1. Januar 1902. Komiteen udtaler Haabet om, at danske Dampskibsredere vil benytte den først nævnte Certepartiform ved Udfragtning af deres Dampere til Sleepers Ladninger til de forenede Kongeriger, og takker for Bestræbelserne for at faa Nordisk Skibsrederforening til ved Tvang at gennemføre Brugen af fælles Certepartiformer, som Komiteen haaber man vil indse Nødvendigheden af. Skønt Komiteen repræsenterer over 7,800,000 Tons Dampskibstonnage, er det i visse Farter, saaledes i Sleepers Trafiken, umuligt at gennemføre Brugen af dens Certepartier, naar den ikke finder almindelig Støtte fra Kontinentets Redere, hvilken den ligeledes

haaber at finde med Hensyn til Brugen af Certepartiet for Trælastfarten paa Nordamerika. — Fra den tyske „Schutzverein Deutscher Rheder“ i Hamburg og fra „Norsk Fragt- og Liggedagsklub“ i Christiania har Komiteen faaet Tilsagn om Støtte.

Dampskibsrederi-Foreningen anmoder indtrængende sine Medlemmer om at søge disse Certepartier gennemførte ved fremtidig Befragtninger.

Om det ny Fyr paa Læsø Nordvestrev udtaler „Norg. Sjøft.“, efter at have omtalt de 9 Grundstødninger, der, siden Fyret blev tændt, har fundet Sted paa Revet: „Under gunstige Vejrforhold vil det ganske vist ikke have nogen Vanskelighed at skelne mellem det ny Fyr og det fra Læsø Rendes Fyrskib, men i Taage og Tykning, hvor man maaske vanskelig vil kunne opfange begge Blinkene fra det ny Fyr, turde Ligheden mellem dem kunne blive skæbnsvanger for Skibsfarten gennem Læsø Rende. — Da det ny Fyr paa Ryvingen blev tændt paa den norske Kyst, gjorde vi opmærksom paa en mulig Fare ved at forveksle dette med Hanstholm Fyr, der ligger i over 60 Kvartmils Afstand, og den samme Frygt blev af Navigatører og andre, der sejlede Skagerak ind, udtalt i danske Fagblade. Ved Ryvingen er, siden Fyret blev tændt, forefaldet to Strandinger, der har været en Følge af Forveksling mellem de to Fyre. Og dog er her en Forskel af 10 Sekunder mellem Blinkene, idet Hanstholm giver 3 Blink hver 10 Sekunder og Ryvingen 4 Blink hver 20 Sekunder, medens der ved det ny Fyr paa Læsø N. V. Rev og Læsø Rendes Fyrskib kun er 3 Sekunders Forskel mellem Blinkene og Distancen her kun er c. 6 Kvartmil. — I Sverrig har man fundet det rigtigst, for ikke at forveksle Kullen med Tylø Fyr, hvilke Fyre viser et Blink henholdsvis hvert 5te og 10de Sekund, at forandre det sidst nævnte Fyr til at vise et Blink af omtrent 12 Sekunders Varighed hver 30te Sekund. En lignende radikal Forandring turde formentlig ogsaa være paakrævet ved det ene af de to omhandlede danske Fyre.“

Fyret paa Læsø N. V. Rev er nu slukket og 3 Kbl. S. V. for Fyrbaaken er i 9½ Fv. Vand udlagt en hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 1 S. Fyret skal gennemgaa en omfattende Reparation, og antagelig bliver de Mangler, der er paapegede ved det, da afhjulpne, inden det atter tændes.

Vi har modtaget følgende:

De bedes venligst give Plads for et Par Bemærkninger i Deres ærede Blad. Jeg har nu ogsaa været i „Danmarks Krigshavn“, Horsens, og havde en hel Del Ærgrelse og Tidsspilde med at faa losset; der var 2 Skibe foruden mit, nemlig Galease „Sofie“, Kaptajn Møller, Ekensund, og en Hollænder, alle med Kornlast, og vi holdt alle tre bestemt paa, at Modtageren skulde sætte Folk i Lasten, naar han vilde have Ladingen leveret paa Kajen, hvilket han ogsaa tilsidst gjorde, efter baade med det gode og med det onde at have prøvet paa at blive fri. Jeg vil foreslaa mine ærede Kolleger, at vi for Fremtiden, samtidig med at Isefjord udelukkes, slutte Isefjord og Horsens udelukket, saaledes at vi derved kan sikre os imod at komme til Horsens, hvis vi ikke faar en halv eller en hel Mark mere pr. Ton som Erstatning for alle de Bryderier, der er forbundne med at komme til nævnte Havn.

Flensborg, d. 15. Decbr. 1901.

L. N. Jensen,  
Skonnert „Fremad“ af Faxø.

Med nærværende Nummer følger et Cirkulære fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Skibsfører J. Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Paa Grund af Julehelligdagene vil „Dansk Søfartstidende“ i næste Uge først blive udsendt Fredag eller Lørdag.

## Personalia.

Føreren af Dpsk. „L. H. Carl“, Kapt. J. P. Lorenzen Styrmandene C. F. Rasmussen og T. O. E. Ørbeck og Matroserne B. Riber, J. P. Svendsen og P. J. Petersen har faaet Medaillen for Druknedes Redning.

Kapt. R. Gøtsche, der nu atter har meldt sig til Tjeneste, har igen overtaget Dpsk. Alabama, hvorefter den midlertidige Fører, Styrmand O. Müller, er gaaet om Bord i Dpsk. Arkansas som 1ste Styrmand.

Kapt. T. Rasmussen har foreløbig kvitteret Dpsk. Set. Knud., der er overtaget af Styrmand J. S. Møller.

## Ugens Havarier.

Toledo, Dpsk. af Hull, har paa Rejsen fra Riga til Hjemstedet med Stykgods maattet søge ind hertil med Tab af 2 Skruerblade.

Auguste, Skonnert af Barth, er paa Rejsen fra Stettin til Helsingborg med Kartoffler grundstødt ved Stevns.

Karen, 3/m. Skonnert af Nexø, der, som meddelt, d. 29. Oktober strandede ved Tejlkaas, er nu bragt flot af Svitzers og indslæbt til Hasle.

Anna Rebekka, Evert af Emden, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Stolpemünde til Kjøbenhavn med Havre paa Grund ved Dragør. Assistance af Svitzers.

Helga, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 16. ds. paa Boness Red været i Kollision med en Libauer Damper, der sank. Helga har selv faaet en Del Skade.

Zeppa, Galease, har paa Rejsen fra Stettin hertil med Jærn været paa Grund ved Trekrøner. Indbragt hertil meget læk.

Urcho, Shonnert af Nystad, er paa Rejsen fra Bjørneborg til Kjøbenhavn med Trælast strandet ved Svalverort og er rimeligvis Vrag.

Patria, Dpsk. af Kjøbenhavn, er 15. Decbr. paa Rejsen fra Bremen til Blyth indkommet til Hartlepool med Skade.

Najaden, Dpsk. af Esbjerg, er indkommet til Blyth med Tab af Dækslast og med nogen oven Bords Skade.

Væring, Dpsk. af Kjøbenhavn, er 14. Decbr. indkommet til Messina med Maskinskade.

Bornholm, Dpsk., har faaet betydelig Skade ved at Dpsk. Tyr 15. Decbr. fik sine Fortøjninger sprængte, da den laa udfor Toldboden og derved drev ned mod Bornholm.

Oscar II, Slup af Lynæs, er paa Rejsen fra Arendal til Hjemstedet med Trælast bleven forladt af Mandskabet udfor Vingå. Oskar II var da synkefærdig. Mandskabet er landsat i Gøteborg.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft er sat i Vandet et til Dampskibsselskabet Hansa i Bremen nybygget Dampskib, hvis Dimensioner er 440' × 53' 2" × 25' 6". Skibet fik Navnet Schönfels.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**  
21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**  
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra New York 4. Decbr., best. til Christianssand og Kbhvn. — Leopold II, Lepper, ankom til Libau 13. Decbr. — Nicolai II, Ørum, afgik fra Kbhvn. 28. Novbr., best. til New York. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., best. til New York. — Alexandra, Thomsen, afgik fra New York 1. Decbr., best. til Kbhvn. — Douro, Mortensen, afgik fra Lissabon 10. Decbr., best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kbhvn. 17. Decbr.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Antwerpen 16. Decbr., best. til Kbhvn. — Antwerpen, Andreasen, ankom til

Kbhvn. 15. Decbr. — Arkansas, Petersen, ankom til Kbhvn. 16. Decbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til London 11. Decbr. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 16. Decbr. — Christianssund, Rørbye, ankom til Liverpool 14. Decbr. — Dagmar, Gade, ankom til Alicante 14. Decbr. — Florida, Koch, afgik fra Kbhvn 16. Decbr., best. til Neufahrwasser — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 12. Decbr. — Georg, Buhr, ank. til Libau 17. Decbr. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Boston 17. Decbr., best. til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, i Stettin. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Messina 13. Decbr., best. til Valencia. — Island, Skjødt, afgik fra New York 14. Decbr., best. til Christianssand og Kbhvn. — Jolantha, afgik fra Riga 16. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, afgik fra Libau 15. Decbr., best. til London. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Newport News 13. Decbr., best. til Christiania og Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til London 16. Decbr. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 14. Decbr. — Laura, Aasberg, ankom til Leith 14. Decbr. — Louise, Rasmussen, afgik fra Königsberg 17. Decbr., bestemt til Hull. — Louisiana, Wulff, afgik fra Christiania 15. Decbr., best. til New York. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., best. til Boston. — Morsø, Sørensen, ank. til Trondhjem 15. Decbr. — Moskø, Rohde, afg. fra Newcastle 15. Decbr., best. til Port de Buca. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Riga 13. Decbr. — Nordjylland, Krag, ankom til Antwerpen 14. Decbr. — O. B. Suhr, Egede, ankom til Reval 16. Decbr. — Perm, Christensen, ankom til London 14. Decbr. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 13. Decbr. — Thyra, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 16. Decbr. — Valdemar, Kofod, ank. til Liverpool 12. Decbr. — Vendsyssel, pass. Holtenau 11. Decbr. — Vesuv, Meldahl, afg. fra Libau 15. Decbr., best. til Hull.

Constantin, Nidersøe, afgik fra Newcastle 18. Decbr., best. til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 18. Decbr., bestemt til Kallundborg. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 18. Decbr., best. til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 18. Decbr., best. til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 18. Decbr., best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nakskov 18. Decbr., best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 18. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 18. Decbr., bestemt til Nakskov. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 18. Decbr., bestemt til Odense.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Libau 16. Decbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Alexandria 8. Decbr., best. til Bristol. — Sigurd, Mahncke, afgik fra Alexandria 15. Decbr., best. til Sharpness. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Sunderland 15. Decbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 10. Decbr., best. til La Plata. — Knud II, Hansen, ank. til Rouen. 12. Decbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 13. Decbr., best. til Rouen. — Danmark, Kræmer, ank. til Riga 11. Decbr. — Ragnar, Holst, ankom til Riga 6. Decbr. — Volmer, Riber, ank. til Libau 13. Decbr. — Dan, Tofte, ank. til Riga 11. Decbr. — Magnus, Jørgensen, ank. til London 12. Decbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Cardiff 13. Decbr., best. til La Plata. — Svend II, Risø, afgik fra Cardiff 14. Decbr., best. til La Plata.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afg. fra Danzig 13. Decbr., best. til London. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Danzig 15. Decbr., best. til London. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Helsingør 5. Decbr. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Gibraltar 7. Decbr., best. til Sligo. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Santander 14. Decbr., best. til Ardrossan. — Russ, Jensen, ankom til Varna 9. Decbr. — Vladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Kapstaden 27. Oktbr. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Calcutta 22. Novbr., best. til Dundee. — Baron Driesen, Laurentz, afg. fra Singapore 24. Novbr., bestemt til Port Arthur. — K. Gortschakow, Thorsøe, ankom til Odessa 8. Decbr.

**Heimdal.** Anine, Rathje, ankom til Ghent 12. Decbr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Bona 9. Decbr. — Helga, Lagesen, ank. til Grangemouth 16. Decbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Aalborg 17. Decbr. — Elna, Leth, afgik fra Penarth 12. Decbr. — Therese, Løffler, ankom til Bordeaux 8. Decbr.

**Kjøbenhavn.** Jylland, Lund, ank. til London 14. Decbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Kbhvn. 15. Decbr., ankom til Libau 17. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 17. Decbr. best. til Lübeck. — Russia, Jespersen, ankom til London 11. Decbr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Kbhvn. 17. Decbr., best. til Blyth.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Blyth 11. Decbr., ankom til Lübeck 16. Decbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Dømel, afgik fra Newcastle 15. Decbr., best. til Aalborg. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Brunsvick 13. Decbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Bremerhafen 13. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Methil 15. Decbr. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Braila 15. Decbr., best. til Christiania. — Kronborg, Eriksen, ankom til Genua 13. Decbr. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Newcastle 15. Decbr., bestemt til Gøteborg. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Montevideo 13. Decbr., bestemt til Europa. — Søborg, Fischer, afg. fra St. Vincent 27. Novbr., best. til River Plate. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Sunderland 16. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Sevilla 12. Decbr., best. til Glasgow. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Newcastle 14. Decbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Christiansen, ankom til Rotterdam 13. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Terneuzen 12. Decbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Puerto Ensenada 5. Decbr., best. til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Genua 15. Decbr. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Galatz 10. Decbr. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Funchal 16. Decbr., best. til River Plate. — Vordingborg, Petersen, ankom til West Hartlepool 15. Decbr.

**Neptun.** Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 15. Decbr., best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, ankom til Ayr 12. Decbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Warming, ankom til Burntisland 13. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til Kbhvn. 14. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kbhvn. 14. Decbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 11. Decbr. — Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 11. Decbr., ank. til Kiel 17. Decbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Newcastle 12. Decbr., best. til Kiel. — Bornholm, Jørgensen, afgik fra Korsør 16. Decbr., best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 15. Decbr., ankom til Rostock 16. Decbr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 15. Decbr., best. til Aarhus.

**Danmark.** Rolf, Madsen, ankom til Aalborg 17. Decbr. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Kbhvn. 17. Decbr. — Ansgar, Reese, afgik fra Libau 12. Decbr., bestemt til Rouen. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Aarhus 10. Decbr. — Hamlet, Sommer, afgik fra Riga 14. Decbr., bestemt til Delfzyl. — Helge, Olsen, ankom til Blyth 11. Decbr.

**Det Østasiatiske Kompagni** meddeler: Annam, Berentzen, afgik fra Vlissingen 15. Decbr. — Siam, Schøning, afgik fra Suez 15. Decbr. — Redang, Bønnelycke, ankom til Bangkok 11. Decbr.

**Ærs.** Energi, Nielsen, ank. 9. Decbr. til Kallundborg. — Enigheden, Svane, ankom 11. Decbr. til Methil.

**Vulcan.** Vulcan, Tholander, afgik fra Hull 17. Decbr., best. til Tyne. — London, Bom, ankom til Tyne 12. Decbr. — Paris, Nielsen, afg. fra Methil 14. Decbr., best. til Korsør.

**Myren.** Anna, Moyell, afg. fra Liverpool 17. Decbr., best. til Cardiff. — Clara, Jensen, afgik fra Geffe 14. Decbr. bestemt til Lübeck. — Kai, Thomsen, ankom til Riga 13. Decbr.

**Ægir.** Erik, Steen, ank. til Sunderland 15. Decbr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Sunderland 16. Decbr., best. til Aarhus.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Prins Valdemar, Bech, sejlet fra Port Natal 12. Decbr. til Newcastle N. S. W. — Serapis, Laursen, ank. til Delagoa Bay 12. Decbr. fra Port Natal. — Clara, Carstensen, sejlet fra Antafogasta 10. Decbr. til Galeta Buena. — Rosa, Brinck, ank. til Cette 16. Decbr. fra Fiume.

**Rønne.** John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 8. Decbr. — Odin, Møller, ank. til Karrebæksminde 9. Decbr. — Freja, Bech, ank. til Kallundborg 13. Decbr. — Odin, Møller, ankom til Nykjøbing F. 14. Decbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Lindhamn 13. Decbr.

**Svendborg.** Belona, Petersen, ank. til Dysart 8. Decbr. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Porsgrund 9. Decbr. — Jørgen Ring, Hansen, ank. til Nexø 9. Decbr. — Lye, Jensen, ank. til Helsingør 12. Decbr. — Ariel, Nielsen, ank. til Drøbak 11. Decbr. — Martin Nilsson, Petersen, ank. til Portsmouth Red 13. Decbr. — Lilly, Rasmussen, ank. til Raagosund 14. Decbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Falkenberg 12. Decbr. — Carl, Clemmensen, ank. til Wismar 13. Decbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Dundee 15. Decbr. — Peter, Nielsen, ank. til Memel 14. Decbr. — Sofie, Jensen, ank. til Dieppe 16. Decbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Grimsby 16. Decbr. — Mine, Møller, ank.

til Leith 16. Decbr. — Rota, Jørgensen, ank. til Grangemouth 16. Decbr.

**Ærs.** Thyra, Rasmussen, ankom 7. Decbr. til Dakar (Afrika) fra Göteborg. — Annes Mindel, Friis, ank. 8. Decbr. til København fra Kiel. — Hans, Folmer, ank. 10. Decbr. til Barbados. — Eden, Petersen, ank. 10. Decbr. til Helsingborg. — Union, Mortensen, ank. 11. Decbr. til Legue. — Ellen, Lauritzen, ank. 9. Decbr. til København fra Dieppe. — Rødkilde, Christensen, ank. 7. Decbr. til Svendborg. — Union, Christensen, ank. 7. Decbr. til Svendborg. — Oline, Petersen, ank. 12. Decbr. til Kastrup. — Gabrielle, Henriksen, ank. 8. Decbr. til Faaborg fra Marstal. — Anne, Christensen, ank. 11. Decbr. til Rudkjøbing. — Philip, Hansen, ank. 6. Decbr. til Göteborg. — Venus, Friis, ankom 10. Decbr. til Messina fra Bonavista. — Haabet, Fabricius, ank. 7. Decbr. til Pillau fra Stettin. — Harris, Torsteinson, pass. 6. Decbr. St. Catherines Point østgaende. — Familien, Eich, ank. 13. Decbr. til Svendborg. — Karen, Bager, ank. 12. Decbr. til Ærskjøbing. — Skjold, Mygind, afg. 10. Decbr. fra Newport til St. Anne (Guadeloupe). — Enigheden, Hansen, afg. 12. Decbr. fra København til Faxø. — Agnes, Rasmussen, ank. 14. Decbr. til Granton. — De 6 Søstre, Mathisen, ank. 15. Decbr. til København. — Alf, Rasmussen, ank. 16. Decbr. til Sunderland. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. 6. Decbr. til Leith. — Prøven, Schmidt, ankom 16. Decbr. til Southampton. — Vera, Hansen, ank. 16. Decbr. til Aberdeen. — Anna, Madsen, ank. 15. Decbr. til Arendal.

**Andre Sejlskibe.** Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 14. Decbr. til Rostock fra Kjøge. — Jensine af Aarhus, Olsen, ank. til København 14. Decbr. fra Stettin.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

### Alle Pejlinger er anført retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat. Læssø NV.-Rev.** Paa Grund af Havari paa Fyrbaaken paa *Læssø NV.-Rev* er Fyret slukket.

En hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys c. 5 S., Mørke c. 1 S., er udlagt V. for Revets N.-Ende. Den ligger i 9 $\frac{1}{2}$  Fv. Vand c. 3 Kbl. SV. fra Fyrbaaken og ca. 3 Kbl. S. for den hvide Stumpstønde med 3 nedadvendte Koste ved Revets Yderende. 57° 14' N. Br. 10° 45' Ø. Lgd.

**Sundet.** Den 12. December 1901 er Klokketønden „Salt-holm Flak“ NV. ombyttet med Vintersømærket.

**Limfjorden. Løgstør-Grunde.** I den gravede Rende over *Løgstør-Grunde* er Dybden aftagen paa en Strækning af c. 1500 Alen. V. for den 2. Rispræk regnet Ø. fra er der i en ringe Bredde 12 Fod, paa Siderne kun 10 Fod.

**Risgaarde-Bredning. Rotholm-Rev.** Den sribede Stage med en Kost over en Halmvisk ved *Rotholm Rev* N.-Kant er flyttet ca. 2 Kbl. NV. t. V.  $\frac{1}{2}$  V. hen og staar nu i 13 Fod Vand, c. 1 Kbl. NV.  $\frac{1}{2}$  V. for den fundne Sten, over hvilken der er 6 Fod. 56° 44' N. Br. 9° 10' Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Stockholm* ere Fyrskibene „*Finngrundet*“ og „*Vestra Banken*“ inddragne den 12. og „*Kopparstenarne*“ den 16. December 1901.

**Sundet. Bredgrund.** S. for *Bredgrund* er der fundet 5 å 6 Fod mindre Vand end angivet i Kortet c. 4 Kbl. S. og SSV. for SØ.-Prikken paa Grunden. Da der desuden med V.-lige Vinde, der giver Lavvande, kan være 6 Fod under daglig Vandstand, bør dybtgaaende Skibe ikke gaa Ø. om *Bredgrund*.

**Hanøbugt. Ulfvaskær og Ronneby. Ulfvaskær** N.-lige Fyr er forhøjet. Flammens Højde: 34 Fod. Den N.-lige Lanterne paa Broen ved *Ronneby* Havn er paa Grund af Havnearbejder flyttet ca. 240 Alen N. hen. Afstanden mellem Fyrene er nu 540 Alen.

**Finland. Åbo Distrikt. Jungfrusund Lodsplads.** En 11 Fods Grund *Ebba Munck* er funden 1, Kbl. Ø. fra *Läfvö Holm* NØ.-Kyst. Den er afmærket med en Stage med Kryds, der staar i 11 Fod Vand. 59° 58' 35" N. Br. 22° 27' 13" Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Hangö—Helsingfors.** Mellem *Hangö* og *Helsingfors* ere følgende Fyr tændte:

*Tulluddens Östra* røde, faste Fyr lyser fra N. 72° Ø. gennem Ø. til S. 63° Ø. Flammens Højde: 28 Fod. Brun Fyrpæl. 59° 48' 47" N. Br. 22° 54' 56" Ø. Lgd. Holdt overet

med *Tulluddens Lodshus* Fyr i N. 86° V. leder det til *Andalskärs—Gustafsvärns* Fyrlinie.

*Andalskärs* viser hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 71° V. gennem N. til N. 33° Ø. grønt Blinkfyr fra N. 33° Ø. gennem Ø. til S. 88° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 88° Ø. til S. 79° Ø. og rødt Blinkfyr fra S. 79° Ø. til S. 74° Ø. Flammens Højde: 15 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 48' 27" N. Br. 23° 0' 56" Ø. Lgd. Holdt overet med *Gustafsvärns* Fyr leder det klart til *Hundhålets* Fyrs Sejlvinke.

*Hundhålet* midt paa Holmen *Norra Hundhåls Grund* viser grønt Blinkfyr fra S. 37° Ø. gennem S. til S. 61° V., rødt og hvidt vekslende Fyr fra S. 61° V. til S. 68° V., rødt Blinkfyr fra S. 68° V. til S. 87° V., grønt Blinkfyr fra N. 81° Ø. gennem Ø. til S. 88° Ø., vekslende hvidt og rødt Fyr fra S. 88° Ø. til S. 79° Ø., rødt Blinkfyr fra S. 79° Ø. til S. 37° Ø. Flammens Højde: 13 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 49' 1" N. Br. 23° 7' 40" Ø. Lgd. Naar man passerer Fyret, skal man gaa c. 1 Kbl. S. om det.

*Stengrund* viser grønt Blinkfyr fra N. 39° Ø. til N. 44° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 44° Ø. gennem Ø. og S. til S. 76° V., rødt Blinkfyr fra S. 76° V. til S. 82° V. Flammens Højde: 18 Fod. Hvidt Fyrhus 59° 49' 16" N. Br. 23° 10' 42" Ø. Lgd. Man skal gaa N. om Fyret.

*Tvärminne Vestra*, paa SØ.-Kysten af *Björkskärs Holme*, viser hvidt, fast Fyr fra N. 88° Ø. gennem Ø. til S. 2° Ø. rødt, fast Fyr fra S. 2° Ø. gennem S. til S. 88° V. Flammens Højde: 22 Fod. Hvid Fyrpæl. 59° 49' 56" N. Br. 23° 12' 1" Ø. Lgd. Holdt overet med *Tvärminne Lodshus* Fyr leder det klar til og fra *Stengrund* Fyr.

*Tvärminne Lodshus* Fyr viser hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 77° Ø. gennem Ø. og S. til S. 53° V. Højden: 46 Fod. 59° 50' 0" N. Br. 23° 12' 13" Ø. Lgd.

*Tvärminne Östra*, paa Ø.-Siden af Holmen *Björkskärs*, viser rødt, fast Fyr fra N. 72° Ø. gennem Ø. til S. 77° Ø. Flammens Højde: 14 Fod. 59° 50' 1" N. Br. 23° 12' 20" Ø. Lgd. Holdt overet med *Tvärminne Lodshus* Fyr i S. 87° V. leder det klart Ø. efter til *Kalfholm Öfre* Fyrs Sejlvinke.

*Kalfholms Öfre*, paa en Klippe S. for *Kalfholmen*, viser hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 53° V. til N. 67° V. og fra N. 31° Ø. til N. 76° Ø. Flammens Højde: 18 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 49' 47" N. Br. 23° 14' 40" Ø. Lgd.

*Kalfholms Nedra*, paa en Klippe S. for *Kalfholmen*, viser hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 30° Ø. til N. 76° Ø. Flammens Højde: 12 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 49' 49" N. Br. 23° 14' 49" Ø. Lgd. Holdt overet med *Kalfholms Öfre* Fyr i S. 53° V. leder det klar til *Aspharu* Fyrs Sejlvinke.

*Aspharu*, paa Holmens NV.-Pynt, viser grønt Blinkfyr fra S. 37° V. til S. 42° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 42° V. til S. 53° V., rødt Blinkfyr fra S. 53° V. til S. 79° V., grønt Blinkfyr fra N. 32° Ø. til N. 45° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 45° Ø. til N. 56° Ø., rødt Blinkfyr fra N. 56° Ø. til N. 61° Ø., og rødt og hvidt vekslende Fyr fra S. 79° V. gennem V. og N. til N. 32° Ø. Man skal gaa  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. om Fyret. Flammens Højde: 19 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 51' 12" N. Br. 23° 18' 37" Ø. Lgd.

*Koön*, paa Holmens Ø.-Side, viser hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 78° Ø. gennem Ø. til S. 57° Ø. Flammens Højde: 43 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 51' 53" N. Br. 23° 19' 17" Ø. Lgd.

*Furuholm*, paa Holmens N.-Pynt, viser grønt Blinkfyr fra S. 55° V. til S. 60° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 60° V. til S. 67° V., rødt Blinkfyr fra S. 67° V. til S. 78° V., og hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 78° V. gennem V., N. og Ø. til S. 69° Ø. Man skal gaa N. om Fyret. Flammens Højde: 11 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 51' 42" N. Br. 23° 20' 18" Ø. Lgd. Holdt overet med *Koön* Fyr i N. 79° V. leder det klar til *Julöns* Sejlvinke.

*Julön*, paa Holmens S.-Side, viser grønt Blinkfyr fra S. 77° V. til S. 82° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 82° V. til S. 87° V., rødt Blinkfyr fra S. 87° V. gennem V. til N. 87° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 77° V. gennem S. og Ø. til N. 76° Ø. og grønt Blinkfyr fra N. 76° Ø. til N. 71° Ø. Ø. fra skal man holde sig i det hvide og røde vekslende Fyr tæt til Grænsen af det grønne Blinkfyr og gaa S. om Fyret. Flammens Højde: 24 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 51' 11" N. Br. 23° 23' 25" Ø. Lgd.

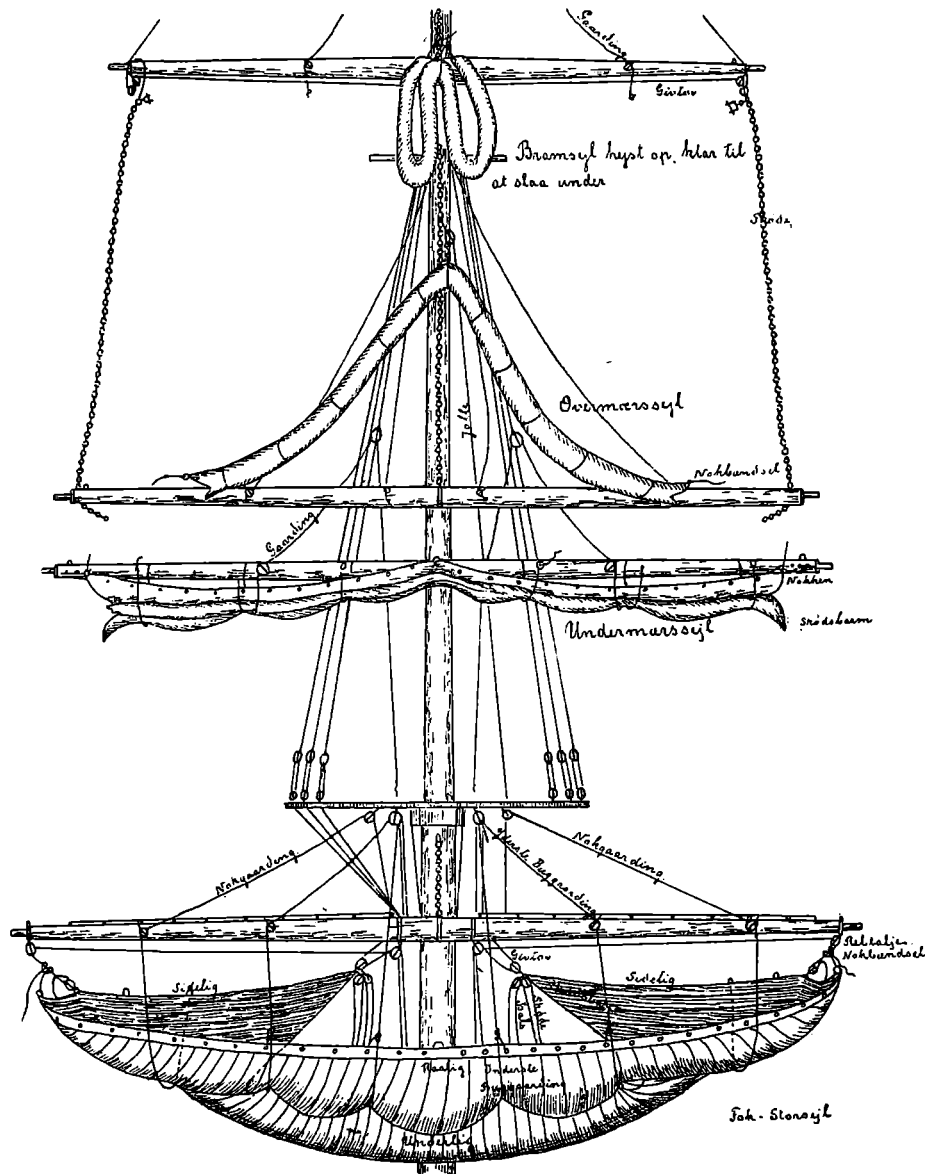
*Busö Lodshus*, viser grønt Blinkfyr fra S. 71° V. til S. 81° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 81° V. gennem V. og N. til N. 50° Ø. Flammens Højde: 40 Fod. 59° 51' 37" N. Br. 23° 32' 36" Ø. Lgd.

*Espöskärs Nedra*, paa Holmens NØ.-Side, viser rødt, fast Fyr fra N. 29° Ø. til N. 59° Ø. Flammens Højde: 31 Fod. Hvid Fyrpæl. 59° 51' 40" N. Br. 23° 32' 45" Ø. Lgd. Holdt overet med *Busö Lodshus* Fyr i S. 44° V. leder det klar til *Busö* Fyrs hvide og røde vekslende Sejlvinke.

*Busö*, paa Holmens N.-Pynt, viser grønt Blinkfyr fra S. 84° V. til S. 89° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 89° V. gennem V. til N. 85° V., rødt Blinkfyr fra N. 85° V. til N. 80° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 80° V. gennem N. til N. 68° Ø. Man skal gaa N. om Fyret. Flammens Højde: 55 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 52' 16" N. Br. 23° 35' 56" Ø. Lgd.

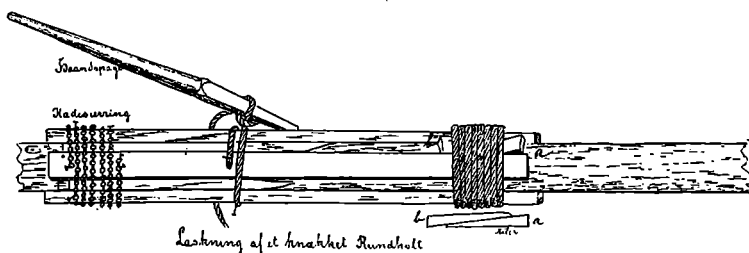
*Djupklubb* paa Holmens NV.-Kyst viser grønt Blinkfyr



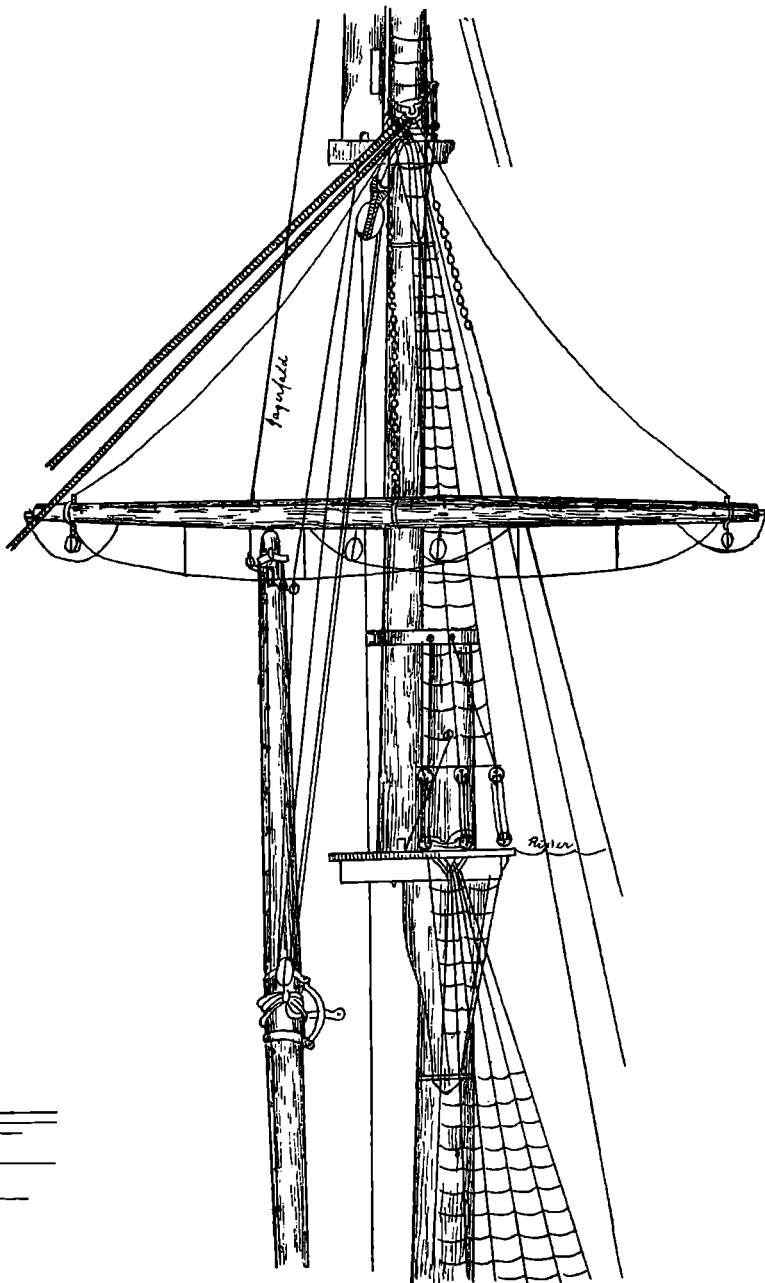
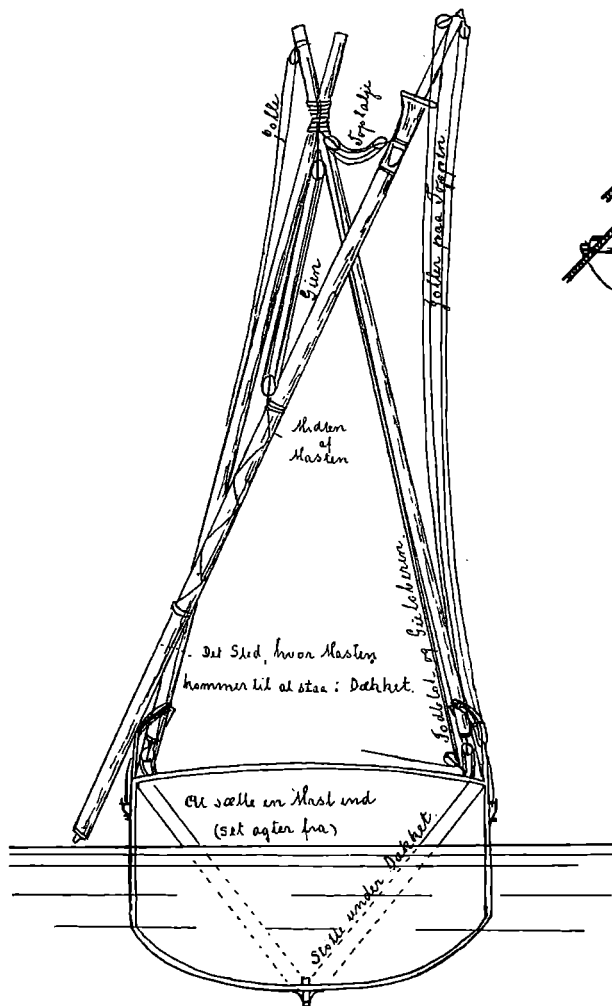


Surringer, Redskaber. Spanske Vindser, Taljer og Hejseværk. Benævnelser paa de faste Dele af et Skib. Almindelige Benævnelser. Skroget. Apterling, fast Inventar m. m. Skibstegning m. m. Rigning. Et Barkskibs staaende Rigning. Et Barkskibs løbende Rigning. Staaende og løbende Rigning paa en Skonnert. Opmaaling af Rigningens Længde, naar Masten er om Bord. Kapning af Rigning. At lave Rigning. Anvendelse af Takkelrids til at maale et Skibs Rigning. At lave det staaende Gods til en Bark. Løbende Gods til en Bark. Staaende Rigning paa en Skonnert. Løbende Gods paa en Skonnert. Tilrigning af et Skib. Mastekran. At tage Masten ind. At tage Bovsrydet ind. At hænge Rigningen op. At sætte Rigningen. At tage Mærset op. At bringe Mærsestang op. At bringe Bram- og Røjls-

stænger op. At tage Ræer op. At tage Ræer ned. Forskellige Rakker. Klyverbommen. Forskellige Maader at rigge Skibe paa. At slaa Sejl under. At lægge Sejl sammen. Blokke. Ankre. Ankerspil. Ankring. Kæderne ere blevne uklare. At føre Anker og Kæde ud. Kabeltov paa Kæden. Spring paa Kæden. Ankret tabt. Moring. Manøvrering for Anker alene (i Strømfarvand). Drivanker, Nødror samt almindeligt Ror. Skibet mister Roret. Drivanker. Nødror. Et Ror. Styregrejer. Kommandoord. Styring. At sætte Baad ud og ind med Kwarttalje. Manøvrering med Baade. Losning af svære Laste. Kølhaling, Slip og Tørdok. Skrabere. Den Støtte, Rigningen yder Masten. Surring af Ballast. Olie som Bølgedæmper. Nødmast. Bugsering. Redningsvæsen. En Mand over Bord. Skibenes Displacement og Stabi-







At tage Undermærsæraen op.

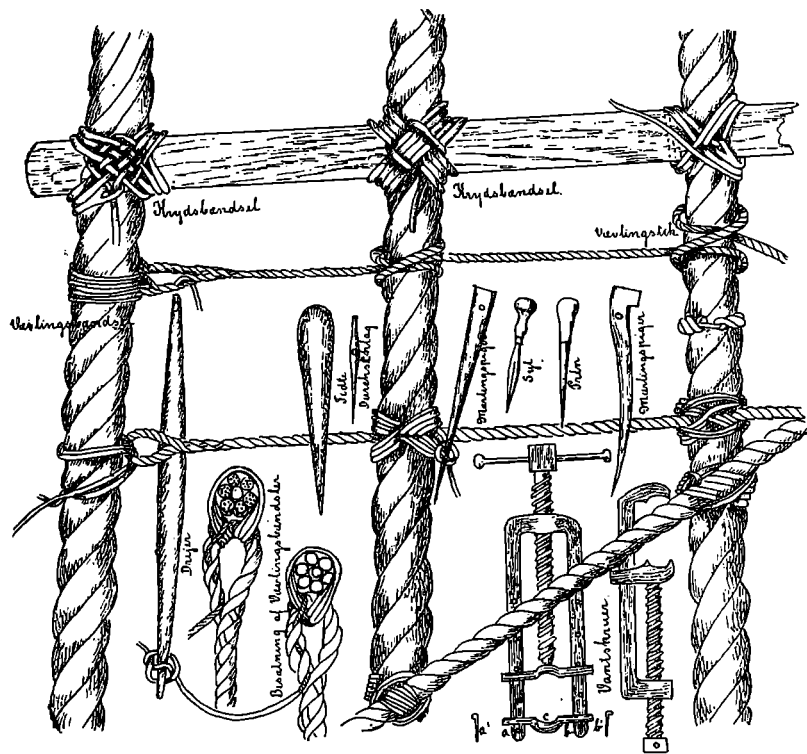
**litet.** Vindens Virkning paa Sejl. Forskellen paa posede og flade Sejl. Centret i Sejl. Krængningens Indflydelse paa Sejlads. **Manøvrering.** Skruens Virkning. Sætte og bjærge Klyver. Sætte og rebe Storsejl. Sætte og bjærge Mesan. Sætte Raasejlene. Gøre Raasejlene fast. Give Bramsejl, Storsejl eller Fok op med Kuling. Give Storsejl eller Fok op til at rebe. Reb ind. Reb ud. Klyverskøde eller Nedhaler springer. At vende med en Bark. At vende og halse med en Topsejls

Skonnert. At ligge bak. At halse med en Bark. At gaa til Ankers og at lette Anker. **Lanternernes Lys.** **Lanternernes Lysforhold.** Kompasset. **Anvisning til Druknedes Genoplivelse.** Loddet og Loggen. **Forskellige Stillinger og Skikke om Bord i et Skib.** Dreng. Ungmand. Letmatros. Matros. Baadsmand. Sejlmager. Tømmermand. Smed. Kok. Hovmester. Steward. 3die Styrmand. 2den Styrmand. 1ste Styrmand. Kaptajnen. Vagter. Ror og Udkig. Paa Ankervagten. Lydighed og Orden.

### Af Pressens Anmeldelser anføres:

**Norges Sjøfartstidende:** Det er os en Glæde paa det bedste at kunne anbefale nærværende Bog . . . . . Stoffet er behandlet paa en Maade, der betager det enhver Tørhed og Kedsommelighed . . . Tegningerne fortjener Ros for den Tydelighed og Akkuratesse, hvormed de er udførte . . . Vi ønsker Bogen saa stor Udbredelse som muligt i vore Skibe.

**Dansk Søfartstidende:** Bogen er skrevet ud af den praktiske Skibsførers grundige Erfaringer . . . Teksten vil let blive tilegnet af den Læsekreds, for hvilken den er bestemt; det er dog fortrinnsvis Tegningerne, der vil sikre Bogen en gunstig Modtagelse . . Vi medgiver Bogen vor bedste Anbefaling. Vi haaber, at den maa vinde stor Udbredelse overalt i den danske Sømandsstand,



særlig naturligvis blandt dens Forfatters nuværende og tilkommende Standsfæller . . . Den staar som et saa smukt Vidnesbyrd om en dansk Skibsførers Ævner og Flid, at den fortjener den Anerkendelse, der ligger i en stor Udbredelse.

**Gøteborgs Handels- og Sjøfartstidning:** Vi har sjældent set et mere praktisk gennemtænkt og udført Arbejde . . . Bogen har den vigtige Mission at erstatte Manglen paa praktisk Uddannelse i Sejlskibe . . . Ogsaa for Dampskibsfolk findes en hel Del værdifulde Anvisninger . . . Bogen bør finde stor Udbredelse i de skandinaviske Lande og enhver Sømand bør grundig lære den.

**Nationaltidende:** Den erfarne Forfatter har opsamlet saa mange gode Raad og saa megen Vejledning, at den danske Sømand, hvis han fulgte disse Raad og tog ordentlig Lære af Bogen, vilde bevare det Navn, han havde fra gammel Tid, at være blandt de ypperste Søfolk paa Jorden . . . Man maa beundre, at Fingre, der er vant til at bruge Merlespiger, har kunnet præstere de gennemgaaende tydelige, vejledende Tegninger.

**Tidsskrift for Søvæsen:** Man kan kun være den Mand taknemmelig, der har udført dette store Arbejde og afhjulpet et Savn, der sikkert ofte maa have været følt ikke alene af Begynderne paa Søen, men af mangan en Fører eller Styrmand, der paa Langfarten har været henvist til egne Kræfter for at holde sit Skib

i sødygtig Stand. Man tvinges til at beundre Arbejdet baade for dets Klarhed og for det praktiske Greb, Forfatteren har haft paa at vælge Stoffet. Det foreliggende Arbejde er fortrinligt og kan kun anbefales paa det bedste.

**Dansk Navigator-Tidende:** Bogen har afhjulpet et Savn i den nautiske Literatur . . . Stoffet er gennemgaaende behandlet med stor Dygtighed . . . Vi giver Haandbogen vor bedste Anbefaling.

**Børsen:** Bogen er et fortrinligt Tillæg til vor i Forvejen sparsomme nautiske Literatur. Forfatteren har haft et lykkeligt Greb paa at fremstille Haandbogen i en populær og let forstaaelig Form, saaledes at enhver Tørhed eller Kedsommelighed er undgaaet. Bogen kan ogsaa anbefales Søfarende i Dampskibsfarten . . . den vil være et kærkomment Eje for enhver Sømand, hvad enten han er gammel eller ung. Ogsaa udenfor de egentlige Søfarendes Kreds tror vi Bogen i mange Tilfælde kan yde praktisk Nytte, t. Eks. for Skibsredere og Skibsmæglere.

**Ny Tid:** Vi anbefaler indtrængende enhver Sømand, særlig de yngre, at anskaffe sig dette Værk . . . Bogen er fremstillet i en populær, let forstaaelig Form. De righoldige, ypperlige Tegninger bidrage til at lette Forstaaelsen.

Bogen faas paa **Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.**, aabent 10—3, samt paa følgende Steder: **Aalborg:** Bogholder Nielsen, Havnekontoret; **Aarhus:** Skibsmægler Nicolaisen og i Sømandshjemmet; **Allinge:** Havnefoged Jensen; **Fredericia:** Havnefoged Schamby; **Hasle:** Havnefoged Petersen; **Horsens:** J. Phødenphant; **Kjøbenhavn:** Skibsfører Rasmussen i Dansk Navigatorforening; **Kolding:** Havnefoged Jordahn; **Lemvig:** Wille Søgaard; **Løgstør:** P. Søgaard; **Marstal:** And. Rasmussen; **Nexø:** Havnefoged Dam; **Nykjøbing M.:** Havnefoged Rasmussen; **Odense:** Havnefoged Hansen; **Rønne:** Fhv. Havnefoged Lund; **Svaneke:** Havnefoged Holm; **Svendborg:** Havnefoged Møller; **Sænehavn:** Havnefoged Lund; **Thisted:** Havnefoged Kløvborg; **Vejle:** Havnefoged Gylding; **Ærøskjøbing:** Boghandler Creutz;

fremdeles paa **Navigationsskolerne og Frederikshavns Fiskeskipperskole**, i **Hamburg** hos Kaptajn P. J. Clausen, i **Norge** og **Sverrig** i samtlige Boglader.

fra S. 57° V. til S. 62° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 62° V. til S. 67° V., rødt Blinkfyr fra S. 67° V. til S. 85° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 85° V. gennem V. og N. til N. 67° Ø. Man skal gaa N. om Fyret. Flammens Højde: 12 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 52' 35" N. Br. 23° 37' 6" Ø. Lgd. Fyret holdes overet med *Busö* Fyr i S. 60° V.

*Svartö Höganäs*, paa Holmen *Svartö* N.-Pynt, viser grønt Blinkfyr fra S. 44° V. til S. 49° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 49° V. gennem V. og N. til N. 43° Ø., rødt Blinkfyr fra N. 43° Ø. til N. 48° Ø. Flammens Højde: 21 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 56' 30" N. Br. 23° 49' 11" Ø. Lgd.

*Hylklösund*, paa *Orsölandet* NV.-Kyst ved det smalleste af Indløbet til *Barösund*, viser rødt, fast Fyr fra S. 44° V. gennem V. og N. til N. 48° Ø. Flammens Højde: 11 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 58' 28" N. Br. 23° 52' 33" Ø. Lgd.

*Sparholm*, paa Holmens S.-Pynt, viser grønt Blinkfyr fra N. 29° Ø. til N. 34° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 34° Ø. gennem Ø. og S. til S. 60° V., rødt Blinkfyr fra S. 60° V. til S. 65° V. Flammens Højde: 10 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 59' 12" N. Br. 23° 53' 29" Ø. Lgd.

*Barösund Lodshus* viser grønt Blinkfyr fra S. 88° Ø. til S. 75° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 75° Ø. gennem S. til S. 61° V., rødt Blinkfyr fra S. 61° V. til S. 69° V. Flammens Højde: 15 Fod. 59° 59' 35" N. Br. 23° 55' 58" Ø. Lgd.

*Bastholm*, paa Holmens N.-Pynt, viser grønt Blinkfyr fra S. 47° V. til S. 52° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 52° V. til S. 60° V., rødt Blinkfyr fra S. 60° V. gennem V. til N. 53° V., grønt Blinkfyr fra N. 7° V. gennem N. til N. 32° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 32° Ø. til N. 43° Ø., rødt Blinkfyr fra N. 43° Ø. til N. 68° Ø. Flammens Højde: 13 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 59' 40" N. Br. 24° 0' 48" Ø. Lgd.

*Stora Angestö*, paa Holmens N.-Pynt, viser grønt Blinkfyr fra S. 76° V. til S. 82° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 82° V. til S. 86° V., rødt Blinkfyr fra S. 86° V. gennem V. til N. 24° V., grønt Blinkfyr fra N. 25° Ø. til N. 74° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 74° Ø. til N. 78° Ø., rødt Blinkfyr fra N. 78° Ø. til N. 83° Ø. Man skal gaa N. om Fyret. Flammens Højde: 11 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 0' 23" N. Br. 24° 6' 55" Ø. Lgd.

*Vormö Högholm*, paa Holmens S.-Side, viser grønt Blinkfyr fra S. 52° V. til S. 74° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 74° V. til S. 77° V., rødt Blinkfyr fra S. 77° V. til S. 83° V., grønt Blinkfyr fra S. 71° Ø. til S. 64° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 64° Ø. til S. 60° Ø., rødt Blinkfyr fra S. 60° Ø. til S. 37° Ø., og hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 37° Ø. gennem S. til S. 52° V. Man skal gaa S. om Fyret. Flammens Højde: 27 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 1' 15" N. Br. 24° 13' 43" Ø. Lgd.

*Karlshamsudd* paa Holmens NV. Pynt viser grønt Blinkfyr fra S. 87° V. gennem V. til N. 63° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 63° V. til N. 59° V., rødt Blinkfyr fra N. 59° V. til N. 41° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 87° V. til S. 5° V., grønt Blinkfyr fra S. 5° V. gennem S. til S. 33° Ø. Man skal gaa SV. om Fyret. Flammens Højde: 26 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 59' 22" N. Br. 24° 20' 38" Ø. Lgd.

*Strikan*, paa Holmens V.-Pynt, viser grønt Blinkfyr fra S. 67° V. gennem V. til N. 55° V., hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 55° V. til N. 51° V., rødt Blinkfyr fra N. 51° V. til N. 46° V., grønt Blinkfyr fra S. 14° Ø. til S. 8° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr fra S. 8° Ø. til S., rødt Blinkfyr fra S. til S. 67° V. Flammens Højde: 16 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 58' 0" N. Br. 24° 23' 13" Ø. Lgd.

*Stora Träskön*, paa Holmens N.-Kyst, viser hvidt og rødt vekslende Fyr fra N. 40° Ø. gennem N. og V. til S. 85° V. Flammens Højde: 14 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 57' 17" N. Br. 24° 22' 27" Ø. Lgd. Holdt overet med *Porkkala* Fyr i S. 27° Ø. leder det klar fra *Karlshamn* Fyr til *Strikan* Fyrs Sejl-vinkel.

*Michelskärs Nedre*, paa Holmens V.-Kyst, viser rødt, fast Fyr fra S. 37° V. til S. 82° V. Flammens Højde: 23 Fod. Hvid Fyrpæl. 59° 59' 21" N. Br. 24° 33' 47" Ø. Lgd. Holdt overet i N. 60° Ø. med *Michelskärs Lodshus* Fyr leder det klar fra *Strikan* Fyrs Sejl-vinkel, N. om *Rönnskär* Fyr til *Rödaön* Fyrs Sejl-vinkel.

*Tulluddens Lodshus* hvide og grønne vekslende Fyr er forandret og lyser nu fra N. 85° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 62° V. Det tjener til Ledefyr foruden med *Långgrund* og *Tulluddens Nedre* Fyr nu ogsaa med *Tulluddens Östra* Fyr i N. 86° V.

**Helsingfors Distrikt. Rönnskärs Lodsplads.** Ved *Rönnskärs* Lodsplads er følgende Baaker opførte:

Paa *Kalbådan* en hvid, pyramideformet, 30 Fod høj Baake. 59° 52' 7" N. Br. 24° 18' 14" Ø. Lgd.

Paa *Makeluooharu* SV.-Side en sort, firkantet, 14 Fod høj Baake. 59° 54' 47" N. Br. 24° 20' 11" Ø. Lgd.

Paa *Nordmakeluo* SO.-Side en sort, 20 Fod høj, 10 Fod bred Baake med hvid, lodret Stribe. 59° 55' 30" N. Br. 24° 21' 6" Ø. Lgd. Holdt overet med *Makeluooharu* Baake leder den fra Søen fri V. om *Kalbådagrundet*.

Paa V.-Siden af *Stora Träskö Sydvestra* en sort, 12 Fod

høj Trekant med Spidsen opad. 59° 56' 56" N. Br. 24° 21' 4" Ø. Lgd.

Paa V.-Siden af *Stora Träskö Nordvestra* en sort, firkantet, 25 Fod høj Baake med hvid, lodret Stribe. 59° 57' 5" N. Br. 24° 21' 53" Ø. Lgd. Holdt overet med Baaken paa *Stora Träskö Sydvestra* leder den fra den foregaaende Ledelinie til Farvandet N. for *Rönnskär* Fyr.

Paa *Stengrund* en hvid, 10 Fod høj Baake med sort, rund Skive paa Toppen. 59° 56' 23" N. Br. 24° 23' 58" Ø. Lgd.

Paa V.-Siden af *Smultrongrundet* en sort, 18 Fod høj, 9 Fod bred Baake med hvid, lodret Stribe. 59° 56' 42" N. Br. 24° 24' 0" Ø. Lgd. Holdt overet med Baaken paa *Stengrund* leder den fra Søen fri Ø. om *Rönnskär* Fyr til Farvandet N. for samme Fyr.

**Rusland. Riga Bugt. Düna.** I *Düna* er nu uddybet til 23<sub>10</sub> Fod i c. 1/2 Kbl. Bredde.

**Tyskland. Fernern. Strukkamp Huk.** Signal-Stationen paa *Strukkamp Huk* er nedlagt

**Kieler Fjord. Labö.** Fyret paa *Labö* er rødt og lyser fra S. 15° V. til S. 88° V.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Tylö.** Den 1ste Januar 1901 forandres *Tylö* Fyr til hver 1/2 Minut at vise Et-Blink, Blink 12 S. Mørke 16 S.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Jade.** I *Alle Jade* ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes: Tønde AJ/1 i 35 Fod Vand. 53° 50' 6" N. Br. 8° 0' 0" Ø. Lgd. Tønde AJ/2 i 38 Fod Vand. 53° 49' 51" N. Br. 8° 1' 16" Ø. Lgd. Tønde AJ/B i 41 Fod Vand. 53° 49' 50" N. Br. 8° 0' 24" Ø. Lgd. Dybden med Lavvande er i det bemærkede Farvand 25 1/2 Fod. Mellem Fyrskibet „*Genius Bank*“ og Tønde U er der dog kun 24 Fod.

**Holland. Zuiderzee. Huizen.** Vraget, der laa tæt ved *Huizen*, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

**Ilmuiden.** Tæt uden for *Ilmuiden* Havneindløb er der kun 24<sub>10</sub> Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstands-signalerne.

**Kanaal van Zuid Beveland. Hansweert.** Slusen ved *Hansweert* er atter i Orden.

**Vester Schelde. Eendrachtspolder og Rilland.** Den 15de December 1901 forandres *Eendrachtspolder* lave Fyr til at vise rødt Lys ned ad Floden fra S. Kysten til S. 68° V., hvidt Lys derfra til 3/4 Kbl. S. for den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 11 med Diamant, grønt derfra til 1 1/2 Kbl. N. for samme Kugletønde, hvidt Lys derfra til N. 14° V., og op ad Floden rødt Lys fra N. 18° Ø. til N. 30° Ø. over Ø.-Kant af *Rug von Baarland*, og hvidt Lys derfra til N. 39° Ø. tæt ved Spidstønde G.

Mellem den 15de og 22de December 1901 forandres *Rilland* lave Fyr til at vise hvidt Lys ned ad Floden til midt-farvands mellem Stumtønde Nr. 42 og rød Kugletønde Nr. 33 med Diamant, rødt Lys derfra til tæt ved Spidstønde Nr. 36, grønt Lys derfra til tæt ved Spidstønde Nr. 37 med Kegel, hvidt Lys derfra til S. 39° Ø., og rødt Lys derfra op ad Floden.

**England. Themsen. Buxey Sand og Gunfleet Sand.** Ø.-Enden af *Buxey Sand* er tiltagen 3 Kbl. Ø. hen og V.-Enden af *Gunfleet Sand* 1<sub>2</sub> Kml. V. hen. Omtrent den 10de December 1901 flyttes derfor *Swin Spitway* Tønde og udlægges i 5 Fv. Vand, fra *Eastness* Taarn Nr. 4 i S. 30° Ø., 4<sub>2</sub> Kml. og fra *Tillingham* Kystvagts-Station i N. 75° Ø. 51° 42<sub>2</sub> N. Br. 1° 11' Ø. Lgd. *Walley Spitway* Tønde flyttes og udlægges i 18 Fod Vand, fra *Eastness* Taarn Nr. 4 i S. 29° Ø., 3<sub>2</sub> Kml. og fra *Tillingham* Kystvagts-Station i N. 69° Ø. Disse to Tønder ligger N. 14° V. og S. 14° Ø. fra hinanden.

**Medway. Sheerness Middle.** Den 1ste Januar 1902 forandres *Sheerness Middle* Lystønde til at vise hvidt To-Blink hver 10 Sekunder. 51° 28' N. Br. 0° 48' 15" Ø. Lgd.

**Sunderland.** De røde, grønne og hvide Fyr, som ved *Sunderland* vistes fra Enden af *Roker Pier*, vistes nu fra en Pæl 150 Alen fra Yderenden af den fuldførte Del af Pieren. Det røde Fyr med Formærkelser paa S.-Pieren er slukket og et rødt, fast Fyr tændt 65 Alen fra den fuldførte Del af Pieren. Det vistes fra en Pæl. Det røde Fyr med Formærkelser vil atter blive tændt snarest muligt. Man bør holde godt uden om Fyrene.

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

**England V.-Kyst. Bardsey.** Taagesignalet paa *Bardsey* er nu forandret. Sirenen giver hver 2 Minutter et langt Stød efterfulgt af et kort Stød, saaledes: Stød 6 S., Pause 3 S., Stød 3 S., Pause 108 S. 52° 45' N. Br. 4° 48' V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Mapon. Trompeloup.** *Trompeloup* hvide Fyr er nu tændt. Flammens Højde: 32 Fod. Lysevnen 29 Kml. Det lyser over 7°, hvis Midte gaar i N. 20 $\frac{1}{2}$ ° V. og er overet med *Patiras* Fyr. Hvidt, cylindrisk Fyrtaarn. 45° 13' 33" N. Br. 0° 43' 39" V. Lgd.

En rød Lystønde Nr. 36 „bis“ er udlagt 1 $\frac{1}{4}$  Kbl. V. for *Mapon* Fyrskib. Den viser grønt Fyr. 45° 17' 11" N. Br. 0° 45' 49" V. Lgd.

*Mapon* Fyrskib og Lystønde Nr. 31, *La Marechale*, ere inddragne.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear River.** En gul Spidstønde Nr. Q er i 28 Fod Vand udlagt som øvre Karantæne-Tønde, fra *Lower Swash Channel* Pælefyr i S. 48° V. og fra *Cape Fear* Fyr i N. 8° Ø.

**Florida. Florida Reefs. French Reef.** Vraget af en Barkentine ligger paa *French Reef*, tæt ved Baake G. 25° 2' 7" N. Br. 80° 21' 7" V. Lgd.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Cuba S.-Kyst. Cazonos Gulf. Piedras Cay. Piedras Cay** hvide, faste Fyr kan være formørket i S. 43° Ø., rimeligvis af Fyrpælen. 21° 58' 0" N. Br. 81° 2' 18" V. Lgd.

**Martinique. Fort de France.** I *Fort de France* Bugt er Fortøjtede Nr. 2 nu sort, Nr. 3 rød og Nr. 4 sort og hvid; Nr. 8 er ombyttet med en rød Spidstønde. Tønden ved NV.-Kanten af *Banc de Gros Plat* er sort og hvid. Paa den røde og hvide Fortøjtede Nr. 5, N. for *Banc de Carénage*, kan vises et hvidt, fast Fyr.

## Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien.** Havnene *Para* eller *Belem*, *Parahyba*, *Per-nambuco*, *Maceio*, *Bahia*, *Victoria*, *Rio de Janeiro* og *Santos* kunne søges af ethvert Skib. I *Ceara* er Dybden i Indløbet med Højvande 22 Fod, i Indløbet til *Maranhao* 19 Fod, i Indløbet til *Paranagua*, *Sao Francisco do Sul* og *Macahe-Imbetiba* 16 Fod, til *Rio Grande do Sul* 14 $\frac{1}{2}$  til 8 $\frac{1}{2}$  Fod, til *Natal* (*Rio Grande do Norte*), *Aracaju*, *Rio Real* og *Estancia* 12 $\frac{1}{2}$  Fod, til *Caravellas* og *Sao Joao da Barra* 11 Fod og til *Mossoro*, *Macau*, *Sao Francisco*, *Rio Doce* og *Florianapolis* (*Nossa Senhora do Desterro*) 9 $\frac{1}{2}$  Fod.

**Bahia. Belmonte.** Ved *Belmonte* skulde den 12te Oktober 1901 tændes et hvidt Lynfy, der hver 10 Sekunder viser Et-Lyn. Flammens Højde: 116 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Fyrapparat af 3die Orden. 15° 50' 50" S. Br. 38° 52' 9" V. Lgd. Det gamle, hvide, faste Fyr omtrent paa samme Sted slukkes sandsynligvis samtidig.

**Chili. Coquimbo. Tortuga.** Taagesignalet paa *Tortuga Point* gives med Sirene, der hver 1 $\frac{1}{4}$  Minut giver Et-Stød af 7 S. Varighed. Det gives fra en lille Bygning ved Siden af Fyrtaarnet.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Escombrera.** Løbet mellem *Escombrera* og Fastlandet er fremtidig hvert Aar spærret for al Sejlsds fra 1ste Januar til 30te Juni.

**Malta. Grand Harbour.** Ved Indløbet til *Grand Harbour* er udlagt fire grønne Stumpstønder med Stage og Flag i en Firkant, hvis Side er 200 Alen, 2 Kbl. eller mindre Ø.  $\frac{3}{4}$  S. fra *St. Elmo Point*. Man maa ikke gaa ind mellem Tønderne. 35° 54' N. Br. 14° 31' Ø. Lgd.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Malacca Strait. Dinding Channel.** I *Dinding Channel* er *Bower Patch* Tønde og den hvide Tønde tæt ved Fyrbaaken paa S.-Siden af *River Passage* inddragne. 4° 15' N. Br. 100° 33' Ø. Lgd.

**China. Kiautschou Bugt.** De to røde Spirtønder K H 1 og K H 2 ved Indløbet til den lille Havn i *Kiautschou Bugt* ere inddragne.

**Chifu. Arkona Shoal.** *Arkona Shoal* er omhyggelig efter søgt i to Dage. Der fandtes ingen Forandring i Vandets Farve og jævne Dybder af 10 & 11 Fv., Mudder inden for en Radius af 1 $\frac{3}{4}$  Kml. fra den angivne Plads. 37° 35' 30" N. Br. 121° 40' 30" Ø. Lgd. Grunden er udtagen af de *engelske Admiralty* Kort.

**Gulf of Pechili. Yuen Sang Bank.** Grunden *Yuen Sang Bank* er omhyggeligt eftersøgt i fire Dage. Der fandtes flere Steder Forandring i Vandets Farve, men ingen Antydning af grundt Vand, og jævne Dybder af 13 & 14 Fv., Mudder paa hele den Plads, hvor Grunden skulde ligge. 38° 35' N. Br. 119° 4' Ø. Lgd. Grunden er udtagen af de *engelske Admiralty* Kort.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Decbr. 1901.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskib-Selsk. ....		98 $\frac{3}{4}$	94
Danmark .....	76 $\frac{1}{4}$	76	76 $\frac{1}{2}$
Norden .....		101 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn .....	91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{1}{2}$
Carl .....		42	42 $\frac{1}{4}$
Dannebrog .....		81 $\frac{1}{2}$	82
Skjold .....	59 $\frac{3}{4}$	59 $\frac{1}{2}$	59 $\frac{3}{4}$
Urania .....	49— $\frac{1}{4}$	48 $\frac{3}{4}$	49 $\frac{1}{4}$
Union .....		91 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896 .....		82 $\frac{1}{2}$	83
Østasiatiske .....	96 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
Østersøen .....		103	106
Nordsøen .....		54 $\frac{1}{2}$	57
Torm .....		92	100
Gorm .....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....		—	—
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Hejmdal .....		101	106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4% foren. Dampsk. ....		97	102 $\frac{1}{2}$
5% — — — — —		—	—
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats .....		97 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk. ....		83	93 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf. ....		85 $\frac{1}{4}$	85 $\frac{1}{2}$
4% — — — 2. Serie ..		91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{3}{4}$
4% — — — 1. — — —		95	95 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		87	87 $\frac{1}{2}$
4% — — — 7 — — —	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — —		84 $\frac{1}{2}$	86 $\frac{1}{2}$
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		134 $\frac{1}{2}$	135
Privatbank .....		124 $\frac{3}{4}$	125
Landmandsbank .....		121 $\frac{1}{4}$	122
Handelsbank .....	120 $\frac{3}{4}$	120 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{3}{4}$
Grundejerbank .....		103	104 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain .....	70 $\frac{1}{4}$	70 $\frac{1}{4}$	70 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Jærnsk. ....		86	88
Sukkerfabr. ....	110	109 $\frac{3}{4}$	110
Bryggeri Aktier .....	106 $\frac{1}{2}$	106 $\frac{1}{2}$	106 $\frac{3}{4}$

## Vekselkurser d. 17. Decbr. 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	88.95	88.80
London .....	18.14	18.10
Paris .....	72.25	—
Amsterdam .....	150.15	—

## Notering paa Berlins Børs d. 17. Decbr. 1901.

Russiske Noter .....	216.00
4% Russiske Consols .....	—
3 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit .....	93.70
5% Mexikanske 1899 .....	97.80
5% Rumænske Stats .....	92.80
4% — — 1890 .....	79.10

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

Forenede Dampskibsselskab 50,000, „Danmark“ 14,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 24,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 18,000, „Urania“ 14,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 82,000.

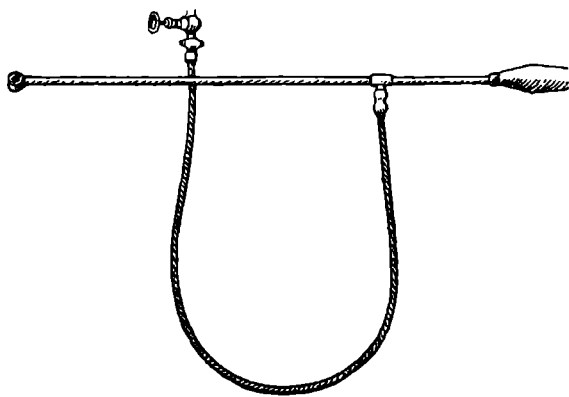
Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firma til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Fredericia.</b>	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	<b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhaling-plads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter vissen nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø. Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
<b>Kolding.</b>	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods om Sommeren:</b> 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. <b>Lods om Vinteren:</b> 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale 2/3 Lodsafgift. <b>Bugsering:</b> Efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhaling-plads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havne-plads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.  <b>Varøafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper ufor-neden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Odense.</b>	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<b>I Fjorden Lodsfrihed:</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. <b>I Kanalen Lodstvang:</b> For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12.  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton.  <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton.  <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 159 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 212 Øre. Skibe over 50 Reg-Tons: i Sommerhalvaaret 212 Øre pr. Fod, i Vinterhalvaaret 283 Øre.  <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton.  <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Bugserbaad, Kran, Jærnbanespor langs hele Havnen. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers; for kortere Strækninger er der lavere Takster. Udgaaende Skibe, der ere uden Løding, blive gratis udbugserede, naar de have betalt Bugsering fra Søen eller Ubyhøj til Randers.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Lodsfrihed</b> fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. <b>Ingen fast Bugsering.</b> Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladaings-mottageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Lods fra Reden til Havnen:</b> Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod <b>Bugsering:</b> Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladaings-Mottageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhaling-plads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



## Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

**Absolut uundværlige tilsøs.**

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,  
Kjøbenhavn.**

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: **Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.  
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN. Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

VI BYGGE OG REPARERE

Jærn- & Stålskibe • Lægtene • Maskiner • Kedler.  
Prompte & billigt Overslag gives.

Værfter ved **Strandmøllen og Hellerup.**

Postadresse: Amaliegade 24. — Telegrafadresse: Skibsværftet, Kjøbenhavn,  
Dansk Maskinfabrik, Kedelsmedle, Støberi & Skibsbyggeri.

## PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1966.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

**Ny Opfindelse,**  
som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smørfeet  
à 79 Øre pr. Pund



Bjørn

med 2% Smørfeet  
à 65 Øre pr. Pund

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rart Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

# Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,  
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Det betaler sig for **Enhver** at proviantere hos **J. P. Johansen**, gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

**Wald. Petersen's**  
Kjødudsalg.  
Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

**Oljetøj,**  
bedst og billigst i  
Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,  
20, Østerbro 20.

**Otto Kragh's Efterfølger**  
(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning og Farvehandel.  
Havnegade 85. Nakskov.

**Esbjerg.**  
Jærnskibs-Maskinreparationer udføres hurtigst og sikkert fra **C. Mollerups** Skibssmedie og Maskinfabrik. Petroleumsmotorer og Hjulspeskruer til Sejlfartøjer leveres.

## Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.  
Stengades Brødfabrikker, Stengade 6 & 8. N.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.



**Husk nu!**  
**PAUL SØRENSEN**,  
Skomagermester,  
77, Bredgade 77,  
Hj. af Toldbodvej.

Fh. Toldbodvej 18.  
Forretningen fører nu et godt, velassorteret Lager af  
1ste Klasse saavel Haand- som  
Maskinsyet Fodtøj.  
Telefon 4819.

**PETER IBSEN.** Kronprinsensgade 3.  
Kjøbenhavn K.  
Lager af Værktøj og Beslag.

## Skib til Salg.

Paa Grund af Nybygning er Skonnert „Fremad“ af Faxe til Salg, 34,08 Tons. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til:

**L. N. Jensen**,  
Solvang, Faxe Ladeplads.

**Th. Simonsens Eff.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

## Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,  
anbefales.

**C. A. Andersen Krohn.**

## Skonnerten „Martha Maria“,

1300 Centner død Vægt, udbydes til Salg.

**N. P. Nielsen**,  
Bredballe Strand pr. Vejle.

## Skoleskibet „Georg Stage“

agtes udsendt paa Togt April til September.

Ansøgning om Optagelse indsendes i Løbet af Vinteren og inden 1. Marts, adr.: Ny Toldbodgade 48, K.

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling og Adresse samt Samtykke. Skal Eleven konfirmeres, opgives Dagen.

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest, indeholdende foruden Oplysning om Helbred, tillige Meddelelse om Syn og Farvesans, foruden andre Anbefalinger maa medfølge. Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit; men han skal betale den ensartede Paaklædning og øvrige Ekvipering om Bord med 75 Kr.

Nogle Elever kunne tilstaa Hjælp til Ekviperingen, naar Ansøgningen indeholder Attest for Trang.

Elever fra Kjøbenhavn og Omegn overbringe selv Ansøgningen Kl. 1 eller 6.



## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

**N. LETH SØRENSEN**,  
NYHAVN 42 B.



## Kjøb, Salg og Nybygning

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

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

**Aalborg Brøndums Akvavitter.**

## Jacob Svendsen's

Skibsværft,  
**Refshaleøen.**  
Kjøbenhavn.

**N. WULFF**,  
Skibsprovianteringsforretning.  
Kallundborg.

Aarhus Skibsværft.  
**S. Christoffersen**,  
Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

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

**J. Melander**,  
Blikkenslager.  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Skibsbygger**  
**Richard Schrøder**,  
Horsens,  
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

**Anders Nielsens**  
Fedevareforretning.  
Fredericiagade 27.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. December 1901.

8. Aarg.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.  
1716 Skibsbyggeriet.  
1631 Maskinafdelingen.  
1638 Sekretariatet.  
4654 Overværkereren.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

**3 Patent Ophalingsbeddinger.**

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

**Hurtigste Reparationssted i Norden.**

**Eget Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

Ankere & Kjæder,  
Tougværk og alle  
Skibs-Inventarier  
anbefales fra Lager.  
John Forbæchs Eftf.,  
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forbyringsagenter,  
Kjøbenhavn.  
F. Fenger, Toldbodg. 15.  
F. Jepsen, Nyhavn 23.  
C. Sommer, Ny Toldbod-  
gade 7, St.

**H. H. ADRIAN,**

Kobbersmedemester.

**Nyhavn 37.**

Alt Skibsarbejde udføres so-  
lidt, hurtigt og billigt.

**I. S. V. Weilbach,**

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

*Forlang altid*

**Otto Monsteds**  
*Margarine*

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.  
Indregistreret  Varemærke.  
System Holzapfel.  
16, St. Annæplads  
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte

**Originale Rahtjens Composition**

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

**Martin Nisson.**

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

**PETER IBSEN.**

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

**Lager af Værktøj og Beslag.**

**Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,** Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

## BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

**MOTORBAADE** i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

**P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.**



**A. V. PETERSEN**

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

**P. Bonnesen,**

Skibsbygmester i Aalborg, anbefaler sig med Nybygninger af saavel større som mindre Træskibe til billigste Priser.

Reparation udføres omhyggeligt.

De Danske Svineslagteriers  
**Konservesfabrik**

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blødpølse, Sylte og  
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prim. Kvaliteter.

**S. FRICHS EFTERFØLGERE**

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.  
**Største Værksteder paa Pladsen.**

**Patent-Formbrød.**

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

**Skibs-**

**Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telt. 387.

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

**Brødr. Larsen,**

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

**Skibsarbejde**

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Telefon 5047.



**Prøv!**

**A. Formann's**

Leverpostej

I Daaser med Nøgle

Anerkendt bedste Fa-

brikat i Norden, højeste Udmærkelse i Stockholm 1897. Særlig fabrikeret for Skibe, med ubegrænset Tid for Holdbarhed.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger i Danmark.

**A. Formann.**

Kattesundet 14.

**Skibslanterner**

med Certifikat, gældende overalt. Gamle Lanterner prøves og forandres, naar de have den lovbefalede Størrelse. Certifikat følger med hver Lanterne fra os.

**Havnefyr, Lanterner, Metalspejlapparater**

samt Linseapparater leveres. Alt eget Fabrikat.

G. W. FRYDENLUND & SØN, Læderstræde 9.

Telefon 3681. \* Kjøbenhavn K. \* Telefon 3681.

**Kunstfyrværker Fritz Busch**

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

**R. CRAGGS & SONS,**

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.  
OIL TANK STEAMERS.

**GRAVING DOCK, 570 feet long.**

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

**Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Trefles 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

**Thorvald Møller,**

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.



**Er „Moss-Rose“-Tobakken**

egte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og påtrykt selve Omvælpapiret.

Kjøbenhavn, d. 26. Decbr. 1901.

Skattelovforslagene, hvis Bestemmelser vedrørende Skibsfarten vi omtalte i Bladets Nr. 49, har nu været til første Behandling i Folkethinget, og det glæder os at kunne konstatere, at Forhandlingerne bærer Vidne om betydelig mere Interesse for Skibsfarten end Tilfældet var i Fjor. Af de fremkomne Udtalelser skal vi anføre, at det fra flere Sider gjordes gældende, at det er uretfærdigt at lade Aktieselskaber betale Skat til Staten; det er en Dobbeltbeskatning, og Skatten vil for Staten tilmed ikke have nogen større finansiel Betydning. Ogsaa mod at Aktieselskaber, der driver Skibsfart, skal betale Skat til Kommunerne, fremførtes der vægtige Indvendinger, og det anbefalede helt at fritage Selskaber, der udelukkende har deres Omsætning i Udlandet, for denne Skat. Særlig Interesse knytter der sig naturligvis til de Udtalelser, der fremkom fra Regeringen. Finansministeren erklærede at staa den Opfattelse meget nær, at det ikke kan begrundes, at man paalægger Aktieselskaber Skat til Staten; han troede imidlertid, at saaledes som Skatten nu er foreslaet, er de værste Kanter slebne af den, men at det iøvrigt, hvis man skulde ønske helt at undlade Beskatning af Aktieselskaber til Staten, vilde være et Skridt, han kunde slutte sig til. — Den fungerende Indenrigsminister ansaa det for rigtigt, at Skibsfarten betaler Skat til Kommunen, fordi der paa det Sted, hvor Skibet hører hjemme, bliver en Del Udgifter til Søfolkenes Børns Skolegang, til deres Familiers Underhold i Trangstilfælde og i Tilfælde af, at deres Forsørger afgaar ved Døden. — Endnu skal nævnes, at Finansministeren udtalte, at der ikke i indøværende Rigsdagssamling vil blive foreslaet nogen almindelig Revision af Toldloven, men at dette ikke vil udelukke, at der kan vedtages mindre Ændringer i Toldloven, naar de ikke medfører synderligt Tab for Statskassen.

De nu foreliggende Forslag stiller, som vi før har omtalt, Skibsfarten betydeligt gunstigere end de tidligere. Forhaabentlig vil man dog kunne faa ændret enkelte af deres Bestemmelser; navnlig synes det os, at man maa kunne opgave Skatten af Aktieselskaber til Staten; det vil være vanskeligt at begrunde den, medens der for Kommuneskatten dog kan anføres nogle Grunde. Men ogsaa for denne vilde det være rigtigt at finde en lempeligere Form, fordi Skibsfartens Aktieselskaber dog udnytter de kommunale Goder i langt ringere Grad end andre Aktieselskaber.

De med megen Opmærksomhed fulgte Forsøg paa at oprette en direkte Dampskibsforbindelse imellem Chicago og Evropa er nu endelig opgivne. Som Grund dertil anføres dels den nødvendige Omladning i Buffalo og Montreal, idet Welland Kanalen kun har en Gennemsnitsdybde af 14 Fod, dels og navnlig den høje Søassurance, der var 3 Gange saa høj som fra Atlanterhavskysten.

Nyborg Havn er nu aabnet for Trafiken. Den er meget rummelig og har en Dybde af 24 Fod.

Pilot Chart for November indeholder bl. a. en Tabel til Bestemmelse af Vindens sande Retning og Styrke paa et i Fart værende Skib. Skibets Fart eller Hastighed holder sig indenfor Grænserne af 10, 15 og 20 Sømil. Vindens Hurtighed vurderes efter Beauforts Skala fra 0 til 12, og saa vidt som dens Retning kommer i Betragtning, regnes denne 16 Streger fra Skibets Stævn. Ved Hjælp af disse tre Data angiver Tabellen Vindens

sande Retning og Styrke. Det hydrografiske Institut i Washington har vel hovedsagelig gjort denne Meddelelse for at fjærne Unøjagtigheder i de meteorologiske Iagttagelser med Hensyn til Vindretningen og Styrken, men ved Siden heraf turde Beregningerne ogsaa ved Skibulykker blive af stor Betydning ved Sagens Behandling i Sørretterne. Ved friske og stærke Vinde fordrer Bestemmelsen af Vindretningen (ikke Vindstyrken) gennemsnitlig ingen speciel Eftertanke, fordi Søgangen og Skyernes Drift afgiver tilstrækkelige Holdepunkter, men med svage Vinde og navnlig om Natten og i Taage lader disse Fingerpeg os i Stikken. Det er betydelig vanskeligere at afgive en korrekt Dom om Vindstyrken. Lad os tænke os en Vind af Styrke 4 (20 Sømil i Timen) og regne ud, hvorledes den ytrer sig paa to Skibe med 20 Mils Fart. Om Bord paa det ene Skib fuldstændig stille; Vinden kommer ret agterind; Vindens Styrke og Fartens Hurtighed ophæver hinanden. Paa det andet Skib, der har den samme Vind ret forind, blæser en relativ Vindstyrke af 40 Kvml. i Timen = 8 efter Beauforts Skala, altsaa en frisk Storm. Tabellen giver, skriver „Hansa“, værdifulde Data og tør gøre Fordring paa en tilgængelig Plads i Bestikkukafet.

Vi gør paany opmærksom paa, at fra førstkommande 1. Januar skal den ny Signalbog anvendes til Signalering mellem Skibe indbyrdes og med Landsignalstationerne, og at den gamle Signalbog fra nævnte Tidspunkt ikke maa benyttes.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. <sup>69</sup>/1901, afagt d. 3. Decbr. En med Skonnerten Hebe paamønstret Kok tiltaltes for Rømning med Hyre. Vedkommende, der var født 1883, var straffet 3 Gange før sit 15de Aar og 2 Gange efter denne Tid for Tyveri. I nærværende Tilfælde var han her i Byen blevet paamønstret for en Rejse til Østersøen og videre og havde faaet i Forskud en halv Maanedes Hyre eller 10 Kr.; han var kommet om Bord d. 26. August, men allerede d. 30. s. M. rømte han fra Skibet sammen med en Kammerat, medens Skibet endnu laa her; Grunden til, at de rømte, var efter deres Udsagn at de var misfornøjede med at Skibets Fører ikke vilde skriftlig forpligte sig til at betale for noget Tøj, som de vilde anskaffe, saaledes som de mente, at han havde lovet dem.

Den tiltalte dømtes herefter i Henhold til Sølovens § 299, smh. med Straffelovens § 251, til Fængsel paa Vand og Brød i 8 Dage; han skulde endvidere udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor og Defensor med 20 Kr. til hver.

## Fra Sø og Land.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra d. 4. til d. 10. December inkl.

Efter Indstilling af Skolen bestod 10 Elever den almindelige Styrmandseksamen samt 1 Elev den udvidede Styrmandseksamen (2den Afdeling) i samtlige Fag. Til Sætteskipperprøven var indstillet 1, som ligeledes bestod. Skolen begyndte paany den 12. December.

Uformuende Elever kan erholde Understøttelse som sædvanlig.

Indmeldelse sker hos Forstanderen A. O. Tuxen.

Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod i alt følgende Antal Elever.

1ste Afdeling 47 (afvist 5), 2den Afdeling i Navigation 24, Geografi og Vejrlære 22, Engelsk 14, Søret og Handelsvidenskab 21.

I Aarets Løb bestod endvidere til Sætteskipperprøven 48, Fiskeskipperprøven 68; hvoraf 35 paa Færøerne.

## Ugens Havarier.

Rolf, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 19. ds. paa Rejsen til Aalborg paa Grund udfor Hals. Flot med Assistance af „Frem“ og indbragt ubeskadiget til Aalborg.

Ingeborg, Skonnert af Marstal, er, efter Stranding indslæbt læk til Amble. Bjergelen 200 Lst. Ingeborg var paa Rejsen fra St. Valery til Leith.

Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 20. ds. ved Udsejlingen fra Hull tøret mod Pieren og faaet en Del Skade.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

(Ufuldstændige paa Grund af Helligdage.)

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Leopold II, Lepper, afgik fra Libau 20. Decbr., best. til Dunkirk. — Nicolai II, Ørum, ankom til New York 20. Decbr. — Xenia, Kruse, afgik fra Kbhvn. 5. Decbr., best. til New York. — Alexandra, Thomsen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Douro, Mortensen, ankom til Kbhvn. 20. Decbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., best. til Reval.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kbhvn. 21. Decbr., best. til Riga. — Antwerpen, Andreasen, ankom til Kbhvn. 15. Decbr. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., best. til New York. — Arno, Strubberg, afgik fra Holtenau 24. Decbr., best. til Königsberg. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Antwerpen 21. Decbr., best. til Kbhvn. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Genua 22. Decbr., best. til Messina. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Christianssund, Rørbye, afgik fra Liverpool 24. Decbr., best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Alicante 22. Decbr., best. til Bona. — Florida, Koch, afgik fra Neufahrwasser 24. Decbr., best. til New York. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Boston 17. Decbr., best. til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 24. Decbr. best. til Vestnorge. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Valencia 19. Decbr., best. til Kbhvn. — Island, Skjødt, afgik fra New York 14. Decbr., best. til Kbhvn. — Jolantha, Sørensen, afgik fra Holtenau 22. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Kasan, Hansen, i London. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Newport News 13. Decbr., best. til Christiania. — Kiew, Jacobsen, afgik fra London 21. Decbr., best. til Aarhus. — Kursk, Møller, afgik fra Libau 24. Decbr., best. til Hull. — Laura, Aasberg, ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Louise, Rasmussen, ankom til Hull 24. Decbr. — Louisiana, Wulff, afgik fra Christiania 15. Decbr., best. til New York. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., best. til Boston. — Morse, Sørensen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Mosk'ov, Rohde, afg. fra Newcastle 15. Decbr., best. til Port de Buca. — Nishnij, Novgorod, Harder, afgik fra Riga 24. Decbr., best. til Bordeaux. — Nordjylland, Krag, i Antwerpen. — O. B. Suhr, Egense, afgik fra Königsberg 24. Decbr., best. til Antwerpen. — Omsk, Müller, afgik fra Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Dunkirk. — Perm, Jonsson, afgik fra Holtenau 22. Decbr., best. til Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Grimsby 21. Decbr., best. til Kbhvn. — Skalholt, Godtfredsen, i Kbhvn. — Thyra, Fischer, ankom til Stettin 23. Decbr. — Valdemar, Kofod, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Vesuv, Meldahl, ankom til Hull 21. Decbr. — Viking, Gjerløff, afg. fra Kbhvn. 25. Decbr., best. til Oporto og Lissabon.

Constantin, Nidersøe, afgik fra Aarhus 26. Decbr., best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 26. Decbr., bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 26. Decbr., best. til Grimsby via Helsingborg. — Frejr, Rasmussen, afg. fra Newcastle 24. Decbr., best. til Randers. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 24. Decbr., best. til Nykjøbing F. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 24. Decbr., bestemt til Odense. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 26.

Decbr., best. til Newcastle. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 24. Decbr., best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 25. Decbr., bestemt til Newcastle, via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 26. Decbr., bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg.

Dania, Dagny, Lorentzen, ankom til West Hartlepool 22. Decbr. — Mary, Nielsen, ankom til Odense 23. Decbr.

Ærø, Enigheden, Svane, ankom 17. Decbr. til Nørresundby. — Energi, Nielsen, ankom 20. Decbr. til Boness.

### Sejlskibe.

Fane, Nordby, Bertha, Nørholm, sejlet fra Buenos Ayres 12. Decbr. til Rio Grande. — Anna & Emmy, Svarrer, ankom til Cadiz 14. Decbr. fra Londonderry. — Mærdor, Mørk, sejlet fra Elben 14. Decbr. til Bahia. — Lenita, Clausen, ankom til Punta Delgade 16. Decbr. fra Menado, beordret til Marseille. — Clara, Carstensen, ankom til Caleta Buena 16. Decbr. fra Antafogasta. — Vega, Pedersen, ankom til Corinto 17. Decbr. fra Newcastle N. S. W. — Thora, Thomsen, ankom til Punta Delgade 19. Decbr. fra Molukkerne. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Port Natal 19. Decbr. fra Hamburg.

Fane, Sønderho, Anna, Hansen, ankom til Kristiania 8. Decbr. fra Emden.

Svendborg, Alfride, Mikkelsen, ankom til Granton 16. Decbr. — Saga, Clausen, ankom til Grimsby 16. Decbr. — Martin, Rasmussen, ankom til Grimsby 18. Decbr. — Valdemar, Købke, ankom til Newhaven 16. Decbr. — Kruse, Hansen, ankom til London 16. Decbr. — Doris, Hansen, ankom til Trelleborg 16. Decbr. — Skirner, Pilegaard, ankom til London 17. Decbr. — Gæa, Møller, ankom til Tynemouth den 17. Decbr. — Christine, Nielsen, ankom til Brixham 17. Decbr. — Elise, Huusfeldt, ankom til Cherbourg 17. Decbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 18. Decbr. — Casper, Hansen, ankom til Fowey 19. Decbr. — Helge, Nielsen, ankom til Lynn 19. Decbr. — Dana, Andersen, ankom til Boston 20. Decbr. — Iris, Hansen, ankom til Mariager Fjord 21. Decbr. — Roska, Petersen, ankom til Brighton Ferry 23. Decbr. — Minerva, Fugelsang, ankom til L'Orient 22. Decbr. — Althea, Rasmussen, ankom til Christiania 21. Decbr.

Rønne, Erik, Sonne, ankom til Grimsby 17. Decbr.

Ærø, Agent Petersen, Frederiksen, afg. 16. Decbr. fra Newport Mon til St. Francis (Guadeloupe) — Enigheden, Fris, pass. 15. Decbr. Holtenau paa Rejse fra Hamburg til Flensborg. — Dona, Carlsen, afg. 15. Decbr. fra Newport Mon til St. Francis (Guadeloupe). — Alfa, Rasmussen, er ankommen til Le Roberts (Martinique) fra Newport Mon. — Theodor, Andersen, afgik 16. Decbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Fremad, Hansen, ankom 16. Decbr. til Mullerup. — Marie, Hansen, ankom 16. Decbr. til London. — Regina, Kock, ankom 17. Decbr. til Kjøbenhavn. — Cæsar, Jørgensen, ankom 16. Decbr. til Kjøbenhavn. — Anna, Albertsen, ankom 16. Decbr. til Kjøbenhavn. — Thekla, Andersen, ankom 18. Decbr. til Leith. — Hercules, Bager, ankom 17. Decbr. til Stege. — Bien, Petersen, ankom 17. Decbr. til Aarhus. — Maren, Christensen, ankom 19. Decbr. til Pontrioux. — Phoenix, Eriksen, ankom 19. Decbr. til Methil. — Hebe, Clausen, ankom 20. Decbr. til Plymouth. — Henriette, Holm, ankom 21. Decbr. til Brest. — Amor, Rasmussen, afg. 13. Decbr. fra Faro til Invergordon. — Søstrene, Christensen, afgik 13. Decbr. fra Lissabon til Barbados. — Freden, Boye, ankom 19. Decbr. til Morenz. — Fædrenes Minde, Christensen, ankom 20. Decbr. til Flensborg. — Margrete, Christensen, ankom 19. Decbr. til Kjøbenhavn fra Kappeln. — Forældres Minde, Christensen, ankom 21. Decbr. til Cromart. — Fuglen, Petersen, ankom 21. Decbr. til Newport. — Atlantic, Rasmussen, afg. 17. Decbr. fra Arendal til Pensacola. — Johanne, Østermann, ankom 20. Decbr. til Faro.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 18. Decbr. til Kallundborg fra Rostock.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

### De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat, Anholt. Den 1ste Januar 1902 flyttes Telegraf-Stationen paa Anholt Fyrtaarn til Anholt By. Mellem Fyrtaarnet og Telegraf-Stationen er der Telefonforbindelse.

Limfjorden, Bejstrup-Løb. Den gravede Rende i Bejstrup-Løb, mellem Nørre-Mejlgrund og Galehage, er nu fuldført. Dybden er 13 Fod. Afmærkningen er flyttet til Kanten af Løbet, men er iøvrigt uforandret.

Sundet, Trekroner N. I den nærmeste Fremtid indtages Lystenden N. for den under Bygning værende Bølge-

bryder N. for *Trekroner*. Samtidig tændes paa Bølgebryderens Yderende et midlertidigt, rødt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 2 Sekunder. Flammens Højde: 18 Fod. Det vises fra en Betonblok.

Man skal gaa mindst 30 Alen N. om Fyret.

**Island. Faxe-Bugt. Utskålar. Varaós.** Ved *Varaós* paa Gaarden *Varir*, tæt inden for *Utskålar*, er tændt to Ledefyr. Bagfyret er en hvid, Forfyret en rød Lanterne. Afstanden mellem Fyrene er c. 50 Alen. De vises fra Pæle. Holdte overet lede de til Landingsstedet. Brændetid: 1ste Oktober — 31te Marts, naar Fiskerbaade ere paa Søen. 64° 4' N. Br. 22° 16' V. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Kalmar* er Fyrskibet „*Utgrunden*“ inddraget den 17de December 1901. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Stockholm* er Fyrskibet „*Almagrundet*“ inddraget den 20de December 1901.

**Tyskland.** Ifølge Telegram af 18de December 1901 fra Küstenbezirksamt i *Kiel* ere Fyrskibene „*Wolzig*“ og „*Kaiserfahrt*“ inddragne og ifølge Telegram af 23de December 1901 Fyrskibet „*Adler-Grund*“ inddraget.

**Fresendorfer Haken.** Ifølge Telegram af 18de December 1901 er *Fresendorfer Haken* Fyr slukket og Fyrskibet „*Palmerori*“ inddraget paa Grund af Is.

**Rügen. Jasmund.** I Løbet af Vinteren foretages Forsøg med Taagesignaler paa *Jasmund*, saavel med Knaldsignaler som med Taagehorn. Forsøgene gøres saaledes, at de ikke kunne forveksles med To-Skuddene paa *Stubbenkammer*.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 12te December. 52° 43' N. Br. 4° 24' Ø. Lgd., c. 15 Kml. S. t. Ø. for Fyrskibet „*Haaks*“. En afbrækket Mast kun lidt over Vandet.

**Tyskland. Büsum V.** Den sorte Lystønde, der til Forsøg var udlagt ved Indløbet til *Russenloch* ved *Büsum*, er ombyttet med en sort Spirtønde med Dobbeltkost.

**Eiben. Brunsbüttel.** Lystønderne paa *Brunsbüttel* Red ere inddragne og Fyrene, som afmærke Redens Grænser, tændte.

**Holland.** Fra den 1ste Januar 1902 føre de *hollandske* Krydstoldfartøjer Signalet „M F“ efter den nye internationale Signalebog, nemlig blaåt Flag med hvidt, liggende Kors over rød Stander med hvidt, staaende Kors. Saavel Dampskibe som Sejlskibe skulle stoppe for dem, naar dette Signal føres.

**Zuiderzee. Boontjes.** Naar der danter sig Is i *Zuiderzee*, inddrages begge Lystønder i *Boontjes*.

**Ijumiden.** Stumpønden uden for *Noorderhaven* Dæmningen ved *Ijumiden* er inddragen. 52° 28' 4" N. Br. 4° 33' 10" Ø. Lgd.

**Vester Schelde. Rilland.** *Rilland* lave Fyr er nu forandret. Den røde Kugletønde Nr. 33 med Diamant er flyttet  $\frac{2}{3}$  Kbl. V. hen.

**England. Downs.** Paa *Downs* er der over Vraget af Damperen „*Patria*“ nu 5 Fv. Vand. Den 5. Januar 1902 inddrages Vragfyrskibet, og en grøn Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, udlægges ved Vraget. Man skal gaa Ø. om Lystønden og ikke ankere i Nærheden af Vraget. 51° 13' 5" N. Br. 1° 26' 22" Ø. Lgd.

**Humber. Holme Ridge.** Den sorte Spidstønde *Holme Ridge* Nr. 7 ombyttes omtrent den 17. December 1901 med en rødmalet Lys- og Klokketønde, mærket *Holme Ridge* Nr. 7, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 20 Fod. 53° 38' 8" N. Br. 0° 9' 0" V. Lgd.

**Skotland. Firth of Forth. Inchkeith.** Klokketønden, der til Forsøg var udlagt 1 Kbl. V. for Lys- og Fløjtetønden. 2 Kbl. S. for *Herwit Rock*, er inddragen. 56° 1' N. Br. 3° 7' V. Lgd.

**Bell Rock.** I 1902 skal *Bell Rock* Fyr forandres til at vise afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver  $\frac{1}{2}$  Minut, saa at hele Perioden forandres fra 2 Minutter til 1 Minut. Samtidig forstærkes Fyret. Under Arbejdet, der begynder midt i April 1902, slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt Fyr, af samme Art som det nye Fyr, tændes.

Samtidig ophører Taagesignalet med *Klokke*, og Taagesignal gives kun med Knaldsignalet hver 5 Minutter. 56° 26' N. Br. 2° 23' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia.** Fyrskibet „*Winter Quarter Shoal*“ Nr. 45 er atter udlagt, og Reservefyrskib Nr. 11 inddraget.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Magellan Stræde. Santa Magdalena Island.** Paa N.-Enden af *Santa Magdalena Island* skal tændes et hvidt Blinkfy, der hver  $\frac{1}{2}$  Minut viser To-Blink; Blink 1 S., Mørke 7 S., Blink 1 S., Mørke 21 S. I samme Bygning, 23 Fod under Hovedfyret, tændes et rødt, fast Fyr, der lyser over c. 20°, over *Marta Bank*, og over c. 90° for Grunden paa Ø.-Siden af *Santa Magdalena Island*. Hvidt Jerntaarn. 52° 55' 10" S. Br. 70° 53' 30" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Planier.** Den 1. Januar 1902 tændes *Planier* nye hvide, elektriske Lyntfy, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Synsvidden: 21 Kml. Samtidig slukkes det gamle Fyr.

**Italien. Africa (Formiche di Montecristo).** Fyret paa *Africa* er atter i Orden og viser hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 1 Minut.

**Rusland. Kap Meganom.** Det hvide Blinkfy paa *Kap Meganom* er forandret til et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 12 S., fast Fyr 6 S., Mørke 3 S., Blus  $\frac{1}{3}$  S., Mørke 3 S. Synsvidde: 16 Kml. for det faste Fyr, 25 Kml. for Blussene.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Java N.-Kyst. Tegal.** Vraget af Damperen „*Sperwer*“ paa *Tegal* Red ligger fra Havnefyret i N. 5° Ø. og fra den røde Spidstønde ved *Karang Djerok* i S. 80° V. Sprydet og lidt af Forskibet er ved Højvande over Vandet. 6° 49' 10" N. Br. 109° 8' 10" Ø. Lgd.

**Tonkin. Lach Huyen.** I *Lach Huyen* er paa S.-Enden af Grunden ud for S.-Enden af *Ile de la Mangue* opført en rød Baake med Kegle, 19 Fod høj over Højvande. 20° 49' 37" N. Br. 106° 53' 4" Ø. Lgd., og en sort Baake med Firkant 19 Fod høj over Højvande paa Ø.-Siden af Grunden paa V.-Siden af det N.-lige Indløb til *Lach Huyen*. 20° 51' 24" N. Br. 106° 51' 37" Ø. Lgd.

**Bale Halong.** Ved Løbet fra *Lach Huyen* til *Baie Halong* N. om *Ile de la Mangue* er paa S.-Siden opført en sort Baake med Firkant, 16 Fod høj over Højvande. 20° 52' 50" N. Br. 106° 53' 12" Ø. Lgd., og en rød Baake med Kegle, 16 Fod over Højvande paa Løbets N.-Side, 8 Kbl. V. for den foregaaende. 20° 52' 50" N. Br. 106° 52' 17" Ø. Lgd.

**Chenal de l'Hamelin. Port Courbet.** Paa S.-Siden af den 16 Fod dybe Rende over Grunden i *Chenal d'Hamelin* mellem *Ile du Chenal* og *Ile du Repos* er opført tre sorte Baaker med Firkant, 19 Fod høje over Højvande. De staa paa: 20° 55' 54" N. Br. 107° 4' 50" Ø. Lgd., 20° 55' 57" N. Br. 107° 4' 37" Ø. Lgd. og 20° 56' 0" N. Br. 107° 4' 24" Ø. Lgd. Man skal gaa tæt N. om Baakerne.

## Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkest fra

**C. Mollerups**

Skibssmedie og Maskinfabrik.  
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til  
Sejlfartøjer leveres.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

# V. Børsholt,

Aalborg.

Algade 20.

Stort Lager af prima Skibsbrød.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

## Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernkort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

## Skonnerten „Martha Maria“,

1300 Centner død Vægt, udbydes til Salg.

**N. P. Nielsen,**  
Bredballe Strand pr. Vejle.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Skibsmæglere, Speditører m. fl.

### Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.

## PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS  
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg  
and Hamburg Amerika Line, Hamburg,

regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen &  
vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean  
Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. —  
Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

## HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,  
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af  
Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,  
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-  
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

## EMIL STEPHENSEN, SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.  
Amaliegade 29. St.

Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

## HÄNSCHELL & C<sup>o</sup>.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans  
Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C<sup>ta</sup>.

Telegrams: AOLSEN.

Salteksport,  
Befragtningsagenter.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,  
Lloyd's Agent.  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“  
Telefon Nr. 56.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-  
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

## Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: Lund.

## Skibsbrød - Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,  
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

## Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-  
garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk  
Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



med 12% Smørfeet  
à 79 Øre pr. Pund.



med 2% Smørfeet  
à 65 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør,  
og som i rørt Tilstand kan bruges til Gømsor.  
Faas overalt.

## C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie

ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 2.  
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

## N. WULFF,

Skibsprovianteringsforretning.

Kallundborg.

## Wald. Petersen's Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.  
Telefon 5636.

## J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner  
fra 1 Kr. samt a la carte hele  
Dagen.

Alle Øsorter, udsøgte Vine.  
Kaféens Indehaver er den  
samme som altid.  
Telef. 494. H. J. Aliphas.

## Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,  
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel  
mod Rust og Syrer for alle  
Jærndeale i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve  
kan ikke skalle af, revner ikke,  
da det udvider sig med  
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,  
Burmeister & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler  
Kjøbenhavn.

Babcock & Wilcox

Land- } og Rørkedler  
Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af  
Aktieselskabet Burmeister &  
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Anders Nielsens  
Fedevarerforretning.  
Fredericiagade 27.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden-skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livs-stillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Op-giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

Kjøbenhavns elektr.

## Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

Havnens Urtekram- & Skibsprovanteringsforretning anbefales enhver.

Hans Jensen,

Havnen Nr. 5,

Horsens.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovanteringsforretning og Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg, lige ved Teglgårdshavn.

Skibsprovantering og Malervareforretning.

Telefon 165.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

## SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

## CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

## Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

## A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

## Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

Lægemedlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område, er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre, at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Eliksir, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgning efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktorens Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangleaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemedel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer aflagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaaet omkring efter at have benyttet Lægemedlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgivet som uhelbredelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjerne-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæreunder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbavsende kort Tid. Delvis Lamhed, Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra, Hjærtesyge og Hæmorhoider kureres hurtigt og varigt. Dette Middel renses hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodomløbet og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personanseelse« hos Livets Elksir — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom De lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaaende Post.

M. Wilhelmsen, Aarhus.  
Teknisk Forretning.  
Maskinpakning og Olie.

## Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

## KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:  
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon  
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

### Skib til Salg.

Paa Grund af Nybygning er Skonnert „Fremad“ af Faxø til Salg, 34,08 Tons. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til:

L. N. Jensen,  
Solvang, Faxø Ladeplads.

Raff. Skibs-Beg  
i fougstager af 200 og 100, i fjerdeg. af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begäran.  
Halmstads Beck-, Rafineri- och Taktjärefabrik.

## P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

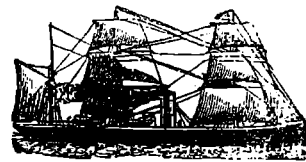
### Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætteskipperprøven. — Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer Hansen, eller Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos.

C. HANSEN,  
GIØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.  
Specialitet:

### SKIBSARBEJDE.

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



### S. Sørensen.

(Jens P. Axølsens Effigr.)  
Skibsproviantering.  
Ved Havnen 12. Randers.

### Nordisk Skibssalg-Bureau

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

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

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

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 26. December 1901. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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

#### ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end 1/2 Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.